

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 499 РУБ.

МАСШТАБ 1:8

№ 4

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI





«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник», № 4, 2020
ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

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

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: Д. А. Кабергай

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»,
«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77 - 78304 от 15.05.2020 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100, г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123.
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», «УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник»

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели. Издатель
оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных
выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых
деталей модели. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность
номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель УАЗ-469 не является игрушкой и не предназначена для детей.
Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой
право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих
деталей данной модели. Представленные изображения модели УАЗ-469 в масштабе
1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального
внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 18 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 12–15: © ООО «Тайга Групп»; стр. 2–9: Vostok Photo; стр.
3–5 © из фонда РГАКФД г. Красногорск; стр. 6, 7, 9–11, 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова; стр. 10–15: © ООО «Идея Центр»

© 2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2686-9020

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Шелепенкова.



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

Дата печати (производства): 22.06.2020
Дата выхода в России: 15.09.2020

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

В 1945–1947 годах, по мере возведения корпусов автозавода на новой территории на окраине Ульяновска, в цеха устанавливали оборудование, большей частью привезенное из Горького. Но было и оборудование, поставленное по репарациям из Австрии, вывезенное с заводов фирм «Зауер-Верке», «Штайер» и «Штайер-Даймлер-Пух». Осенью 1946 года эти станки начали снимать с консервации — удалять смазку при помощи керосина. Рабочие шутили, что «дело пахнет керосином...»

Установка импортного оборудования осложнялась тем, что на него не было никаких кинематических схем, поэтому техническому персоналу приходилось вручную вымерять диаметры приводных шкивов и считать зубья передаточных механизмов станков, чтобы определить их назначение и правильно организовать пространство будущих цехов. Все это затягивало подготовку предприятия к выпуску автомобилей. Неудивительно, что в приказе №542 от 1946 года министр автотракторной промышленности Степан Акопович Акопов мрачно констатировал: «Положение со строительством цехов первой очереди и подготовка производства ГАЗ-АА на Ульяновском заводе продолжают оставаться неудовлетворительными».

На первом этапе ульяновские автомобилестроители должны были под выпуск «полоторок» развернуть производство пяти основных узлов: переднего моста, карданной передачи и шарнира «спайсер», рулевого управления и коробки скоростей. Все остальные детали для сборки машин должны были поступать по кооперации с Горьковского автозавода. Но даже эти пять узлов требовали освоения производства более двухсот деталей, к которым предстояло спроектировать и изготовить 5809 единиц инструментальной оснастки и приспособлений. Надо отдать должное горьковчанам: вслед за оборудованием и технической документацией они прислали своих специалистов — наладчиков, технологов, конструкторов. Во многом благодаря именно этим людям удалось запустить новый автозавод в Ульяновске.

НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ УЛЬЯНОВЦЫ ДОЛЖНЫ БЫЛИ ПОД ВЫПУСК «ПОЛУТОРОК» РАЗВЕРНУТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПЯТИ ОСНОВНЫХ УЗЛОВ

После разделения завода в сентябре 1944 года на два предприятия — производство автомобилей на новой территории и малолитражных двигателей на старой — у автомобилистов возникли проблемы с отливками. Литейный цех остался на старой территории, и у него была своя производственная программа — мотористы в первую очередь старались обеспечить отливками себя. Но на автозаводе без литья не могли изготовить необходимые штампы и приспособления. Пришлось договариваться с литейным цехом, расположенным в городе и имеющим одну-единственную вагранку. Но тут выяснилось, что у цеха тоже нет необходимых специалистов. Пришлось набирать молодых ребят и обучать их литейному делу. Формовочной земли тоже как таковой

не было — ее возили из ближайшего оврага на тачках и сваливали во дворе, а со двора в цех доставляли носилками. Ведрами таскали воду из колонки. В этих условиях первую плавку чугуна литейной мастерской удалось дать только 15 ноября 1946 года, но и это оказалось большим подспорьем для автозавода. К марту 1947 года коллектив цеха шасси закончил наладку семи производственных линий по обработке деталей ГАЗ-ММ. Первым делом цеху было дано задание выпустить переднюю ось в сборе — серьезный автомобильный узел. Чуть позже первое производственное задание по выпуску ряда наименований автомобильных деталей получил и цех коробки скоростей. Но первой продукцией нового Ульяновского автозавода стали вовсе не автомобили или его части. По заказу местной



Строительство инструментального цеха (1946 год)

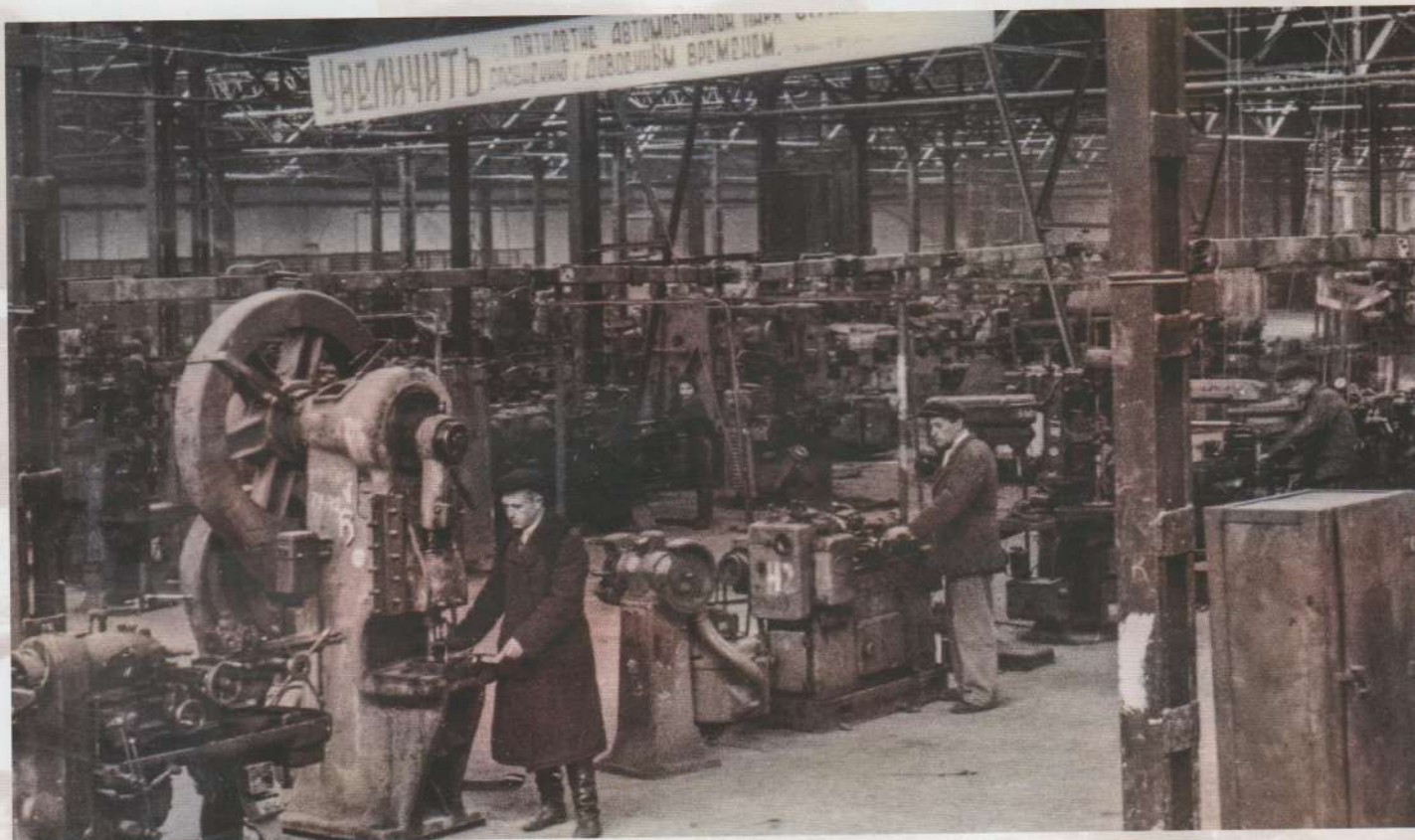


Работы по установке оборудования инструментального цеха (1946 год)

машинно-тракторной станции (МТС) к летней страде механомонтажный цех завода изготовил 200 ведер и 50 трехлитровых кружек. Этот заказ был выполнен к 15 апреля 1947 года.

После строительства и сдачи в эксплуатацию ТЭЦ, цехов шасси и коробки скоростей все силы заводчан

были направлены на достройку оставшихся цехов и корпуса главного сборочного конвейера — без него о ритмичной сборке автомобилей можно было забыть. Срок пуска конвейера был утвержден заместителем министра Георгием Сергеевичем Хламовым заранее — 1 сентября 1947 года, а перед этим еще предстояло



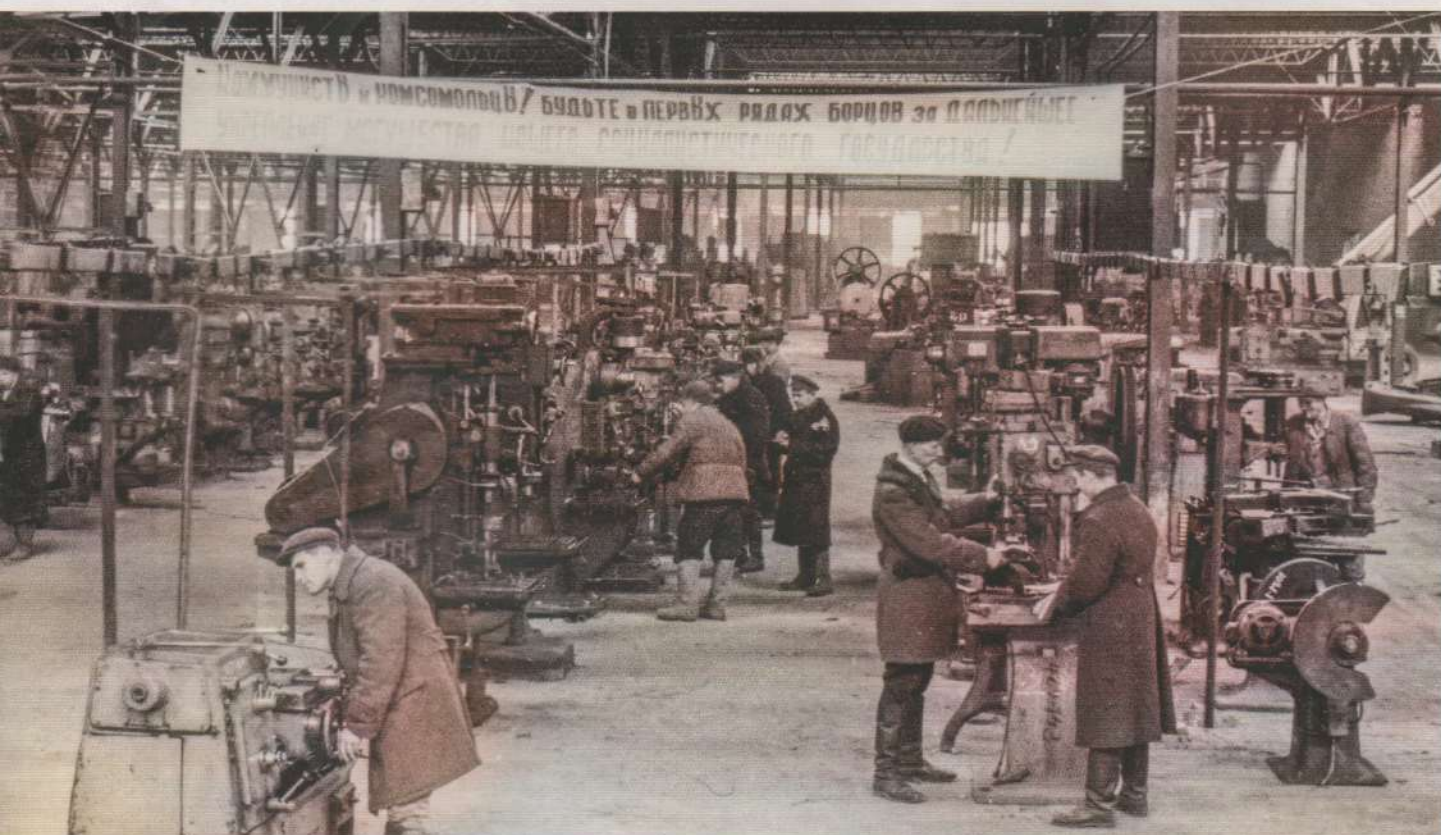
Отладка установленного оборудования (ноябрь 1946 года)

ГОРЬКОВЧАНЕ ПРИСЛАЛИ НА СТРОЯЩИЙСЯ АВТОЗАВОД СВОИХ СПЕЦИАЛИСТОВ — НАЛАДЧИКОВ, ТЕХНОЛОГОВ И КОНСТРУКТОРОВ

смонтировать приводные и натяжные станции главного сборочного конвейера, транспортеры подачи на конвейер сборочных деталей, подземные коммуникации, систему вентиляции и обогрева цеха и многое другое. Работы по монтажу конвейера шли по 14–15 часов в день, но и этого оказалось недостаточно. По мере приближения к заветной дате работали уже практически круглосуточно.

По инициативе Министерства автотракторной промышленности 6 июня 1947 года провели совещание руководящих работников завода. Говорили о том, что пред-

приятие слабо подготовлено к выпуску автомобилей, но в итоге решили сроки начала производства не переносить. В корпусе главного конвейера еще не успели полностью закончить монтаж всех систем цеха, а на ленту сборочного конвейера, в соответствии с графиком министерства, 1 сентября 1947 года в 9 часов утра легла первая рама грузовика. В этот день на конвейер было заложено всего восемь рам будущих грузовиков, к ним прикрепили передние оси, а к некоторым задние мосты, рычаги тормозов и ряд мелких деталей. Такими были итоги первого дня работы сборочного конвейера.





Бортовой автомобиль УАЗ-300 грузоподъемностью 1 т.

УАЗ-300

В обновленном конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) с помощью специалистов, прибывших с ГАЗа, в 1947 году начали готовить малотоннажные грузовики УАЗ-300 грузоподъемностью 1 т с задними односкатными колесами. Эта машина предназначалась на смену выпускаемой «полutorке» ГАЗ-ММ. Под руководством главного конструктора М. И. Казакова ее проектировали И. Пахтер, В. Меньшов, В. Лисов, И. Давыдов, В. Михайлов, В. Крылов.

Поскольку опыта постройки подобных грузовиков не было ни у коллектива КЭО, ни вообще у кого-либо в СССР, для начала на складах трофейной техники подобрали подходящие грузовики зарубежного производства, чтобы использовать их в качестве образцов. Таким путем наметили главные технические показатели, которыми должен был обладать будущий грузовик. В том же 1947 году был изготовлен деревянный макет в масштабе 1:10 — машина получила вполне современную для тех лет закрытую кабину, явно созданную

под влиянием американских автомобилей, поступавших в нашу страну по ленд-лизу. Предполагалось, что новый автомобиль УАЗ-300 станет родоначальником целого семейства малотоннажников, которое, помимо бортового грузовика, будет включать санитарный автобус для четырех носилок и медицинского персонала, закрытый фургон, пикап с металлической платформой и закрытой кабиной и пикап с открытой кабиной с американским верхом. Благодаря хорошей проходимости и маневренности новый автомобиль мог бы эксплуатироваться не только в городе, но и в сельской местности.

В марте 1948 года проект однотонного грузового автомобиля УАЗ-300 представили техническому совету министерства для рассмотрения и утверждения. На совете было высказано много критических замечаний, и проект пришлось дорабатывать. В результате первоначальные сроки постройки первых опытных образцов были сорваны.

Первый опытный образец грузовика УАЗ-300 построили только к 7 ноября 1949 года. Его оснастили дви-

ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ, ЧТО НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ УАЗ-300 СТАНЕТ РОДОНАЧАЛЬНИКОМ ЦЕЛОГО СЕМЕЙСТВА МАЛОТОННАЖНИКОВ

гателем от легкового автомобиля ГАЗ-М20 «Победа» мощностью 50 л.с. при 3600 об/мин и четырехступенчатой коробкой передач. Задний мост — типа «банджо» с передаточным числом главной передачи 5,078, тормоза на все колеса с гидравлическим приводом, рулевое управление — от «Победы». Передние и задние рессоры полуэллиптические, задние прогрессивно действующие (с увеличением нагрузки), вступали в работу дополнительные нижние листы. Рессоры закреплялись в резиновые подушки по типу американских автомобилей «Макк» и не требовали никакого ухода. Подвеска дополнялась гидравлическими рычажными амортизаторами двустороннего действия. Передние и задние шины размером 7,50×17.

На основании материалов, полученных с постройкой первого опытного образца, по указанию заместителя министра В. Ф. Гарбузова для второго образца применили двигатель ГАЗ-ММ. Была изменена и конструктивная форма бензобака, привод включения сцепления. Дора-



Автомобили УАЗ-300 на испытаниях

ботанный второй образец собрали к 1 мая 1950 года. Но уже в 1951 году КЭО Ульяновского автозавода расформировали, а предприятие вскоре перепрофилировали под производство радиолокационных станций, поэтому работу по УАЗ-300 не довели до конца и свернули.



Проверка геометрической проходимости грузовика УАЗ-300

Экспериментальные грузовики УАЗ-300



Санитарная автомобильная колонна Императорского российского автомобильного общества

ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ВНУТРИ СТРАНЫ

На первом этапе потребности российской армии в автомобилях попытались удовлетворить за счет массовых закупок машин за границей. За три года Первой мировой войны царская Россия вынуждена была приобрести и направить в армию 21 тыс. автомобилей и 11 тыс. мотоциклов, затратив на эти цели из государственной казны до 500 млн руб. золотом. Среди закупленных автомобилей были крупные партии американских «уайтов» (*White*) и «паккардов» (*Packard*), французских «рено» (*Renault*), английских «остинов» (*Austin*), итальянских «фиатов» (*FIAT*).

Закупки за границей помогли снять напряжение в обеспечении армии моторными транспортными средствами, но не решили эту проблему до конца. Подобные закупки были дороги и нестабильны — автомобили приходилось привозить в Россию в условиях активных боевых действий не только на суше, но и на море. Наряду с затратами на приобретение автомобилей за границей, военное ведомство, не имея авторемонтных заводов внутри страны, вынуждено было создавать целую сеть прифронтовых и тыловых мастерских для поддержания на ходу работающих автомобилей

и изготовления запасных частей к ним. Все понимали, что кардинально решить проблему обеспечения армии автотранспортом можно, только если полностью организовать автопроизводство внутри страны. Но как это сделать быстро, да еще в такое трудное время? И военное ведомство обратило внимание на частный капитал.

Проблема строительства в России автомобильных заводов начала активно обсуждаться одновременно с началом Первой мировой войны в Центральном военно-промышленном комитете (ЦВПК). Итогом этих обсуждений стал доклад М. В. Пиолунковского, заведующего авиационно-автомобильным отделом ЦВПК, «О необходимости срочного принятия правительственных мер к созданию русских автомобильных заводов», представленный в Особое совещание по обороне государства в сентябре 1915 года. Выдвинутые в нем предложения многократно обсуждались на заседаниях подготовительной комиссии по общим вопросам и Особого совещания по обороне. Одновременно проводилась оценка поступающих от разных компаний предложений специалистами Главного военно-технического управления (ГВТУ).

ЧТОБЫ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АРМИИ АВТОТРАНСПОРТОМ, НАДО БЫЛО ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ВНУТРИ СТРАНЫ

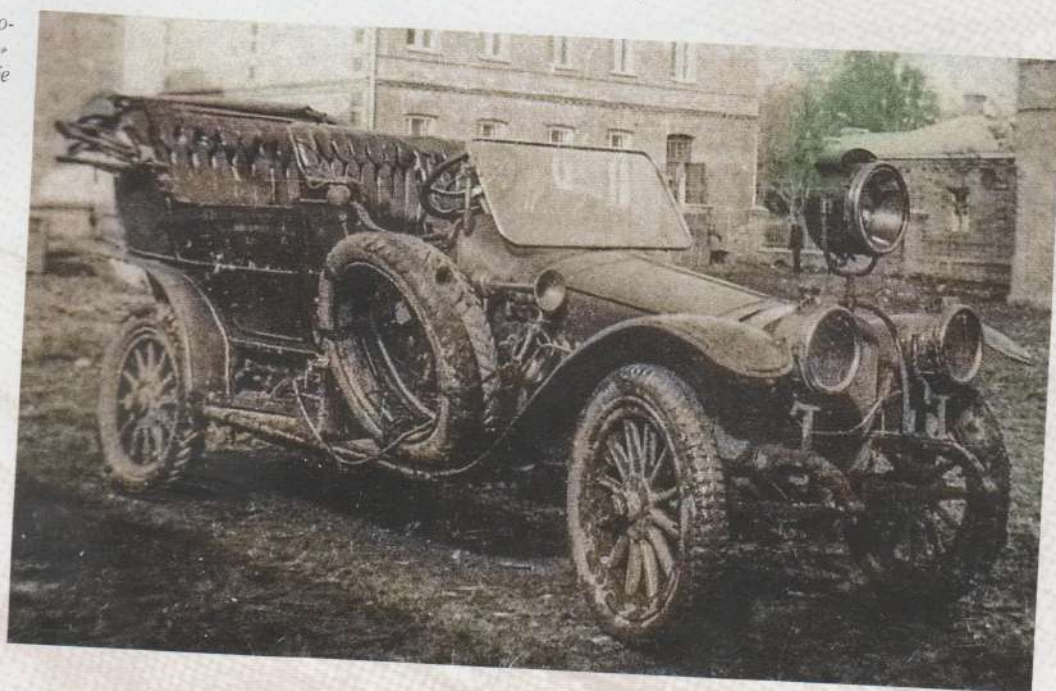
Решение о строительстве автомобильных заводов было вынесено кабинетом министров в феврале 1916 года, и уже 26 февраля ГВТУ, по поручению Особого совещания, заключило контракты с отечественными предприятиями. В договорах специально оговаривалось, что для выполнения принятого на себя заказа поставщики должны построить заводы, оборудовать их и запустить не позднее 7 октября 1916 года. В контракте указывалось, что запасные части к автомашинам, а также большая часть оборудования должны производиться и приобретаться в России. Допускалась закупка за границей частей и материалов для производства автомобилей на сумму не более 30% от их контрактной стоимости. Все это создавало



Грузовик «Паккард», приобретенный в рамках контракта по снабжению российской армии автомобилями

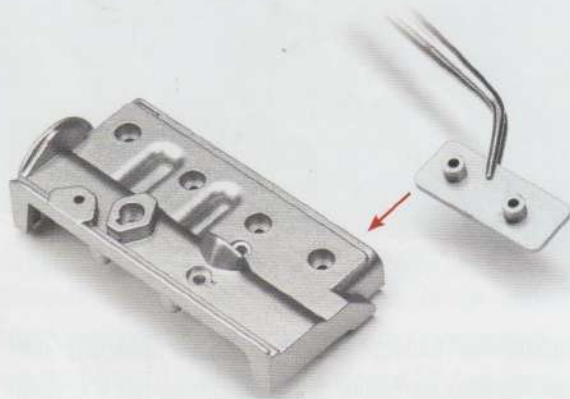
определенный барьер, не допускающий превращения отечественных автомобильных предприятий в «отверточные» сборочные мастерские.

Штабной автомобиль «Руссо-Балт» на военной службе

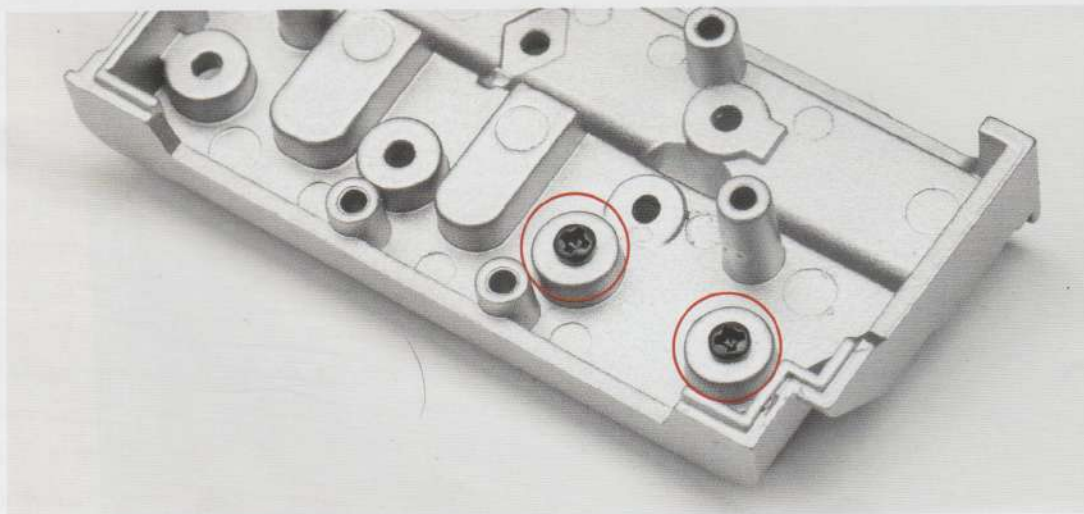


СБОРКА ДВИГАТЕЛЯ

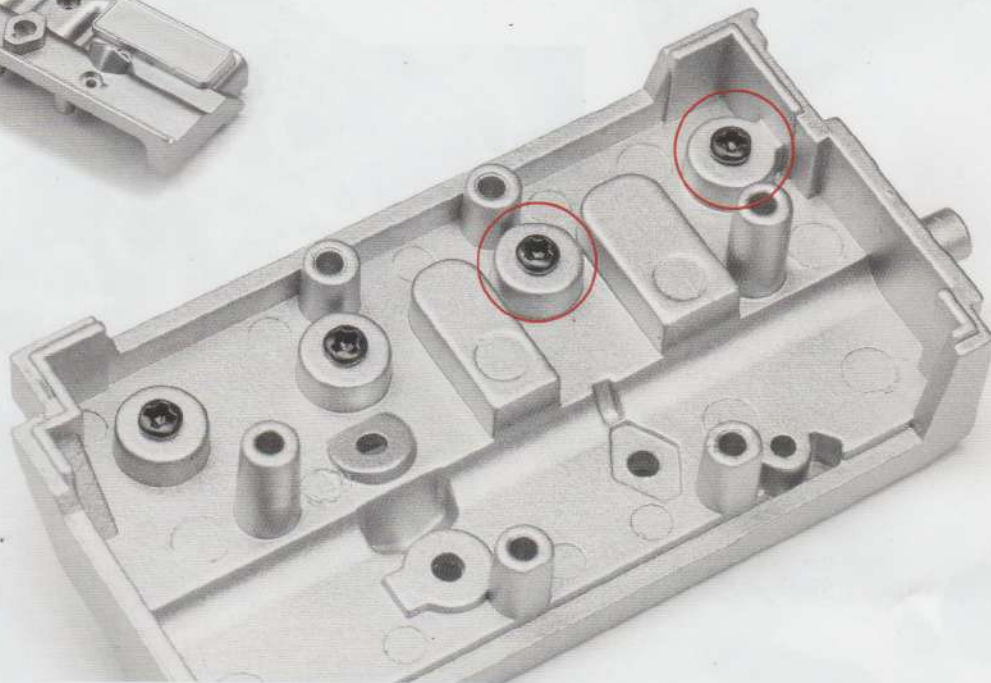
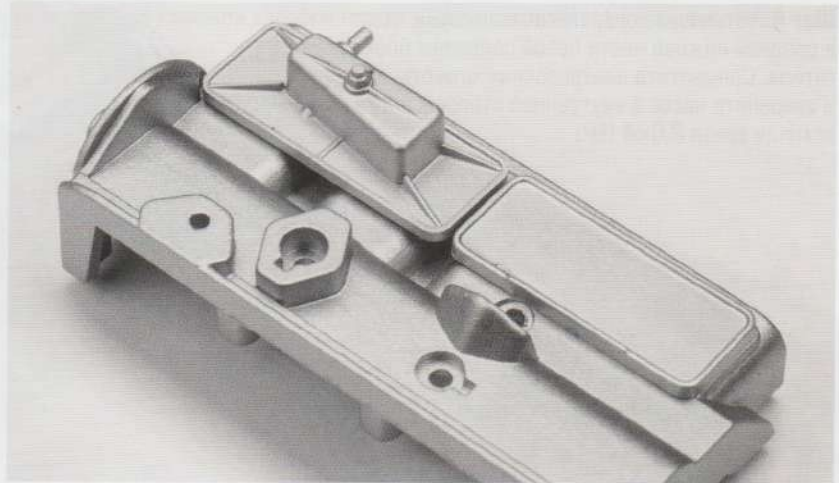
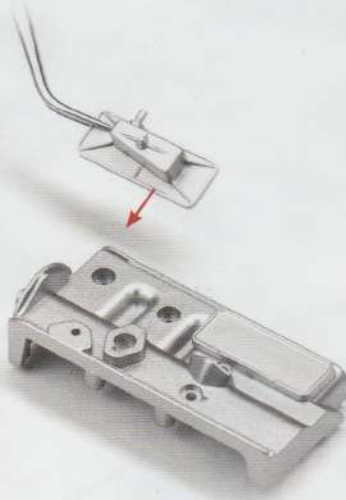
- | | |
|----|--|
| 1 | блок двигателя (левая часть) |
| 2 | корпус маслоотражателя |
| 3 | крышка коробки толкателей |
| 4 | стартер |
| 5 | крышка стартера со стороны привода |
| 6 | топливный насос |
| 7 | крышка топливного насоса |
| 8 | корпус лампы освещения моторного отсека |
| 9 | основание лампы освещения моторного отсека |
| 10 | винт 1,5×4 (BP), 3 шт. |
| 11 | винт 2,0×4 (EP), 7 шт. |



Шаг 1. Установите крышку коробки толкателей в задней верхней части левой половины блока двигателя. Закрепите деталь двумя винтами 2,0×4 (EP) с внутренней стороны блока.



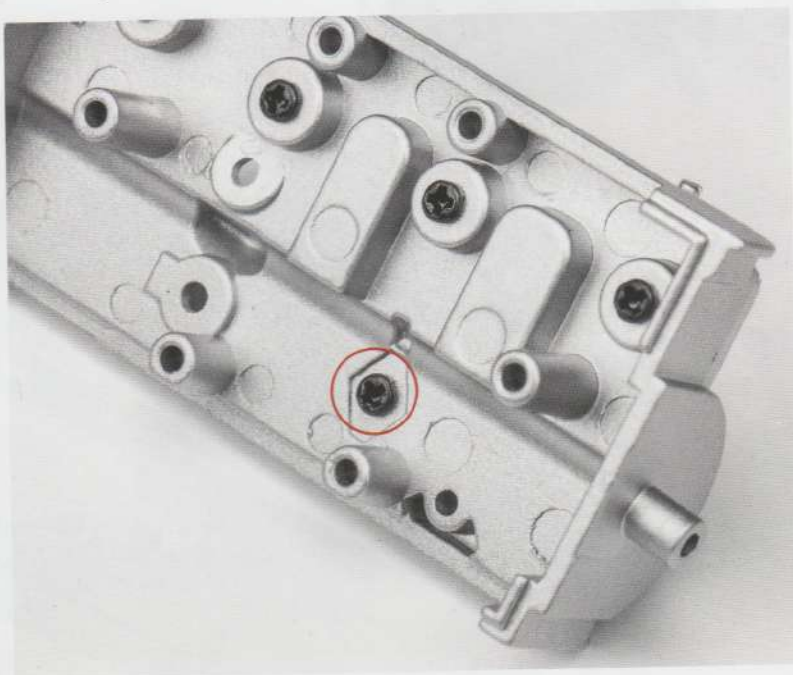
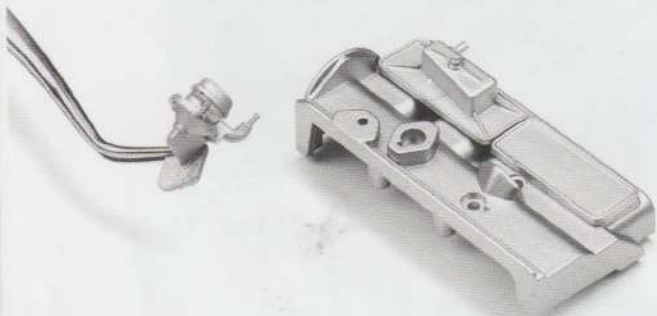
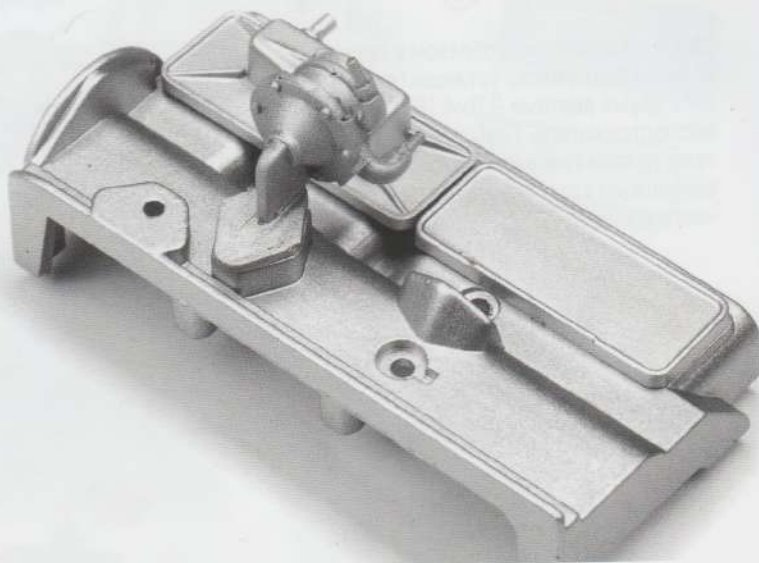
Шаг 2. Аналогичным образом в передней верхней части блока установите и закрепите двумя винтами 2,0×4 (EP) корпус маслоотражателя. При правильном монтаже детали крепежный штырь для трубки вентиляции картера находится в верхней части корпуса.



Шаг 3. Поместите крышку поверх корпуса топливного насоса. Плотно прижмите ее к корпусу. Деталь должна держаться на корпусе за счет трения.



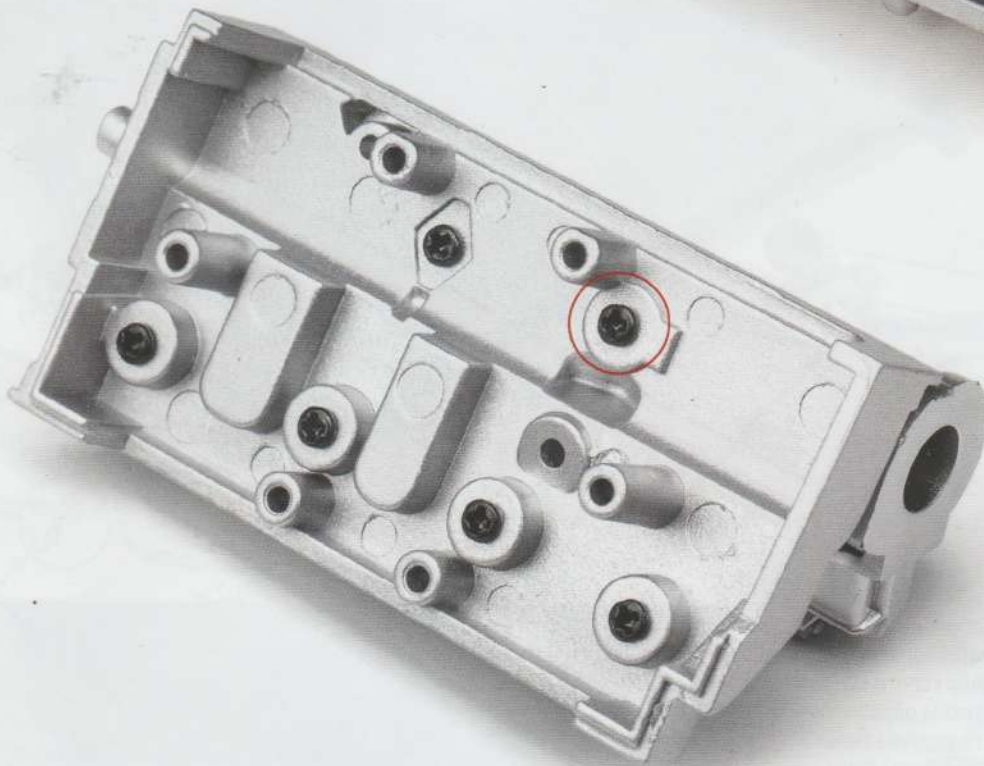
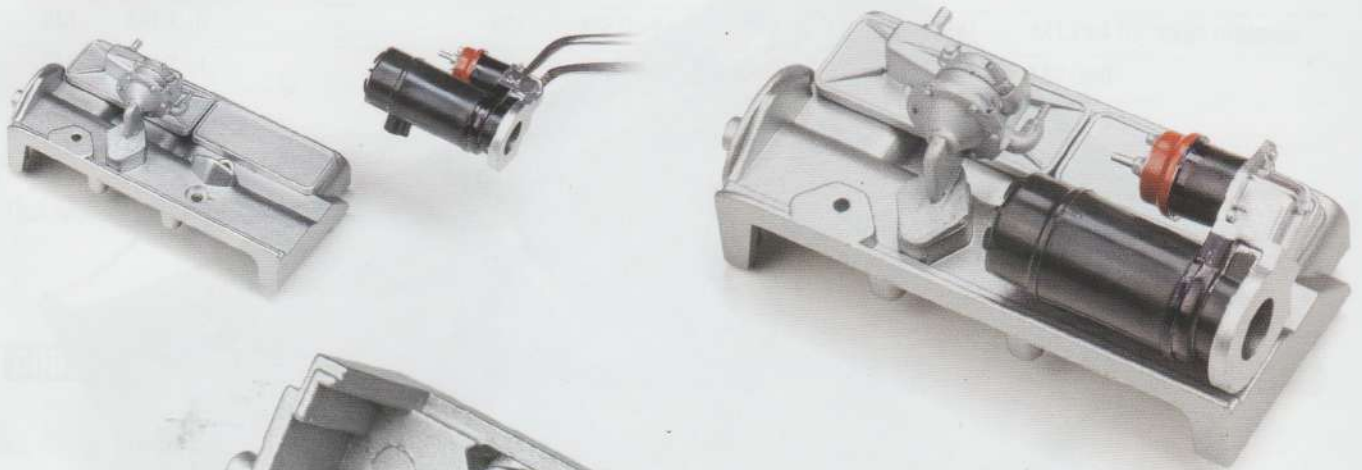
Шаг 4. Установите собранный топливный насос в средней нижней части левой половины блока двигателя. Совместите центровочные штифты деталей и закрепите насос с внутренней стороны блока при помощи винта 2,0×4 (EP).



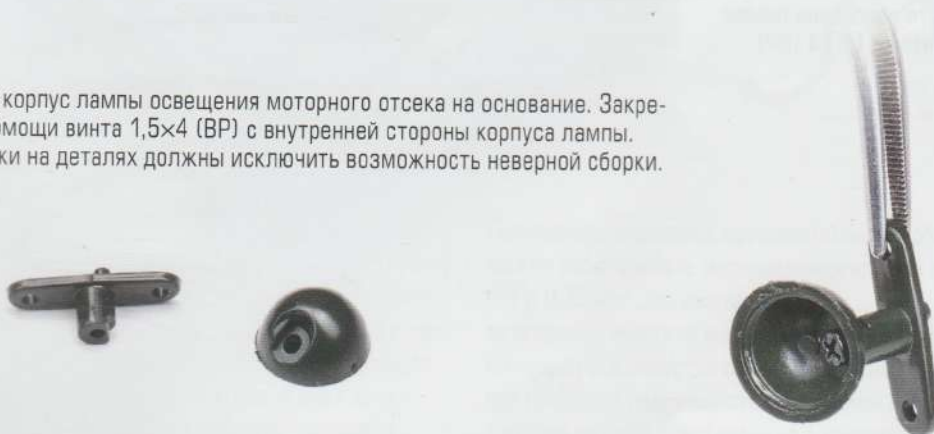
Шаг 5. Соедините стартер с крышкой стартера со стороны привода. Для этого совместите центровочные элементы деталей, исключая ошибки монтажа, и зафиксируйте детали винтом 2,0×4 (EP).



Шаг 6. Установите собранный стартер на блок двигателя (под крышкой коробки толкателей) и закрепите его с внутренней стороны блока винтом 2,0×4 (EP).

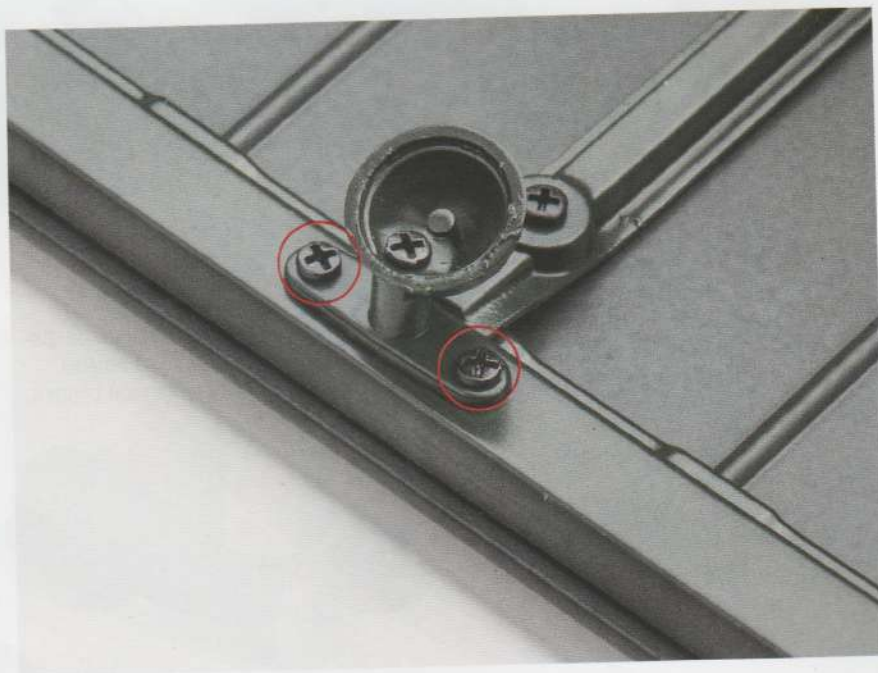


Шаг 7. Установите корпус лампы освещения моторного отсека на основание. Закрепите детали при помощи винта 1,5×4 (BP) с внутренней стороны корпуса лампы. Центровочные метки на деталях должны исключить возможность неверной сборки.





Шаг 8. Поместите собранный корпус лампы освещения моторного отсека на внутреннюю сторону капота модели. Разместите деталь таким образом, чтобы открытая часть корпуса (место крепления лампы освещения) была направлена назад (по ходу движения автомобиля). Закрепите основание лампы на капоте двумя винтами 1,5×4 (BP).



МАРКИРОВКА КРЕПЕЖА, ПРИМЕНЯЕМОГО ПРИ СБОРКЕ МОДЕЛИ УАЗ

Тип	Размер, мм
AM	M1.7×2
BM	M1.7×8
CM	M1.7×4
DM	M1.7×5
EM	M1.7×4 (плоская головка)

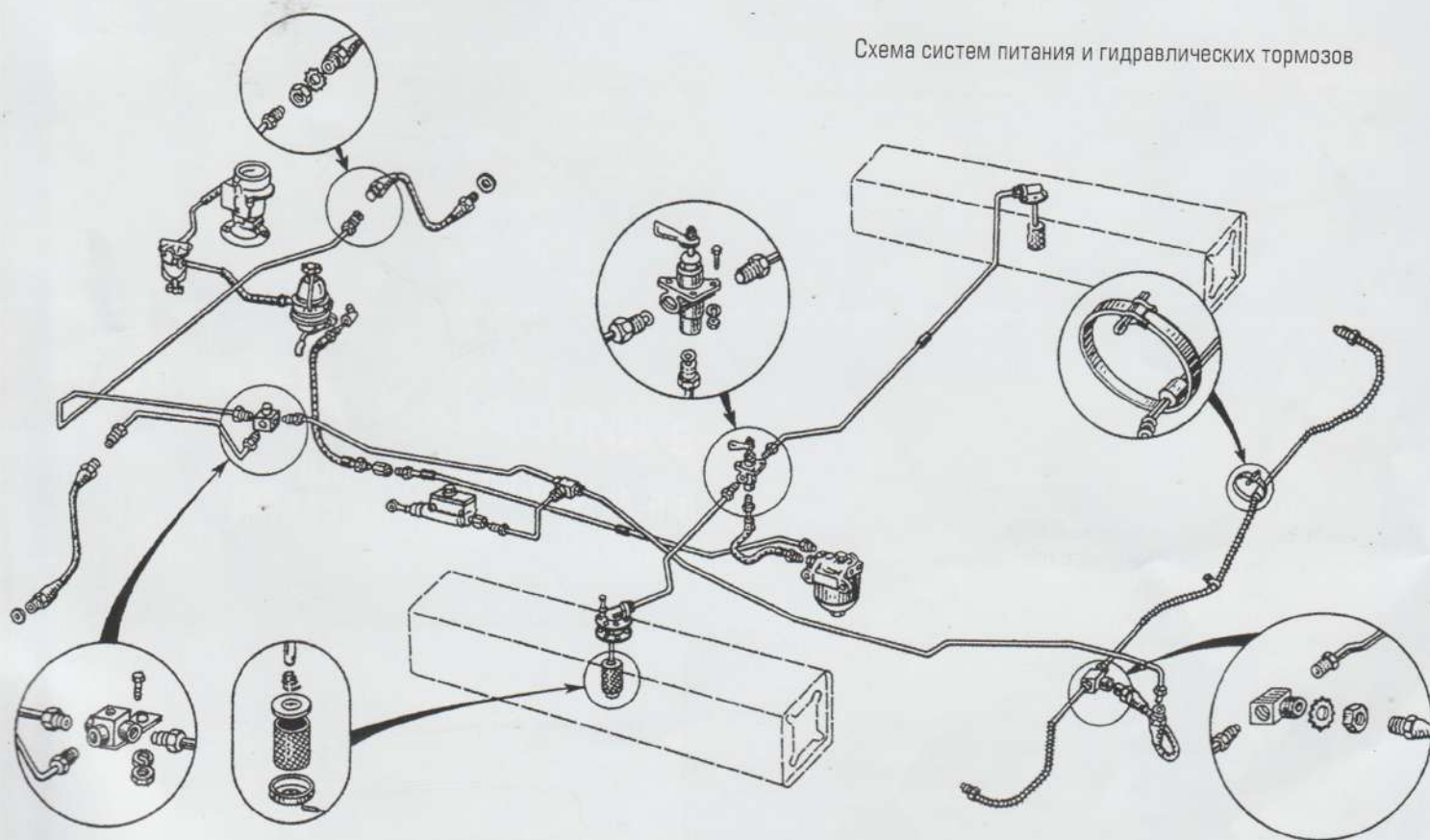
Тип	Размер, мм
FM	M2.0×7
GM	M2.0×4
HM	M2.0×5
AP	M1.7×4
BP	M1.5×4

Тип	Размер, мм
CP	M1.2×4
DP	M1.7×4 (плоская головка)
EP	M2.0×4
FP	M1.2×3
GP	M2.3×4
HP	M2.3×8

При расширении ассортимента винтов список будет пополняться.

СОВЕТЫ МОДЕЛИСТУ

Схема систем питания и гидравлических тормозов



Для увеличения степени копийности модели можно модернизировать некоторые детали. Например, вместо виниловых трубок, имитирующих медные тормозные магистрали и топливопроводы, можно взять медные провода подходящего диаметра и проложить их вместо магистралей. На оригинальном автомобиле используются медные трубки двух диаметров: 6 мм в качестве тормозных магистралей и 8 мм в качестве топливных.

При масштабировании, применительно к собираемой модели, можно использовать медный одножильный провод сечением 0,5 и 0,75 мм² для имитации трубок диаметром 6 и 8 мм соответственно. Жесткие медные трубки посредством переходных штуцеров соединяются с резиновыми шлангами в тех местах, где требуется подвижность соединений (переход магистрали с кузова на раму или с рамы на элементы подвески).

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОЩЕРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

посылка 5
Подарок 1



**КОВРИК
для МОДЕЛИЗМА (размер А3)**
Пользное дополнение для удобной сборки

посылка 7
Подарок 2



**КОЛЛЕКЦИОННАЯ МОДЕЛЬ 1:43
УАЗ-469 КОМАНДАНТСКИЙ**
После оплаты подписки банковской картой
Модель военной комендатуры
в масштабе 1:43 украсит любой интерьер
и поможет представить себе будущий результат
увлекательной сборки нашей коллекции

посылка 14
Подарок 3



**КОМПЛЕКТ ПОКРЫШЕК
УНИВЕРСАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**
Именно такие покрышки устанавливались
на автомобили УАЗ военной комендатуры
и автоинспекции для поездок по городу

посылка 21
Подарок 4



**ПРЕЦИЗИОННАЯ
ЭЛЕКТРООТВЕРТКА
И КОМПЛЕКТ СМЕННЫХ БИТ**
Обеспечит точность и аккуратность
сборки мелких деталей

ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ ПОДСТАВКА

Универсальная подставка
для защиты от пыли вашей новой
сборной модели УАЗ-469

ПРЕМИУМ-1 ★ ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА



+59₽

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ для подписчиков!

Вы можете улучшить свою подписку, доплатив за 10-го выпуска

Оформляйте премиум-подписку и получите уникальные подарки* для подписчиков,
которые сделают процесс сборки интересным, а результат — еще более впечатляющим.
Узнайте больше на uaz469.deagostini.ru

ПРЕМИУМ-2 ★ НАБОР для апгрейда



+39₽

НАБОР для апгрейда

Впервые вы получите уникальную
возможность доработать вашу
модель до специальных модификаций
«комендантская служба» или «военная
автоинспекция» (ВАИ) при помощи
полного набора с дополнительными
детальками

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ НА КОМБО!

ПРЕМИУМ-3

★ ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА
★ НАБОР для апгрейда



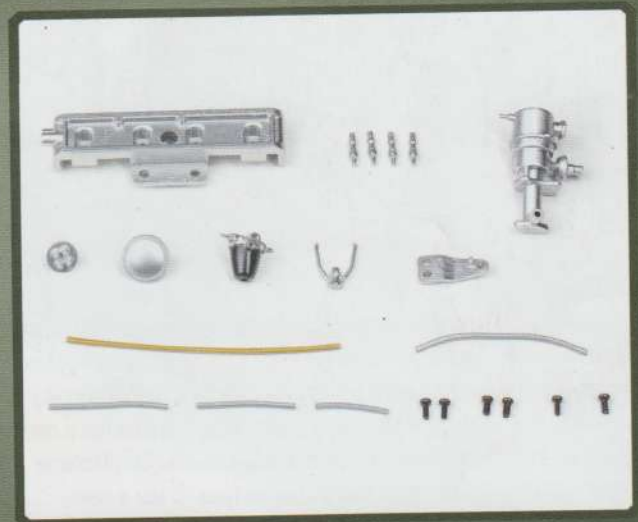
+89₽
~~+98₽~~

скидка 10%

*Количество товаров ограничено. Отправка осуществляется в случае наличия товара на складе.
Предоставленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида подарков. Подарки отправляются подписчику по цене 1 р.



В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ
В 5-М ВЫПУСКЕ ЖУРНАЛ
И НОВЫЕ ДЕТАЛИ для сборки!



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

DeAGOSTINI

00004

16