

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1090 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 234



РАФ-2909 «ЛАТВИЯ»

СПОРТИВНАЯ «ТЕХНИЧКА»
ЭСТЕТИКА — ЭТО ВАЖНО
ОЛИМПИЙСКИЙ ЗАКАЗ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №234, 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. Клигин

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. В. 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 04.09.2016

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 «Казакско-германское предприятие

БУРДА-АЛТАУ 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: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

1250 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: 10 000 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): ООО «Тайга Групп»; стр. 3–7 (верх), 10 (низ), 11, 13–15: частная коллекция Максима Шелепенкова;

По вопросам прав на использованные на обложке данного журнала торговые знаки, логотипы или изображения — просьба правообладателя направить обращение к Редакции или Издателю.

© 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 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

Дата выхода в России 05.06.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «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



РАФ-2909, предназначенные для сопровождения велосипедистов и оказания им технической помощи прямо во время соревнований, выделялись среди других советских автомобилей необычным кузовом типа «пикап» и двухрядной кабиной — ничего подобного отечественная автомобильная промышленность до этого не производила.

Непростое задание

В преддверии XXII летних Олимпийских игр в Москве организаторы задумались об обеспечении соревнований современными техническими средствами, в том числе автотранспортом. Этот вопрос решался на самом высоком уровне — работы по созданию специализированного автотранспорта для Олимпиады-80 проводились согласно Постановлениям ЦК КПСС и Совета министров СССР №1036 от 23 декабря 1975 года и №733 от 11 августа 1977 года.

Предприятия отрасли должны были разработать и изготовить 24 наименования специализированных автотранспортных средств для обслуживания спортивных соревнований. При этом наибольшая нагрузка как по количеству разрабатываемых образцов, так и по количеству изготовленных экземпляров пришла на Завод микроавтобусов РАФ имени XXV съезда КПСС. А самым массовым среди всех специальных олимпийских автомобилей оказался микроавтобус для сопровождения велосипедистов и оказания им технической помощи

прямо во время соревнований — РАФ-2909. Такая машина должна была предоставляться каждой национальной сборной, поэтому ее общий тираж оказался достаточно большим.

Опытно-конструкторские работы по специальным автомобилям РАФ осуществлялись непосредственно на автозаводе в Риге, а сами проекты рассматривались и утверждались на совместных совещаниях разработчиков и заинтересованных организаций: Оргкомитета «Олимпиада-80», Спорткомитета СССР (официальный заказчик автотранспорта), Министерства автомобильной промышленности, Научного автомобильного института (НАМИ). Рассмотрение и утверждение технической документации в основном было закончено к началу 1978 года, а изготовление первых опытных образцов по большинству изделий — в течение того же года. И первым, кто провел эту работу, оказался Рижский завод микроавтобусов. Стоит отметить, что даже после утверждения вся рассматриваемая техническая документация неоднократно дорабатывалась

по замечаниям участников, а в ряде случаев даже подвергалась существенным изменениям. И РАФ-2909 не стал исключением. Так, по первоначальному проекту автомобиль для сопровождения велосипедистов имел двухместную закрытую кабину и открытую платформу типа «пикап», в которой предусматривалась площадка для ремонта и обслуживания велосипедов, а также места для сопровождающего персонала (три человека).

Аргументировалась такая компоновка автомобиля тем, что во время летних соревнований нахождение техников на открытой платформе вполне допустимо, а в некоторых случаях просто необходимо для оперативных действий в ходе велосипедной гонки. При этом рабочая скорость движения автомобиля невелика, поэтому безопасности людей ничто не угрожает. Кстати, невысокая скорость движения во время сопровождения соревнований также вызвала необходимость доработки системы охлаждения двигателя, чтобы он не перегревался.



Автомобиль РАФ-2909 «Латвия» для сопровождения велосипедистов





Первый опытный образец РАФ-2909 с двухместной кабиной

По этому первоначальному проекту был построен первый опытный образец, представленный на очередное обсуждение конструкции заинтересованными организациями. Здесь-то и выяснилось, что в целом машина отвечает предъявляемым к ней требованиям, но ее функционал ограничен только обслуживанием соревнований, в то время как при небольшой перекомпоновке она может служить не только машиной сопровождения, но и полноценной командной «техникой», обслуживающей спортсменов на сборах, тренировках и т.д. А для этого надо было предусмотреть нормальные

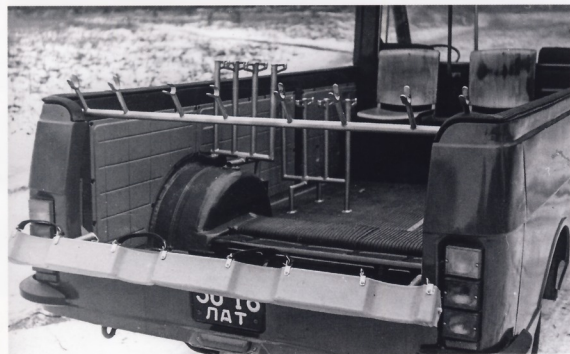
места для персонала (техников) в закрытой от непогоды кабине, где они могли бы комфортно отдыхать или перемещаться на дальние расстояния без ограничения скорости автомобиля. Открытая платформа должна закрываться транспортным тентом (в первоначальном варианте тент не предусматривался вовсе), чтобы защитить от атмосферных осадков (и от посторонних глаз во время дальних поездок) внутреннее оборудование платформы и перевозимое снаряжение.

Интересно, что проект подобного автомобиля для велосипедных команд существовал

у рижан задолго до начала работ над олимпийским транспортом — эскиз такой машины был выполнен еще в начале 60-х годов на базе микроавтобуса предыдущего поколения РАФ-977Д. Правда, автор того эскиза предполагал использовать открытую платформу не для ремонта и обслуживания велосипедов, а для их перевозки, зато у автомобиля была двухрядная многосменная кабина. Пришло время использовать эту интересную идею для нового автомобиля на базе РАФ-2203.

Но возникла сложность — обеспечение легкого прохода из кабины на платформу прямо во время движения, в процессе сопровождения велогонки, без каких-либо остановок автомобиля. Только в этом случае можно было полностью сохранить изначально заложенную в автомобиль сервисную функцию. Поэтому в переработанном варианте РАФ-2909 представлял собой автомобиль с открытым кузовом «пикап» и двухрядной закрытой кабиной вместимостью до пяти человек (два места в первом ряду, включая водителя, и три во втором). В задней стенке кабины, с правой стороны (по ходу движения), разработчики предусмотрели складную двустороннюю дверь, через которую можно было свободно попасть из кабины в кузов машины. Дверка получилась не широкой

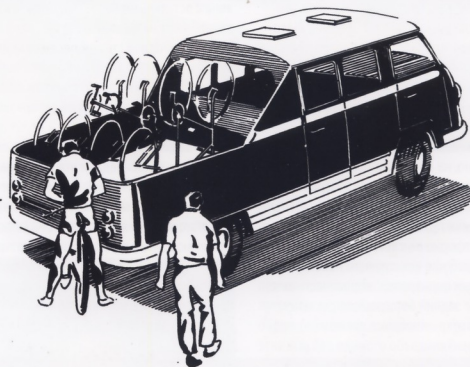
Места для сопровождающего персонала на первом опытном образце располагались на открытой платформе





Опытный образец РАУ-2909 с двухрядной кабиной, представленный на совещании в НАМИ

и довольно низкой, зато в сложенном состоянии она практически не занимала пространство в самом кузове и не мешала работать. Для быстрого доступа в кузов снаружи, на правом борту, установили специальную подножку. Трудно сказать, насколько удобно было пользоваться этой подножкой, перемахивая через борт — скорее всего желающих совершать такие кульбиты находилось немного. Но в случае острой необходимости была возможность попасть в кузов, минуя кабину. Для освещения платформы на задней стенке кабины был установлен фонарь — такой же, как обычно устанавливался в салонах автомобилей ГАЗ-24 и РАФ-2203. Довольно спорное решение, поскольку фонарь давал мало света и работать при таком освещении в вечернее время было невозможно. Скорее всего, этот фонарь использовался только



Поисковый эскиз автомобиля для сопровождения велосипедистов на базе РАФ-977Д



МИКРОАВТОБУС ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПОРТСМЕНОВ, ВЕЛОСИПЕДИСТОВ И ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ТЕХПОМОЩИ.



Утвержденный цветографический планшет внешнего оформления РАУ-2909 «Латвия»





Опытный образец РАФ-2909 на испытаниях (автополигон НАМИ в Дмитрове)

для подсветки платформы при натянутом тенте, когда в кузове действительно было темно и найти что-либо, не снимая тента, становилось проблематично. В кузове машины штатно крепились держатели для запасных колес велосипедов, а на заднем борту — кронштейны для быстрого навешивания четырех велосипедов. Собственно, на этом специальное оснащение автомобиля и заканчивалось. Остальное (инструменты, запасные части, приспособления) техники приносили с собой и размещали на платформе по своему усмотрению. При переработке конструкции некоторым изменениям подверглась задняя часть автомобиля — задний борт решили сделать «глухим» (без открывающихся элементов), вхо-

вень с остальными бортами кузова (до этого задний борт на машине отсутствовал как таковой). С одной стороны, это повысило жесткость кузова, а с другой — практически никак не ограничило возможности машины, так как велосипеды во время соревнований легко подавались через борт. А пользоваться нишей заднего борта с навешенными сзади запасными велосипедами все равно было практически невозможно.

Из принципиальных изменений, выполненных в это же время в соответствии с постоянно меняющимися требованиями заказчиков, необходимо отметить и перевод РАФ-2909 с газового топлива (первоначальное решение, позволявшее сделать автомобиль более экологически чистым, ведь ему предстояло дви-

гаться по трассе велогонки вслед за спортсменами) на бензин в связи с изменившейся концепцией назначения автомобиля. Если РАФ-2909 брал на себя двойные функции (быть непосредственным сервисным автомобилем во время гонки и служить командной выездной «технической»), на газовом топливе он не был более автономным. Переход на бензин оказался дальновидным решением, позволившим продлить жизнь автомобилей и после Олимпиады, поскольку спортивные велосипедные команды очень нуждались в подобных автомобилях не только во время крупных спортивных состязаний, таких как Олимпиада, но и в своей повседневной деятельности.

Испытания

Важным этапом работ над олимпийской серией автомобилей стали лабораторно-дорожные испытания, в основном проводившиеся на Дмитровском автополигоне НАМИ. По итогам заводских испытаний автомобили были доработаны (в процессе испытаний всегда выявляются некоторые огрехи конструкции, которые очень сложно предусмотреть во время разработки или постройки опытных образцов), а затем подвергнуты приемочным межведомственным испытаниям, объем которых по отдельным



Опробование РАФ-2909 в условиях реальной эксплуатации на Спартакиаде народов СССР

объектам оказался весьма значительным. Так, серьезной доводке и испытаниям в жарком климате Средней Азии были подвергнуты РАФ-2907 (автомобиль сопровождения эстафеты олимпийского огня) и РАФ-2909 (автомобиль сопровождения спортсменов-велосипедистов), так как им во время работы пришлось бы длительное время двигаться с малой скоростью. При этом температура воздуха летом даже в Москве могла достигать 30 °С, и машины не должны были выбить из строя. Тем не менее, к началу 1979 года по большинству объектов такие испытания полностью закончились, была проведена необходимая корректировка технической документации, включая разработку и утверждение технических условий, и заводы приступили к изготовлению заказанных партий. Руководство отрасли внимательно следило за изготовлением олимпийских автомобилей: дважды в НАМИ (23 мая 1979 года и 15 июня 1979 года) были проведены показы-смотри первых образцов специализированного транспорта для Олимпиады-80. По просьбе Спорткомитета СССР некоторые образцы были переданы для опробования на летней Спартакиаде народов СССР 1979 года в Москве. По результатам эксплуатационной проверки «в веховых условиях» были сделаны замечания и предложения по дальнейшему совершенствованию олимпийских автомобилей, которые учли при постройке промышленных партий.

Кто в лес, кто по дрова

Проведенный в 1979 году в НАМИ смотр опытных образцов специализированного



Сзади хорошо видна навеска запасных велосипедов



Во время соревнований обслуживающий персонал мог работать на открытой платформе в полный рост

транспорта, изготовленного предприятиями отрасли для обслуживания московской Олимпиады, показал, что они сильно отста-

ют с точки зрения эстетики. Заместителем министра Евгением Артемовичем Башинджагяном и членами художественного совета Минавтопрома были высказаны замечания по цветографическому оформлению практически всего специализированного автотранспорта. Представленные опытные образцы были оформлены по случайным эскизам, без единого объединяющего принципа и производили удручающие впечатление, которое можно охарактеризовать так: кто в лес, кто по дрова...

К примеру, опытный образец РАФ-2909, представленный на этом смотре, был окрашен в голубой цвет с белой центральной полосой и практически не отличался от серийных микроавтобусов РАФ-2203. А между тем олимпийские автомобили должны были выделяться из потока других автомобилей именно за счет своей нарядной окраски, одним своим видом настраивая людей на спортивный праздник.



Сопровождение велосипедистов на дорогах общего пользования с помощью двух автомобилей РАФ-2909



РАФ-2909 «ЛАТВИЯ»



Художественному совету Минавтопрома немедленно было выдано задание разработать и утвердить планшеты цветографического оформления на каждое специализированное автотранспортное средство олимпийской серии с обязательным использованием не только общей олимпийской символики, но и официальных пиктограмм, указывающих на определенные виды спорта, для обслуживания которых предназначен данный автомобиль. Пиктограммы без всяких поясняющих надписей на борту кузова могли бы объяснить окружающим, что это за автомобиль.

Такие планшеты были выполнены художниками и дизайнерами НАМИ и после рассмотрения и утверждения разосланы предприятиям-изготовителям. Впредь все опытные образцы, а также серийные автомобили из олимпийской серии должны были окрашиваться строго по этим цветографическим схемам.

Правда, даже после этого Оргкомитет Олимпиады-80 несколько раз менял требования к окраске автомобилей. Так, например окончательные требования к оформлению РАФ-2907 сопровождения эстафеты олимпийского огня были выработаны лишь в первом квартале 1980 года, то есть менее чем за полгода до начала самих соревнований. Но с автомобилем РАФ-2909 все было проще — зелено-белую окраску для него утвердили фактически сразу, и больше она в процессе работы над автомобилем не менялась.

Точно в срок

Полное завершение изготовления заказанных партий специализированного транспорта для Олимпиады-80 и его передача заказчику в полном объеме состоялась в четвертом квартале 1979 года.

Общее количество всех автотранспортных средств, выпущенных предприятиями отрасли к Олимпиаде, составило 444 единицы. И это без учета обычных автобусов и легковых автомобилей, изготовленных в улучшенном исполнении для работы на Олимпиаде. Всего в обслуживании Олимпиады-80 было задействовано 5400 автобусов,

350 микроавтобусов, 2100 легковых автомобилей и 2300 грузовиков. Непосредственно на сопровождении олимпийцев было занято 550 автобусов, 350 микроавтобусов, 1300 легковых автомобилей, 30 грузовиков и 240 специальных автомобилей.

Большая комплексная работа по созданию специализированного автотранспорта для проведения и обслуживания XXII Олимпийских игр 1980 года в Москве, начатая в 1976 году, позволила высвободить огромные валютные средства, которые были бы истрачены в случае закупки автомобилей аналогичного назначения за рубежом.



РАФ-2909 возле Московского института физической культуры в Измайлово



Автомобиль РАФ-2909, переданный после Олимпиады-80 в Сочи

Что касается изготовления большой партии РАФ-2909, состоящей из 90 автомобилей, все они после Олимпиады были переданы в спортивные организации разных городов и успешно эксплуатировались по своему прямому назначению более 10 лет.

Уже в 90-е годы, с наступлением рыночных отношений, РАФ, столкнувшись с уменьшением объемов производства, решил реанимировать старую идею «велосипедного микро-автобуса», предложив новую коммерческую модель РАФ-33113, выполненную по тому же принципу — двухрядная кабина и открытый кузов типа «пикап». Правда, база той машины была уже совершенно другой — основание кузова с усиленной полурамой из штампованных профилей. Кроме того, в заднем борту для удобства погрузочно-разгрузочных работ теперь были предусмотрены распахиваемые дверки. Тем не менее, чисто внешне такие коммерческие пикапы оказались очень похожими на олимпийские РАФ-2909.

Со временем сама идея небольшого грузового автомобиля с двухрядной пяти-семиместной кабиной оказалась очень востребованной. Их стали делать не только на базе РАФА, но и УАЗа, а чуть позже и «Газели». За такими модификациями даже закрепилось собственное название — «Фермер», хотя как раз для фермеров они были не очень удобны. А вот различные коммерческие структуры, аварийные бригады и спасательные службы до сих пор довольно широко используют эти автомобили.



РАФ-2909 в транспортном положении — с натянутым тентом и убранными с задней навески велосипедами

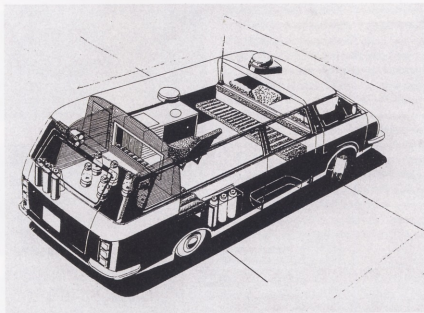


Коммерческий РАФ-33113, созданный по образцу и подобию РАФ-2909

На рижском заводе микроавтобусов РАФ имени XXV съезда КПСС в общей сложности разработали восемь разных типов олимпийских автомобилей, которые были изготовлены суммарным тиражом 230 экземпляров — это был самый большой олимпийский заказ среди всех отечественных автозаводов.

РАФ-2907

Для сопровождения спортсменов с олимпийским огнем во время эстафеты от Олимпиады до Москвы предназначался специальный микроавтобус РАФ-2907. Разработке и оформлению этой машины уделялось особое внимание, ведь ей предстояло стать чуть ли не визитной карточкой страны. К эстафете передачи олимпийского огня, как правило, приковано внимание средств массовой информации, а это значит, что РАФ-2907 постоянно оказывался бы в кадре. Поэтому он должен был и прекрасно выглядеть, и безотказно выполнять свои функции. А условия движения были очень сложными. Мало того, что путь из Греции в СССР пролегал по равнинам и через горные перевалы, так еще и в разных климатических зонах с существенной разницей в температуре и влажности. Кроме того, ехать приходилось со скоростью бегуна, который нес факел, постоянно делая остановки в момент передачи факела от одного спортсмена к другому. Обычный серийный микроавтобус такой ритм движения не смог бы долго выдерживать — просто перегрелся бы мотор, а при спуске с горных перевалов не выдержали бы тормоза. Поэтому РАФ-2907 нуждался в существенных доработках по сравнению с серийной продукцией. Прежде всего, на машину установили радиаторы большого объема и электрические вентиляторы системы охлаждения двигателя, совершенствовали тормозную систему, повышая ее эффективность и надежность. С этими доработками РАФ-2907 дважды отправлялись на испытания в Среднюю Азию, каждый раз с пробегом в 10–12 тыс. км в самых неблагоприятных условиях. Кроме того, важно было обеспечить надлежащие условия обитания экипажа автомобиля, так как ему предстояло по многу часов работать в довольно напряженном ритме, поддерживая необходимый режим движения, и следить за горением запасных факелов. Для запасных факелов в задней части микроавтобуса оборудовали изолированный отсек с принудительной вентиляцией. В нем постоянно горели три «лампки» — специ-



ально сконструированные особые портативные горелки, позволявшие мгновенно зажечь резервный факел, если что-то вдруг случится с основным, находящимся в руках у бегуна. Еще три аналогичные горелки находились в резерве. Доступ к лампам осуществлялся как изнутри, через специальный люк, так и снаружи, через заднюю подъемную дверь. В факельном отсеке, помимо газовых баллонов, питающих запасной огонь, имелись средства пожаротушения.

В салоне микроавтобуса постоянно работали два водителя, регулярно сменяя друг друга, и наблюдатель за огнем. В их распоряжении были два дивана, стол с поворотным креслом, небольшой гардероб, холодильник и кондиционер. Всего было построено пять автомобилей РАФ-2909 (включая один опытный образец для испытаний), но непосредственно за спортсменами в эстафете двигались только две машины, а еще две были запасными.



РАФ-2908

Для работников оргкомитета Олимпийских игр предназначались пятнадцать специальных оперативных штабных автомобилей РАФ-2908. От стандартного микроавтобуса они отличались более комфортабельным салоном на четырех человек, дополнительными оборудованными столами, пишущими машинками, радиотелефонными средствами и цветным телевизором. Внешне штабные автомобили отличались от обычных микроавтобусов специальной яркой окраской и надписью «Оргкомитет». Всего было построено 15 таких автомобилей.



РАФ-2910

Для оперативного судейства на дистанциях марафонского забега и спортивной ходьбы был создан микроавтобус РАФ-2910. Используя опыт создания электромобилей, конструкторы РАФа решили сделать эту машину с электроприводом, так как соревнования марафонцев требуют бесшумного и экологически чистого транспорта, который не мешал бы спортсменам на дистанции.

В салоне судейского электромобиля находились два рабочих стола с крутящимися сиденьями. За столом, установленным в передней части салона и оборудованным магнитофоном и секундомерами, «оператор» сидел по ходу движения. «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 тягловыми никель-цинковыми батареями. Попасть в аккумуляторный отсек было возможно снаружи, 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 электро- тяге развивал скорость до 30 км/ч и без подзарядки мог проехать до 100 км. Таких электробусов было построено 15 штук.

РАФ-2911

Для работы на соревнованиях были изготовлены 20 судейских микроавтобусов РАФ-2911. Вместо стандартной задней подъемной двери на них ставились раздвижные двусторонние двери, которые отходили в стороны, что давало хороший обзор назад и позволяло судьям работать прямо во время движения автомобиля.

В салоне судейского микроавтобуса было четыре посадочных места: два за основным столом, одно сиденье с левого борта с персональным столиком, а 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. Пульс 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.

РАФ-2913

Для комплексного медицинского обследования спортсменов и контроля за их готовностью к соревнованиям на РАФе было построено десять передвижных научных лабораторий РАФ-2913. В салоне этих автомобилей предусматривалось два рабочих места для медицинских работников и разнообразное дополнительное оборудование: от тестирующей медицинской аппаратуры до мини-телевизора с видеоманитофоном.



Тягач РАФ-2203 с прицепом модели 8913

РАФ-2203 тягач для прицепов с гребными судами

Вторыми по количеству построенных к Олимпиаде-80 специальных автомобилей стали тягачи РАФ-2203 для буксировки при-

цепов при перевозке парусных и гребных судов. Таких тягачей собрали 55 штук — они, как и велосипедные РАФы, предназна-

чались для каждой национальной сборной команды, принимавшей участие в данном виде соревнований.



Тягач РАФ-2203 с прицепом модели 8915



Тягачи буксировали различные «лодочные» прицепы для перевозки яхт, катеров, швертботов и катамаранов, а также академических лодок, байдарок и каноэ, которые были разработаны и изготовлены промышленной партией в головном конструкторском бюро по прицепам в городе Балашиха.

Так как микроавтобусам РАФ предстояло работать тягачами для довольно объемных и тяжелых прицепов, у них серьезно дора-

батывалась система охлаждения двигателя с защитой от перегрева (установлен кожух вентилятора, уплотняющие перегородки радиатора, проверенные по особой методике герметичные пробки радиатора и термостата). В приводе рабочей тормозной системы как тягача РАФ-2203, так и прицепов использована тормозная жидкость «Нева» с одновременным переходом на соответствующие резинотехнические

изделия, повышена жесткость привода стояночной тормозной системы за счет усиления мест крепления, кронштейна органа управления, направляющих троса и рычагов и т.д.

От обычных серийных машин они также отличались усиленным сцеплением, интегрированным в конструкцию кузова буксирным устройством, электропроводами на прицеп и знаком автопоезда.

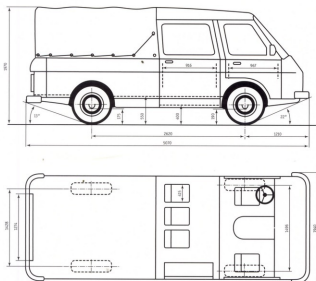


Схема автомобиля РАФ-2909

Технические характеристики РАФ-2909

Число мест	5
Максимальная скорость	120 км/ч
Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч	12 л/100 км
Карбюратор	К-126Г
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-603М
Генератор	Г-250-Н1
Реле-регулятор	РР-350
Стартер	СТ-230Б
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Свечи зажигания	A-17В
Размер шин	185R15
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	190
под задней осью	175

Наименьший радиус поворота, м

по колее переднего наружного колеса	5,9
внешний — по наиболее выступающей части	6,6

Подвеска передняя

независимая, рычажная, на двух цилиндрических пружинах, с поперечно качающимися рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехребневым роликком

Тормоза

рабочие — барабанные, привод гидравлический, раздельный, с двумя гидровакуумными усилителями
стояночный — на задние колеса с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная

Передаточные числа

I — 3,50; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54
Главная передача — 4,1

Двигатель

ЗМЗ-2203, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, л	2,445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

95 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

19 кгс-м при 2200–2400 об/мин

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

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



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

МОСКВИЧ-444



DeAGOSTINI

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

