

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 253

СССР
И СОЦСТРАН



ВИС-234611

КОНСТРУКТОРСКИЕ КОМПРОМИССЫ
УЙТИ ОТ «БИЗОНА»
ЗВЕНЬЯ ОДНОЙ ЦЕПИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №253, 2019

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.

Главный редактор: А. Е. Жаркова

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, издатель: Россия:

ООО «Де Агостини», Москва

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Главный редактор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважение читателей!

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

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, в/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»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57/5, оф. 123

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, в/я 224, ООО

«Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать

рекомендованную 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.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: ООО «Таига Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: © hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 10 (верх), 11, 12, 14, 15: частная коллекция
Максима Шеленкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Олега Александровича Данилина, Дениса Валерьевича
Яковлева и Андрея Аркадьевича Груздева, а также
Александра Павленко и Максима Шеленкова

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». Издание для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия одним из требований 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: Найль Хуснудинов,
Алексей Радованов и Игорь Старостин

Дата печати (производства): 28.02.2019

Дата выхода в России 23.04.2019

Разработка и осуществление проекта:

ТАИГА



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ПОСТРОЙТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ



- ✓ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
- ✓ ПОДВИЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОДЕЛИ
- ✓ ЛЕГКАЯ СБОРКА
- ✓ МАСШТАБ 1:24



НАЧНИТЕ СОБИРАТЬ

49

3А

Рекомендуемая розничная цена 1-го выпуска



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА WWW.DEAGOSTINI.RU



В 90-е годы появилось немало новых предприятий, предлагавших грузовую и специальную технику на базе серийных отечественных автомобилей. Среди них особое место занимает завод «ВИС-Авто» из Тольятти. В отличие от большинства производителей, он использовал агрегатную базу легкового, а не грузового автомобиля, при этом сумев наладить крупносерийный выпуск таких машин и остаться с ними на рынке до настоящего времени.

В поисках альтернативы

Хорошо известно, что в СССР производство пикапов и фургонов на базе легковых автомобилей не получало должного развития. Заводы сталкивались с множеством технических и производственных проблем. На базе несущего кузова легковой машины трудно было разработать грузовой, рассчитанный на большую нагрузку (не менее 400–500 кг груза — с меньшей грузоподъемностью создавать машины не имело смысла) и несколько иное распределение веса по осям. К тому же вместимость платформы, если пикап выпускался на одном конвейере с легковыми машинами, ограничивалась штатной длиной колесной базы.

Пикап отличается незамкнутой силовой структурой задней части кузова — увязать между собой задние крылья не позволяет

открывающийся задний борт. При этом неизбежно приходилось усиливать основание кузова и заднюю подвеску, передающую на кузов повышенные нагрузки. Далее следовало проектировать целый набор оригинальных деталей, требующих отдельного комплекта дорогой кузовной штамповой оснастки: крыльев, настила и боковин платформы, заднего борта, верхней съемной части фургона.

Преодолеет все эти трудности сумел лишь завод «Ижмаш», подчинявшийся не Минавтопрому, а Министерству оборонной промышленности. Созданный в ГКБ-88 автомобиль ИЖ-2715 можно было выпускать на одной производственной линии с седанами и «Комби», что сделало эту модель массовой. По-другому поступили в УКРЗ АЗЛК, использовав переднепри-

водной силовой агрегат АЗЛК-2141: смело удлиннили базу, заменили пружинную подвеску рессорами и отдельным модулем приварили к кабине платформу. Но выпускать кузова пикапов АЗЛК-2335 пришлось на отдельном конвейере, место которому нашлось в просторных цехах «новой» территории завода.

В эпоху экономических реформ о собственных пикапах задумались и на ВАЗе. Так, в 1990 году в журнале «За рулем» прозвучало обещание, что в следующем году появится пикап на базе ВАЗ-2105. Слабо верилось, что грузовую модификацию удастся выпускать на одной из ниток главного конвейера вместе с седанами и универсалами. Но иностранные автомобильные компании давно нашли простой выход — изготавливать грузовые модификации отдельно



Пожарный автомобиль первой помощи ВИС-234611





Пикап VAZ-21043-33 производства АО «ВАЗинтерсервис»

от легковых, не на главном конвейере, а силами мелкосерийных и экспериментальных производств.

Такую роль для Волжского автозавода сыграла фирма «ВАЗинтерсервис», созданная на производственной базе Левобережного ремонтно-механического завода. С 1990 года она выпускала комплектующие для основного производства, запасные части для «Жигулей», «Нивы» и «Самары». В 1992 году на это предприятие передали с ВАЗа документацию на пикап VAZ-21043-33, спроектированный на основе кузова VAZ-2104. С первого взгляда эта модель напоминала пикапы, строившиеся ранее путем переделки бракованных кузовов и использовавшиеся в качестве внутризаводского транспорта на ВАЗе и других заводах. Только автомобиль был выполнен намного аккуратнее. На бортах оставались щели проемов задних дверей, но уже не было следов сварочных ручек. Задняя стенка и боковые заглушки кабины, борта и настил платформы выдавали заводское, а не кустарное изготовление кузова. Задний борт представлял собой половину задней двери универсала, только он был навешен на нижних петлях.

VAZ-21043-33 — результат конструкторских компромиссов. Рычажно-пружинная задняя подвеска «Жигулей» плохо подходила для грузового автомобиля. Продольные реактивные штанги, связывающие задний мост с кузовом, от систематической перегрузки обрывались, а поперечная «тяга Панара» изгибалась. Выжигавшаяся и без того небольшой платформы «тридцать третьей» модели ограничивал и наклоненный вперед задний борт (наследие от базового универсала VAZ-2104). Сама собой напрашивалась разработка принципиально новой машины с оригинальной задней частью и подвеской на листовых рессорах.

Тем временем в Тольятти предприняли альтернативную попытку создать малотоннажный грузовик. Фирма «Восточное кольцо», созданная на базе бывшего центра технического обслуживания и административно не связанная ни с ВАЗом, ни с «ВАЗинтерсервисом», разработала полноприводной автомобиль ФВК-2302 «Бизон» грузоподъемностью 500 кг с полноценной лонжеронной рамой лестничного типа, передней подвеской и трансмиссией VAZ-2121, задней



Рамный грузовой автомобиль ФВК-2302 «Бизон» на агрегатах «Нивы»



Сборка автомобилей ФВК-2302 «Бизон» в компании «Восточное кольцо»





Полурамный пикап ВИС-2345 на базе ВАЗ-2105

подвеской на «облегченных» рессорах УАЗа и удлиненной колесной базой. Планировалось сделать оригинальную кабину из стеклопластика, стойкую к коррозии, но ради унификации и снижения стоимости ее пришлось заменить цельнометаллической, сваренной из панелей кузова ВАЗ-2121. Внешне машина выглядела как грузовик на базе «Нивы». Мощная рама, длинная база, возможность установки любого грузового и специального кузова, полный привод — казалось, что может быть лучше для пикапа? Но и здесь проявили себя конструктивные недостатки. «Бизон» попал на тест-драйв в одно московское автомобильное издание. Корреспондент А. А. Виноградов, автомобильный конструктор в начале 80-х годов работавший водителем

грузовика, отметил усилие на руле (как в ЗИЛ-157) и неудовлетворительную маневренность. Во время пробных поездок оказалось, что в тесном проезде на «Бизоне» развернуться не проще, чем на ГАЗ-53.

Из трех вариантов

Обе модели, ВАЗ-21043-33 и ФВК-2302, выпускались небольшими партиями, в течение нескольких лет поступали в продажу и послужили точкой отсчета для создания наиболее рационального в смысле компоновки и технических решений грузовика на вазовских агрегатах. В середине 90-х годов из «Восточного кольца» на «ВАЗинтерсервис» перешел ведущий конструктор автомобиля «Бизон» Валерий Петрович Яковлев — в прошлом бывалый изобрета-

тель и рационализатор работавший на ВАЗе с 70-х годов. Вместе с ним на ВИС пришли конструкторы Олег Иванович Предилов и Вадим Викторович Лясников, чуть позднее их команду пополнил Олег Николаевич Широков. В активе у этих специалистов был опыт разработки, испытаний и эксплуатации грузовика рамной конструкции на базе легкового автомобиля. Официальной преемственности между «Бизоном» и первыми «полурамными» ВИСами нет, но на самом деле эти проекты — звенья одной цепи, ведь над машинами работали одни и те же люди. Яковлев, Предилов, Лясников и Широков основали на ВИСе конструкторско-технологический отдел.

При всех своих достоинствах рамный «Бизон» получался слишком тяжелым. Яковлев и Предилов предложили другой вариант, а директор «ВАЗинтерсервиса» Александр Иванович Клевин их полностью поддержал. Лонжеронная рама грузовику необходима только в задней части. Спереди можно оставить «половинку» несущего легкового кузова, а сзади жестко приварить вторую «половинку» — часть рамы. Получается относительно легкая и обладающая запасом прочности конструкция. Подобные прецеденты уже были. В Польше по этой схеме строили пикапы и санитарные фургончики на базе автомобиля *Polonez*. Еще раньше во Франции пользовались популярностью «полурамные» пикапы на базе заднеприводных *Peugeot* моделей 404 и 504. Наконец, в 1972 году два до ВИСа ту же схему опробовали в УАЗе АО «Москвич» на опытном образце коммерческого шасси АЗЛК-2336. Команде Яковлева предстояло рассчитать размеры и характеристики полурамного основания, рессорной задней подвески в привязке к кузовам и агрегатам автомобилей ВАЗ, то есть провести с нуля полный цикл конструкторско-компоновочных работ.

Для начала осваивали самый бюджетный вариант — грузовик на базе классических «Жигулей». Под руководством В. В. Лясникова, взявшего на себя роль ведущего конструктора, был разработан автомобиль ВИС-2345 с передней половиной кузова ВАЗ-2105. В 1997 году эта машина пошла в мелкосерийное производство. Она отличалась высокой для отечественного пикапа грузоподъемностью — 640 кг.

Далее закономерно последовала разработка аналогичного автомобиля повышенной проходимости на базе «Нивы». Ведущим конструктором ВИС-2346 стал О. Н. Широков. Полноприводной ВИС-2346 уже мог



Полурамный пикап ВИС-2346 на базе ВАЗ-21213 «Нива»



Пикап ВИС-23464



Пикап ВИС-23461

взять на борт 690 кг груза. На этой модели удалось реализовать в серийном производстве дальнейшее развитие идеи. По-

мимо автомобиля с короткой двухместной кабиной, команда Яковлева и Широкова разработала модификации с двумя вари-

антами удлиненной кабины, получившей второй ряд сидений. Чтобы не усложнять производство и сохранить жесткость многоместной кабины, ее оставили двухдверной со стандартными дверями ВАЗ-2121. Первая удлиненная кабина «покороче» у ВИС-23464 получилась не четырехместной, а типа 2+2. Только в коротких поездках в ней могли разместиться два взрослых пассажира. Значительно популярнее оказалась вторая, полноценная, «длинная» кабина ВИС-23461. В ней сзади находилось сиденье для троих пассажиров, хотя длина базы не позволяла сделать второй ряд очень просторным. В результате на автомобиль с пятиместной кабиной поступало значительно больше заказов, чем на двухместный ВИС-2346 и «полупортный» ВИС-23464. «Шестьдесят первые» машины в общей сложности составили примерно 70% выпущенных «висов» на базе «Нивы». Наконец, в начале нового века предприятие выпустило третью базовую модель полупортного типа. На этот раз переднюю половину позаимствовали у третьего массового семейства ВАЗа — «Самары». Ведущими конструкторами выступили Андрей Васильевич Неймар и Олег Николаевич Широков. ВИС-2347 с передней частью от ВАЗ-21093 получился даже проще с конструктивной точки зрения, чем модели 2345 и 2346. Благодаря переднеприводному силовому агрегату не требовалась карданная передача к заднему мосту. В итоге «ВАЗинтерсервис» предложил потребителю на выбор семейства из трех вариантов развозного автомобиля с возможностью установки на шасси унифицированных надстроек: заднеприводной, полноприводной и переднеприводной. После смены поколения «Самары» ВИС-2347 получил передок и интерьер от ВАЗ-2114.

Пикап в миниатюре

ВИС сумел освоить оригинальные кузовные панели (боковины и заднюю стенку кабины) для всех трех моделей собственными силами. Причем позади дверей пикапов из Тольятти в боковинах сделали решетки вытяжной вентиляции, которых не было у пикапов ИЖ и АЗЛК.

Встал вопрос о рессорной задней подвеске. У первых 50 экземпляров ВИС-2345 ее использовали от автомобилей ИЖ, потом коллектив Яковлева разработал оригинальные рессоры. Их производство освоило смежное предприятие в городе Чебаркуль Челябинской области. На ВИС-2346 и его модификациях с самого начала применялись оригинальные рессоры разработки



Пикап ВИС-2347



Процесс производства двухдверной кабины для автомобиля ВИС-23461

ВИСа, тоже выпускаемые в Чебаркуле. Для полноприводного грузовичка пришлось разрабатывать и собственную карданную передачу заднего моста, состоящую из двух валов с промежуточной опорой. Дело в том, что у ВИС-2346 колесная база даже длиннее, чем у пятидверной «Нивы» ВАЗ-2131 (2850 против 2700 мм). Сохранить базу и, следовательно, карданную передачу длинной

«Нивы» не позволило распределение веса по осям (развесовка) грузовой машины. Базовой моделью каждого из трех семейств стал бортовой пикап. От аналогичных отечественных машин он отличался типом платформы. Место стальных штампованных бортов заняли более легкие, выполненные из алюминиевого профиля. Задний борт откидывался вниз на 180°. Не очень большие

объемы выпуска позволили изготавливать жесткий верх из стеклопластика. Он состоял из двух частей — объемного «колпака» и поднимаемой вверх крышки заднего борта. Покупателю предоставили возможность выбирать машину с верхом или без него, но ради обеспечения сохранности груза в большинстве случаев потребитель дополнял за пластиковый верх.

На рубеже 2004–2005 годов закрылось производство платформ на заводе «Энерготехмаш» в Жигулевске. В это же время конструкторы ВИСа разработали новую платформу для своих основных моделей с ровным полом без выступающих колесных ниш. Новая платформа ВИС-2345 и ВИС-2346 заметно приподнялась. У заднеприводного пикапа рессоры стали укреплять не под мостом, а поверх него.

Пикапы ВИС с полурамой фактически представляли собой уменьшенную копию «взрослого» грузовика. Поэтому ими заинтересовались фирмы-производители продуктовых и промтоварных кузовов-фургонов. Выпускаясь этими предприятиями кузова монтировались на шасси ВИС, как и большие грузовики. Они закупили шасси ВИС для установки изотермических кузовов, рефрижераторов с холодильной установкой, хлебных фургонов с направляющими для 40 или 48 лотков.





ВИС-234611



АПС-01-05/30 (он же ВИС-234611) на выставке в Москве

На пожар!

Возможности шасси ВИС позволяют строить не только грузовые автомобили общего применения, но и специализированные модификации, в том числе для аварийных и спасательных служб, силовых ведомств. Лучшей основой для них служил автомобиль повышенной проходимости ВИС-23461 с пятиместной кабиной. В 2007–2010 годах, когда пост директора предприятия занимал Валерий Геннадьевич Чукин, а главного конструктора Олег Николаевич Широков, под руководством ведущего конструктора Андрея Викторовича Терехова было разработано семейство, включавшее пожарно-спасательную машину ВИС-234610, аварийно-спасательную ВИС-234611 и кинематическую (для МВД) ВИС-294611 АТНС. Пожарную машину ВИС-234610, она же АПС-01-05/30, проектировали совместно со специалистами НПО «Простор» из Московской области при участии Управления пожаротушения МЧС РФ и ФГУ ВНИПО (г. Балашиха). В одних источниках она обозначена как пожарная машина первой помощи, в других — быстрого реагирования, что в принципе не противоречит друг другу. Все привыкли к пожарным машинам больших размеров на шасси грузовиков, но использование «легковой» базы дает ряд преимуществ. Автомобиль получается компактным, быстроходным и маневренным. Благодаря «легковому» динамическим и скоростным качествам, он может прибыть на пожар максимально быстро. На нем нетрудно пробраться в тесный, заставленный автомобилями двор, заехать в проезд или ворота здания (заводского цеха, многоэтажного парковки), куда не пройдет грузовик. Зимой или на грунтовом участке сыграет свою роль полный привод.

Позади кабины на раме пожарного или аварийно-спасательного автомобиля установлен кузов с широкими створками

дверей сзади и с боков. Створки открываются вверх на газовых амортизаторах, как торцевая дверь универсала или хэтчбека, и удерживаются в открытом положении механизмом, подобным упору капота. Они изготовлены из стали и усилены сварным каркасом с внутренней стороны. Изнутри кузов отделан панелями из нержавеющей стали, оснащен стеллажами и полками для специального оборудования и инструмента. Пожарный вариант оснащается установкой УПТВ, предназначенной для тушения пламени струей тонкораспыленной воды. Подаваемая под высоким давлением струя на выходе распадается в мелкие отверстия, превращаясь в летящую водяную пыль. Это резко снижает расход воды и повышает эффективность тушения. Например, если площадь пожара составляет 20 м², установка УПТВ достаточно 20–100 л воды, а стандартному насосу ПН-40 потребуется целых



Размещение пожарно-технического вооружения в отсеках надстройки автомобиля АПС-01-05/30



Пожарные АПС-0.1-05/30 можно встретить во многих городах России, хотя общее количество выпущенных автомобилей невелико

1000–2000 л. Мощный поток из обычного насоса наносит более значительный ущерб предметам, находящимся рядом с очагом возгорания. Это играет важную роль в случае тушения пожаров на предприятиях с дорогостоящим оборудованием, музеях, картинных галереях, да и жилым комнатам после пожара потребуется не столь серьезный ремонт.

На боевое развертывание УПТВ уходит намного меньше времени, чем у «грузовой» пожарной машины. Установка способна подавать воду или пену на большую высоту при пожаре в многоэтажном здании. Длина

пожарного рукава составляет 100 м. Переключение с воды на пену осуществляется прямо на стволе, не требуя от пожарного дополнительных действий. Из-за низкой токопроводимости тонкораспыленной струи тушить можно даже проводку и приборы, находящиеся под напряжением. Мелкая водяная пыль охлаждает воздух и осаживает дым.

Машина АПС-0.1-05/30 оснащается комплектом инструментов — противопожарным полотном, штыковой лопатой, ломом, крюком, топором, веревками. И, конечно же, присутствует мощный фонарь. В список

оборудования входят гидравлические кусачки, разжим, телескопический домкрат для удаления аварийных металлоконструкций, дизлектрические ножницы и сапоги для работы с предметами, находящимися под напряжением, каски и дыхательные аппараты для пожарного расчета. Пожарная машина немыслима без светосигнальной громкоговорящей установки СГУ, стационарной радиостанции УКВ-диапазона, переносных «карманных» раций.

Несмотря на многочисленные достоинства пожарной машины, она пока остается «нишевым» товаром мелкосерийного производства. Иногда такие автомобили заказывают для внутризаводских пожарных команд, работы на удаленных промышленных и специальных объектах, в лечебно-оздоровительных учреждениях и даже в небольших поселках.

Автомобили первой помощи, как правило, имеют стандартную пожарную окраску — красный цвет с белыми полосами. Но после вхождения государственной противопожарной службы в состав сил МЧС грань между пожарными и спасательными функциями автомобилей быстрого реагирования (АБР) и автомобилями первой помощи (АПП) стала настолько мала, что в зависимости от места базирования такие автомобили могут иметь спасательную окраску — сине-оранжевые полосы на белом фоне и эмблемы МЧС.



Демонстрация автомобиля ВИС-234611 на выставке пожарной техники в Москве



Пожарно-спасательная машина АПС-0,3-05/30 на базе ВИС-2346

Тема пожарных автомобилей быстрого реагирования не ограничилась двумя вариантами, выполненными на шасси ВИС-2346. Потенциальным покупателям были предложены версии, в том числе и более бюджетные, с разной проходимостью, вместимостью кабины и кузова. Основы проектирования автомобилей серии ВИС позволяли составить практически любую конфигурацию машины (как из кубиков) и максимально точно удовлетворить потребности заказчика.

АПС-0,3-05/30

Для тушения небольших пожаров — листы, помоек, непотушенных костров и даже автомобилей — часто достаточно расчета из двух пожарных. Поэтому параллельно

с пятиместным вариантом была разработана пожарно-спасательная машина АПС 0,3-05/30 с двухместной кабиной от базовой модели ВИС-2346 и кузовом увеличенного объема. Такой автомобиль

отличался большим объемом вывозимых средств пожаротушения, главным образом воды, что нашло отражение в индексе — цифра «0,3» означает, что машина оснащена водобаком вместимостью 300 л.

Эта модификация тоже разработана «ВАЗинтерсервисом» совместно с подмосковным НПО «Простор».

ПСА-200К

Самый простой и «бюджетный» вариант пожарного спасательного автомобиля (ПСА) — стандартный пикап ВИС-2346 с двухместной кабиной, у которого все пожарное и спасательное оборудование размещалось в обычной платформе со стеклопластиковым верхом. Такая пожарная машина менее удобна в эксплуатации, чем оснащенная специальным кузовом с многочисленными дверцами, так как доступ к оборудованию затруднен, что может привести к увеличению времени развертывания на пожаре, когда дорога каждая секунда. Поэтому особого развития такие машины не получили.



ПСА-200К в кузове стандартного пикапа ВИС-2346



АПС-0,2-05/20 (001-КР)

Гибкость технологии производства позволила предприятию создавать разные варианты пожарной машины. Например, использовать для этих целей шасси с колесной формулой 4×2. Так появились опытные образцы пожарной машины на базе пикапа ВИС-234762 с кабиной и оперением от ВА3-2114.

Эта машина предназначена для оперативной доставки расчета из двух пожарных (спасателей) и комплекта пожарного и аварийно-спасательного инструмента и оборудования к местам пожаров и чрезвычайных ситуаций, а также для дополнительного обеспечения при проведении аварийно-спасательных работ на транспорте, в зданиях вокзалов, складских и производственных помещениях, на конвейерных линиях сборочных производств автозаводов, в тоннелях и подземных гаражных стоянках, при ликвидации последствий ДТП.

С помощью АПС можно осуществлять разведку пожаров и их тушение с использованием огнетушителей типов ОП и ОУ, а также портативной установки пожаротушения тонкораспыленной водой УПТВ-50. Применяя комплект гидроинструмента, можно деформировать и разрушать силовые элементы конструкций при пожарах и авариях.

В состав базового оборудования АПС-0,2-05/20 входят бак для воды емкостью 200 л, бак для пенообразователя емкостью 5 л, огнетушители, установка пожаротушения тонкораспыленной водой, катушка с рукавами высокого давления, насосная станция, гидравлические кусачки и разжим, а также дыхательные аппараты. Из дополнительного оборудования можно упомянуть УКВ-радиостанцию, комплект



Пожарно-спасательный автомобиль АПС-0,2-05/20 (001-КР)

В 2009 году автомобильное производство окончательно отделилось от производства комплектующих изделий и превратилось в самостоятельное предприятие «ВИС-Авто». Одной из знаковых новинок можно считать автомобиль ВИС-2349 на базе Lada Granta, построенный по той же схеме, что и прежние грузовички полурамного типа.

первой медицинской помощи, трехколесную лестницу и боевую одежду пожарных. Оснащением пожарной версии АПС-0,2-05/20 занимается предприятие НПО «Простор». Благодаря некоторой «модульности» конструкции, кузов с таким же оснащением может быть установлен и на другие шасси серии ВИС — на ВИС-23452, ВИС-23454, ВИС-23462, ВИС-23482.

Пожарные машины на шасси автомобилей «Рысь» и «Марш»

С 90-х годов производством доработанных и специальных автомобилей на базе «Нивы» (или Lada 4x4) занимается тольяттинская фирма Производство специальных автомобилей (ПСА) «Бронто». В ее программе присутствуют два шасси повышенной проходимости. Первое — «Рысь» — отличается повышенным дорожным просветом, увеличенными ходом подвески и размером шин, самоблокирующимися дифференциалами винтового типа на передней и задней оси, а также резиновыми расширителями колесных арок. Второе — снегоболотоход «Марш» — выполнено с отдельной рамой, на которую кузов устанавливается через резиновые подушки. Автомобиль передвигается на эластичных тонкостенных шинах сверхнизкого давления, повышающих проходимость и не повреждающих верхний тонкий слой почвы. В ходе сотрудничества «ВИС-Авто» и «Бронто» построены опытные образцы пожарных машин с кузовами ВИС на шасси «Рыси» и «Марша». В случае поступления заказов такие автомобили могут быть изготовлены в единичных экземплярах или небольшими партиями.



Пожарно-спасательный автомобиль на базе специального автомобиля «Рысь» («Нива», доработанная на ПСА «Бронто»)

Знарок своего дела

Грузовые автомобили рамной и полурамной конструкции появились на свет благодаря конструктору из Тольятти Валерию Петровичу Яковлеву.

Валерий Яковлев родился в Тамбовской области в 1939 году. В молодые годы занимался мотоспортом и подводным ориентированием, в армии служил стрелком морской авиации, работал спасателем на Черном море и авиационным электриком. С 1965 по 1971 год подал около 100 рационализаторских предложений и с таким багажом пришел работать на ВАЗ — примерно через год после начала выпуска «Жигулей». Уже во время работы на заводе Яковлев выдвинул более 200 рацпредложений и зарегистрировал 25 патентов и изобретений. В 1984 году он был удостоен медали «Ветеран труда». Валерий Петрович лично представлял Генеральному директору АвтоВАЗа В. Н. Полякову проект «фирменной» станции техобслуживания.

После развала СССР Валерий Петрович Яковлев работал на предприятии «Восточное кольцо», выросшем из специализированного автоцентра системы «АвтоВАЗтехобслуживание» на Восточном кольце в Тольятти. С 1992 года он занимал должность главного конструктора фирмы «Восточное кольцо», где под его руководством был разработан рамный грузовой автомобиль повышенной проходимости (4x4) ФВК-2302 «Бизон» с агрегатами «Нивы» ВАЗ-2121.

В 1996 году генеральный директор предприятия «ВАЗинтерсервис» А. И. Клевлин пригласил Яковлева на должность главного конструктора. Учитывая опыт эксплуатации автомобиля «Бизон» — как положительный, так и отрицательный, Валерий Петрович внес предложение производить грузовые машины полурамной конструкции с передней частью, взятой от несущего кузова легкового автомобиля, и Клевлин его поддержал. Вскоре на рынке появились выпускавшиеся сначала небольшими, а потом все более крупными сериями грузовички семейств ВИС-2345 на базе «Жигулей», ВИС-2346 на базе «Нивы» и ВИС-2347 на базе «Самары». Кроме того, был предложен автомобиль повышенной проходимости ВИС-2348, сочетающий шасси «Нивы», кабину с оперением «Самары» и стандартные грузовые надстройки машин ВИС. Одновременно Яковлев и его коллеги доводили конструкцию уникального сочлененного грузового автомобиля с агрегатами «Нивы», получившего марку «Капрал». Разработкой сочлененного транспортного средства Яковлев начал заниматься еще в 90-х годах, но идея воплощена в металле уже на новом рабочем месте Валерия Петровича. Всего ВИС построил три опытных образца рамы для такого шасси, но собраны



Валерий Петрович Яковлев

1971 год

Пришел работать на АвтоВАЗ.

1973 год

В апреле выдвинул первое рационализаторское предложение за время работы на заводе.

1993 год

Фирма «Восточное кольцо» начала производство автомобилей ФВК-2302 «Бизон», разработанных под руководством В. П. Яковлева.

1996 год

Занял пост главного конструктора предприятия «ВАЗинтерсервис».

1997 год

Освоено производство пикапов и фургонов полурамной конструкции, на рынок вышла автомобильная марка ВИС.

2000 год

Изготовлен первый образец автомобиля с шарнирно-сочлененной рамой конструкции В. П. Яковлева «ВИС-Капрал».



Грузовик ФВК-2302 «Бизон» на испытаниях

были только две машины (третья рама послужила основой для снегоболотохода, но его доставляло другое предприятие). Один из этих автомобилей сохранился до наших дней, а рама второго была сломана при испытаниях на предельную нагрузку.



Еще на исходе 80-х годов В. П. Яковлев, как почетный рационализатор и изобретатель, был награжден личным автомобилем марки «Москвич», но из-за начавшегося в годы перестройки безвластия так его и не получил. Только через много лет эту ошибку исправил директор ВИСа Клевлин, подаривший конструктору Яковлеву за его заслуги автомобиль ВИС-23461.

В 2005 году В. П. Яковлев вынужден был уйти на пенсию по состоянию здоровья, а в 2013-м его не стало. В памяти родных, друзей и коллег Валерий Петрович остался отличным инженером, настоящим знатоком своего дела и философом-оптимистом с безграничным чувством юмора.

*Экспериментальный автомобиль «Капра»
с шарнирно-сочлененной рамой*



Технические характеристики ВИС-23461	
Число мест	4-5
Максимальная скорость	110 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	12 л
Электрооборудование	12V
Размер шин	175/80R16 или 185/70R16
Масса, кг	
снаряженная	1540
полная	1960
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,4	
Радиус поворота по оси внешнего переднего колеса, м	
	7
Передняя подвеска	
независимая, на поперечных рычагах с цилиндрическими пружинами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	
зависимая, на продольных листовых рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Тормоза	
рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический с вакуумным усилителем	
стояночный — на задние колеса с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	

Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах	
Передаточные числа коробки передач	
I — 3,67; II — 2,10; III — 1,36; IV — 1,00; V — 0,82	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, с межосевым дифференциалом и принудительной блокировкой	
Передаточные числа раздаточной коробки	
I — 1,2; II — 2,135	
Главная передача	
коническая, гипоидная, передаточное число — 3,9	
Двигатель	
ВАЗ-21214, бензиновый, с распределенным впрыском топлива, рядный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, см ³	1690
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Максимальная мощность	
76 л.с. при 5200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
128 Нм при 3400 об/мин	

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

РУССО-БАЛТИЙСКИЙ ТИП «С24/40»

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



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели,
приведенных в выпуске

ISSN 2071-095X
00253
9 772070 015370