

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР» Выходит раз в две недели Выпуск №66, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция: 000 «Де Агостини», 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1. (письма читателей по данному адресу не принимаются) Генеральный директор: Н. Скилакис Финансовый директор: Н. Василенко Коммерческий директор: А. Якутов Главный редактор: А. Жаркова Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Телефон бесплатной горячей линии для читателей России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей: Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автолегенды СССР» Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини Паблишинг» 01032, Украина, г Киев, ул. Саксаганского, 119 Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г Киев, а/я «Де Агостини» Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

Телефон бесплатной горячей линии для читателей Украины: 8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН Распространение:ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь 000 «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75 Адрес для писем читателей: Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221, 000 «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Oтпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche

Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.

Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X
© 2011 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также

приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены: Обложка: 000 «Де Агостини»; 2: 000 «Де Агостини»; 3, 4, 5 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова: 5 (прав., все): ИТАР-ТАСС; 6 (верх, все): © ФГУП «Фильмофонд киностудии «Союзмультфильм»; 6 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 7 (лев.): частная коллекция Максима Шелепенкова; 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС; 8/13: 000 «Де Агостини»; 15 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова; последняя обложка: 000 «Де Агостини» Разработка и осуществление проекта: 000 «Тайга Груп» Фотосъемка автомобиля

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

За организацию съемок благодарим ГУП «Поклонная гора» и лично Владислава Васильевича Урванова

Автомобиль ЛуАЗ-967М предоставлен Алексеем Валерьевичем Козловым (г. Москва) и ГУ «Музей ретро-автомобилей»

Дата выхода в России 16.08.2011







Транспортер переднего края ЛуАЗ-967 стал участником «боевых действий» задолго до своего появления на свет. За право выпускать уникальный вездеход боролись заводы, за общее направление проекта — военные и гражданские специалисты. Шли бесконечные бои между известными конструкторскими школами и их главными идеологами. Прошло почти двадцать лет, прежде чем ТПК, наконец, добрался до конвейера.

Незримый бой

В первой половине 50-х годов военное ведомство предложило автопрому поработать над новым заказом: речь шла о предельно простой и дешевой «механической тележке», способной перевозить двух-трех раненых, передвигаться вне дорог и эффективно работать в боевых условиях. Использовать платформу уже освоенного советской промышленностью автомобиля было невозможно не отвечала необходимым требованиям, поэтому привлекать к работе заводские конструкторские бюро сочли нецелесообразным. Что касается двигателя, выбор остановили на мотоциклетном оппозитном моторе M-72 рабочим объемом 750 см³ и мощностью 23 л.с., выпускавшимся Ирбитским мотоциклетным заводом (ИМЗ) для тяжелого мотоцикла с коляской. Познакомившись с техническими условиями заказа, специалисты ИМЗ вынуждены были признать, что не готовы к столь

серьезной работе, и проект был передан в НАМИ. Со стороны ИМЗ разработки курировал заместитель главного конструктора Федор Реппих, а в НАМИ главным идеологом проекта стал Юрий Долматовский. Взявшись за осуществление военного заказа, Долматовский напрочь забыл о его специфике: он создал заднемоторную платформу, даже не претендовавшую на «внедорожность», и увлекся оснащением этого шасси однообъемным футуристическим кузовом. Так на свет появилась забавная «Белка». Разумеется, военные ее забраковали. Заказ был уточнен, конкретизирован и вновь передан в НАМИ. Основные характеристики будущего транспортного средства выглядели так: мотор М-72; полный привод; грузовая площадка площадью не более 1,5×2,0 м, достаточная для перевозки двух носилок или шести сидячих раненых; дорожный просвет 300 мм; готовность преодолевать подъемы крутизной до 30° и водные преграды;

способность перемещаться со скоростью от 1,5 до 70 км/ч. Зачем автомобилю двигаться со скоростью полтора километра в час? Чтобы водитель имел возможность при необходимости ползти рядом с ним по-пластунски, укрываясь за его корпусом от огня противника.

Андрей Липгарт, руководивший в те годы конструкторами НАМИ, решил передать задание Борису Фиттерману. Первым делом Фиттерман категорически отверг возможность использования в проекте, получившим название «4×4», заднемоторной компоновки: прятать двигатель под грузовую платформу означало «убить в зародыше» все внедорожные качества, а саму машину превратить в удобную для обстрела мишень. У полноприводной модели ведущими должны были стать оба моста, что требовало новых узлов трансмиссии. Фиттерман выбрал независимую подвеску колес, а в качестве упругих элементов решил использовать торсионы.





Пытаясь разместить на площадке 1,5×2,0 м водителя и двух лежачих раненых, конструкторы пришли к неожиданному решению: органы управления и водительское сиденье расположили посередине платформы в ее передней части. Чуть ближе к «корме» у бортов устанавливались два пассажирских сиденья, которые, складываясь, образовывали с основной грузовой платформой абсолютно ровную площадку.

с мотором», которое к великой радости его создателей не только бойко бегало по колдобинам, но и уверенно держалось на воде, развивая на плаву скорость до 4,5 км/ч. В конце 1957 года работы по проекту вновь переместились в НАМИ.

Успехи в создании платформы «4×4» позволили Липгарту не только утвердить у директора НАМИ Г. А. Веденяпина перспективный план развития производства сверхмалоредукторы с передаточным отношением 1,39. Дорожный просвет благодаря этому увеличился до 262 мм.

Осенью 1958 года первый ходовой прототип ТПК НАМИ-032 согласно распоряжению Министерства обороны прошел цикл испытаний вместе с первым экспериментальным джипом МЗМА «Москвич 4×4». Были получены неплохие результаты и подтверждена перспективность конструкции,

В 1975 году началось производство ЛуАЗ-967М — модернизированного варианта ТПК с двигателем МеМЗ-967

Рулевая колонка была сконструирована таким образом, чтобы в случае необходимости (то есть под огнем противника) водитель мог, откинув спинку сиденья, «прилечь» на спину или даже на живот между ранеными и в таком положении управлять машиной.

16 октября 1956 года эта неординарная компоновка была утверждена заказчиком. Началась работа над проектом. В помощь Фиттерману направили Реппиха и двух конструкторов НАМИ В. А. Миронова и В. И. Фиксена. Уже в декабре команда переехала в Ирбит, где начались работы по созданию прототипа.

По реке плывет топор

В Ирбите к конструкторскому штабу присоединилась бригада специалистов КЭО ИМЗ: В.И.Губа, И.М.Черепанов, Б.Б.Берменсон и А.И.Панченко. Вскоре «по мотивам» технического задания и макета Фиттермана был построен первый опытный образец автомобиля «4×4» этакое «корытце

литражных легковых автомобилей (иными словами, получить добро на разработку микролитражек, что в конечном счете привело к появлению нового для нашей страны типажа машин), но и добиться создания в институте самостоятельных полномасштабных КБ легковых автомобилей и кузовов. При этом едва ли не главным аргументом Липгарта в разговорах с начальством был «оборонный характер» платформы первенца программы проекта «4×4». С начала 1958 года работа в НАМИ шла параллельно по двум направлениям. На базе шасси «4×4» Фиттермана начали строить прототипы микроавтомобиля повышенной проходимости (НАМИ-049) для народного хозяйства, из которого впоследствии вырос гражданский джип ЛуАЗ-969, и прототипы военного плавучего полноприводника (НАМИ-032). Примерно в это время появилась точная формулировка типажа машины: ТПК — транспортер переднего края. Обе версии на ранней стадии доводки получили важную «обновку» — колесные

однако испытания в целом посчитали провальными. Почему?

Во-первых, не были соблюдены некоторые параметры технического задания (например, реальная масса машины существенно превышала заявленную в ТЗ); во-вторых, ТПК фактически провалил водные испытания: на гладкой воде он худо-бедно держался, но при малейшем движении собственном или воды — норовил пойти ко дну; в-третьих, количество поломок превысило все мыслимые нормы; и в-четвертых, стало очевидным, что мощности ирбитского мотора (23 л.с.) явно недостаточно. Последнее обстоятельство казалось непреодолимым препятствием, но к этому моменту начала приносить реальные плоды «программа» Липгарта по микролитражкам. Осенью 1958 года работы МЗМА по созданию перспективной микролитражки (проект «Москвич-444») было решено перевести, наконец, в реальную плоскость, для чего запорожский комбайновый завод «Коммунар» начали перепрофилировать под производство автомобилей, а Мелитопольский моторный завод готовился освоить выпуск разработанного в НАМИ нового четырехцилиндрового V-образного двигателя с воздушным охлаждением. К 1961 году группа Фиттермана построила и испытала еще два прототипа: НАМИ-032М и НАМИ-032С. Кузов экземпляра «М» был металлическим, экземпляра «С» лопластиковыми наружными панелями, показавшими себя в ходе испытаний недостаточно прочными. Обе машины оснащались еще ирбитским мотором, но строились с учетом перспективного мелитопольского силового агрегата.

В 1962 году все связанные с ТПК работы передали в КЭО Запорожского автомобильного завода, где предстояло «скрестить» созданное Фиттерманом и ирбитчанами





В ходе работ над окончательной версией ТПК ЗАЗ-967 заказчики сжалились над водителем и позволили конструкторам защитить его от веток и грязи ветровым стеклом. Интересно, что стекло сделали откидным: когда оно откидывалось на капот, высота транспортера не превышала 1250 мм — ТПК как будто вжимался в землю.

шасси с двигателем MeM3 и довести конструкцию «до ума». После передачи проекта «032» на 3A3 группа ирбитских конструкторов перекочевала в Запорожье.

В чем сила, брат?

Именно в Запорожье ТПК приобрел свою окончательную архитектуру. Стоит подчеркнуть, что все основные конструктивные решения к этому времени уже были найдены Фиттерманом и его командой. Место под капотом водонепроницаемого полунесущего кузова занял движок «Запорожца». Пока в начале 60-х проект переезжал из Москвы в Запорожье, в Мелитополе успели создать второе поколение мото-МеМ3-966 с увеличенным до 887 см³ рабочим объемом и мощностью 27 л.с. Силовой агрегат попросту развернули на 180°, определив тем самым передние колеса как неотключаемые ведущие. Привод на задние колеса, понижающая передача и блокировка заднего дифференциала включались по воле водителя. Независимая торсионная подвеска всех колес, для увеличения дорожного просвета снабженных редукторами, позволяла применить редкое техническое решение: исключить из привода от КПП к заднему

дифференциалу карданные шарниры. Коробка «намертво» соединялась с редуктором заднего моста, жестко прикрепленным к несущим элементам кузова, трубой, внутри которой вращался приводной вал. Качание полуосей осуществлялось за счет карданных шарниров со стороны колесных редукторов и скользящих сухарей со стороны дифференциалов. Вся эта система обеспечивала легкому шасси великолепную проходимость.

Из военно-санитарных принадлежностей следует отметить закрепленную на носу автомобиля лебедку с приводом от носка коленчатого вала, предназначенную для подтаскивания раненого бойца к ТПК на пластиковой волокуше, входившей в комплект транспортера. На бортах крепились металлические трапы, позволявшие въезжать и выезжать из водоемов с крутыми или заболоченными берегами, а также преодолевать неширокие рвы и окопы. Кроме того, эти трапы можно было использовать как надставные боковины для защиты пассажиров от огня противника. Такая конструкция предсерийного прототипа ТПК ЗАЗ-967 осталась и на серийном автомобиле. Вот только с серией у военного заказа не сложилось.

Автомобиль ЗАЗ-967

A в это время... 1975 год

15 апреля создано Европейское космическое агентство (ЕКА). Штаб-квартира ЕКА находится в Париже, Центр космических исследований и технологий в Нордвейке (Нидерланды). Для запусков космических аппаратов используется космодром Куру во Французской Гвиане.

1977 zog



6 октября совершил свой первый полет истребитель МиГ-29. Разработки начались в 1971 году, а серийное производство в 1982-м. Первые серийные МиГ-29 стали поступать на вооружение ВВС в августе 1983 года. В 1988-м МиГ-29 впервые участвовал в работе международного авиасалона в Фарнборо (Великобритания).

1977 zog



25 декабря скончался великий американский актер и режиссер Чарли Чаплин. Немое кино и образ бродяжки Чарли сделали Чарльза Спенсера Чаплина знаменитым. Он дважды получал премию «Оскар», в том числе за бесценный вклад в мировой кинематограф.



«Возвращение резидента» (реж. В. Дорман, 1982 год)

Агент западных спецслужб Михаил Тульев перевербован советской разведкой. По заданию КГБ он собирает сведения о подготовке диверсий на территории СССР. Тульев узнает, что во Франции убит его отец, и убийца — некто Брокман — находится в Африке в армии наемников, воюющих против местных повстанцев. Тульев отправляется на базу наемников. Там он знакомится с Брокманом и даже спасает ему жизнь. А вскоре после возвращения в Европу получает задание сделать из Брокмана советского гражданина — «пропитать его советским духом». По иронии судьбы Тульеву приходится оберегать убийцу отца и готовить его к заброске в СССР.









Крутой маршрут

С 17 июля по 10 октября 1965 года 3А3-965, 3А3-969 (будущая «Волынь») и 3А3-967 проходили государственные испытания. Автомобилям предстояло совершить пробег общей протяженностью 10562 км, причем маршрут был не просто «крутым», а экстремальным: пустыни Каракум и Кызылкум, пески Приаралья, высокогорные перевалы Памира, степи Калмыкии. На этот раз вездеходы с честью вышли из всех передряг.

ТПК был рекомендован к серийному производству, однако «вдруг» выяснилось, что, несмотря на высокую степень унификации с «Запорожцами», для выпуска полноприводников необходимы собственные производственные линии. Поскольку Запорожский автозавод никак не мог выйти на проектную мощность, на него рассчитывать не приходилось. К счастью, «под рукой» у чиновников Минавтопрома оказался Луцкий машиностроительный завод (ЛуМЗ). Уже в декабре 1966-го увидела свет опытно-промышленная партия из пятидесяти машин ЛуМЗ-969В переднеприводной версии гражданского внедорожника. 11 декабря 1967 года Луцкий машиностроительный был переименован в Луцкий автомобильный завод, и сходившие с его конвейера гражданские микролитражные джипы уже имели марку ЛуАЗ. Судьба ТПК со второй половины 60-х годов не складывалась. Основным заказчиком



было Главное медицинское управление Министерства обороны, но свои виды на ТПК имели и десантники, и артиллеристы, и мотострелки, и даже военная разведка. В 1969 году постановлением Совета министров и ЦК КПСС ЛуАЗ-967 был формально принят на вооружение, однако фактически поставлять в войска было нечего: выпуск постоянно откладывался из-за производственных проблем и многочисленных «предложений и замечаний» по деталям конструкции ТПК, поступавших от представителей разных родов войск.

Между тем конструкция продолжала совершенствоваться. В 1968 году появился МеМЗ-967 «военная» версия нового силового агрегата «Запорожца», 40-сильного МеМЗ-968 рабочим объемом 1198 см³ с новой КПП. МеМЗ-967 оснащался дополнительным масляным радиатором: он крепился на кронштейне в моторном отсеке и охлаждался специальным вентилятором. Для облегчения запуска двигателя

в мороз систему впуска оснастили пусковым устройством 5ПП-40А. Вентилятор воздушного охлаждения, в отличие от моторов гражданских ЛуАЗов, не нагнетал воздух в моторный отсек, а отсасывал его. Передаточные числа колесных редукторов были уменьшены с 1,785 до 1,294, элементы подвески и рулевого управления усилены, а кузов «облагорожен». Обновленный ТПК получил индекс ЛуАЗ-967М.

К 1972 году в Луцке по обходным технологиям построили семь ТПК: три ЛуАЗ-967 с 30-сильным двигателем и четыре ЛуАЗ-967М с 40-сильным. Автомобили прошли повторные контрольные испытания, и в марте 1972-го межведомственная комиссия во второй раз рекомендовала ТПК к серийному производству — речь уже шла о варианте с литерой «М».

Утвержденный к производству ЛуАЗ-967 никогда серийно не выпускался. Лишь в 1975 году с конвейера начал сходить его модифицированный вариант ЛуАЗ-967М.

Дальние родственники



Steyr-Daimler-Puch 700AR Haflinger (1959-1974 годы)

1978 zog

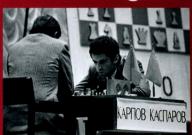


20 февраля Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР, Маршал Советского Союза Леонид Ильич Брежнев награжден орденом «Победа». Исторически этот орден вручался только крупнейшим военачальникам периода Великой Отечественной войны. Награждение было отменено указом М. С. Горбачева в 1989 году.

1983 zog

В феврале на телеэкраны страны выходит двухсерийный художественный фильм «Покровские ворота» — лирическая комедия о Москве конца 50-х годов. Картину, ставшую необычайно популярной, снял режиссер Михаил Козаков по одноименной пьесе известного советского драматурга Леонида Зорина.

1985 zog



10 ноября в Москве закончился матч за звание чемпиона мира по шахматам между Анатолием Карповым и Гарри Каспаровым. Тринадцатым чемпионом, самым молодым в истории, стал Гарри Каспаров. На фото: матч-реванш за звание чемпиона мира по шахматам (1986 год).

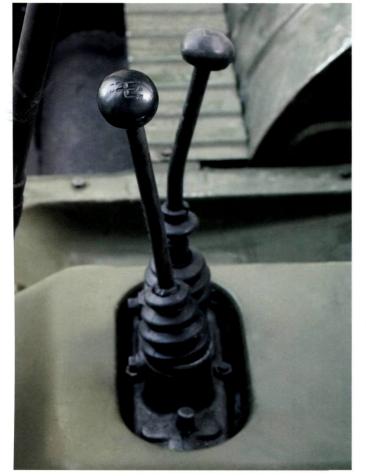


ЛУАЗ-967М









- Водительское место находится в центре платформы
- Рычаги управления трансмиссией расположены между ногами водителя
- Панель приборов вслед за рулевой колонкой может менять положение, чтобы водитель при необходимости управлял автомобилем лежа



ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ







- 🔾 Фара-искатель закреплена на рулевой колонке
- Спереди установлена лебедка, позволяющая подтягивать раненых к машине во время боя
- Воздухозаборники для дополнительной вентиляции двигателя
- Боковой воздухозаборник для двигателя с воздушным охлаждением
- Фонари снабжены светомаскировочными устройствами (СМУ)
- Боковые сиденья складываются, и на их место устанавливаются носилки















- ТПК создавался как военный автомобиль: этим объясняется его необычная конструкция и компоновка
- Глушитель выведен на переднюю стенку машины
- Горловина бензобака утоплена в кузов

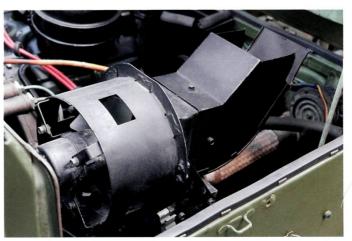






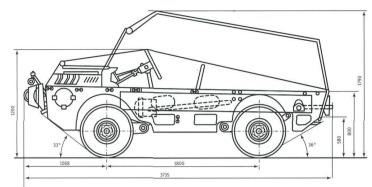


- Двухконтурная, полностью раздельная гидравлическая система автомобиля
- Карбюратор двигателя МеМЗ-967А
- Дополнительный масляный радиатор с элетровентилятором
- Под капотом расположился четырехцилиндровый V-образный двигатель воздушного охлаждения, унифицированный с двигателем «Запорожца»









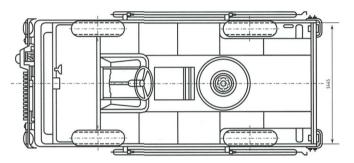


Схема автомобиля ЛуАЗ-967М ТПК

Технические характеристики ЛуАЗ-967М ТПК	нические характеристики ЛуАЗ-967М ТПК*		
Число мест	3 или 1 + 2 лежачих		
Максимальная скорость при полной нагрузке	75 км/ч		
Скорость на плаву	3-4 км/ч		
Расход топлива при скорости 40 км/ч	10 л/100 км		
Электрооборудование	12 V		
Аккумуляторная батарея	6CT-55		
Реле-регулятор	РР-310Б		
Прерыватель-распределитель	Р-114Б		
Генератор	Γ-502		
Стартер	Ст-354		
Свечи зажигания	A-23		
Размер шин	5,90-13		

Масса, кг	
снаряженная	930
полная, в том числе:	1340
на переднюю ось	831
на заднюю ось	509

под передней осью	280	
под задней осью	300	

Наименьшии радиус поворота, м		
	по оси следа внешнего переднего колеса	5,0

* Комплектация 1978 года.

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двойным роликом, передаточное число 17,0

Подвеска (передняя и задняя)

независимая, торсионная, с продольными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий барабанный, на все колеса, с гидравлическим приводом стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода; имеет дополнительную понижающую передачу

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,8; II 2,118; III 1,409; IV 0,964; задний ход 4,156; понижающая 7,2

Главная передача

двойная, коническая, со спиральными зубьями, колесные редукторы с цилиндрическими шестернями наружного зацепления; передаточное число 4,125; редукторов 1,294

Двигатель

MeM3-967A, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76	
Ход поршня, мм	66	
Рабочий объем, см ³	1198	
Степень сжатия	7,2	
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2	

Карбюратор

K-127

Максимальная мощность

37 л.с. при 4300 об/мин

Максимальный крутящий момент

7,2 кгс.м при 2500 об/мин



ЛуАЗ-967 так и не стал серийным автомобилем. В 1972 году по обходной технологии было построено всего три экземпляра первой модели семейства военных транспортеров. Его модернизированный преемник — ЛуАЗ-967М — выпускался с 1975 по конец 1980-х годов. Большинство предусмотренных конструкцией модификаций — например, с 30-миллиметровым автоматическим гранатометом АГС-17 «Пламя», безоткатным орудием, противотанковым ракетным комплексом «Игла» — в ограниченном количестве создавались на оборонных предприятиях.

ЛуАЗ-967М трижды обновлялся. В 1978 году военный транспортер обзавелся полным комплектом внешних световых приборов, отвечающих международным стандартам безопасности, что сделало легитимным применение ТПК на дорогах общего назначения. Кожух на переднем торце кузова прикрыл лебедку и глушитель, единственная фараискатель уступила место двум стационарным по краям передка, а места ближе к решетке заняли двухсекционные подфарники. Круглые задние фонари заменили на прямоугольные трехсекционные ФП-133.

В начале 80-х основное внимание уделили улучшению плавучести транспортера. В частности, для повышения герметичности кузова решили отказаться от откидного заднего борта, а ненадежный штатный насос водослива заменили обычным бытовым насосом «Малютка». Поскольку от заднего борта отказались, задние фонари начали устанавливать горизонтально.

На третьем этапе модернизации ЛуАЗ-967М (1985—1986 годы) были усовершенствованы двигатель (мощность возросла до 39 л.с. при 4200—4400 об/мин., а крутящий мо-

мент — до 7,5 кгс.м) и колесные редукторы, использованы новые амортизаторы, улучшено уплотнение валов, а бытовой насос «Малютка» вновь уступил место аутентичной конструкции.

Несмотря на то что ТПК, призванный решать весьма специфические задачи, на протяжении десятилетий практически не устаревал, интерес к нему со стороны военных постепенно сошел на нет. Во второй половине 80-х заказы на ЛуАЗ-967М перестали поступать, и производство ТПК было прекращено.



ЛуА3-972/ ЛуА3-1901 «Геолог»

В 1975 году начались работы по модернизации «967-го» в соответствии с пожеланиями военных: теперь ТПК предстояло перевозить не двоих, а четверых лежачих раненых. Разместить такое количество раненых можно было только за спиной водителя: для этого платформу пришлось удлинить до 4,6 м, а грузоподъемность увеличить до 650 кг. При таких габаритах ТПК мог сохранить проходи-

мость только за счет третьего ведущего моста отсюда закономерно вытекала колесная формула «6×6». Но создать жизнеспособную трансмиссию не получилось, и заказчики забраковали проект. Вездеход попытались усовершенствовать и предложить народному хозяйству. Так в 1985 году появился экспериментальный ЛуАЗ-1901 «Геолог» с перенесенным назад двигателем. Однако и «Геолог» не продемонстрировал должных ходовых качеств и в серию не пошел.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-2140 SL»

