

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

МАСШТАБ 1:8

№ 1

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI



Осенью 1941 года на подступах к Москве сложилась крайне напряженная обстановка. Не исключался прорыв немецких войск в столицу, поэтому все стратегически значимые московские предприятия начали готовиться к эвакуации на восток, вглубь страны. 10 октября Государственный Комитет Обороны (ГКО) принимает решение о начале эвакуации, в том числе и Московского автомобильного завода имени Сталина (ЗИС).

Московский автозавод был крупным предприятием (перед войной на ЗИСе работало более 40 тыс. чел.), поэтому единой производственной площадки для него не нашлось. И тогда было принято решение эвакуировать производства в разные города: моторное вывозилось на Урал, в город Миасс, кузнечно-прессовое — в Челябинск, агрегатное — в города Шадринск и Троицк, автосборочное — в Ульяновск. При этом в Ульяновске создавался штаб автозавода, который должен был координировать работу всех остальных производственных площадок. Туда же вывозились все документы на сотрудников предприятия и архивные материалы.

Сначала в эти города выехали специалисты, способные быстро оценить обстановку на местах и подготовить площадки к приему эшелонов. Первая партия автозаводцев (ее возглавил заместитель главного инженера ЗИСа Е. А. Дундуков) отправилась в Ульяновск 14 октября 1941 года.

А на следующий день, 15 октября, сотрудникам предприятия официально объявили о начале эвакуации. Автозавод в Москве прекратил работу, оборудование цехов начали демонтировать и грузить в вагоны. В тыл вывозились не только станки, инструмент и приспособления, но и техническая документация, запасы материалов и задел готовых деталей. Вместе с оборудованием выезжали специалисты и рабочие, которые должны были на новом месте быстро восстановить производственный процесс. Всего с ЗИСа в тыл было отправлено 12 800 единиц оборудования, для чего понадобилось 7708 вагонов и железнодорожных платформ.

10 ОКТЯБРЯ 1941 ГОДА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ О НАЧАЛЕ ЭВАКУАЦИИ

В первые дни эвакуации грузили до 500 вагонов в сутки. Часть оборудования вывозилась на автомобилях. Эвакуацию Московского автозавода закончили в последних числах октября — вывезли практически все, что можно было демонтировать. В некоторых цехах даже сняли проводку и трубопроводы коммуникаций

для организации необходимых условий производства в новых, плохо приспособленных для этого зданиях. Эвакуация на восток шла тяжело. Старому кадровику завода Г. И. Зезюлеву поручили сопровождать эшелон с людьми в Ульяновск. Вот что он потом написал в своих воспоминаниях:

«Наспех собрался, оставив в Москве жену и детей, спешно прибыл 22 октября 1941 года на Курский вокзал. Наш поезд и еще ряд поездов были составлены из вагонов электрической железной дороги пригородного сообщения. Эти вагоны также эвакуировались на восток. Потянулись томительные дни и ночи беспокойной поездки в далекий край. Медленно двигались эшелон за эшелон в пределах видимости. Останавливались, стояли подолгу и снова двигались вперед.



Ульяновск,
до 1924 года —
Симбирск

В эшелоне создавался своеобразный быт: жизнь требовала своего. На остановках начинались поиски воды, дров. Разводили костры, варилась картошка. Но раздавался гудок паровоза, и люди спешили к вагонам, захватив недоваренную пищу и чайники с водой. Иногда воды не было, тогда женщины выпрашивали для детей немного воды из тендера паровоза. Особенно трудно было больным и старикам, а также многодетным семьям в этом восемнадцатидневном пути в холодных, неприспособленных вагонах электрички. Только 9 ноября поезд прибыл в Ульяновск».



Государственные таможенные склады в Ульяновске

Директором будущего автозавода в Ульяновске был назначен Петр Ильич Шварцбург, а начальником производства Павел Иванович Смирнов. Впоследствии,

в 1984 году, первый директор Ульяновского автозавода П. И. Шварцбург вспоминал:

«Мне, как и многим другим руководящим работникам автозавода, до середины октября 1941 года и в голову не приходила мысль о возможности полной эвакуации завода — это как-то не уместилось в сознании, хотя было известно, что еще в августе группа работников завода выезжала на Урал и в Поволжье для определения возможных пунктов размещения частично эвакуируемых мощностей завода. Но все это казалось маловероятным».



Разметка территории под строительство новых, более приспособленных для производства корпусов

«МЕСТО ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА НЕ СОВСЕМ ПРИГОДНО, НО В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ УДОВЛЕТВОРЯЕТ»

Действительно, еще в августе 1941 года группа экспертов во главе с Е. А. Дундуковым приезжала в Ульяновск и обследовала территорию складов Государственного таможенного управления, расположенных на высоком берегу Волги, как возможное место для размещения будущего автосборочного завода. Склады представляли собой несколько десятков довольно низких строений, кирпичных и дощатых, стоявших вдоль двух железнодорожных веток. Дундуков тогда телеграфировал в Москву: «Место для разворачивания автомобильного

производства не совсем пригодно, но в нынешних условиях удовлетворяет».

К слову, организация автосборочного завода в Ульяновске началась еще до решения ГКО об эвакуации ЗИСа. Сюда стали прибывать рабочие из блокадного Ленинграда и оккупированного Харькова, других городов страны. Для приема оборудования автосборочного завода нужно было освободить таможенные склады от хранящихся в них материалов — тяжелых слитков дорого стоящих сплавов и запасов натурального каучука.



*Строения
барачного
типа,
в которые
расселяли
прибывших
из Москвы
рабочих*



Упрощенный грузовик военного времени ЗИС-5В

Поскольку в Ульяновск эвакуировали автосборочное производство Московского ЗИСа, то и первой продукцией завода стали грузовики марки ЗИС-5. Сборку грузовиков в Ульяновске начали в апреле 1942 года — частично из запаса деталей, вывезенных из Москвы, а частично из произведенных на месте. Сборочного конвейера еще не существовало — его просто не успели смонтировать, поэтому первые автомобили собирались на козлах постовым методом. Причем долгое время они стояли без двигателей, так как за их изготовление отвечали на моторном заводе в Миассе, где тоже не все ладилось, и поставка моторов задерживалась.

Вагоны с моторами прибыли ближе к концу апреля, тогда же Ульяновский ЗИС отчитался о первых изготовленных грузовиках. Начиная с 25 апреля ритм сборки составлял уже два автомобиля в день. К лету собирали уже по 10–20 машин, и вскоре Ульяновский филиал №4 ЗИС (УльЗИС) был объявлен головным предприятием по выпуску грузовиков ЗИС-5. Это означало, что все изменения, вносимые в конструкцию автомобиля, согласовывались и опробовались сначала в Ульяновске, а потом уже распространялись на другие площадки (летом 1942 года сборка грузовиков ЗИС-5 была восстановлена и в Москве).



Авторемонтная мастерская типа «Б» и ее оборудование на шасси ЗИС-5В ульяновского производства

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВИКОВ ЗИС-5 В УЛЬЯНОВСКЕ ПРОДОЛЖАЛОСЬ ОТНОСИТЕЛЬНО НЕДОЛГО — С 1942 ПО 1944 ГОД

С пуском в октябре 1942 года простейшего ленточного конвейера в Ульяновске стали собирать по 50–60 машин в сутки. В военное время автомобиль максимально упростили для производства: боковые борта кузова перестали делать откидными, убрали передние тормоза и одну из фар, передние крылья изготавливали без штампов с глубокой вытяжкой (для этого требовался более качественный листовой металл) на простейшем листогибочном оборудовании, кабина лишилась металлической обшивки, вместо нее использовали «вагонку». В упрощенном варианте грузовик назывался ЗИС-5В. Все упрощения были разработаны московскими конструкторами в Ульяновске.

В качестве дополнительного задания автозаводцам поручалось освоить на базе своих автомобилей производство авторемонтных мастерских. До войны подобные машины выпускали разные предприятия, в основном на шасси трехосных грузовиков ЗИС-6, так как в их кузове было установлено тяжелое оборудование (станки, тиски, слесарные столы) и они имели лучшую

проходимость по сравнению с двухосными. Но при эвакуации ЗИС трехосные грузовики были сняты с производства, а многие предприятия, ранее выпускавшие передвижные ремонтные мастерские, были переведены на выпуск другой продукции. В результате фронт стал испытывать нужду в полевых ремонтных мастерских, так как техники в войсках становилось все больше и она требовала своевременного ремонта и обслуживания. Поэтому УльЗИСу было поручено наладить у себя выпуск ремонтных «летучек» на единственном возможном шасси — ЗИС-5В.

Производство грузовиков ЗИС-5 в Ульяновске продолжалось относительно недолго, в 1942–1944 годах. В 1944 году их сборку перевели на Уральский ЗИС, в Миасс. Всего в Ульяновске собрали 6465 автомобилей ЗИС-5, причем 2057 из них покинули сборочный конвейер в виде шасси для последующей комплектации различными специализированными кузовами (цистернами, ремонтными мастерскими, радиопередающими станциями и т. д.).



Партия авторемонтных мастерских готова к отправке на фронт



Пятитонный грузовик Б.Г.Луцкого в Санкт-Петербурге (1901 год)

ПЕРВЫЕ СМОТРИНЫ

За более чем столетнюю историю автомобилей разработано немало интересных по конструкции армейских машин, но мы остановимся на тех, что были созданы руками наших соотечественников преимущественно из российских материалов.

Границы нашего государства постоянно менялись, и сегодня место географического происхождения того или иного образца не всегда отождествляется с Российской Федерацией. Но если посмотреть на этот вопрос несколько шире, можно отметить, что без сильного центра, откуда поступали не только распоряжения и приказы, но и финансирование, снабжение необходимыми материалами, где обучались специалисты и зарождалась школа конструирования, многие периферийные проекты были бы невозможны в принципе.

Моторизация русской императорской армии началась в 70-е годы XIX века. Это были еще не автомобили, а па-

ровые локомотивы (локомотили — по сути, паровозы, переставленные на дорожные колеса), которые тянули за собой целые поезда из тележек с поклажей. И хотя в этот период наиболее успешными оказались локомотивы зарубежных производителей, некоторые из которых даже приняли участие в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов, отечественные промышленники и изобретатели не оставляли попыток создания собственных конструкций, надеясь предложить их русской армии. Автомобили с двигателями внутреннего сгорания вначале привлекли внимание военно-морского ведомства. В 1901 году в Санкт-Петербург были доставлены три автомобиля, изготовленные по российскому заказу немецкой фабрикой моторных телег и моторов «ММБ» («Берлин-Мариенфельде»), где конструктором работал талантливый русский инженер Борис Григорьевич Луцкий — он и являлся инициатором этого показа, стремясь быть полезным отечеству, в том числе и в деле моторизации армии.

АВТОМОБИЛИ С ДВИГАТЕЛЯМИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ПРИВЛЕКЛИ ВНИМАНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ВЕДОМСТВА

Тогда в столице были продемонстрированы два грузовика грузоподъемностью 150 и 300 пудов (около 2,5 и 5 т соответственно) с двигателями мощностью 13,5 л.с. и один легковой автомобиль с мотором мощностью 4 л.с. Эти машины совершили пробную поездку по Невскому проспекту 30 апреля 1901 года, после чего были представлены императору Николаю II и группе официальных лиц, среди которых были преимущественно

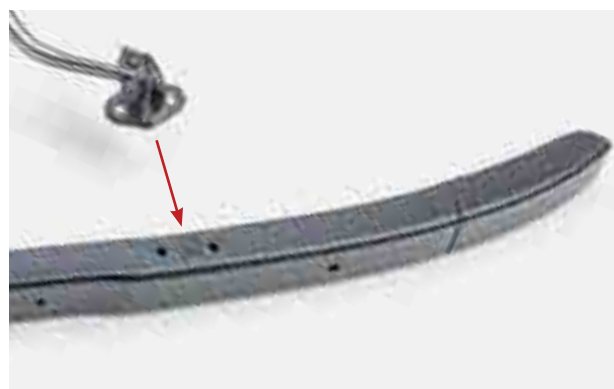
военные. В результате морское ведомство приобрело у Луцкого только пятитонный грузовик, который был отправлен для работы на Ижорский завод (он принадлежал тому же ведомству и выпускал корабельные орудия), а остальные машины были выкуплены петербургским заводом «Г. А. Леснер» для пробной эксплуатации, так как планировалась покупка лицензии на производство двигателей автомобилей системы Луцкого.

Легковой автомобиль Б. Г. Луцкого в Санкт-Петербурге (1901 год)



СБОРКА ОБЛИЦОВКИ РАДИАТОРА

1	облицовка радиатора
2	корпус фары, 2 шт.
3	отражатель фары, 2 шт.
4	стекло фары, 2 шт.
5	корпус подфарника, 2 шт.
6	стекло подфарника, 2 шт.
7	накладка облицовки радиатора левая
8	накладка облицовки радиатора правая
9	крюк буксирный, 2 шт.
10	бампер передний
11	решетка облицовки радиатора верхняя
12	решетка облицовки радиатора нижняя
13	знак заводской
14	кронштейн крючка замка капота, 2 шт.
15	крючок замка капота, 2 шт.
16	пружина, 2 шт.
17	винт 1,7×4 (AP), 12 шт.
18	винт 1,5×4 (BP), 2 шт.
19	винт 1,2×4 (CP), 6 шт.
20	винт 1,7×2 (AM), 10 шт.
21	винт 1,7×8 (BM), 2 шт.



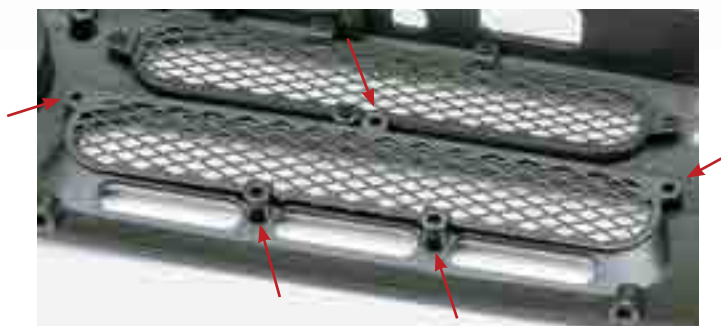
Шаг 1. Установите на верхнюю плоскость переднего бампера в его правой части буксирный крюк и закрепите его при помощи двух винтов 1,7×4 (AP).

Шаг 2. Аналогичным образом закрепите двумя винтами 1,7×4 (AP) второй буксирный крюк в левой части переднего бампера.

Шаг 3. С внутренней стороны облицовки радиатора установите верхнюю решетку облицовки радиатора. Решетка фиксируется в верхнем проеме облицовки при помощи пяти винтов 1,7×2 (AM). При фиксации детали не обязательно закручивать винты до упора. Достаточно добиться плотного прилегания решетки к облицовке радиатора.



Шаг 4. Аналогичным образом установите и закрепите пятью винтами 1,7×2 (AM) нижнюю решетку в соответствующем проеме облицовки радиатора. Крепежные проушины на решетках располагаются несимметрично относительно оси автомобиля, что исключает ошибки при монтаже деталей.



Шаг 5. С внутренней стороны в левой верхней части облицовки радиатора установите кронштейн крючка замка капота. Обратите внимание: цилиндрический штифт кронштейна должен располагаться в отверстии на лицевой поверхности облицовки. Наденьте пружину на винт 1,7×8 (BM) и закрепите кронштейн на облицовке радиатора. Винт не должен плотно фиксировать кронштейн. Деталь должна свободно двигаться по телу винта и под действием пружины прижиматься к облицовке радиатора.



Шаг 6. Аналогично установите второй кронштейн крючка замка капота в правой части облицовки радиатора. Наденьте пружину на винт 1,7×4 (BM) и зафиксируйте деталь.



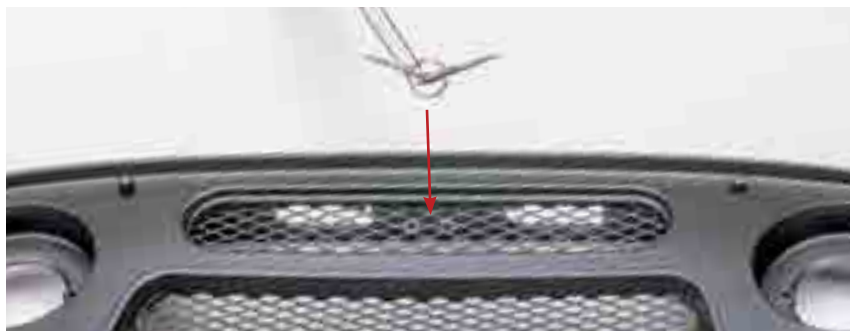
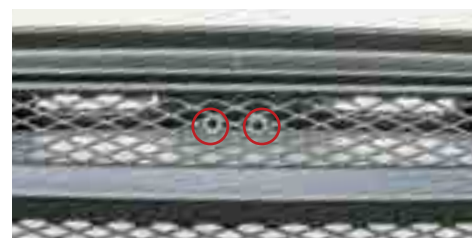
Шаг 7. Поверх установленного кронштейна поместите крючок замка капота. При этом изогнутый верхний конец крючка, выступающий над верхней панелью облицовки радиатора, должен ориентироваться вперед по ходу движения модели. Совместите крепежные отверстия в проушинах крючка с ответным отверстием кронштейна и закрепите деталь при помощи винта 1,5×4 (BP). Допускается неплотная фиксация крючка на кронштейне, соединение может оставаться подвижным.



Шаг 8. Установите и закрепите винтом 1,5×4 (BP) второй крючок замка капота на свободном кронштейне. По окончании монтажа проверьте правильность установки крючков с внешней стороны верхней плоскости облицовки радиатора.



Шаг 9. Установите заводской знак на лицевой стороне верхней решетки облицовки радиатора. Совместите крепежные штифты заводского знака с отверстиями в решетке и плотно прижмите детали друг к другу. Во избежание поломки заводского знака при монтаже детали не давите слишком сильно. При необходимости увеличьте диаметр крепежных отверстий решетки или подточите крепежные штифты знака.



Шаг 10. До начала монтажа правой и левой накладок облицовки радиатора сравните их между собой. Детали симметричные, и для правильной установки необходимо правильно их идентифицировать. Внешняя передняя грань накладки должна быть немного скошена, в то время как внутренняя — острая. На фото слева представлена левая накладка, а справа правая. Установите правую накладку в отверстия с правой стороны облицовки радиатора. Плотно прижмите детали друг к другу.



Шаг 11. Аналогичным образом установите левую накладку в левой части облицовки.

Шаг 12. Вставьте отражатель фары внутрь корпуса фары. Обратите внимание: в нижней части корпуса фары (с внешней стороны) имеется центровочный штифт. Центровочная метка есть и в нижней части (на внутренней стороне) отражателя фары головного света. Соедините детали и добейтесь плотной фиксации крепежных штифтов отражателя в ответных нишах корпуса фары.



Шаг 13. Поместите собранную фару в углубление облицовки радиатора. Совместите крепежные и центровочные элементы деталей и закрепите их между собой при помощи двух винтов 1,7×4 (AP) с внутренней стороны облицовки.



Шаг 14. Разместите вторую собранную фару (корпус с отражателем) на облицовке радиатора. Проверьте совпадение всех крепежных и центровочных штифтов деталей и закрепите их на облицовке двумя винтами 1,7×4 (AP).



Шаг 15. Внимательно рассмотрите стекла фар. В нижней части обода имеется центровочный вырез для правильного монтажа стекла внутри корпуса фары. По сторонам стекла есть два центровочных штифта для точной установки внутрь отражателя фары. Установите оба стекла внутрь отражателей фар головного света. Добейтесь совмещения центровочных элементов детали и плотно прижмите детали друг к другу. Стекло должно держаться внутри отражателя за счет трения.



Шаг 16. Соберите передние подфарники модели. Для этого установите стекло поверх корпуса подфарника. Оранжевый элемент стекла должен быть расположен в его верхней части. Закрепите детали каждого подфарника между собой тремя винтами 1,2×4 (CP) со стороны стекла.



Шаг 17. Установите собранный подфарник на облицовку радиатора и закрепите его при помощи двух винтов 1,7×4 (AP) с внутренней стороны облицовки.



Шаг 18. Аналогично установите и закрепите двумя винтами 1,7×4 (AP) второй передний подфарник на облицовке радиатора.



Облицовка радиатора и передний бампер масштабной модели в сборе

СОВЕТЫ МОДЕЛИСТУ

- Масштабная модель автомобиля содержит значительное количество разных по размеру деталей. Для облегчения процесса сборки рекомендуется пользоваться дополнительным инструментом. Кроме крестовой отвертки типа PH00 (филлипс 00), могут понадобиться следующие принадлежности: пинцет (или набор из пинцетов с разной шириной захватов), модельный нож со сменными лезвиями, набор надфилей (или маленьких напильников), набор сверл в диапазоне от 1 до 3 мм, клей для пластиковых и металлических деталей, не оставляющий следов после высыхания. Данная рекомендация не содержит ссылок на конкретного производителя инструмента. Каждый

сборщик самостоятельно принимает решение о необходимости приобретения и использования дополнительных принадлежностей при сборке модели.

- Для корректной сборки необходимо правильно понимать правую и левую сторону модели, которые всегда определяются по ходу движения модели при взгляде с места водителя. В некоторых случаях детали имеют маркировку правой и левой стороны (*R* и *L* соответственно).

- Для облегчения процесса сборки все пакеты с винтами имеют маркировку, которая упоминается в инструкциях по сборке. В коллекции представлены винты двух типов — для фиксации в пластмассовых и металлических деталях. Они маркируются буквами *P* и *M*

соответственно (вторая буква в индексе маркировки винтов). В инструкциях по сборке оба типа крепежа упоминаются как винты. Во избежание трудностей с определением размера и типа винтов не высыпайте их из пакетов до начала сборки — извлекайте винты по мере необходимости.

- В отверстиях деталей, предназначенных для закручивания винтов, отсутствует резьба. При фиксации деталей винт сам нарезает резьбу своим телом. В трудных случаях рекомендуется предварительно (до крепежа детали) нарезать и прогнать резьбу необходимым винтом, закрутив его в отверстие и выкрутив один-два раза. В пакетах всегда есть запасные винты для сборки.

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОЩЕРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

выпуск 3
Подарок 1



КОВРИК ДЛЯ
МОДЕЛИ UAZ-469
ПОДХОДИТ ДЛЯ ТАКИХ МОДЕЛЕЙ

выпуск 7
Подарок 2



Автомобильная модель 1:18
UAZ-469 КОЛЛЕКЦИОННАЯ

выпуск 14
Подарок 3



КОМПЛЕКТ ШКИР-ШОК
УНИВЕРСАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

выпуск 21
Подарок 4



ПРОПОРЦИОНАЛЬНАЯ
ЭЛЕКТРОПРИВЕРТКА
И КОМПЛЕКТ СВАРНЫХ БИТ



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

Вы можете получить свою подписку, дополнив ее 10-ю копией

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ НА КОМБО!



*Возвращение товаров по гарантии. Отказ от возврата возможен в случае наличия брака или повреждения. При возврате товара возвращается только стоимость товара. При покупке товаров по акции или скидке возврат возможен только в случае наличия брака или повреждения. При покупке товаров по акции или скидке возврат возможен только в случае наличия брака или повреждения. При покупке товаров по акции или скидке возврат возможен только в случае наличия брака или повреждения.

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ВО 2-М ВЫПУСКЕ ЖУРНАЛ,
НОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ КАПОТА
МОДЕЛИ И ОТВЕРТКА!



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

DeAGOSTINI

16+