

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 220

СССР
И СОЦСТРАН



РАФ-10 «ФЕСТИВАЛЬ»

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ МИКРОАВТОБУС
БОЛЬШАЯ ВМЕСТИМОСТЬ, МАЛЫЕ ГАБАРИТЫ
СКОРЫЕ И АВТОПОЕЗДА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №220, 2017

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. Клинг

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: Е. В. Миронович

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 Дистрибьюшен Сервиз»
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 дистрибьютор 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: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

10,00 бел. руб., 1690 тенге

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: 20 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

10 (верх): © hdmrmaps.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь

в подготовке выпуска Александра

Павленко, Максима Шелепенкова

и Владимира Васильева



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,

Алексей Радованов

Дата выхода в России 01.11.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Судьба была благосклонна к инициативной разработке рижских конструкторов — микроавтобусу «Фестиваль», созданному на базе легкового автомобиля «Победа». Государство выделило средства на освоение его серийного производства.

Точное название

Главный инженер Рижского завода автобусных кузовов Лаймонис Рихардович Клеге заметил, что автобусы в Латвии, особенно на пригородных маршрутах, зачастую ходят полупустыми и ради перевозки всего нескольких человек приходится гонять большую пассажирскую машину с прожорливым двигателем. Благодаря этому наблюдению родилась идея создать нечто среднее между обычным автобусом и легковым автомобилем.

Воплотить эту идею в жизнь помог случай. В 1956 году Лаймонис Клеге вместе с директором Рижского завода автобусных кузовов Сидором Титовичем Белизовым оказался по служебным делам в Москве и увидел на улице небольшой автобус, созданный на базе легкового автомобиля. Скорее всего это был *Volkswagen Type 29* на семь пассажиров, выпускавшийся в Германии с 1951 года. Построенный на несколько удлиненной платформе знаменитого легкового автомобиля «Жук» (*BW1200*), он был

комфортным, как автобус, и быстрым, как легковушка. Он вполне мог принадлежать дипломатической миссии какой-нибудь западной страны.

Когда машина проехала мимо, Клеге произнес: «Смотри, малютка! Значит моя мысль верна!» — «Вот бы нам такую штучку сделать», — вторил ему директор предприятия. Своей идеей Клеге и Белизов заразили других заводчан, и вскоре на заводе в инициативном порядке была создана творческая бригада, в которую вошли в том числе конструкторы Я. Оситис и Г. Силс. Они попытались создать небольшой автобус на заводе в Риге, используя только собственный потенциал. И не столько автобус, сколько микроавтобус — именно так стал называть его сам Лаймонис Клеге, а другие быстро подхватили это очень точное название. Вскоре это слово прочно войдет в обиход: сегодня трудно даже представить, что маленькие автобусы можно называть как-то по-другому. А в документах и переписке того времени официальные лица старались избегать незнакомого

слова «микроавтобус» и часто употребляли более нейтральное словосочетание «малогабаритный автобус».

Уникальность выполняемой работы заключалась в том, что в Риге строили самый первый советский микроавтобус. До этого машин подобной конструкции у нас в стране не было, и многие вопросы, в том числе технического и конструкционного порядка, энтузиастам пришлось решать впервые. Увиденный Клеге *Volkswagen* мало чем помог отечественным конструкторам. Дело в том, что его двигатель компактно располагался сзади, вместе с коробкой передач и приводами на задние колеса. А рижане в качестве базы решили использовать агрегаты от легкового автомобиля ГАЗ-М20 «Победа»: двигатель, трансмиссию, передний и задний мосты, рулевой механизм, колеса. Это означало, что компоновка рижского микроавтобуса будет принципиально иной: двигатель располагался спереди, коробка передач за ним, дальше шла карданная передача на задний ведущий мост.



Первый отечественный микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль»



Микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль» во время посещения Московского завода малолитражных автомобилей

Поскольку микроавтобус должен был иметь вагонную компоновку для максимальной вместимости при минимальных внешних габаритах (наиболее рациональное решение для небольшой пассажирской машины), то вопросов возникало очень много — от распределения нагрузок по осям до общей управляемости и безопасности машины.

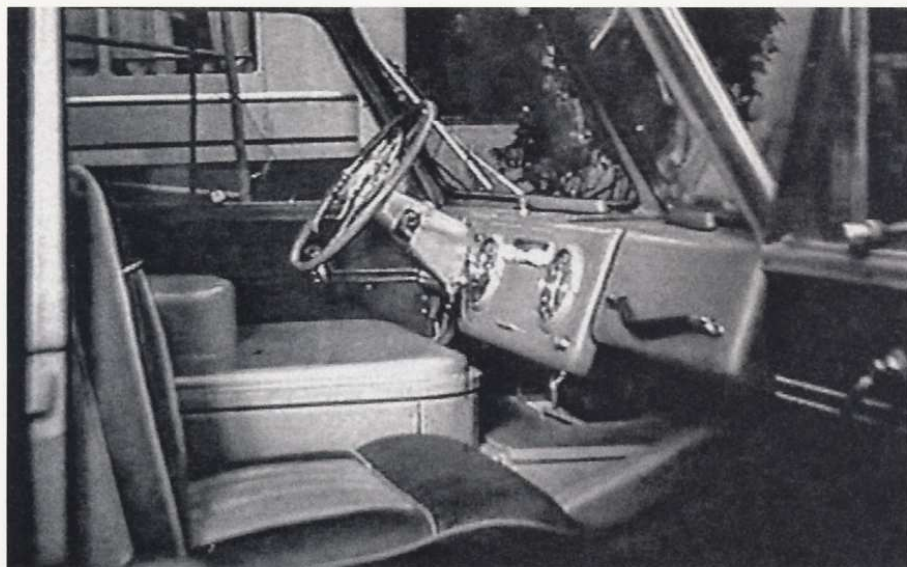
Пикантность ситуации заключалась еще и в том, что Рижский завод автобусных кузовов тогда подчинялся Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР, а оно было не слишком заинтересовано в новых идеях — его больше волновали вопросы, связанные с ремонтом машин, находящихся в эксплуатации. Доподлинно известно, что вышестоящие организации упрекали тогдашнего директора завода Сидора Титовича Белизова в самоуправстве, перерасходе материалов. Говорили, что идея с микроавтобусом в целом бесполезная. И даже если удастся построить один единственный образец, выпускать его все равно не получится — заводу просто не хватило бы производственных площадей, поскольку они были заняты под ремонт и изготовление новых автобусных кузовов для пассажирских машин на шасси грузовиков ГАЗ-51. Про финансирование этой затеи со стороны Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвии и говорить не приходилось.

На голом энтузиазме

Но настойчивости в воплощении своей мечты рижанам было не занимать. Первый советский микроавтобус построили на голом энтузиазме коллективом всего из семи человек. Работали единой командой, не оговаривая обязанности и не обращая внимания «на должности и звания». Например, все сварочные работы по первому кузову выполнял сам Лаймонис Клеге, к этому времени сменивший пост главного инженера завода на должность начальника экспериментального цеха. Этот переход позволил Лаймонису Рихардовичу заниматься более творческой работой, к которой он всегда стремился.

Рядом с собираемым образцом висели наброски, рисунки, чертежи будущего микроавтобуса. Но единого утвержденного варианта не было. Многие пересматривались в процессе изготовления, а то и просто подгонялись «по месту».

Панель приборов микроавтобуса РАФ-10 «Фестиваль»





Пассажирский салон микроавтобуса РАФ-10
«Фестиваль»

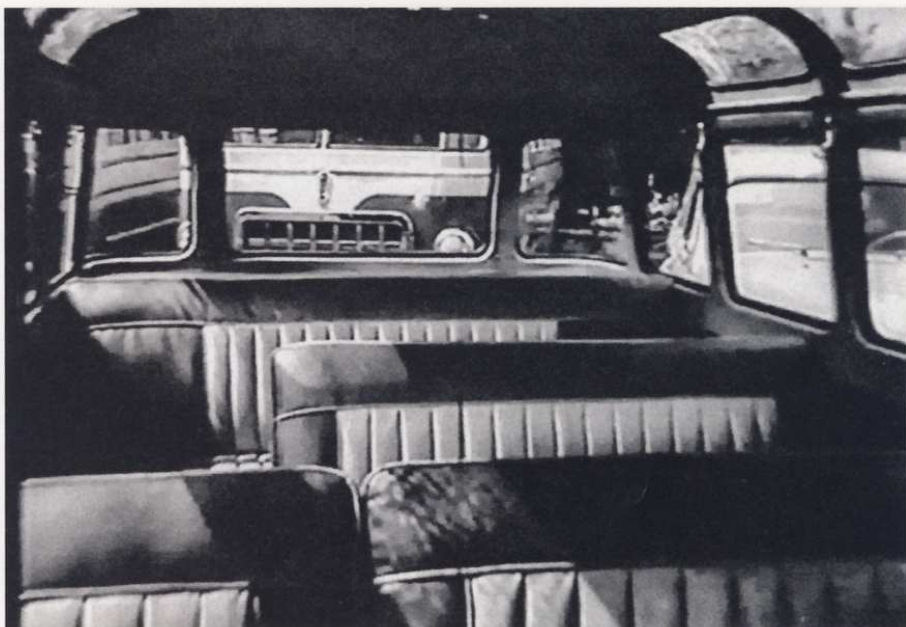
В результате двигатель первого микроавтобуса расположили прямо над передней осью — он даже опирался на поперечину передней подвески. Передние места (водителя и одного пассажира) также разместили над передней осью, по бокам от двигателя. Такая компоновка оказалась наиболее рациональной и удобной, но она имела и некоторые недостатки. В частности, при пустом салоне передняя ось микроавтобуса оказывалась перегруженной, ведь на нее приходилась масса двигателя и коробки передач, рулевого управления и самого водителя. А задние ведущие колеса, наоборот, были недогруженными. Мало того что это заметно влияло на управляемость и проходимость машины (на скользкой дороге микроавтобусу элементарно не хватало сцепного веса на ведущих колесах), так еще и приводило к преждевременному износу узлов передней подвески. Зато при полной загрузке ситуация кардинально менялась — нагрузка между мостами выравнивалась и распределялась практически поровну.

Если принять во внимание, что микроавтобус в первую очередь создавался, чтобы возить пассажиров (то есть эксплуатироваться с полезной нагрузкой), то данное компоновочное решение признали вполне пригодным.

По сравнению с легковой «Победой», чьи агрегаты заимствовали для первого микроавтобуса, на ведущем мосту пришлось поменять главную пару (вместо шестерен с передаточным отношением 5,125 установили пару с отношением 6,11), а также доработать в сторону усиления подвеску колес, особенно передних, из-за приходившейся на них возросшей массы.

Несущий цельнометаллический кузов нового РАФа вмещал десять человек с учетом водителя. Кстати, отсюда и наименование машины — РАФ-10, где цифра «10» указывала на число посадочных мест. При этом микроавтобус получился всего лишь на 20 см длиннее и на 15 см шире пятиместной «Победы», а маневренность новой пассажирской машины осталась на уровне легкового автомобиля.

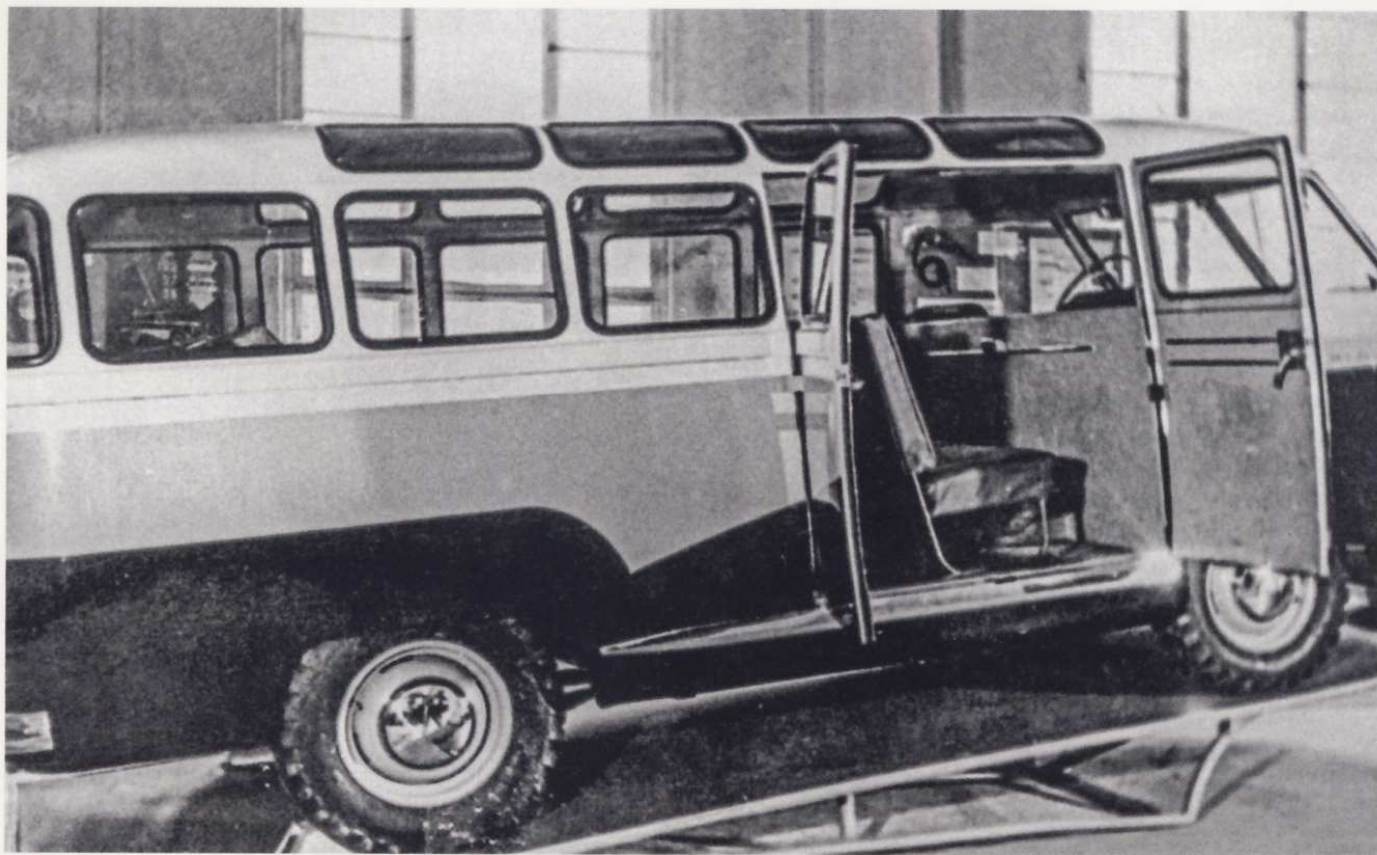
Практически не пострадал и багажный отсек: сзади у микроавтобуса имелся вместительный багажник, а под ним отделение, в котором устанавливалось запасное



Микроавтобус РАФ-10 после доработки



РАФ-10 «Фестиваль» на Выставке достижений
народного хозяйства Латвии



Дверь в салон была распашной двустворчатой — идея явно заимствована у микроавтобуса Volkswagen

колесо, аккумуляторная батарея и хранился инструмент. Доступ к багажнику и запасному колесу осуществлялся снаружи через люки в задней стенке кузова. Люк побольше — для багажника, поменьше — для запасного колеса.

Конечно, микроавтобус РАФ-10 был продуктом своего времени — по моде тех лет в скатах крыши установили дымчатые стекла, по четыре с каждой стороны, а передок машины украсила замысловатая объемная фигурка —

маскот. Не обошлось и без явного заимствования: боковую дверь в салон микроавтобуса явно скопировали у Volkswagen и сделали ее двустворчатой. Такая дверь обеспечивала широкий проход в салон, но открывать каждый раз обе створки было хлопотно и долго, да и явно не нужно — в большинстве случаев хватало открытия лишь одной створки. Создатели машины много внимания уделили комфорту передвижения — и прежде всего вентиляции кузова. Она осуществлялась

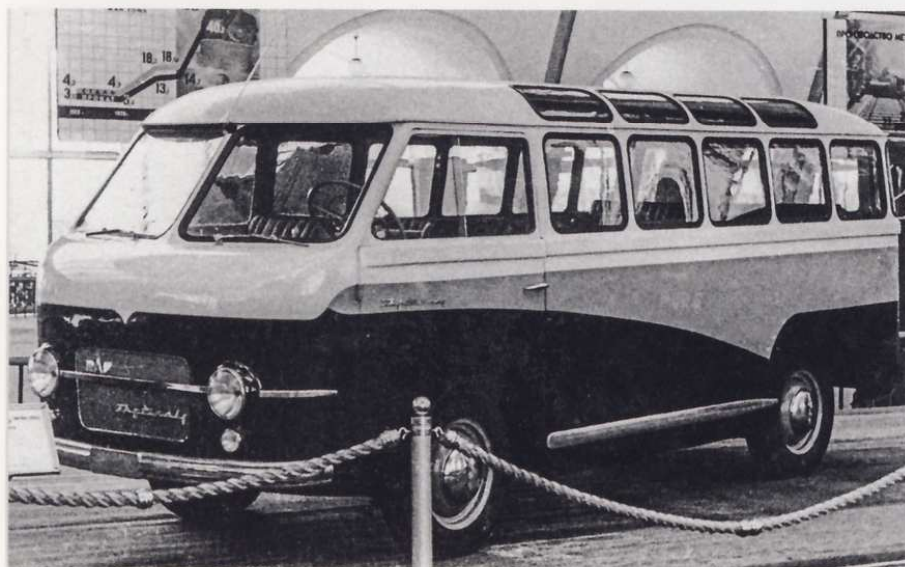
за счет поступления в пассажирское помещение свежего воздуха через решетчатые воздухозаборники, расположенные под козырьком, нависающим над ветровыми стеклами. Такая естественная вентиляция от набегающего потока воздуха позволяла обходиться без сквозняков. Но если приточной вентиляции оказывалось недостаточно, можно было открыть сдвигающиеся в стороны форточки в передних дверях и опустить задние боковые стекла салона для вытяжки. В дальнейшем предполагалось сделать частично сдвигающийся мягкий полог крыши* — тоже, кстати, тенденция тех лет.

За счет трехцветной окраски кузов первого микроавтобуса выглядел современно и нарядно, а чтобы передвигаться на машине было веселее, в приборную панель вмонтировали радиоприемник.

В честь фестиваля

Первый микроавтобус закончили к майским праздникам 1957 года, как раз накануне Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве, поэтому долго думать о том,

Доработанный микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль» на промышленной выставке в Москве в павильоне «Машиностроение»



как назвать новинку, не пришлось — «Фестиваль» (*Festival*).

Чтобы доказать работоспособность конструкции, микроавтобус отправили в автопробег по маршруту Рига–Вильнюс–Минск–Москва–Горький–Рига. В этот путь вместе со своим детищем отправились директор завода С. Белизов, начальник экспериментального цеха Л. Клеге, старший конструктор Я. Оситис, автомеханик В. Вилнанс и корреспондент С. Банкс, который по итогам поездки написал большой репортаж «По дорогам четырех республик», опубликованный в газете «Советская Латвия».

В Москве «Фестиваль» демонстрировали в Научном автомобильном институте (НАМИ), где он получил высокую оценку, определившую его дальнейшую судьбу. Московские специалисты дали рекомендации по совершенствованию конструкции и подкинули мысль о создании подобного восьмиместного микроавтобуса, только уже на агрегатах легкового автомобиля «Москвич».

Несмотря на то что новорожденный микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль» испытания выдержал и даже произвел фурор в столице, недостатков в его конструкции хватало. Сказывалось отсутствие собственного опыта создания подобных микроавтобусов. Прежде всего, нарекания вызывал кузов, надежность которого оставляла желать лучшего, в серьезной доработке нуждалась система охлаждения двигателя — он постоянно перегревался.

Есть все основания полагать, что практически сразу после возвращения из испытательного автопробега, в том же 1957 году, первый образец микроавтобуса РАФ-10 «Фестиваль» основательно реконструировали. Переделке был подвергнут передок — возможно, из-за доработки системы охлаждения двигателя. Машина получила большую решетку радиатора, за счет чего приближенные к центру фары пришлось раздвинуть и установить несколько иначе. В результате микроавтобус потерял в оригинальности внешнего оформления, зато стал более надежным. После доработки машину демонстрировали на народнохозяйственной выставке Латвии, а летом 1958 года — на ВДНХ СССР в Москве как достижение отечественной автомобильной промышленности. В том же году было принято решение об изготовлении партии из десяти микроавтобусов «Фестиваль» в улучшенном исполнении для



Справа — сборка партии микроавтобусов «Фестиваль» к XXI съезду КПСС. Слева — первый опытный образец микроавтобуса РАФ-08 «Спридитус»

обслуживания делегатов XXI съезда КПСС. Последний микроавтобус из этой партии собрали в декабре 1958 года, а сам съезд проходил в начале (январь–февраль) 1959 года.

В связи с прекращением выпуска агрегатов легкового автомобиля «Победа» для съездовских машин пришлось использовать агрегаты нового горьковского легкового автомобиля — ГАЗ-21 «Волга». Помимо чисто технических, произошли и другие изменения: приборная панель вместо приборов от «Победы» получила комбинацию приборов от «Волги», «победовский» руль сменился «волговским», а сиденья в салоне получили обивку из цветного плюша (на опытном образце обивка из более грубого текстуринита). Для обогрева салона съездовских микроавтобусов (съезд проходил зимой)

пришлось специально сконструировать бензиновую печку. Она работала независимо от двигателя и подавала тепло в кузов даже тогда, когда двигатель не работал. Инициатива рижан с постройкой микроавтобусов получила неожиданную поддержку на самом высоком уровне — как республиканском, так и союзном. Огромная конструкторская и экспериментальная работа с микроавтобусами не осталась без внимания со стороны партийного руководства: для развития производства микроавтобусов заводу были выделены необходимые финансовые ресурсы. Очевидно, что рижане разработали очень нужную машину. Микроавтобусы можно было использовать не только для маршрутных перевозок,

Продолжение на стр. 10



Готовые микроавтобусы РАФ-10 «Фестиваль» из партии, выпущенной к XXI съезду КПСС



РАФ-10 «ФЕСТИВАЛЬ»





но и для служебных или туристических поездок, а также в качестве автомобилей скорой медицинской помощи. Не исключалась возможность применения микроавто-

буса в грузопассажирском варианте (тогда в республике обсуждалась идея «сельского такси» для перевозки сельчан в город на рынок вместе с сельскохозяйственной

продукцией) или в полностью грузовом — для доставки мелких партий грузов или почты. Именно перспектива широкого применения микроавтобусов «Латвия»



Микроавтобус РАФ-10 «Фестиваль» из первой промышленной партии



в народном хозяйстве заставила задуматься об увеличении объемов производства. Но в процессе подготовки серийного выпуска конструкция микроавтобусов «Фестиваль» претерпела ряд существенных изменений. В результате адаптированная для массового производства машина получила наименование РАФ-977 «Латвия». В 1959 году завод отчитался о выпуске 101 микроавтобуса РАФ-977 «Латвия» (при плане в 100 экземпляров). В следующем, 1960 году, в Риге изготовили 408 микроавтобусов (при плане в 400 экземпляров). За разработку и организацию серийного производства микроавтобуса директор завода С. Белизов, главный инженер Л. Застер, начальник экспериментального цеха Л. Клеге, конструкторы Я. Оситис и Г. Силе, а также работники Министерства автомобильного транспорта Латвии Н. Шульц и М. Морозов в июле 1959 года удостоились большой на-

грады — Государственной премии Латвийской ССР. В 1960 году завод полностью перешел на выпуск микроавтобусов, а в 1961 году изменилось и его название — теперь он назывался Рижский автобусный завод «РАФ». Параллельно началось внедрение модернизированной модели РАФ-977В «Латвия», которая, по сравнению с предыдущей моделью РАФ-977, имела ряд конструктивных изменений, направленных на увеличение надежности, комфорта, а также на повышение технологичности производства. Прежде всего, упростили и выпрямили несущее основание кузова, в результате чего пол в салоне микроавтобуса стал ровным — это позволило снизить высоту заднего трехместного сиденья. Теперь каркас основания кузова изготавливался из простых профилей, соединенных точечной и дуговой сваркой без применения заклепок. Настил

пола выполнялся из семимиллиметровой бакелизированной фанеры и приклепывался к каркасу. Старой модели еще от «Фестиваля» достались два открывающихся вверх и вниз люка сзади — для размещения багажа, запасного колеса и шоферского инструмента. Эти люки были неудобны в эксплуатации, затрудняли погрузку багажа. В новой модели РАФ-977В «Латвия» два задних люка заменили одностворчатой широкой дверью, открывающейся влево. В модели 1960 года также значительно улучшили уплотнение дверей кузова (проблема всех ранних микроавтобусов) благодаря применению наружного уплотнителя из губчатой П-образной резины и внутреннего уплотнителя с шерстяным ворсом. Изменилась конструкция каркасов сидений за счет улучшения узла крепления к полу, а также изменения формы и наклона спи-

Благодаря участию в выставках рижские микроавтобусы «Латвия» и «Спригитис» получили международное признание



Задняя двустворчатая дверь микроавтобуса РАФ-10 «Фестиваль» с горизонтальным разъемом



Микроавтобус РАФ-977 «Латвия»

нок сидений. На микроавтобусе РАФ-977В «Латвия» полностью поменялась система вентиляции кузова и кабины. Теперь для вентиляции использовались три потолочных люка. Совершенствуя технологию изготовления микроавтобусов, завод изготовил своими силами значительное количество оснастки. Для усиления передней подвески спиральную пружину стандартной подвески

автомобиля «Волга» заменили другой спиральной пружиной с более жесткой характеристикой. В 1960 году Советский Союз впервые участвовал в Международной автомобильной выставке в Женеве. На стенде вместе с автомобилями «Москвич» и «Волга» демонстрировались рижские микроавтобусы «Латвия» и «Спридитис». Перед отправкой в Женеву их осмотрел первый секретарь

ЦК Компартии Латвии Арвид Пельше и представители правительства республики. В том же году микроавтобусы «Латвия» демонстрировались на промышленной выставке в Бухаресте (Румыния) и на выставке достижений советской техники в Гаване (Куба). Благодаря участию в выставках, микроавтобусы получили международное признание, позволившее начать экспортные поставки за рубеж.

Модернизированный микроавтобус РАФ-977В «Латвия»

Эмблема микроавтобусов РАФ



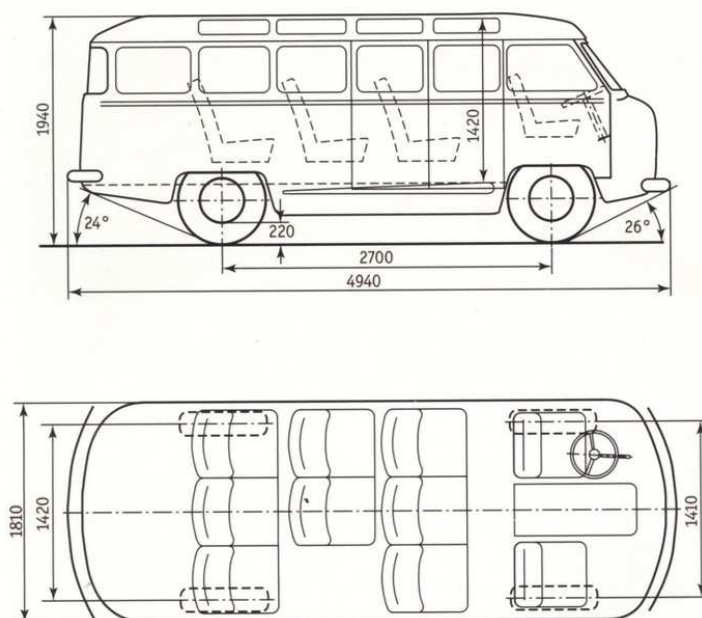


Схема микроавтобуса РАФ-10 «Фестиваль»

Технические характеристики РАФ-10 «Фестиваль» (первый образец)

Мест	10
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при движении по шоссе	20 л/100 км
Радиус поворота	6,4 м
Размер шин	6,50-16
Масса, кг	
полная	2370
снаряженная	2005
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двойным роликом	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы рычажно-поршневые, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы рычажно-поршневые, двустороннего действия	

Тормоза

рабочие — колодочные на все колеса, привод гидравлический от педали

стояночный — колодочный на задние колеса, с механическим приводом от рычага

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Коробка передач

механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

I — 3,11; II — 1,77; III — 1,00; задний ход — 3,74

Главная передача

спирально-коническая; передаточное число — 6,11

Двигатель

М20, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см ³	2120
Степень сжатия	6,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-22Е

Максимальная мощность

52 л.с. при 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент

12,5 кгм при 2200 об/мин

Практически сразу стало понятно, что разработанный в Риге микроавтобус может стать прекрасной базой для специальных автомобилей. Прежде всего, ему прочили карьеру маршрутного такси, а также автомобиля скорой медицинской помощи. Как вариант рассматривались различные грузовые версии микроавтобусов. Но первой серийной модификацией, как ни странно, стали пассажирские автопоезда «Рига», которые за один раз могли увезти 64 пассажира.



Санитарный вариант микроавтобуса РАФ-977 «Латвия»

микроавтобусы, у которых демонтировали пассажирские сиденья и установили приспособления для перевозки больных на носилках. Такой процедуре подвергались все серийные советские автобусы, так как в случае мобилизации они должны были быстро переоборудоваться в удобный санитарный транспорт. Рафики не стали исключением.

На санитарных микроавтобусах «Латвия» и «Спридитис» смонтировали специальные кронштейны и подвесные ремни, к которым крепились стандартные носилки от автомобилей УАЗ-450А. В результате такой реконструкции в салоне «Латвии» можно было перевезти четырех больных на носилках (в два яруса) и еще двоих на полужестких откидных скамейках (в «Спридитисе» — 4+1), также заимствованных от автомобилей УАЗ-450А. На всех окнах и застекленной перегородке салона по требованию военных закрепили светомаскировочные шторы.

Испытания проводились в Центральном научно-исследовательском испытательном институте военной медицины в Москве и в школе сержантского состава медицинской службы в Ленинградском военном округе (Красное Село). В целом микроавтобусы прекрасно себя зарекомендовали на испытаниях в качестве санитарных автомобилей. Особенно отмечалась плавность хода при транспортировке больных и удобство загрузки носилок в салон. Но, что вполне ожидаемо, военные предъявили претензии к микроавтобусам по проходимости, в том числе геометрической, так как «Латвии» и «Спридитисы» изначально предназначались для эксплуатации на твердых дорогах первой и второй категорий, а на грунтовые дороги рассчитаны не были.

Санитарный микроавтобус на войсковых испытаниях

РАФ-977 «Латвия» санитарный

До выпуска медицинских версий микроавтобусов дело дошло не сразу. Поначалу к этой теме обратились военные — именно по их заданию весной 1960 года для межведомственных испытаний (испыта-

тельную комиссию возглавил подполковник медслужбы Главного военно-медицинского управления Министерства обороны) подготовили первые образцы санитарных автомобилей на базе РАФ-977 «Латвия» и РАФ-978 «Спридитис». По сути, это были обычные





РАФ-977 «Латвия» грузовой пикап

Поскольку объемы экспериментальных и испытательных работ по микроавтобусам на Рижском автобусном заводе с каждым годом только увеличивались, заводчанам потребовались грузовые автомобили (своего рода «технички») для перевозки запасов топлива, запасных частей и испытательной аппаратуры. Такие автомобили долж-

ны были бы двигаться в общей колонне с остальными микроавтобусами в одном скоростном режиме. Самый простой способ создать подобную машину — построить пикап с грузовой платформой на базе уже существующего микроавтобуса. Первые такие пикапы появились на базе микроавтобусов РАФ-977 «Латвия»

в 1960 году. Над их открытыми платформами на дугах натягивался тент, а сзади для доступа в грузовой отсек делалась большая распашная дверь.

Эти пикапы часто мелькают на фотографиях на заднем плане практически во всех испытательных автопробегах Рижского автобусного завода.

РАФ-980/РАФ-979 «Рига»

На базе микроавтобусов РАФ-977 «Латвия» в 1959 году были созданы пассажирские автопоезда «Рига» РАФ-980/РАФ-979, предназначенные для эксплуатации на закрытых ровных территориях (выставочные комплексы, парки культуры и отдыха, перроны пассажирских аэропортов и т.д.). Общая вместимость автопоезда «Рига» — 64 пассажира, из которых 16 размещаются в автобусе-тягаче и по 24 пассажира в двух прицепных вагончиках. При этом скорость их движения ограничена 15 км/ч. Несмотря на внешнюю схожесть с обычными микроавтобусами, в техническом плане тягачи РАФ-980 и прицепы РАФ-979 заметно отличались от них по конструкции. Прежде всего, открытый кузов тягача имеет каркас из прямоугольных труб, а основание кузова значительно переработано и уси-

лено. По большому счету у тягача РАФ-980 от базового микроавтобуса осталась только передняя часть кузова и двигатель. Так как двигатель работает на тягаче с намного большей нагрузкой, четырехлопастной вентилятор его системы охлаждения заменен на шестилопастной от ГАЗ-69. Задний ведущий мост тягача с соответствующими переделками (чулки и полуоси укорочены) взят от грузовика ГАЗ-63 (для увеличения крутящего момента), а карданная передача — от ГАЗ-51. Диски задних колес при этом пришлось делать комбинированными, чтобы они подходили к замененному ведущему мосту от грузовика. Передний мост тягача также представлял собой реконструированную (укороченную) балку от грузовика ГАЗ-51 с установленными ступицами легкового автомобиля

ГАЗ-21. Соответственно переднему мосту было реконструировано и рулевое управление, которое в своей основе имеет рулевое управление автомобиля ГАЗ-21 и систему рулевых тяг от ГАЗ-51. Топливный бак на 90 л от ГАЗ-51 установлен на тягаче под первыми двумя рядами пассажирских сидений. Тормозная система на тягаче стандартная — такая же, как на обычном микроавтобусе, а у прицепов тормозная система отсутствовала. Прицепы имеют хребтовое основание кузова: центральная стальная труба связывает единым силовым элементом переднее дышло прицепа и заднюю буксирную проушину. Особенностью прицепов является то, что на них в качестве колес использованы авиационные «дутики» размером 500×150 (то есть довольно маленькие), а сами они установлены в П-образные держатели.



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск «Спорт» М20 «Победа-Спорт»

Спрашивайте в киосках в октябре 2017!
Или закажите на www.deagoshop.ru



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ГАЗ-3111 «ВОЛГА»



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
9 772070 095170
00220