

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 244

СССР
И СОЦСТРАН



УАЗ-452А/УАЗ-3962

ПОЛНОПРИВОДНАЯ «САНИТАРКА»
В АРМИИ И НА ГРАЖДАНКЕ
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВЕРСИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №244, 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. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
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. А. Жукова

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

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 Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и 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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.
Розничная цена: 114,99 грн, 12,50 бел. руб.

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.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 11, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © HDRI from hdrihaven.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 12–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия 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 печати (производства): 27.09.2018
Дата выхода в России 30.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GR GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «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

16+



Автомобиль УАЗ-452А/УАЗ-3962 выпускается уже более полувека, и за это время полноценной замены ему так и не нашли. Санитарную версию с вагонным кузовом создавали по заказу военных, но медицинские версии УАЗов нашли широкое применение и на гражданке.

По прозвищу «таблетка»

В 1954 году конструкторское бюро Ульяновского автозавода получило задание на разработку небольшого полноприводного санитарного автомобиля для перевозки четырех раненых на носилках. Он был необходим военным для транспортировки раненых от передовой (на линии огня предполагалось использовать специальные санитарные автомобили — транспортеры переднего края) до ближайшей медсанчасти или полевого госпиталя. Этот проект реализовали достаточно быстро — производство санитарных автомобилей УАЗ-450А началось уже в 1958 году. Носилки в салоне этой машины подвешивались прямо за ручки для переноски специальными ремнями с петлями. Такая система, помимо простоты устройства, обладала несколькими неоспоримыми преимуществами: во-первых, при использовании в качестве лежащих мест стандартных носилок при загрузке машин не было необходимости перекладывать раненых, причиняя им боль и страдания; во-вторых гибкая система подвески носилок амортизировала их в пути,

так как жесткая подвеска самого автомобиля не обеспечивала необходимого комфорта, особенно на бездорожье. При этом надо понимать, что УАЗ-450А предназначался исключительно для транспортировки раненых и больных. Никакая медицинская помощь в пути не предусматривалась. И хотя в машине у водительской перегородки было откидное место для сопровождающего санитаря, он физически ничего не мог сделать из-за тесноты салона с четырьмя подвешенными носилками. Справедливости ради необходимо отметить, что с полной загрузкой санитарные УАЗы использовались только при чрезвычайных обстоятельствах, чаще всего в них перевозили одного, реже двух лежащих больных — при этом сопровождающий мог хотя бы к ним подойти. Санитарные УАЗы поставлялись не только в армию, но и в учреждения Минздрава СССР. Конечно, они плохо подходили на роль медицинского транспорта, но выбирать иной раз не приходилось. В стране была масса населенных пунктов, откуда эвакуировать больного мог только санитарный УАЗ. В таких случаях было не до комфорта.

В мирное время армейские санитарные УАЗы чаще всего использовали без носилок: при их отсутствии в кузове можно было на откидных скамейках перевезти шесть человек. Именно в таком варианте своеобразного микроавтобуса санитарные УАЗы чаще всего курсировали между военными частями и госпиталями. За специфическую внешность и назначение санитарные УАЗы очень быстро получили в народе прозвище «таблетка», которое как нельзя лучше характеризовало этот вид транспорта: горькая, но без нее никуда... Первое семейство ульяновских автомобилей с кабиной над двигателем имело множество недостатков, вызванных, прежде всего, тем, что для ускорения начала производства использовали уже готовое шасси ГАЗ-69 без каких-либо значимых изменений. Это обстоятельство накладывало ограничения на компоновку машины и, соответственно, на удобство ее использования, ремонта и обслуживания. В частности, размещенный высоко впереди двигатель значительно ограничивал пространство для водителя и пассажира в кабине — фактически они



Санитарный автомобиль УАЗ-3962



Макетный опытный образец УАЗ-452 с санитарным кузовом

Но сделать это было не так-то просто — двигатель на новой машине сдвинули назад и опустили вниз. В этом случае компоновочные решения по полноприводной трансмиссии многократно усложнились. К счастью, над новой полноприводной версией на заводе задумались еще на этапе «бумажного проектирования» УАЗ-451, когда было довольно легко внести необходимые изменения в компоновку машины под установку полного привода (необходимо было предусмотреть место для раздаточной коробки и дополнительной карданной передачи), хотя официального задания на такую работу еще не существовало. Поэтому когда от завода потребовали создать новую полноприводную машину, для нее просто использовали шасси от УАЗ-451 с заранее предусмотренными изменениями. Это позволило многократно упростить и ускорить работы по новому полноприводному УАЗ-452, а унификация по шасси для машин с колесными формулами 4x2 и 4x4 при этом получилась максимальной.

Автомобили семейства УАЗ-451 (а вслед за ними и УАЗ-452) оснастили двигателем рабочим объемом 2445 см³ и мощностью 70 л.с. Этот мотор был унифицирован с мотором легкового автомобиля ГАЗ-21 «Волга», в то время как семейство УАЗ-450 оснащалось адаптированным «победовским» двигателем. От двигателя «Волги» мотор УАЗа отличался конструкцией крышки коромысел, поддона картера, кронштейнов крепления подушек передней опоры двигателя, термостата, краника слива воды из блока цилиндров. Более мощный мотор потребовал применения на УАЗ-451 и УАЗ-452 новой четырехступенчатой коробки передач взамен трехступенчатой на УАЗ-450. Главными отличиями УАЗ-452 от УАЗ-451 стали новая двухступенчатая раздаточная коробка и передний ведущий мост. Еще на рубеже 50–60-х годов, когда только закладывалась конструкция будущего пассажирского УАЗ-469, было принято решение, что новые агрегаты его трансмиссии будут использованы для создания перспективного грузового семейства. Так оно и случилось: к моменту создания УАЗ-452 эти агрегаты уже были испытаны и отработаны на УАЗ-469, поэтому их просто перенесли на вновь разрабатываемые

Опытный образец санитарного автомобиля УАЗ-452А

были зажаты в небольших нишах между бортами машины и капотом двигателя. Из-за специфики ступенчатой рамы ГАЗ-69 и размещения на ней агрегатов у конструкторов не было возможности сделать боковую салонную дверь, поэтому в кузов УАЗ-450А можно было попасть только через заднюю двустворчатую распашную дверь. Список недостатков можно продолжать и дальше.

Разрабатывая следующее семейство ульяновских автомобилей с кабиной над двигателем и колесной формулой 4x2, конструкторы ульяновского автозавода ввели ряд полезных изменений: для УАЗ-451 была использована новая плоская рама, которая позволила сместить силовой агрегат ниже и назад, тем самым значительно улучшив развесовку машины по осям. Переехавший вместе с двигателем назад и вниз радиатор высвободил в передней части кабины

место, что в итоге позволило перенести воздухозаборник системы охлаждения в нижнюю часть передней панели, а под панель приборов установить отопитель, рычаги управления КПП и раздаточной коробкой переместились ближе к водителю — все это делало более комфортным размещение на передних сиденьях. Кроме того, новая рама с измененной компоновкой агрегатов позволила сделать на машине боковую дверь, а это упростило посадку в салон. Получился вполне добротный автомобиль, лишенный множества недостатков предыдущей модели, но он имел привод только на заднюю ось и предназначался для эксплуатации на дорогах с твердым покрытием. Выезд на грунт ему был противопоказан. То есть полноценной замены УАЗ-450А, особенно в армии, не произошло. Вот если бы оснастить модернизированный УАЗ-451 передним ведущим мостом...





Серийный УАЗ-452А в военной окраске цвета хаки

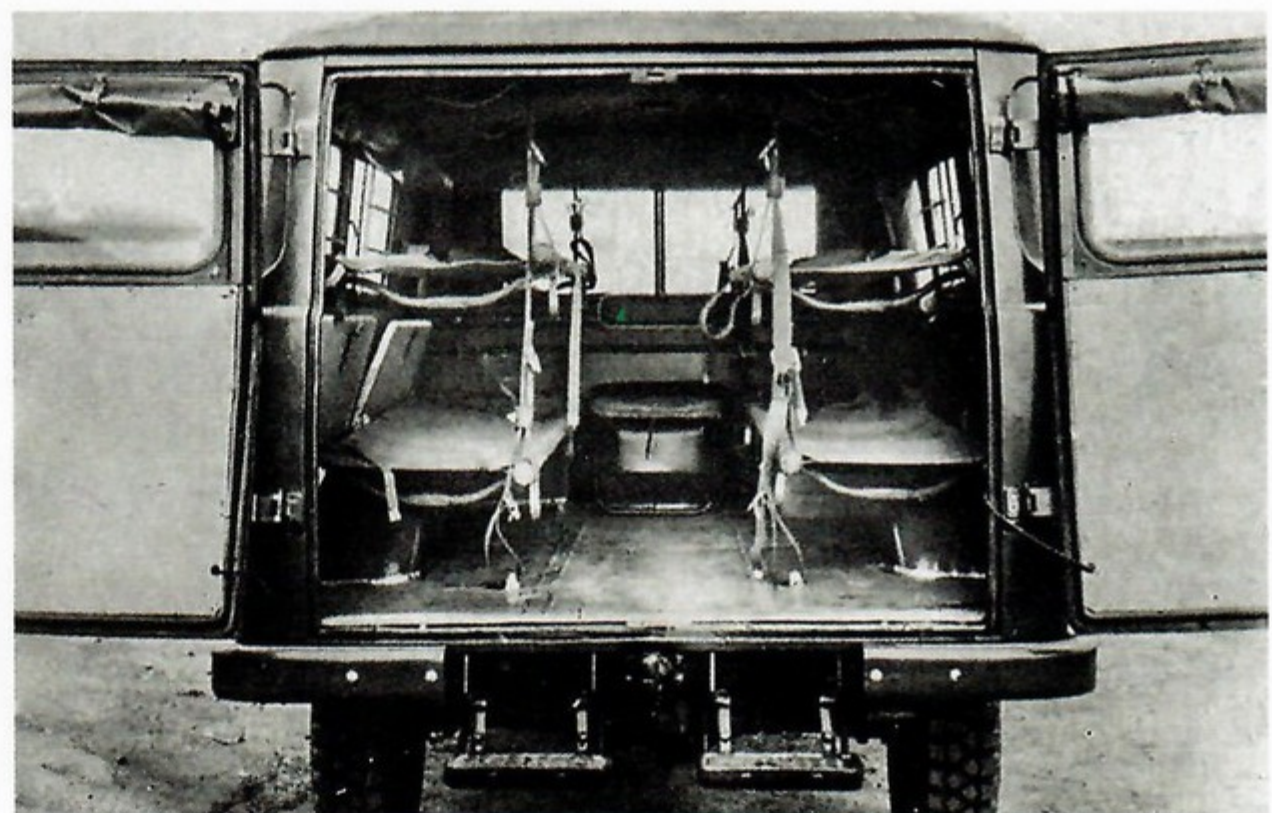
бескапотные грузовички и микроавтобусы (при этом на машинах семейства УАЗ-452 использовались народнохозяйственные мосты без колесных редукторов, используемые на модификации УАЗ-469Б).
Наконец, незадолго до начала производства «четыреста пятьдесят вторых» в 1965 году была модернизирована модель «451»: она получила усиленные рессоры (что позволило увеличить грузоподъемность заднеприводных грузовиков до 1 т) и сцепление. Эти элементы ходовой части и трансмиссии автоматически достались и новым внедорожникам УАЗ-452.
Машины семейства УАЗ-452 вобрали в себя лучшее, что было на разных ульяновских автомобилях к 1965 году. В результате получился предельно простой, надежный и ремонтпригодный автомобиль, отлично приспособленный к эксплуатации в российских условиях.

УАЗ-452А

Первый ходовой макет автомобиля нового полноприводного семейства построили в 1960 году на шасси УАЗ-451Д, водрузив на него кузов микроавтобуса УАЗ-450А. Этот гибрид стал «стендом» для практической проверки компоновки новых агрегатов полного привода. К 1963 году были построены опытные образцы всего нового семейства: фургон УАЗ-452, бортовой грузовик УАЗ-452Д и санитарный автомобиль УАЗ-452А. Они прошли заводские испытания, после чего автозавод стал готовиться к их серийному производству.
В соответствии с требованиями Минздрава к автомобилям скорой медицинской помощи, салон на первом опытном образце УАЗ-452А немного изменили: двое носилок (в два яруса) располагались только вдоль левой боковины кузова, а вдоль правой установили два кресла для медперсонала. При этом конструкция салона санитарной машины предусматривала возможность быстрого переоборудования для установки еще одной пары носилок у правого борта и откидных скамеек для соответствия требованиям Минобороны. То есть на стадии разработки хотели создать универсальную конструкцию, которую с небольшими доработками можно было приспособить под требования и Минздрава, и Минобороны. Серийное производство УАЗ-452А началось в 1965 году — тогда собрали наладочную



УАЗ-452А в гражданской «ливрее»



Размещение носилок в салоне санитарного автомобиля УАЗ-452А

партию из 198 машин. Однако компоновка их санитарного салона, в отличие от опытных образцов, практически полностью повторяла УАЗ-450А, за исключением отсутствия четвертой откидной скамейки с правого борта, так как на этом месте теперь находилась боковая дверь. Получается, требования военных к серийно выпускаемым «санитаркам» перевесили требования Минздрава. Но санитарный автомобиль, созданный для военных, был излишне аскетичен и неудобен для гражданских медиков. Сама собой напрашивалась специальная скорая для сельских районов страны. В результате на автозаводе был создан автомобиль УАЗ-452Г, который имел салон только с одними стационарно установленными носилками (предусматривались точки для крепления еще одних подвесных носилок, как в армейской версии), двумя мягкими креслами для медперсонала по правому борту и откидным сиденьем у перегородки водителя. Опытные образцы УАЗ-452Г прошли приемочные испытания в 1970 году и были рекомендованы к серийному производству, но серийными так и не стали. Не одно десятилетие гражданские медики были вынуждены приспособлять армейские «санитарки» под свои нужды доступными средствами: демонтировать лишние подвески для носилок и откидные лавки и устанавливать более удобные сиденья. В 1971 году на Ульяновском моторном заводе (УМЗ) началось производство модернизированного двигателя УМЗ-451М, мощность которого возросла с 70 до 75 л.с., а моторесурс увеличился со 120 тыс. до 150 тыс. км пробега. Эти моторы стали устанавливать на все ульяновские автомобили, включая УАЗ-452А.

В 1972 году сборка всех автомобилей семейства «452» была переведена на новый главный сборочный конвейер, что позволило не только увеличить объемы производства, но и улучшить качество сборки. Машины этого периода выпуска можно отличить от более ранних по крупным зеркалам заднего вида, которые переместились с передней панели кузова на двери кабины. Но даже в таком обновленном виде машины семейства УАЗ-452 быстро устаревали — они уже не отвечали современным требованиям безопасности и эргономики, международным экологическим нормам и поэтому нуждались в более серьезных улучшениях.

Автомобили УАЗ-3962 до сих пор продолжают поступать в российскую армию



Модернизированный автомобиль УАЗ-3962

В 1975 году на заводе подготовили проект основательной модернизации всех машин модели «452», который предусматривал их оснащение двигателем УМЗ-414 (с закрытыми системами охлаждения и вентиляции картера, сухим воздушным фильтром и новым навесным оборудованием) мощностью 78 л.с. при 4000 об/мин, двухконтурной тормозной системой в сочетании с вакуумным усилителем тормозов и автоматической регулировкой зазоров, а также резинотехническими изделиями, рассчитанными на применение тормозной жидкости «Нева», новой рулевой колонкой с карданным шарниром и противоугонным устройством, сцеплением с гидроприводом. Комплекс доработок интерьера включал в себя новые сиденья, руль и панель приборов, обивку дверей, усиленную термошу-

моизоляции, а также пластиковые кожухи задних колесных арок и горловин бензобака. Завершали картину появившиеся в кабине точки крепления ремней безопасности, более мощный отопитель от ГАЗ-24 и брызговики у задних колес.

В соответствии с этим проектом в 1976 году на заводе изготовили макетный образец медицинского автомобиля УАЗ-452АМ. После устранения отмеченных замечаний в 1977 году собрали еще два опытных образца модернизированных «санитарок», на этот раз в армейском исполнении УАЗ-39621 с экранированным электрооборудованием (в соответствии с отраслевой нормалью базовый модернизированный автомобиль получил обозначение УАЗ-3962 вместо УАЗ-452АМ). Эти автомобили успешно прошли приемочные испытания, а затем





Салон гражданской версии УАЗ-452Г

и цикл ресурсных испытаний, завершившихся в 1979 году. В 1981 году на заводе построили эталонные образцы санитарного автомобиля УАЗ-3962, которые были приняты к постановке на производство взамен модели УАЗ-452А.

Но пока модернизированные автомобили готовили к запуску в серию, часть новых узлов и деталей (по мере освоения их выпуска) внедряли на машинах текущего производства. Поэтому еще в конце 70-х годов все семейство УАЗ-452, включая «санитарки», получило новую светотехнику, отвечающую правилам ЕЭК ООН. В 1981 году на серийных машинах появились телескопические амортизаторы, регулятор напряжения РР132, фильтр радиопомех; в 1982 году — четырехлопастной вентилятор; в 1983 году — электрический

стеклоомыватель, аварийная световая сигнализация, руль из полипропилена, крестовины с улучшенным уплотнением, сиденья с обивкой из огнестойкой винилискожи.

В 1984 году на машины стали устанавливать двигатель УМЗ-414, карданные валы с дополнительным центрированием шлицевых соединений, модернизированную выпускную систему; в 1985 году — новый звуковой сигнал, карбюратор К-131, закрытую систему охлаждения с расширительным бачком. Стоит отметить и упрощения этого периода: на «санитарках» исключили ограждения окон салона.

С лета 1985 года выпускаемые машины стали оснащать отдельным приводом тормозов и гидроприводом сцепления. С учетом всех предыдущих изменений серийному автомобилю присвоили наименование

УАЗ-3962-01, где префикс «01» означал завершение первого этапа модернизации.

УАЗ-3962

В 1989 году выпускаемые автомобили оснастили новым двигателем УМЗ-4178.10 мощностью 76 л.с. (модификация УАЗ-39621 с экранированным электрооборудованием получила двигатель УМЗ-4179 той же мощности) и тормозами с вакуумным усилителем. Считается, что после этого были завершены работы по проекту модернизации 1976 года, поэтому машинам присвоили постоянные индексы: УАЗ-3741 (фургон), УАЗ-3303 (бортовой), УАЗ-3962 (санитарный) — без префикса «01». Но по факту модернизация была выполнена не полностью: в частности, машины так и не получили облагороженный салон (обивку дверей и новую панель приборов), пластмассовую решетку радиатора и т.д. — во многом потому, что подобные «украшения» считались необязательными (на спрос и эксплуатационные параметры автомобилей они не влияли, хотя требовали весомых финансовых вливаний на изготовление оснастки и внедрение в производство). Ульяновцам вообще было грех жаловаться на недостаток спроса на их машины. Даже вступление России в эпоху рыночных отношений первоначально отразилось на заводе в лучшую сторону. Ранее недоступные для частных автомобили УАЗ теперь можно было приобрести в собственность (в том числе «санитарки», которые чаще всего использовали как грузопассажирские микроавтобусы), и это привело к увеличению спроса. В отделе сбыта завода выстраивались огромные очереди из покупателей и посредников.

Во времена рыночной экономики ассортимент предлагаемых двигателей для машин значительно расширился. Помимо уже традиционных моторов УМЗ-4178.10 и УМЗ-4179.10 рабочим объемом 2445 см³, стали предлагаться аналогичные по объему моторы производства Заволжского моторного завода — ЗМЗ-4021.10 (75 л.с.), более объемные (2890 см³) и, соответственно, более мощные моторы УМЗ-4218.10 (84 л.с.) и ЗМЗ-4104.10 (85 л.с.), а также УМЗ-4213.10 с распределенным впрыском топлива (101 л.с.). Чтобы у частных и компаний

Продолжение на стр. 10

За несколько десятков лет выпуска облик санитарных автомобилей УАЗ практически не изменился





УАЗ-452А/УАЗ-3962



не возникали проблемы при регистрации приобретенных специализированных санитарных машин, завод стал выпускать на базе «санитарки» грузопассажирскую модификацию УАЗ-39623, которая была лишена санитарного оборудования.

С 1996 года на ступицы переднего моста начали устанавливать новые муфты, которые отключались поворотом рукой флажка на торце ступицы. Примерно в то же время завод попытался облагородить внешность своих автомобилей с помощью пластиковых накладок, но таких машин

было сделано совсем немного, в основном выставочные образцово-показательные экземпляры — потребители не готовы были доплачивать за бесполезные пластмассовые «украшения», которые в условиях реальной эксплуатации оказались непрактичными.

С начала 2000-х годов Ульяновский автомобильный завод вошел в холдинг «Соллерс» (ранее «Северсталь-Авто») и продолжил выпуск малотоннажных грузовичков с корнями из середины 50-х годов. Время от времени выпускаемые машины подвергались

небольшим улучшениям, главным образом направленным на соответствие современным требованиям к автотехнике. В частности, автомобили регулярно проходили доработку для соответствия экологическим стандартам (*Euro-2, Euro-3* и т.д.).

Наиболее радикальное обновление за последние 20 лет автомобили претерпели в 2016 году. Современный вариант «санитарки» УАЗ-396295 оснащается двигателем, соответствующим экологическим нормам *Euro-5*, гидроусилителем руля, тормозной системой с *ABS*. При этом откидные лавки в салоне заменены на полноценные сиденья для сопровождающих, установленные вдоль правого борта, а с левого борта стационарно устанавливаются носилки для перевозки больного или пострадавшего в лежачем положении.

У обновленных машин немного изменили интерьер кузова, в частности, установили новую единую комбинацию приборов (вместо множества разрозненных круглых шкал) и multifunctional подрулевые переключатели, эргономические сиденья с продольной регулировкой и подогревом (опция), улучшили вентиляцию и шумоизоляцию кузова, предусмотрели штатное место для установки магнитолы.

Приборная панель автомобилей УАЗ образца 2016 года



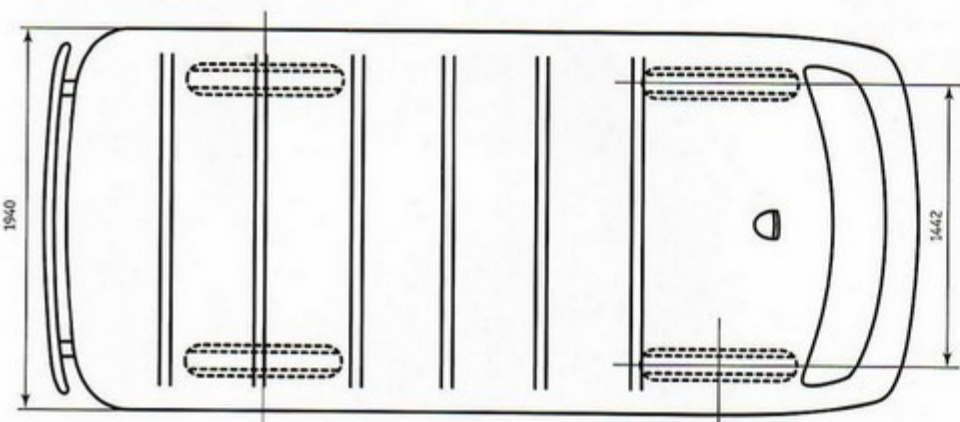
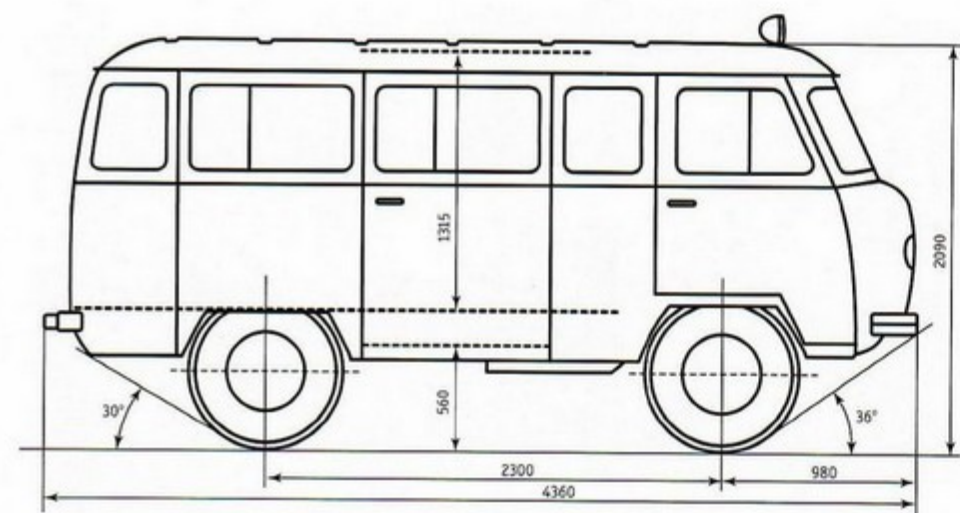


Схема УАЗ-452А

Технические характеристики УАЗ-452А

Число мест	8 (6+2 на носилках или 2+4 на носилках)
Максимальная скорость	95 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	13 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г12Д
Реле-регулятор	РР-24-Г2
Стартер	СТ230-Б2
Свечи зажигания	А11
Размер шин	8,40-15
Масса, кг	
снаряженная	1900
полная	2620
на переднюю ось	1310
на заднюю ось	1310
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	220
под задней осью	220
Наименьший радиус поворота, м	
габаритный	6,8

Рулевой механизм

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число — 20,3

Подвеска передняя и задняя

зависимая, на полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Тормоза

рабочий — с гидравлическим приводом, с барабанными тормозными механизмами

стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом от рычага

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая

Передаточные числа

I — 4,124; II — 2,641; III — 1,58; IV — 1,00; задний ход — 5,224

Главная передача переднего и заднего мостов

одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное отношение — 5,125

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая

передаточные числа: I — 1,94; II — 1,00

Двигатель

УМЗ-451, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-129В

Максимальная мощность

72 л.с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

17 кгс·м при 2000 об/мин

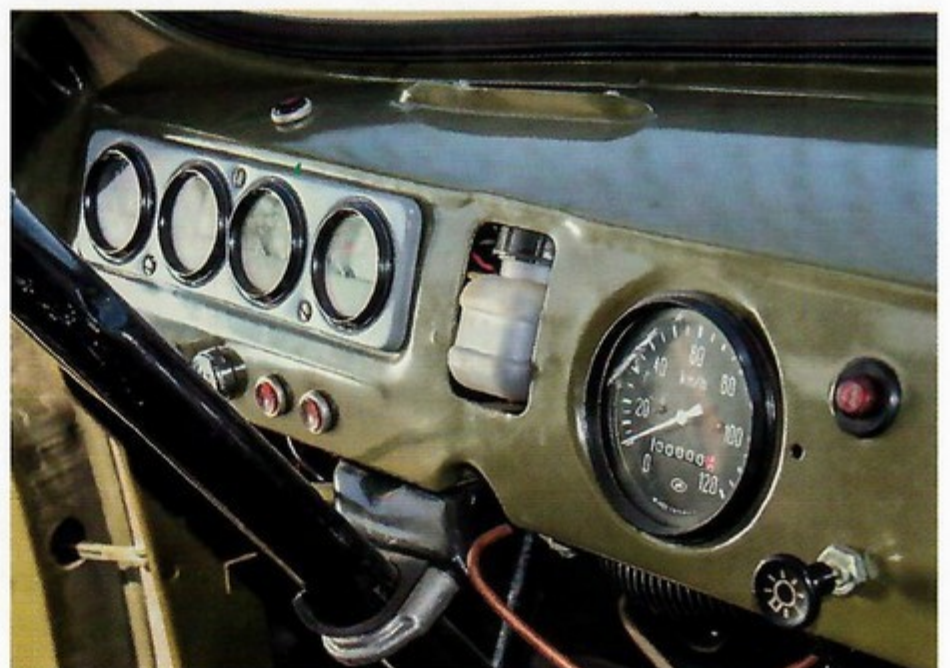


- ❶ *Салон УАЗ-3962 аскетичен до предела. Обратите внимание на откидные лавки по бокам кузова*
- ❷ *Для погрузки носилок в санитарный салон служит задняя двустворчатая дверь*
- ❸ *Санитарные версии раньше обязательно снабжались опознавательным знаком с красным крестом и фарой-прожектором*
- ❹ *За характерную внешность и назначение санитарные версии УАЗов получили прозвище «таблетка»*





- ❶ Положение человека, лежащего на носилках, в лучшем случае можно назвать сносным
- ❷ У перегородки кузова — откидное сиденье для сопровождающего
- ❸ Вход в салон через боковую дверь
- ❹ Кабина УАЗ-3962 проста и незатейлива
- ❺ Приборная панель автомобиля УАЗ-3962



За долгую конвейерную жизнь автомобили УАЗ-452А и УАЗ-3962 обзавелись множеством модификаций и исполнений. Серийно выпускались варианты для эксплуатации в районах Крайнего Севера, экспортные варианты для стран с умеренным и жарким тропическим климатом. Для военных делали санитарные машины с экранированным электрооборудованием, которые тоже имели версии для экспорта в страны с умеренным и тропическим климатом. О самых интересных серийных и опытных вариантах медицинских УАЗов стоит рассказать отдельно.

УАЗ-452АС

Первой специальной версией медицинского автомобиля УАЗ-452А стала его северная модификация для эксплуатации в условиях низких температур, созданная согласно постановлению Совета министров РСФСР от 13 декабря 1962 года.

Машина отличалась от базовой тем, что все ее основные резинотехнические элементы и шины выполнялись из специальной морозостойкой резины, электрооборудование монтировалось в северном исполнении, дополнительно устанавливались противотуманные фары, применялись низкотемпературные эксплуатационные жидкости и масла. Салон и кабина водителя УАЗ-452АС имели дополнительную термоизоляцию и двойные стекла против запотевания и обмерзания.

Два первых опытных образца УАЗ-452АС построили в 1964 году. Они были направлены для заводских испытаний в Якутскую АССР и Магаданскую область. В 1965 году собрали еще 5 экз. УАЗ-452АС для всесторонних эксплуатационных и межведомственных испытаний. Опытные образцы для подконтрольной эксплуатации были переданы Якутскому городскому отделу здравоохранения, Тюменскому областному отделу здравоохранения и Мурманской станции скорой медицинской помощи.

Медики оценили машину как крайне полезную (она получила бронзовую медаль ВДНХ СССР), поэтому в 1970 году изготовили первую промышленную партию из 18 экземпляров, а с 1973 года УАЗ-452АС выпускали серийно.

УАЗ-452АГ

Работы по гидропневматической подвеске для санитарного автомобиля УАЗ-452А проводились Ульяновским заводом совместно с НАМИ с 1962 года. Не секрет, что рессорная подвеска внедорожника оказалась слишком жесткой и тряской для санитарной машины. На это указывали даже военные, хотя их техника никогда не отличалась особым комфортом. Гидропневматическая



Санитарный автомобиль УАЗ-452АС



Испытания северного автомобиля УАЗ-452АС в реальных условиях эксплуатации

подвеска должна была исправить основной недостаток ульяновской «санитарки». Первый опытный образец УАЗ-452Г изготовили в октябре 1962 года. В направляющем устройстве подвески были использованы трехлистовые рессоры и продольные рычаги. Стабилизаторы поперечной устойчивости установили на обе оси, а подкачка

рабочей жидкости в гидропневматические стойки осуществлялась ручным насосом с пассажирского сиденья кабины. Сравнительные испытания с УАЗ-450А показали снижение у УАЗ-452Г вертикальных ускорений на отдельных видах дорожных покрытий до трех раз. Недостатками машины оказались плохая герметичность стоек,



низкая надежность рессор и неудобный ручной насос.

В 1965 году собрали два доработанных образца под маркой УАЗ-452АГ (уже в кузове серийного УАЗ-452А) с рычажно-штанговым направляющим аппаратом подвески, полуавтоматической системой подкачки рабочей жидкости с приводом насоса от двигателя автомобиля, сниженным рабочим давлением в стойках и улучшенными уплотнениями. Но при испытаниях этих образцов выявились проблемы с прочностью рамы, долговечностью шарниров рычагов и штанг подвески, а также с качеством изготовленных в НАМИ опытных насосов.

В декабре 1968 года собрали два образца УАЗ-452АГ для междуведомственных испытаний с доработанными узлами подвески и мостами с гипоидными главными передачами (передаточное число 5,57).

После этого автомобиль был рекомендован к производству, но организовать серийный выпуск довольно сложной гидропневматической подвески для УАЗ-452АГ на наших заводах не удалось.

УАЗ-468А

В 1961 году на заводе разработали семейство армейских автомобилей УАЗ-469 с рессорной подвеской и ведущими мостами с колесными редукторами. Помимо легкового вездехода, в это семейство должны были войти автомобили семейства УАЗ-468 с кузовом вагонного типа, также выполненные на редукторных мостах, в том числе фургон УАЗ-468 и «санитарка» УАЗ-468А.

Два опытных образца УАЗ-468А проходили цикл заводских испытаний с июля 1961-го по февраль 1962 года. В 1962 году построили усовершенствованный образец УАЗ-468А,



Опытный образец УАЗ-452АГ внешне почти не отличался от серийных машин



Шасси опытного автомобиля УАЗ-452АГ с гидропневматической подвеской

который вместе с фургоном УАЗ-468 и легковым автомобилем УАЗ-469 был направлен на приемочные испытания, по результатам

которых к автомобилям УАЗ-468 предъявили ряд замечаний.

Обновленный УАЗ-468А с внесенными изменениями (унифицированные ступицы передних и задних колес, доработанная подвеска, самоблокирующиеся дифференциалы, опускаемые стекла в дверях, съемные щитки у нижних боковин капота) изготовили в 1964 году и вновь подвергли испытаниям, призванным проверить эффективность проведенной доработки. Испытания показали полное соответствие УАЗ-468А техническому заданию и достаточную надежность, хотя остались нарекания к устойчивости автомобиля на дороге из-за повышенного центра тяжести в результате установки редукторных мостов. Автомобиль рекомендовали для постановки на производство и принятия на снабжение армии, однако в серию он так и не пошел.



Опытный образец УАЗ-468А

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

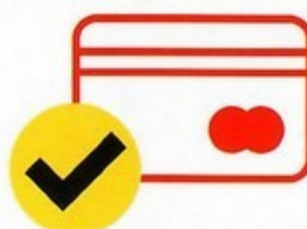
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



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

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «СПОРТ» № 4

ГАЗ-21 «ВОЛГА» РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

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

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



ISSN 2071-095X
00244
9 1722070 0951 20

16+

DeAGOSTINI