

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 22

АЦ-8-200



ДОЛГОВЕЧНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ ☆ В АРМИИ И НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №22, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клиг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000,

г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,

Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх):® hdmrmaps.com;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко, Максима Шелепенкова и Николая Ильина

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов и Алексей Радованов

Дата выхода в России 05.04.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GR GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Для перевозки светлых нефтепродуктов обычно используют автомобили-цистерны или автопоезда-цистерны, которые в обиходе принято называть бензовозами, хотя перевозят они не только бензин, но и дизельное топливо (солярку), нефть (используется как компонент товарных бензинов) и даже авиационный керосин.

В промышленных масштабах

В послевоенное время быстрыми темпами рос автопарк страны, прокладывались новые дороги, автомобили уходили все дальше в глухие места — разрабатывались новые месторождения полезных ископаемых, расширялись лесозаготовки, строились новые поселения, возводились промышленные объекты, имеющие важное народнохозяйственное значение. Все острее становилась проблема подвоза горючего для автомобилей и тракторов. Доставлять топливо малыми партиями на большие расстояния, порой на сотни, а то и тысячи километров, было просто нерентабельно. Встал вопрос о промышленном изготовлении мощных автоцистерн-бензовозов. Наиболее подходящим для этих целей виделось новое дизельное шасси ярославского автозавода ЯАЗ-200. В послевоенное время оно было самым грузоподъемным из серийно выпускаемых грузовиков. Проектирование автоцистерны АЦ-8-200 (автомобильная цистерна емкостью 8 м³ на шасси грузовика ЯАЗ-200) было поруче-

но Куйбышевскому механическому заводу (завод №207) Министерства авиационной промышленности, который после окончания Великой Отечественной войны специализировался на производстве бензовозов и топливозаправщиков большого объема, в основном работавших в авиации. Опытный образец АЦ-8-200 на шасси ЯАЗ-200 был изготовлен в 1951 году. Мы говорим о бензовозе, который предназначался только для транспортировки топлива. Кроме него на шасси ЯАЗ-200 существовал внешне очень похожий на него топливозаправщик БЗ-200 (бензозаправщик на шасси ЯАЗ-200), который, помимо транспортировки топлива, мог еще заправлять технику. Для этого на машину устанавливались соответствующие насосы и раздаточное оборудование со счетчиками отпускаемого топлива. Внешне топливозаправщик легко можно отличить от обычной цистерны по надстройке в задней части машины с распашными дверками, в которой собственно и располагалось заправочное оборудование. Разработка

и производство топливозаправщиков БЗ-200 было начато несколько раньше, чем автоцистерн АЦ-8-200. Поскольку Куйбышевский завод №207 в 1952 году был переориентирован на выпуск другой продукции, производство автоцистерн АЦ-8-200 началось лишь в 1954 году на киевском заводе «Стройдормаш». К этому времени уже произошла смена базового шасси, так как еще в 1951 году Ярославский автомобильный завод полностью передал производство двухосных дизельных грузовиков на Минский автомобильный завод, в результате чего появилось аналогичное шасси МАЗ-200. Отличительная особенность новых шасси — решетка радиатора с вертикальными, а не горизонтальными прорезями, как было на машинах ярославского производства. На обозначении самой цистерны эта рокировка никак не отразилась, так как цифровой индекс шасси не изменился и она по-прежнему называлась АЦ-8-200. С 1955 года эта автоцистерна использовалась не только в народном хозяйстве, но и в армии.



Топливная цистерна АЦ-8-200 в Бахчисарае (Крым) в 2005 году



Опытный образец АЦ-8-200 на шасси ЯАЗ-200

Производство автоцистерн АЦ-8-200 в Киеве продолжалось до 1965 года (с 1962 года — на базе «переходных» шасси МАЗ-200П с более современным V-образным дизельным двигателем ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с.), пока выпускались шасси семейства МАЗ-200. Но несколько раньше Минский автомобильный завод освоил выпуск шасси МАЗ-500 с бескапотной кабиной, на котором была создана аналогичная цистерна АЦ-8-500, с 1966 года выпускавшаяся Тихорецким заводом «Красный Молот».

Традиционная конструкция

Конструкция любой автоцистерны на первый взгляд кажется очень простой — что может быть проще металлической «бочки», установленной на шасси автомобиля? Но на самом деле цистерна имеет довольно сложное внутреннее устройство, ведь ее конструкция должна обеспечивать безопасную перевозку нефтепродуктов, которые имеют не только повышенную пожароопасность. У всех жидкостей есть свои нюансы в транспортировке — необходимо не просто исключить сильное перемещение жидкости внутри емкости во время

разгона или торможения, но и проработать вопросы изменения ее объема во время нагрева и выпуска образовавшихся при перевозке паров топлива. Конечно, все эти вопросы уже были достаточно хорошо отработаны на автотранспорте, поэтому цистерна АЦ-8-200 имела довольно сложную, но в целом традиционную для тех лет конструкцию.

Обечайка цистерны (боковые стороны) сваривалась из листовой стали толщиной 3 мм. Днища (торцы) цистерны были плоскими, из стали толщиной 4 мм. К днищам для увеличения их жесткости привари-

вались ребра. Обечайка также имела угольники жесткости, к которым крепились поперечные волнорезы. Они делили цистерну внутри на три сообщающихся между собой отсека и служили для уменьшения гидравлических ударов на днище цистерны при резком изменении скорости движения машины.

К поперечным волнорезам крепились продольные, уменьшающие боковые гидравлические удары на обечайку цистерны. Для удобства монтажа и демонтажа волнорезы делали съемными, для увеличения жесткости они имели зиги. Внутренняя поверх-



Топливозаправщик БЗ-200 на базе МАЗ-200



Топливная автоцистерна АЦ-8-200 на службе у авиаторов

ность цистерны (в целях предохранения ее от коррозии) металлизировалась цинком. В нижней части цистерна имела четыре приваренные опоры из четырехмиллиметровой листовой стали, отстойник и фланец для крепления сливного трубопровода. Сливной трубопровод предназначался для

его расширения при нагреве до 120 °С — например, под воздействием прямых солнечных лучей. Заливная горловина крепилась к фланцу горловины цистерны при помощи болтов. Поэтому при необходимости ее можно было демонтировать, например при ремон-

розеткой и шнуром с двумя вилками. При эксплуатации автоцистерны полагалось не реже одного раза в десять дней промывать сетки дыхательных клапанов в чистом бензине и не реже одного раза в месяц производить полную разборку, осмотр и промывку всего дыхательного клапана, так как эксплуатация автоцистерны с загрязненными сеткой или дыхательным клапаном запрещалась. Во избежание смятия автоцистерны также категорически запрещалось одевать чехол на заливную горловину и дыхательные клапаны. На верхней крышке горловины располагалось смотровое окно и щуп реечного указателя уровня топлива в цистерне. Застекленное смотровое окно имело откидную защитную крышку. Окно использовалось для наблюдения за наполнением цистерны топливом до совпадения его уровня с верхней плоскостью планки указателя

Автоцистерна АЦ-8-200 имела довольно сложную, но в целом традиционную для своего времени конструкцию

слива топлива из цистерны самотеком. Он состоял из задвижки клинового типа с проходным сечением 80 мм и колена, на конце которого имелся штуцер для присоединения сливного шланга. Штуцер закрывался заглушкой, предохраняющей трубопровод от попадания в него дорожной грязи. Отстойник трубопровода служил для отстоя воды и других механических примесей. Слив отстоя производился перед выходом автоцистерны из парка и после каждого опорожнения цистерны. Эта простая операция вызывала определенные трудности в зимнее время года, так как отстоявшаяся вода могла замерзнуть. В случае замерзания воды в отстойнике отогревать ее полагалось горячим воздухом или горячей водой. Пользоваться для этой цели открытым огнем (паяльной лампой, факелом и т.д.), естественно, запрещалось. Сверху к цистерне приваривалась цилиндрическая горловина с фланцем для крепления заливной горловины диаметром 800 мм. Горловина предназначалась для размещения в ней указателя уровня налива топлива, а также являлась резервным объемом, заполняемым топливом во время

те емкости цистерны. На крышке заливной горловины устанавливались два дыхательных клапана, служивших для выравнивания давления в цистерне с давлением в окружающей атмосфере при опорожнении емкости, а также для уменьшения потерь горючего от испарения. Работа дыхательного клапана предельно проста: при избыточном давлении поднимался верхний шарик клапана, при разряжении — нижний шарик. Когда давление в цистерне уравнивалось с окружающей атмосферой, шарики (верхний или нижний) под собственной тяжестью сами опускались в гнезда и перекрывали каналы клапана. Для предохранения от взрыва в наливной горловине имелась двойная сетка. Кроме того, к передней опоре цистерны прикреплялся трос с заземляющим клином (заземление использовалось в обязательном порядке при наливке и сливе цистерны, а также на стоянке, при хранении топлива в цистерне) и цепочка постоянного заземления для отвода статического электричества. Для заземления автоцистерны на нефтебазах, имеющих твердое покрытие дорог и пола, автоцистерна снабжалась штепсельной

налива. Указателем налива являлся приваренный к обечайке цистерны уголок — его устанавливали при калибровке цистерны с правой стороны по ходу машины под смотровым окном. При совпадении уровня жидкости с верхней плоскостью этого уголка количество налитого топлива точно соответствовало объему в литрах, указанному на маркировочной табличке, прикрепленной снаружи с правой стороны к горловине цистерны. Получается, цистерна бензовоза являлась одновременно и мерным сосудом. Щуп реечного указателя уровня, представлявший собой оцинкованный металлический стержень, закреплялся на крышке горловины и служил для определения замеров остатков топлива, находящегося в цистерне. На наружной стороне цистерны, с обеих сторон машины, крепились стремянки для доступа к горловине цистерны и ее арматуре. Кроме того, на автоцистерне имелись два пенала (с правой стороны) для двух сливных шлангов диаметром 75 мм и длиной по 4,25 м. Два шланга могли быть соединены вместе с помощью накидной гайки и ниппеля в один шланг длиной 8,5 м.



Чтобы исключить образование свободной искры, вся электропроводка машины в непосредственной близости от цистерны заключалась в специальные трубки. Это касалось проводов, идущих к задним фонарям и к датчику указателя уровня наполнения топливного бака.

К лонжеронам рамы шасси грузового автомобиля цистерна крепилась с помощью хомутов и двух продольных деревянных брусьев. Перед монтажом цистерны на шасси оно подвергалось некоторой доработке.

Прежде всего, переносился вперед, под передний бампер, глушитель системы выпуска отработавших газов двигателя. Его выводили с таким расчетом, чтобы выпускные газы отходили на правую сторону.

Модернизированная в Главмосавтотрансе топливная автоцистерна АЦ-8-200 с новым двигателем ЯАЗ-М206

Перенос глушителя из зоны расположения цистерны был необходим, чтобы уменьшить пожароопасность — из глушителя при некоторых режимах работы двигателя могли вылетать искры, способные воспламенить пары топлива (выпускаемые дыхательными клапанами), поэтому на шасси автомобиля их разносили как можно дальше друг от друга.

Чтобы исключить образование свободной искры, вся электропроводка машины в непосредственной близости от цистерны заключалась в специальные трубки. Это касалось проводов, идущих к задним фонарям и к датчику указателя уровня наполнения топливного бака. Для снижения пожарной опасности снаружи, на боковых стенках кабины водителя, закреплялись два ручных углекислотных огнетушителя «ОУ-2».

Особенности эксплуатации

Автоцистерна АЦ-8-200 имела емкость эллиптической формы, заполнявшуюся топливом через верхнюю заливную горловину перекачивающими средствами. Для этого необходимо было конец рукава бензопровода центральной отпускнуной магистрали



Наследник цистерны на шасси МАЗ-200 — АЦ-8-500 на базе МАЗ-500



опустить в заливную горловину и открыть кран отпусковой магистрали. Пропускная способность такого способа наполнения цистерны — до 500 л в минуту.

Слив топлива производился через сливной трубопровод самотеком. Время, затрачиваемое на эту операцию, составляло порядка 25 мин. Для полного слива топлива из цистерны самотеком рекомендовалось устанавливать автоцистерну так, чтобы ее передние колеса стояли на 200–250 мм выше задних. Выкачка топлива из цистерны могла производиться и с помощью перекачивающих средств как через заливную горловину, так и через сливной трубопровод. При выкачивании топлива с помощью перекачивающих средств необходимо было обязательно открывать крышку заливной горловины, иначе создававшееся внутри цистерны разряжение могло просто смять емкость АЦ-8-200.

Допускалась выкачка топлива из цистерны перекачивающими средствами непосредственно через горловину цистерны, через опущенный для этой цели в цистерну приемный шланг перекачивающей установки. При этом конец приемного шланга не должен был касаться внутренней поверхности цистерны во избежание повреждения ее цинкового покрытия.

Для раздачи топлива из цистерны мог применяться ручной насос №3 произ-

водительностью 30 л в минуту. Обычно таким насосом оснащались автоцистерны, поступавшие в армию. Вот отрывок из инструкции, регламентирующей проведение ремонтных работ на цистерне:

«Категорически запрещается при осмотре внутренней поверхности цистерны и выполнении каких-либо профилактических работ пользоваться огнем или электрическими приборами, которые могут дать искру. В данном случае необходимо использовать только дневной свет.

При выполнении каких-либо слесарных работ на автоцистерне необходимо следить, чтобы ключи не срывались с гаек или головок болтов, не производились бы удары ключей о металл, чтобы предотвратить возможность появления искр. Обувь работающего в цистерне не должна иметь железных подков или стальных гвоздей. Необходимо пользоваться резиновой обувью или, в крайнем случае, тщательно обмотать кожаную обувь сухими чистыми тряпками...».

В крупных городах, а также на зимниках при доставке топлива к удаленным вахтовым поселкам, емкость цистерны АЦ-8-200 в 8000 л все равно считалась недостаточной, а топливных цистерн большей емкости наша промышленность долгое время не выпускала. Поэтому эксплуатационники использовали цистерны АЦ-8-200 в качестве

тягачей для двухосных прицепов-цистерн, чаще всего самодельной конструкции. Причем нередко объем перевозимого на прицепе топлива превышал объем топлива, транспортируемого цистерной-тягачем. Чтобы поднять эксплуатационные характеристики такого автопоезда, штатный четырехцилиндровый дизель ЯАЗ-М204 на шасси МАЗ-200 заменяли на шестицилиндровый двигатель ЯАЗ-М206 мощностью 165 л.с. Эта операция была оправдана еще и тем, что никаких дополнительных переделок агрегатов трансмиссии в этом случае не требовалось — у двигателей ЯАЗ-М204 и ЯАЗ-М206 они были унифицированными. Только для того чтобы более длинный дизель влез под капот, его заметно удлиняли вперед, соответственно переноса бампер и радиатор машины.

Автоцистерны АЦ-8-200 оказались долговечными и надежными. Даже после прекращения их производства они встречались в эксплуатации еще несколько десятилетий. Но максимальный рекорд использования по назначению, безусловно, поставила цистерна АЦ-8-200, эксплуатируемая в Крыму в Бахчисарае: доподлинно известно, что она находилась в постоянной эксплуатации в середине 2000-х годов, и ее состояние оценивалось как вполне приличное. Хотя, конечно, большинство «родных» агрегатов на ней уже было заменено.



АЦ-8-200





ГРУЗОВИКИ





Киевский завод «Стройдормаш» имени 50-летия Советской Украины

Завод «Стройдормаш» был основан еще до Великой Отечественной войны, в 1932 году, по решению Киевского окружного военно-строительного управления.



Армейский путепрокладчик БАТ-М на базе гусеничного артиллерийского тягача АТ-Т

После войны завод находился в ведении Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР. Помимо выпуска автоцистерн АЦ-8-200 для перевозки нефтепродуктов, в 60-е годы он выпускал армейские путепрокладчики БАТ-М на базе гусеничного артиллерийского тягача АТ-Т.

В составе предприятия было образовано Особое конструкторское бюро строительных и дорожных машин (ОКБ «Стройдормаш»), которое выполняло проектно-конструкторские работы по созданию инженерно-строительной техники. В этот период завод специализировался в основном на выпуске строительно-до-

шеекопателей: роторных ЭТР-110, ЭТР-140 и цепных ЭТЦ-200.

В январе 1993 года, уже в независимой Украине, предприятие переименовали в Киевский завод инженерных машин «Минмашпрома» Украины. В связи с сокращением внутреннего спроса на продукцию и отсутствием государственного военного

В 1967 году «Стройдормаш» становится одним из ведущих предприятий транспортного машиностроения СССР

После технического перевооружения в 1967 году «Стройдормаш» стал одним из ведущих предприятий транспортного машиностроения СССР. В начале 80-х годов он был включен в отраслевое учебно-научно-производственное объединение при Киевском политехническом университете.

рожных машин и инженерной техники для Вооруженных сил СССР. В 1991 году заказы Министерства обороны составляли до 95% от общего количества выпускаемой предприятием продукции. К этому времени завод освоил выпуск полковых землеройных машин ПЗМ-2 и ПЗМ-3, экскаваторов-тран-

заказа началась конверсия — завод перестроился на производство продукции для народного хозяйства и товаров народного потребления.

В 1996 году предприятию было возвращено название «Стройдормаш» (Київський завод «Будшляхмаш»). В это время завод



Полковая землеройная машина ПЗМ-2 на базе трактора КТ-125

выпускает бурильно-крановые машины БМ-205Д, БМ-308, БКМ-317, БКМ-513, БКМ-515, БКМ-1514, бурильные машины БМ-333, бурильно-свабойные машины

БМ-811, БМ-831, БМ-833, буровые установки БГМ-1М и другую буровую технику. К весне 2016 года производственные мощности предприятия были практически

утрачены, большинство цехов пустует или находится в аварийном состоянии, часть заводской территории сдается в аренду.



Полковая землеройная машина ПЗМ-2 на базе трактора Т-155

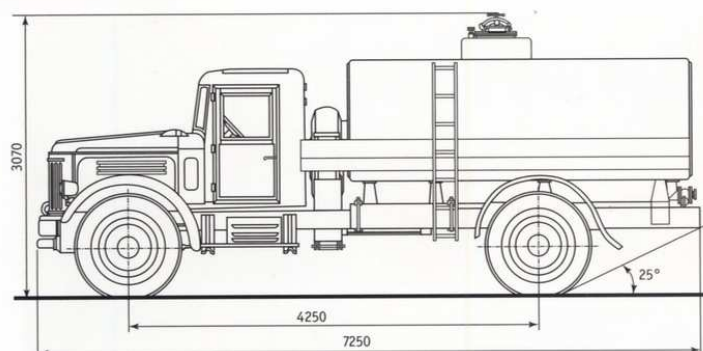


Схема автомобиля АЦ-8-200

Технические характеристики МАЗ-200 (базовое шасси)

Число мест	3
Грузоподъемность	7000 кг (по грунту 5000 кг)
Максимальная скорость	65 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	32 л
Электрооборудование	24 В
Аккумуляторная батарея	6-СТ-128
Генератор	Г-106
Реле-регулятор	РР-106
Стартер	СТ-26
Размер шин	12,00-20

Масса, кг

снаряженная	6400
полная, в том числе:	13 625
на переднюю ось	3565
на заднюю ось	10 060

Наименьший радиус поворота, м

по колее внешнего переднего колеса	9,5
------------------------------------	-----

Рулевой механизм

червяк и сектор, передаточное число —	21,5
---------------------------------------	------

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса

ручной — ленточный, на трансмиссию с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

Передаточные числа

I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69

Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 8,21

Двигатель

ЯАЗ-М204А, рядный, дизельный, двухтактный, четырехцилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 108,0

Ход поршня, мм 127,0

Рабочий объем, л 4,65

Степень сжатия 17,0

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

Максимальная мощность

120 л.с. при 2000 об/мин

Максимальный крутящий момент

47 кгс·м при 1200–1400 об/мин

Характеристики топливной цистерны АЦ-8-200

Эксплуатационная емкость	8000 л
Масса в снаряженном состоянии	7125 кг
Полная масса с топливом	13 845 кг
Время заполнения цистерны	16 мин
Время опорожнения цистерны	20–25 мин



Долгая творческая жизнь

Советский ученый и конструктор, доктор технических наук Николай Иванович Коротоношко занимался созданием автомобилей высокой проходимости и специализированной техники.

Николай Коротоношко родился 24 июля 1903 года в станице Новоромановская Тихорецкого района Краснодарского края в казачьей семье. До 17 лет крестьянствовал в родной станице.

В 1920 году он окончил школу-десятилетку и поступил на рабфак (рабочий факультет — тип среднего учебного заведения, созданный в 20-е годы) в Краснодаре. После окончания рабфака Коротоношко был направлен для продолжения учебы в Москву — в Тимирязевскую сельскохозяйственную академию на факультет механизации сельского хозяйства. В этот период страна нуждалась в военных инженерах, и Николай Иванович был переведен на военно-промышленный факультет Московского механического института имени М. В. Ломоносова, который окончил в 1932 году.

В августе 1932 года Николай Иванович Коротоношко поступил на работу в Научный автотракторный институт (НАТИ, позже НАМИ), где прослужил в общей сложности 54 года. Он прошел все инженерные должности — от рядового инженера-конструктора до начальника Отдела главного конструктора по автомобилям высокой проходимости. Коротоношко принимал участие в создании легких плавающих танков Т-41 и Т-37А, лег-



кого бронированного тягача «Пионер-Б». С 1936 года руководил проектированием полугусеничного бронеавтомобиля БА-30, построенного в 1937 году, созданием первого в СССР полноприводного (6×6) грузового автомобиля ЗИС-НАТИ-К1 на базе ЗИС-6, а в 1939 году — аналогичного полноприводного (4×4) грузового автомобиля ЗИС-НАТИ-К2 на базе ЗИС-5. Эта машина послужила основой для создания серийного грузовика ЗИС-32, выпущенного



Исследовательский автомобиль на базе грузовика «Студебекер»

Николай Иванович Коротоношко

1920 год

После окончания школы-десятилетки поступил на рабфак.

1932 год

Окончил военно-промышленный факультет Московского механического института имени М. В. Ломоносова. Поступил на работу в Научный автотракторный институт.

1936 год

Руководит проектированием полугусеничного бронеавтомобиля БА-30.

1937–1939 годы

Возглавляет проектирование полноприводного (4×4) бронеавтомобиля ЛБ-НАТИ.

1941 год

Участвует в работах по приспособлению шасси автомобилей для установки на них реактивной системы БМ-13 («Катюша»).

1947 год

Защитил кандидатскую диссертацию на тему «Исследование движения автомобиля с двумя ведущими осями и блокированным приводом».

1954 год

Назначен заведующим лабораторией автомобилей высокой проходимости НАМИ.

1958 год

Занимается созданием инженерного колесного тягача НАМИ-044 с бортовой схемой поворота.

1960–1965 годы

Руководит постройкой и испытанием серии лыжно-гусеничных автомобилей НАМИ-075.

1964 год

Участвует в создании автомобиля высокой проходимости (6×6) НАМИ-076 «Ермак».

1973 год

Защитил докторскую диссертацию.



Полноприводной четырехосный автомобиль НАМИ-058

промышленной партией в 1941 году (дальнейшему производству помешала война и эвакуация завода). В 1937–1939 годах Николай Иванович возглавлял проектирование полноприводного (4×4) бронеавтомобиля ЛБ-НАТИ.

В 1941 году на заводе «Компрессор» группа конструкторов НАТИ в составе Н. И. Коротоношко, Е. Г. Попова и Б. М. Тихомирова участвовала в работах по приспособлению шасси автомобилей для установки на них реактивной системы БМ-13 («Катюша»). В начальный период Великой Отечественной войны под руководством Н. И. Корото-

ношко создана бронированная самоходная установка (СУ) с пушкой 76,2-мм на шасси тягача СТЗ-5. Он принимал участие в разработке гусеничной самоходной установки с двумя параллельно смонтированными автомобильными двигателями ГАЗ и в создании двухмоторного гусеничного артиллерийского тягача «Д» (впоследствии Я-11).

В 1944–1945 годах в составе вновь образованной лаборатории автомобилей высокой проходимости Николай Иванович провел комплекс научных исследований по использованию на автомобиле типа 6×6 оди-

нарных шин с различными видами привода, что нашло отражение в книге «Автомобили с блокированным и дифференциальным приводом» (1948 год). В 1947 году он защитил кандидатскую диссертацию на тему «Исследование движения автомобиля с двумя ведущими осями и блокированным приводом».

Коротоношко являлся одним из основных разработчиков паровых грузовых автомобилей НАМИ-012 и НАМИ-018.

В конце 1954 года Николай Иванович был назначен заведующим лабораторией автомобилей высокой проходимости НАМИ

Николай Коротоношко был одним из основных разработчиков паровых грузовых автомобилей НАМИ-012 и НАМИ-018



и главным конструктором нового отдела. Он участвовал в разработке и освоении производства арочных шин, повышающих проходимость автомобилей. В течение 1955–1956 годов возглавляемым им отделом был создан принципиально новый автомобиль повышенной проходимости с колесной формулой 6×6 грузоподъемностью 5 т — НАМИ-020. В 1957 году машину передали для освоения на Уральский автозавод, где с участием Н. И. Коротоношко был доработан ставший знаменитым

Экспериментальный автомобиль НАМИ-076 «Ермак»



Полноприводной грузовой автомобиль-тягач
НАМИ-020

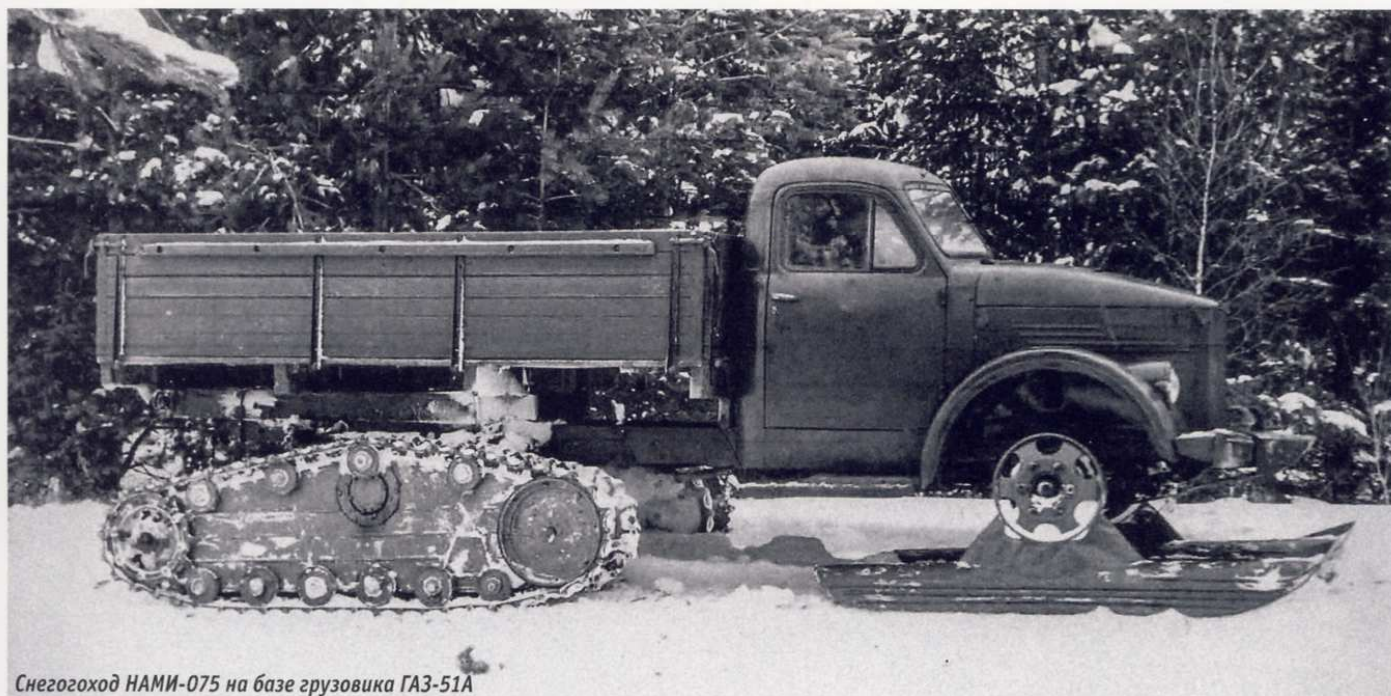
«Урал-375», производство которого началось в 1961 году. За участие в создании автомобиля «Урал-375» Н. И. Коротыношко был удостоен Государственной премии и награжден орденом В. И. Ленина. В 1958 году он занимался созданием инженерного колесного тягача НАМИ-044 с бортовой схемой поворота, впоследствии ставшего основой колесных тягачей ХТЗ. В 1960–1965 годах Николай Иванович руководил постройкой и испытанием серии лыжно-гусеничных автомобилей НАМИ-075 с двигателем Неждановского, показавших высокие результаты при движении по рыхлому снегу неограниченной глубины.



В 1964 году при его участии создавали автомобиль высокой проходимости (6×6) НАМИ-076 «Ермак» грузоподъемностью 25 т. В течение многих лет Николай Иванович работал над созданием гаммы большегрузных четырехосных автомобилей высокой проходимости НАМИ-058 (НАМИ-058Т, НАМИ-058С), НАМИ-0172, НАМИ-0188. Опыт и результаты научных исследований отражены в его книге «Автомобили высокой проходимости».

В 1973 году Коротыношко стал доктором технических наук. Последние годы жизни он посвятил разработке перспективного типажа армейских автомобилей высокой проходимости.

Автомобиль «Урал», приспособленный для движения по снегу и болоту



Снегоход НАМИ-075 на базе грузовика ГАЗ-51А

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ХИТ ПРОДАЖ! КрАЗ-256Б1

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Доставка
осуществляется
только на территории
Российской Федерации



В каждом выпуске журнал
об истории отечественной
бронетехники и модель танка
с металлическим корпусом
и пластиковыми деталями



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
АС-161



Представленные изображения могут отличаться от реального
внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

forum.ru

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
00022
9 772070 095019