

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№33

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



РАФ-2907

СОПРОВОЖДЕНИЕ ОЛИМПИЙСКОГО ОГНЯ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 33, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукиянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному
адресу не принимаются.

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталья Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

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

ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

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

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 299 руб.

Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание.

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

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Сергея Суворова;
текст — Максим Шелепенков

Отпечатано в типографии:
Dearprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 17.11.2012

1980

Момент передачи олимпийского огня (г. Орел)



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–11 (все), 12 (низ), 13 (низ), 14 (низ справа): частная
коллекция Максима Шелепенкова; 12 (верх), 13 (верх),
14 (верх, низ слева): © ИТАР ТАСС; 15: © РИА «Новости»;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

19 июля 1980 года в Москве на Большой спортивной арене стадиона «Лужники» состоялась торжественная церемония открытия XXII летних Олимпийских игр. В Москве, Таллинне, Киеве и Минске возвели почти сотню олимпийских объектов, модернизировали транспортную инфраструктуру, подготовили специалистов. На этом фоне разработчики специальных машин для обслуживания Олимпиады-80 остались почти незамеченными, тем не менее для обслуживания Игр были построены специальные автомобили.



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



Автомобиль модели 5982 на шасси ЗИЛ-133Г1 для перевозки спортивных лошадей

В марте 1975 года был создан Оргкомитет «Олимпиада-80», которому Олимпийский комитет СССР передал права и функции по подготовке и проведению Олимпийских Игр. Для обеспечения автотранспортом Олимпиады-80 специально было разработано несколько моделей автомобилей. В зависимости от класса автомобиля и его особенностей работу распределили между конструкторскими коллективами и автозаводами. Наиболее объемный заказ, как по количеству моделей, так и по числу выпущенных экземпляров, достался Рижскому автобусному заводу. Этот завод в 1976 году освоил массовый выпуск нового микроавтобуса РАФ-2203 с весьма оригинальным для тех лет дизайном — ему и предстояло стать основой для многочисленных «олимпийских»

модификаций. Разработка новых машин началась с таким расчетом, чтобы в 1978–1979 годах закончить испытания опытных образцов и к Олимпиаде успеть изготовить необходимое количество автомобилей. Всего с лета 1979 по январь 1980 года на РАФе было изготовлено чуть более двухсот специальных олимпийских автомобилей восьми различных модификаций и почти столько же обычных микроавтобусов с олимпийской символикой. В частности, был изготовлен цельнометаллический пикап РАФ-2909 с грузовой платформой и пятиместной кабиной, служивший для сопровождения и технической поддержки велогонков (90 штук). В кузове размещались запасные велосипедные колеса и необходимый инструмент для ремонта двухколесных



1980

Автопоезд РАФ-3407-РАФ-9225-РАФ-9226

В преддверии Олимпиады-80 Рижскому заводу было поручено подготовить несколько специальных модификаций микроавтобуса РАФ-2203



Лаборатория ПАЗ-672ТЛ для комплексного обследования спортсменов

машин, а на заднем борту на специальных кронштейнах навешивались четыре запасных велосипеда. При необходимости ремонт велосипедов мог производиться прямо во время движения — места на платформе было достаточно. Попасть из салона на платформу позволяла складная двухстворчатая дверь. На случай дождливой погоды кузов пикапа закрывался специальным тентом. После Олимпиады «велосипедные ремонтные летучки» несколько лет успешно эксплуатировались Спорткомитетом СССР в различных городах страны.

Вторыми по массовости стали специальные тягачи РАФ-2203 для буксировки прицепов, оборудованных для перевозки

парусных и гребных судов. Таких тягачей сделали 55 штук. От серийных машин они отличались доработанной системой охлаждения двигателя (от перегрева) и усиленным сцеплением, а также интегрированным в конструкцию кузова буксирным устройством, электровыводами на прицеп и знаком автопоезда. Различные «лодочные» прицепы моделей 8913, 8914, 8915 были разработаны и изготовлены промышленной партией в ГKB по прицепах (г. Балашов).

Для работы непосредственно на соревнованиях изготовили двадцать судейских микроавтобусов РАФ-2911. Вместо стандартной задней подъемной двери на них ставились раздвижные двухстворчатые двери, что давало хороший обзор назад и позволяло судьям работать во время движения автомобиля. В салоне судейского микроавтобуса было четыре посадочных места: два за основным столом, одно сиденье с левого борта машины, с персональным столиком, и еще одно, дополнительное, находилось с правой стороны. Кроме того, была предусмотрена возможность установки на крыше микроавтобуса полноповоротного электронного информационного табло, которое наглядно отображало результаты соревнований. Пульт управления табло находился на главном рабочем столе внутри машины. Под крышкой стола монтировался блок автоматики и два ящика с аккумуляторами для питания информационной аппаратуры во время стоянки автомобиля.

1980

Олимпийский автобус ЛАЗ-697Р



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

На все привлеченные к обслуживанию Олимпиады-80 машины была нанесена эмблема игр и выданы специальные номера

Для оперативного судейства на дистанциях марафонского забега и спортивной ходьбы был создан РАФ-2910. Используя уже накопленный опыт создания электромобилей, конструкторы РАФа решили сделать эту машину с электроприводом, для бесшумного и «экологичного» сопровождения спортсменов на дистанции.

В салоне судейского электромобиля имелось два рабочих стола с крутящимися сиденьями. За столом, который был установлен в передней части салона и оборудован магнитофоном и секундомерами, по ходу движения сидел «оператор». «Наблюдатель», располагавшийся за столом в задней части салона, сидел против движения. Около него справа и слева крепились дополнительные сиденья. Для удобства судей входные двери в салон были предусмотрены с обеих(!) бортов микроавтобуса, а не только с правой стороны, как у базового варианта. Задняя часть кузова машины полностью отводилась под герметичный со стороны салона аккумуляторный отсек с тяговыми никель-цинковыми батареями. Доступ в аккумуляторный отсек осуществлялся через специальный люк, расположенный на месте задней двери микроавтобуса. Поскольку зарядка батарей занимает много времени, предполагалось, что их быструю замену будет производить специальный электропогрузчик. Автомобиль на электротяге развивал скорость до 30 км/ч и без подзарядки мог проехать до 100 километров.

Таких электробусов было построено всего шесть.

Для работников Оргкомитета предназначалось пятнадцать специальных штабных автомобилей РАФ-2908. От стандартного

микроавтобуса они отличались комфортабельным салоном на четырех человек, который был оборудован столами, пишущими машинками, радиостанцией и цветными телевизорами. Внешние отличия — специальная окраска и надпись «Оргкомитет».

Для медицинского контроля и обследования спортсменов было построено десять передвижных лабораторий РАФ-2913. В салоне этих автомобилей предусматривалось два рабочих места для медицинских работников и находилось разнообразное дополнительное оборудование: от тестирующей медицинской аппаратуры до мини-телевизора с видеоманитомом.

Самыми необычными олимпийскими «модификациями» стали автомобили для сопровождения олимпийского огня (о них пойдет речь далее) и сочлененные автопоезда для перевозки пассажиров по территории Олимпийской деревни в Москве. Последние состояли из седельного тягача РАФ-3407, промежуточного вагона РАФ-9225 и замыкающего вагона РАФ-9226. Все секции автопоезда соединялись между собой опорно-сцепными устройствами. На каждом вагоне-полуприцепе с несущим каркасом устанавливалось по пять рядов жестких пластмассовых четырехместных сидений, причем первый ряд располагался против движения. Автопоезда оборудовались громкоговорящей установкой для объявления водителем названий остановок, а с любого ряда имелась возможность подать водителю сигнал об остановке. Двухвагонные составы в Олимпийской деревне двигались по установленному маршруту с 7.00 до 23.00 и останавливались по требованию.



1980

Тягач РАФ-2203 с прицепом модели 8914 для перевозки яхт



Полуприцеп модели 9928 с тягачом КАЗ-608В «Колхида» для перевозки гребных судов

После 23.00 по маршруту курсировала одна машина. Всего для Олимпийской деревни было построено десять автопоездов, и все они после Олимпиады были переданы на ВДНХ СССР, где эксплуатировались десять лет и стали любимцами публики. Кроме Рижского автобусного завода, разработкой олимпийских машин занималось Главное специальное конструкторское бюро по ремонтным мастерским и кузовам (г. Шумерля). На шасси трехосного автомобиля ЗИЛ-133Г1 был разработан фургон модели 5982 для перевозки лошадей. Внутри фургона размещалось шесть лошадей. В фургон лошади попадали по выдвигающимся из-под пола кузова трапам. Кузов был разделен на три отсека. Передний и задний были отведены лошадям. В среднем отсеке, который сообщался с передним и задним, были предусмотрены спальные места для конюха, тренера и ветврача. Над крышей кабины водителя имелся отсек, куда помещалось до 300 килограммов сена. В такой машине можно было перевозить лошадей даже на дальние расстояния.

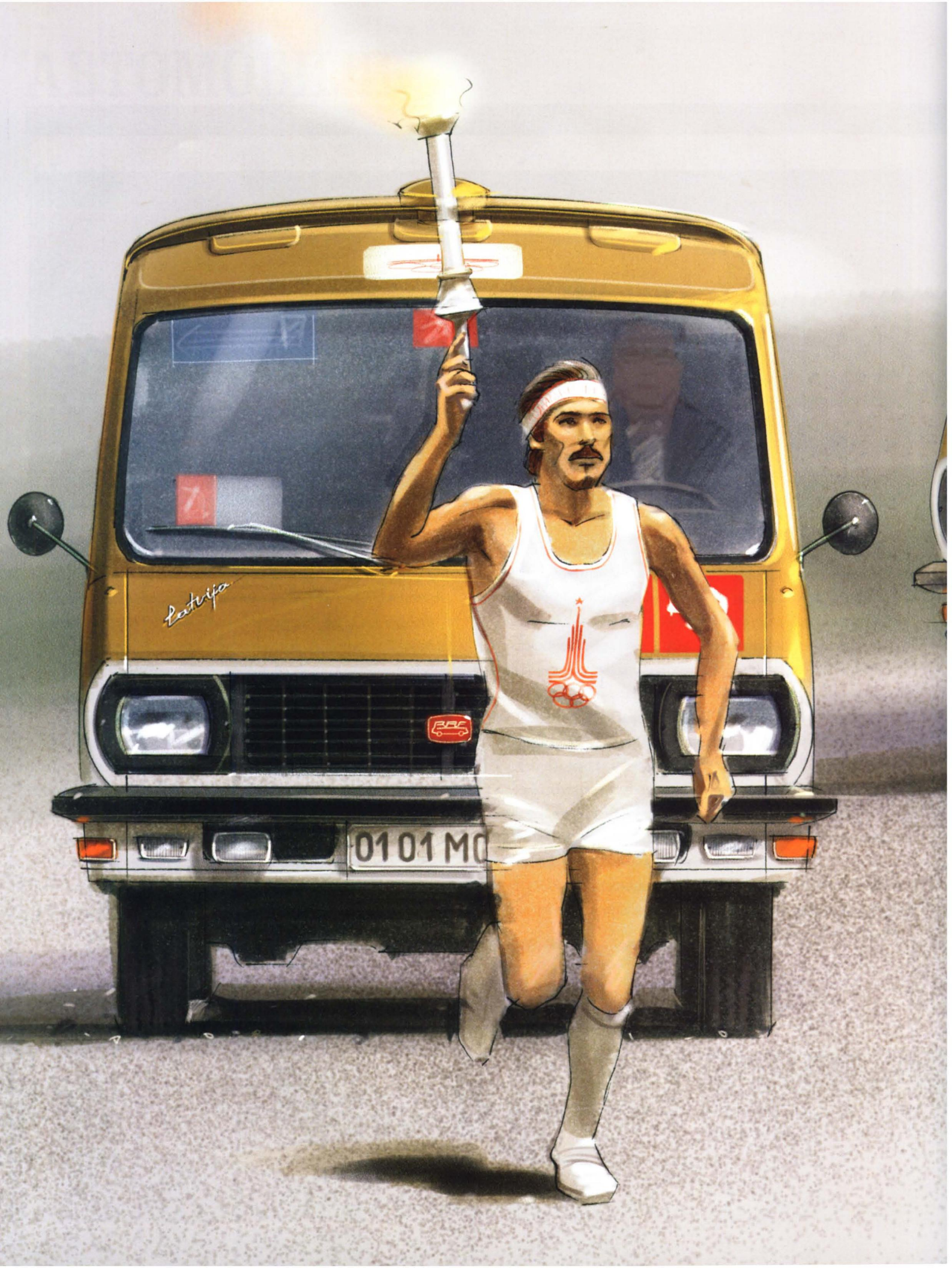
В Шумерле был разработан и автомобиль модели 3915 на шасси ГАЗ-53А для перевозки лодок, байдарок и каноэ. Это был фургон, на который сверху крепилась специальная ферма с ячейками в три ряда для лодок. Внутри закрытый кузов был разделен на два отсека. Передний предназначался для отдыха сопровождающих лиц, в заднем отсеке хранились лодочные комплектующие. В салоне было два спальных места и шкаф для личных вещей. Грузовой отсек состоял из двух продольно разделенных отделений. Левое предназначалось для укладки весел в выдвижные кассеты, а правое — для перевозки четырех лодочных моторов, уключин и банок.

Аналогичный полуприцеп для перевозки гребных судов модели 9928 был разработан в ГКБ по прицепах (г. Балашов) и в 10 экземплярах изготовлен на Ворошиловградском автосборочном заводе (ВАСЗ). Он был рассчитан на буксировку седельным тягачом КАЗ-608В «Колхида», специальная партия которых была выпущена к Олимпиаде на Кутаисском автомобильном заводе.

1980

Тягач РАФ-2203 с прицепом модели 8914
для перевозки гребных судов








АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

РАФ-2907

РАФ-2907

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В связи с проведением в Москве XXII летних Олимпийских игр была выпущена спецмашина для транспортировки олимпийского огня — РАФ 2907

Традиция зажигать олимпийский огонь существовала еще в Древней Греции. В истории современных Игр олимпийский факел был впервые зажжен в 1928 году в Амстердаме. С тех пор священный огонь неизменно совершает путешествие из Греции в страну-хозяйку Олимпиады в руках бегунов-факелоносцев. И, конечно же, эстафету мира обязательно сопровождает целая бригада чиновников и сервисменов на автомобилях. В 1980 году олимпийский огонь был зажжен в греческой Олимпии ровно за месяц до начала соревнований — 19 июня. Тридцать дней продолжалась эстафета огня из Олимпии в Москву, за это время бегуны преодолели дистанцию в 5 тысяч километров по территории четырех стран: Греции, Болгарии, Румынии и Советского Союза.

Маршрут следования от Олимпии до Москвы был разделен на участки по 1000 метров, поэтому факел передавался из рук в руки пять тысяч раз. И каждая такая передача была спланирована и выверена заранее поминутно, в ходе расчетов и контрольных пробегов. Свой участок бегун преодолевал в среднем за 4–5 минут. На границе участка его ждал следующий спортсмен со своим факелом. За 25–30 метров до момента передачи огня он включал подачу газа на факеле, за 10–15 метров до передачи эстафеты бегун поднимал горящий факел вверх, то же самое делал стартующий



Автомобиль сопровождения олимпийского огня РАФ-2907 во время эстафеты

факелоносцу. Факелы соприкасались, огонь перекидывался с одного факела на другой, и новый атлет продолжал эстафету. Над созданием олимпийской символики и атрибутики работали самые лучшие и креативные дизайнеры и художники. Конструкторы факела старались сделать его не только красивым, но и, по возможности, легким, ведь нести спортсменам его предстояло на вытянутой вперед руке, впрочем, вес факела получился не таким уж малым, почти 800 граммов. Помимо оригинальной формы, соответствующей олимпийской символике, факел имел сложную «начинку», отвечающую жестким техническим требованиям:



1980

РАФ-2913 для медицинского контроля и обследования спортсменов



РАФ-2907



Планировка салона РАФ-2907

запаса газа должно было хватать на 10 минут горения, чтобы бегун мог «с запасом по времени» преодолеть свою дистанцию. При этом факел должен быть безопасным в обращении и простым в эксплуатации, а пламя хорошо видно издали и не гаснуть даже при ливне и сильном ветре. Перед Олимпиадой факел прошел всесторонние испытания в различных условиях, в том числе имитирующих тропический ливень и ураганный ветер.

Эстафета проводилась только в дневное время, ночью же символ Олимпийских игр горел в специальных церемониальных чашах, расположенных в городах по пути следования.

От Олимпии до Москвы эстафету олимпийского огня сопровождал довольно солидный эскорт автомобилей, главными в котором

1980

РАФ-2909 для технической поддержки велоносок



РАФ-2907

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Передвижной пресс-центр
на базе автобуса ЛАЗ-5255 «Карпаты»

были специальные автомобили-хранители огня РАФ-2907, разработанные и построенные на Рижском автобусном заводе. Всего было изготовлено пять таких автомобилей, но непосредственно за спортсменами постоянно двигались две машины.

Конструкторы учли и то обстоятельство, что машина будет двигаться со скоростью бегуна-факелоносца. Обычная серийная машина ехать на такой скорости длительное время не могла, у нее просто перегрелся бы мотор, поэтому на РАФ-2907 установили

радиаторы большого объема и электрические вентиляторы системы охлаждения. В задней части машины был оборудован изолированный отсек с принудительной вентиляцией. В нем постоянно горели три «лампы» — специально сконструированные особые портативные горелки, позволявшие мгновенно зажечь резервный факел в случае форс-мажора. Еще три горелки находились в резерве. Доступ к лампам осуществлялся как изнутри кабины, так и снаружи, через заднюю подъемную дверь. В факельном отсеке помимо



1980

Судейский электромобиль РАФ-2910

Маршрут факельной эстафеты разрабатывается оргкомитетом принимающей стороны совместно с НОК стран, по территории которых он проходит



Автомобиль РАФ-2907 сопровождает спортсмена-факелоносца

газовых баллонов, питающих запасной огонь, имелись средства пожаротушения. В хорошо оборудованном салоне микроавтобуса были предусмотрены места для сменного водителя и наблюдателя за огнем. В их распоряжении было два дивана, стол с поворотным креслом, небольшой гардероб, холодильник и кондиционер. Помимо двух РАФ-2907, в эскорт олимпийского огня входили еще два микроавтобуса (один из которых являлся техничкой, в другом



Салон автобуса ЛАЗ-5255 «Карпаты»

ехали организаторы мероприятия), а также машины сопровождения «Волга» ГАЗ-24 и ГАЗ-24-02 и автобус ЛАЗ-5255 «Карпаты», выполнявший функции передвижного пресс-центра (он был оборудован кондиционированным салоном, цветными телевизорами и громкоговорящими). Всего в колонне было десять машин, но по мере движения к ней присоединялись машины местных организаций, ответственных за проведение эстафеты.

1980

Судейский автомобиль РАФ-2911



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



■ Факел Олимпиады-80 сконструирован группой ленинградских инженеров под руководством Бориса Тучина. Основные характеристики факела таковы: высота — 565 миллиметров, минимальный диаметр — 27, максимальный — 100; вес с заряженным баллоном — 800 граммов; горючий материал — сжиженная смесь пропана и бутана, высота пламени — до 300 миллиметров. Выполнен он в мягкой цветовой гамме из алюминиевого сплава и хромированной стали: венчающая его чаша с пятью олимпийскими кольцами — золотистого цвета, защитный экран — серебристый, а корпус и рукоятка покрыты матовой эмалью светло-серебристого оттенка. Вдоль корпуса надпись на русском языке «Москва — Олимпиада-80». Всего в обслуживании Олимпиады было задействовано 5400 автобусов, 350 микроавтобусов, 2100 легковых автомобилей и 2300 грузовиков. Непосредственно обслуживанием олимпийцев было занято 550 автобусов, 350 микроавтобусов, 1300 легковых автомобилей, 30 грузовиков и 240 специальных автомобилей. Это превышало возможности города, поэтому 4000 автобусов и 12 000 водителей были привлечены для обслуживания Олимпиады из других городов. Временные автобусные парки организовывались на окраинах города. Водители жили в зданиях обычных городских школ, превращенных на это время в казармы. Передвижные парки комплектовались собственными техниками и диспетчерскими фургонами.

Эстафету встретила Москва



Торжественное закрытие игр XXII Олимпиады в Лужниках

■ Летние Олимпийские игры 1980 года (официальное название — Игры XXII Олимпиады) проходили в Москве с 19 июля по 3 августа 1980 года. Это были первые в истории Олимпийские игры на территории Восточной Европы, а также первые и единственные Игры, проведенные в социалистической стране. Соревнования проходили не только в Москве, но и в других городах Советского Союза: парусные регаты стартовали в Таллинне; предварительные игры футбольного турнира состоялись в Киеве, Ленинграде и Минске; соревнования по пулевой стрельбе прошли на стрельбище «Динамо» в подмосковных Мытищах.

■ В 1975–1980 годах в рамках подготовки к проведению Олимпийских игр в соответствии с генеральным планом развития Москвы (а также Ленинграда, Киева, Минска и Таллинна) были построены и реконструированы порядка 20 крупных спортивных и других сооружений для проведения Олимпиады. Среди них спортивный комплекс «Олимпийский» и Центральный стадион имени В. И. Ленина («Лужники»), аэропорт Шереметьево-2 в Москве, стадион им. С. М. Кирова в Ленинграде, Республиканский стадион в Киеве, стадион «Динамо» в Минске, Таллиннская телебашня. Всего же специально к Олимпиаде в стране было построено 78 объектов.



РАФ-2908 и РАФ-2911



ИГРЫ XXII ОЛИМПИАДЫ

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-АА ФУРГОН
ДОСТАВКА ХЛЕБА

1533N 0003-0440
00033
9 772223 044772
16+

DeAGOSTINI