

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН

№ 227



## ЛУАЗ-1901 «ГЕОЛОГ»

ПОСЛЕДНИЙ ИЗ СЕМЕЙСТВА ТПК  
В АРМИИ И НА ГРАЖДАНКЕ  
НА ТРЕХ ОСЯХ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №227, 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: 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: 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](http://www.deagostini.ru)  
или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:  
**8-495-660-02-02**  
Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:  
**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)  
Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
12,50 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»;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15 :  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 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 Алексея Каткова

Текст — Николай Марков



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,  
и Алексей Радованов

Дата выхода в России 20.02.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





**Трехосные амфибии ЛуАЗ-1901 относились к классу так называемых транспортеров переднего края (ТПК) — легких армейских вездеходов, предназначенных для перевозки вооружений и эвакуации раненых с линии фронта. Первые опытные образцы ТПК в Советском Союзе появились еще в 50-е годы, а ЛуАЗ-1901 стал последней отечественной машиной такого типа.**

### С московской пропускной

Работы по созданию первых образцов советских ТПК относятся к периоду пяти-шестой пятилеток. На Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) на основе легкового «Москвича» модели 401/420 сначала построили переднемоторную машину с очень простым металлическим кузовом с плоскими наружными панелями. Водитель располагался между левым передним колесом и трансмиссионным тоннелем в тесной открытой кабине, забираться в которую приходилось так же, как в гоночный кокпит — перешагивая через борт. Защита от осадков в виде брезентового полога предусматривалась только у «пассажирского салона» — расположенной сразу позади кабины низкобортной платформы с задним откидным бортом и дугами, под которыми параллельно друг другу размещались двое носилок с ранеными. Для водителя пре-

дусматривалась возможность на передовой, под обстрелом вылезти наружу, откинуть рулевую колонку на левую сторону (к колесу) и управлять машиной прямо «с улицы», передвигаясь рядом с ней ползком. В 1958 году в отделе главного конструктора МЗМА сконструировали еще одну версию ТПК. В основу нового транспортера легло рамное шасси повышенной проходимости для перспективного автомобиля вагонной компоновки (так и не построенного). Ведущий конструктор — Ю. М. Немцов. По всем агрегатам это шасси было унифицировано с легковым внедорожником «Москвич-415», отличаясь от него лишь компоновкой и удлиненной колесной базой. В частности, был заметно увеличен передний свес рамы, перенесены вперед рулевое управление и pedalный узел, а в трансмиссии появился еще один карданный вал из-за раздельной установки коробки передач и раздаточной коробки.

На раму смонтировали металлический кузов с вырезами вместо дверей и низкобортной погрузочной платформой. Поскольку ТПК строился как макетный образец, полный комплект документации на него не выпускался, а потому и отраслевой индекс ему не присваивался. Никакого продолжения у проекта транспортера МЗМА не последовало, поскольку основной заказчик в лице Министерства обороны выбрал для дальнейшей доводки альтернативную модель ТПК, разработанную силами Научного автомобильного института (НАМИ) и Ирбитского мотоциклетного завода.

### На мотоциклетной тяге

Строго говоря, эта альтернативная модель ТПК являлась частью масштабного проекта по созданию семейства унифицированных микролитражных автомобилей, к реализации которого под патронажем НАМИ были



Автомобиль-транспортер ЛуАЗ-1901 в парке «Патриот» (Кубинка)



ТПК на базе «Москвича-415» (1958 год)

привлечены Серпуховский мотозавод (СМЗ) и Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ), а также Московский завод малолитражных автомобилей. Сегодня бы такое семейство автомобилей назвали модульным, поскольку в его рамках из имеющегося набора крупных узлов предполагалось собирать машины совершенно разного назначения и компоновки — пассажирские, грузопассажирские и инвалидные, переднемоторные и заднемоторные, заднеприводные и полноприводные. В этом «консорциуме» Серпуховский мотозавод отвечал за заднемоторные мотоколяски, МЗМА — за заднемоторные «микролитражки» несколько большей размерности, Ирбитский мотозавод — за переднемоторные «микролитражки» повышенной проходимости. А НАМИ выступал в роли координатора. В отношении внедорожников с самого начала работы велись по двум направлениям. В периодических изданиях тех лет неоднократно сообщалось о проектировании силами НАМИ и ИМЗ грузопассажирских микроавтомобилей для села. Но параллель-

но в обстановке строгой секретности тем же конструкторским коллективом на той же самой агрегатной базе создавались военные транспортеры переднего края. Первой ласточкой стал микролитражный внедорожник НАМИ-032Г, построенный в 1957 году под руководством Б. М. Фиттермана, начальника КБ легковых автомобилей НАМИ. Проектирование двигателя для внедорожника курировал Ф. А. Реппих, главный конструктор ИМЗ. Автомобиль НАМИ-032Г не был секретным: его изображения опубликовали в нескольких советских журналах. В статьях он фигурировал как «грузопассажирская машина повышенной проходимости для использования в сельских районах». Между тем его компоновка больше соответствовала именно будущим армейским ТПК. Этот внедорожник имел бескаркасный стеклопластиковый кузов с металлическим несущим основанием рамного типа. Ни крыши, ни боковых дверей в нем не предусматривалось. В открытом салоне были установлены два ряда сидений: трехместный диван с раздельными

спинками впереди и единый трехместный диван сзади. Убрав заднее сиденье, можно было получить грузовую площадку с ровным полом.

Под округлым капотом аллигаторного типа размещался двухцилиндровый двигатель МД-65 (0,746 л, 21 л.с.). От моторов ирбитских тяжелых мотоциклов он отличался наличием вентилятора для принудительного охлаждения, установкой одного автомобильного карбюратора КА-102 вместо пары мотоциклетных и впускным коллектором, подогреваемым отработавшими газами. Трансмиссию автомобиля выполнили по схеме с постоянным передним приводом и подключаемым задним, причем оригинальная конструкция двухвальной коробки передач позволила обойтись без раздаточной коробки. Главную передачу передних колес разместили прямо в картере коробки передач, соединив с передним концом вторичного вала, а отбор мощности к задним колесам осуществили от заднего конца вторичного вала. При этом муфту включения заднего моста интегрировали в корпус главной передачи. А чтобы компенсировать отсутствие демультипликатора, к четырем основным ступеням коробки передач добавили пятую «ползущую» передачу. Независимую подвеску на пластинчатых торсионах и реечный рулевой механизм внедорожника унифицировали с соответствующими узлами инвалидной мотоколяски СЗА. В открытых полуосях применили карданные крестовины, а возле ступиц установили цилиндрические колесные редукторы. При использовании шин размерности 5,20-13 это позволило получить дорожный просвет порядка 300 мм под картером задней главной передачи и около 260 мм под картером двигателя.

Следом, в 1958 году, из тех же самых узлов и агрегатов в Ирбите собрали и первый полноценный армейский ТПК конструкции Фиттермана, получивший в дальнейшем обозначение НАМИ-032М. По своей сути это был даже не столько автомобиль, сколько моторизованная тележка. Низкобортный цельнометаллический кузов ТПК не имел крыши, ветрового стекла и боковых дверей. Но для погрузки специальных лодочек-волокуш или носилок с ранеными можно было откинуть задний борт. Для подтягивания раненых в передней части машины установили вертикальную лебедку-кабестан с ременным приводом от двигателя и 100-метровым тросом. Предполагалось,



ТПК Ирбитского мотозавода с цельнометаллическим кузовом (1958 год)



что за счет герметичного водоизмещающего кузова транспортер без предварительной подготовки сможет форсировать спокойные водоемы, маневрируя на плаву за счет гребного эффекта от вращения ведущих колес. Для выхода на неподготовленный берег и преодоления рвов предусматривались быстросъемные металлические трапы, крепящиеся на боковых бортах. Салон ТПК выделялся центральным расположением органов управления. По бокам от водителя можно было перевозить двух пассажиров на откидных сиденьях или двух раненых в лежачем положении. Интересно, что на поле боя водитель также мог управлять транспортером лежа: для этого следовало лишь откинуть вниз рулевую колонку и разложить сиденье.

В осенне-зимний период 1958 года ирбитский транспортер проходил краткие испытания у основного заказчика на Научно-исследовательском и испытательном автотракторном полигоне (НИИАП) в подмосковных Бронницах. Конструктивно машина оказалась очень сырой. Чрезмерно жесткая независимая подвеска провоцировала раннее вывешивание колес. У мотоциклетного двигателя, который из-за недостатка крутящего момента приходилось постоянно гонять на высоких оборотах, обнаружились просчеты в системе смазки и проблемы с охлаждением левого цилиндра. Из-за глубокой осадки кузова ТПК с трудом держался на плаву. Военных



ЗАЗ-967 (1962 год)

не устроило и полное отсутствие защиты пассажирского отделения от осадков, холода и веток деревьев при езде по лесу. А еще транспортер оказался чрезмерно тяжелым: по проекту его вес должен был находиться в пределах 500–550 кг, однако фактическая снаряженная масса опытного образца оказалась равной 731 кг.

Тем не менее, саму компоновку НАМИ-032М военные признали правильной и пригодной для использования на поле боя. А потому работа над проектом была продолжена. К 1961 году на ИМЗ собрали опытный образец транспортера НАМИ-032С с модернизированным рулевым управлением и облегченным стеклопластиковым кузовом. В ходе испытаний концепция стеклопластикового ТПК провалилась, поскольку прочность кузова оказалась недостаточной. На этом

работы над транспортерами переднего края в Ирбите были свернуты.

### Запорожский вариант

Когда стала очевидной бесперспективность попыток создания работоспособного ТПК с мотоциклетным двигателем, было решено проектировать новую версию транспортера с привязкой к агрегатам «Запорожца». Соответствующее постановление Совмина СССР, вышедшее в декабре 1960 года, устанавливало довольно жесткие сроки для этих работ: ровно год до завершения постройки опытных образцов. При этом НАМИ продолжал курировать тему ТПК, но теперь его партнером был Запорожский автозавод «Коммунар».

В июне-июле 1961 года эскизно-технический проект на ТПК модели ЗАЗ-967 успеш-



ЗАЗ-967 (1967 год)

но прошел все согласования у основного заказчика, и к концу третьего квартала два опытных образца нового транспорта покинули экспериментальный цех Запорожского автозавода. Концептуально ЗАЗ-967 сохранил сходство с моделью НАМИ-032М и получил абсолютно аналогичный по габаритам и компоновке цельнометаллический кузов полунесущего типа, рассчитанный на перевозку трех человек, включая сидящего по центру водителя. Если было необходимо погрузить носилки с ранеными, оба крайних полумягких сиденья складывались вровень с полом. Машина по-прежнему могла плавать. По рекомендации военных специалистов запорожские конструкторы отказались от установки фар головного света в переднюю панель кузова ради улучшения герметичности: в темное время суток дорогу предполагалось освещать единственной поворотной фарой, закрепленной слева от рулевой колонки. Сохранились и легкосъемные трапы на боковинах кузова для преодоления рвов шириной до 1,8 м — теперь они крепились на петлях и легко могли быть откинuty вверх для наращивания высоты боковых бортов.

Для комплектации транспорта создали специальный вариант исполнения 887-кубового двигателя типа МеМЗ-966, в котором учитывались особенности системы охлаждения переднемоторной машины, необходимость отбора мощности на лебедку и т.д. В таком исполнении он получил индекс МеМЗ-967. Поскольку от ТПК не требовалась высокая скорость, карбюратор оснастили ограничителем оборотов, срабатывавшим по достижении 3000 об/мин: в этом режиме двигатель уже развивал максимум крутящего момента, но мощность не превышала 20–22 л.с. Трансмиссию ЗАЗ-967 выполнили



ЛуАЗ-967М (1975 год)



ЛуАЗ-967МП (1987 год)



по аналогии с ранее разработанным гражданским автомобилем НАМИ-049А «Целина», применив коробку передач, заблокированную с главной передачей передних колес, цилиндрические колесные редукторы и открытый вал с резиновыми муфтами в приводе заднего моста. При этом полностью соблюдалось условие унификации ТПК с серийным легковым «Запорожцем» по сцеплению, главной передаче и коробке передач (у ЗАЗ-965 коробка отличалась лишь отсутствием приставки с дополнительной пониженной передачей). Новым узлом ЗАЗ-967 стал механизм принудительной блокировки заднего межколесного дифференциала.

Трехосный ТПК на базе ЛуАЗ-967М



Трехосный ТПК на базе ЛуАЗ-967М

С октября 1961 по май 1962 года оба образца ЗАЗ-967 прошли два этапа заводских испытаний, в перерыве между которыми они побывали у основного заказчика в Одесском военном округе на специальных испытаниях по определению пригодности к военно-медицинской службе. Там транспортеры продемонстрировали высокую эффективность, кардинально увеличив скорость поиска и эвакуации раненых на поле боя по сравнению со звеном пеших санитаров-носильщиков. По завершении заводских испытаний ЗАЗ-967 был рекомендован к представлению на государственные испытания после устранения выявленных дефектов и несоответствий предъявленным требованиям (завышенный собственный вес, недостаточное тяговое усилие лебедки и т.д.). В третьем квартале 1962 года в экспериментальном цехе завода для государственных испытаний собрали сразу пять новых транспортеров ЗАЗ-967. Интересно, что для упрощения работы водителей-испытателей на них временно установили ветровые стекла мотоциклетного типа, не предусмотренные техническим заданием. Пользу от такой опции трудно было переоценить, учитывая высокую интенсивность движения: за три месяца госиспытаний, с октября по декабрь, машины успели побывать в Средней Азии (в Каракумах и на Памире), на Кавказе и в Крыму. Выяснилось, что проходимость маленьких транспортеров на грунтовых дорогах в осенне-зимнюю распутицу и на участках открытых песков в жаркой пустынной местности выше, чем у ГАЗ-63. Кроме того, ЗАЗ-967 спокойно форсировали водные преграды любой глубины, совершенно непроходимые для обычных внедорожников. Несмотря на поломки (надежность все еще оставалась «ахиллесовой пятой» опытных

ТПК), программа госиспытаний была выполнена в полном объеме. ЗАЗ-967 получил рекомендацию к постановке на производство на Запорожском автозаводе после создания там дополнительных мощностей. Причем вместе с военным транспортером предлагалось выпускать и его народнохозяйственную модификацию — ЗАЗ-969.

Спроектированная на два года позже транспортера, «девятьсот шестьдесят девятая» машина получила целый ряд модернизированных узлов, которые теперь предстояло перенести в конструкцию ЗАЗ-967. Так в конце 1964 года появились еще два опытных образца ЗАЗ-967, отличавшиеся от образцов 1962 года несколькими десятками конструктивных изменений. В частности, переработали рулевое управление и привод сцепления, изменили конструкцию колесных редукторов, колесных дисков, полуосей и рычагов подвески, установили сзади амортизаторы от ЗАЗ-965А взамен «москвичевских». Вал привода заднего моста убрали в трубу, которая жестко связала коробку передач с картером заднего моста. В свою очередь механизм подключения заднего моста переместили в картер приставки к коробке передач, в котором размещались шестерни пониженной передачи. Теперь за включение полного привода и «понижайки» стал отвечать один рычаг, поэтому пришлось вводить стояночную тормозную систему с тросовым приводом

Продолжение на стр. 10



ЛуАЗ-1901 (1985 год)





ЕОЛОГ»

A green military vehicle, the LUАЗ-1901 'Geolog', is shown from a side-rear perspective. It has a boxy, armored design with a dark green upper body and a lighter green lower body. The vehicle features large, rectangular windows on the side and a small, dark, rectangular hatch on the roof. It is parked on a rocky, pebbly shore next to a body of water. The background shows a blue sky with white clouds.

# ЛУАЗ-1901 «ГЕОЛОГ»





на задние колеса вместо прежнего центрального трансмиссионного тормоза. С апреля по октябрь 1965 года оба новых транспортера прошли контрольные испытания в объеме 17 100 км параллельно с госиспытаниями двух опытных образцов ЗАЗ-969. За это время машины вновь побывали на перевале Ак Байтал на Памире (высочайшей точке высокогорной автодороги Ош–Хорог) и в пустыне Каракумы. Несмотря на большой объем проведенной доработки, надежность многих узлов оставалась неудовлетворительной. В первую очередь это касалось шарниров рулевой трапеции, шкворневых узлов, крестовин полуосей, колесных редукторов. Через 1700 км после начала пробеговой части испытаний с двигателей транспортеров из-за нестабильной работы сняли ограничители оборотов, и раньше вызывавшие нарекания. В дальнейшем к их использованию уже не прибегали, поэтому двигатели ТПК стали развивать мощность до 27 л.с. По результатам испытаний 1965 года комиссия сделала вывод, что выпуск ЗАЗ-967 может быть начат после предоставления основному заказчику и Минавтопрому материалов, подтверждающих эффективность мероприятий по устранению выявленных дефектов. Для завода это означало необходимость проведения нового этапа доводочных работ и очередного цикла контрольных испытаний.

В середине 1967 года на «Коммунаре» под руководством главного конструктора В. П. Стешенко собрали два последних образца ЗАЗ-967. На этих машинах реализовали самый большой комплекс изменений за все время работ над темой ТПК в Запорожье. Полностью поменялись обводы передней части кузова и конструкция капота. Объем двигателя остался прежним — 887 «кубиков», но его мощность подросла до 30 л.с. Всю трансмиссию изготовили на базе узлов перспективного легкового «Запорожца» с 40-сильным двигателем МеМЗ-968. Чтобы повысить надежность полуосей, их оснастили крестовинами от ГАЗ-69, а передаточные числа главных передач уменьшили с 4,63 до 4,125 (общее передаточное число мостов при этом компенсировали за счет изменения передаточного числа колесных редукторов с 1,437 на 1,785). Приводной вал заднего моста снабдили промежуточной опорой. Жесткость подвески снизили путем уменьшения диаметра торсионов. Практически всю тормозную систему позаимствовали у «Москвича-408», как и обода новых колесных дисков с оригинальной центральной частью. Наконец, вместо прежних шин размерностью 5,60–13 применили новые, более крупные покрышки размерностью 5,90–13. Сразу после сборки обе машины направили на контрольные испытания — они прохо-

дили с июня по август 1967 года. Их итогом стал общий для двух моделей (ЗАЗ-969 и ЗАЗ-967) список из 24 пунктов, требующих дополнительной проработки. Однако никаких критичных дефектов в этом списке уже не было, а конструктивные решения по части пунктов были разработаны заводом еще до завершения испытаний. Это позволило государственной комиссии под председательством Б. М. Фиттермана завершить отчет по испытаниям двумя долгожданными фразами: «Надежность и износостойкость можно считать удовлетворительной» и «Рекомендовать автомобиль ЗАЗ-967 для постановки на серийное производство и для снабжения Советской армии». К этому моменту уже было определено, что оба микролитражных внедорожника — и сельский, и военный — будут выпускаться в Луцке, на бывшем машиностроительном заводе, переименованном по такому поводу в автомобильный. Более того, к концу 1967 года на ЛуАЗе уже вовсю шло мелкосерийное производство упрощенной переднеприводной модификации сельского внедорожника под маркой «Волынь». Поэтому после успешного завершения контрольных испытаний вся техническая документация на модель «967» также была передана из КЭО ЗАЗ на ЛуАЗ и дальнейшим конструкторским сопровождением ТПК занимались уже сотрудники Луцкого автозавода.



Автомобиль ЛуАЗ-1901 на испытаниях

## От опытов — к серии

Армейский ЗАЗ-967, давший путевку в жизнь гражданским автомобилям «Волянь», в итоге сам стал достоянием истории, так и не увидев конвейера. Доводка машины на ЗАЗе затянулась на шесть лет, еще четыре года с ней возились на ЛуАЗе, погрязнув в череде испытаний и исправлений выявленных дефектов. В результате к началу девятой пятилетки в Луцке было собрано лишь 11 опытных образцов ЗАЗ-967. При этом формально ТПК уже два года как стоял на вооружении Советской армии, а на заводе, хоть и с заметным отставанием от утвержденного графика, все же велась подготовка производства.

Тут и мог бы появиться долгожданный серийный транспортер, но основной заказчик в очередной раз изменил тактико-технические требования, запросив новый 1,2-литровый двигатель типа МеМЗ-968 (в версии для ТПК он получил обозначение МеМЗ-967А и развивал 37 л.с.). Это означало необходимость очередной корректировки техдокументации, постройки опытных образцов и проведения очередного этапа испытаний. Два экземпляра модернизированных транспортеров ЛуАЗ-967М с новыми силовыми агрегатами построили и испытали в 1972 году: результат заказчика удовлетворил. Про прежнюю 30-сильную версию ЗАЗ-967 больше не вспоминали.

В 1973 году на предприятии сделали установочную серию новых ТПК. В 1974 году ЛуАЗ-967М оснастили двухконтурной тормозной системой (внедрили в 1976 году) и собрали несколько опытных образцов. В 1975 году на заводе уже сдали 154 товарные машины ЛуАЗ-967М. В дальнейшем выпуск ТПК ежегодно велся в строгом соответствии с плановым заданием: сначала по 500 шт., затем по 600 шт., а с 1984 года армия заказывала по 650 машин в год. Не забывали на заводе и о текущей модернизации. Самым заметным ее пунктом стала разработка в 1976 году документации на установку двух фар головного освещения в передней панели кузова: опыт реальной эксплуатации быстро показал несостоятельность системы освещения с единственной фарой-искателем возле рулевой колонки. Правда, внедрить это изменение на серийных автомобилях удалось только к 1980 году. В последующие годы на транспортерах появился простенький тент, а от откидного заднего борта кузова, напротив, отказались.

С 1981 года, в соответствии с планом ОКР, заводские конструкторы занимались разработкой мероприятий по повышению долговечности ЛуАЗ-967М, с 1983-го — созданием версии повышенной грузоподъемности для монтажа спецоборудования и различных видов вооружения. В серию она пошла с 1987 года под индексом ЛуАЗ-967МП.

У нее не было ни лебедки, ни съемных трапов, вместо которых на боковинах кузова имелись лишь кронштейны для перевозки шанцевого инструмента. За счет этого полезная нагрузка машины выросла на 130 кг. Запасное колесо располагалось не на полу внутри кузова, а крепилось снаружи на задний борт.

## Создать с нуля

На базе транспортера ЛуАЗ-967М дважды предпринимались попытки создания трехосной версии с более вместительным кузовом. Первые шаги в этом направлении были сделаны еще в 1975 году, когда был собран макетный образец транспортера с колесной формулой 6х6. Позже были построены еще две однотипные машины для полномасштабных ходовых испытаний, которые проводились в 21-м НИИИ в Бронницах. Нужно отметить, что в современных публикациях применительно к ним частенько фигурирует обозначение ЛуАЗ-972, однако оно ошибочно.

Первая опытная «трехоска» представляла собой ЛуАЗ-967М с удлиненным кузовом, посередине которого был добавлен еще один мост с проходным редуктором и управляемыми колесами. Благодаря этому грузоподъемность транспортера выросла более чем в полтора раза. Водитель теперь мог изолировать свое место от грузовой



Модифицированный ЛуАЗ-1901 с дизелем (1999 год)

платформы. Для этого нужно было установить позади сиденья трубчатую дугу и натянуть на нее брезентовый полог, закрепив один его конец к рамке ветрового стекла, а другой — к полу. Получалось некое подобие кабины с матерчатой задней стенкой и крышей. Если на серийных ТПК предусматривалась возможность установки всего двух складных сидений для пассажиров, то «трехоски» способны были перевозить уже целое отделение численностью до 10 бойцов. Для их размещения вдоль боковых бортов грузовой платформы устанавливались складные лавки с откидными спинками (по паре двухместных и одной одноместной с каждой стороны). В поднятом состоянии спинки этих лавок играли роль надставных бортов.

К сожалению, значительное увеличение полной массы трехосных ТПК негативно отразилось на надежности трансмиссии, в которой не было предусмотрено межосевого дифференциала (ради унификации с ЛуАЗ-967М). Циркуляция паразитной мощности стала приводить к серьезным поломкам. Для решения проблемы конструкторы пробовали «поиграть» передаточными числами колесных редукторов и даже сделать дополнительный мост неведущим. Однако стало очевидным, что малой кровью конвертировать стандартный ТПК в работоспособную «трехоску» не получится: машину с колесной формулой 6х6 нужно создавать с нуля. И ее спроектировали! Первый опытный образец такого транспортера, полу-

чившего заводское обозначение ЛуАЗ-1901, изготовили в 1984 году. Эту машину часто называют «Геолог», что не вполне корректно. На самом деле первоначально слово «Геолог» являлось военным шифром темы опытно-конструкторских работ по новому транспортеру. И лишь в 90-е годы, когда Луцкий автозавод пробовал найти этой машине гражданское применение, слово «Геолог» стало использоваться в качестве имени собственного.

Главной особенностью транспортера ЛуАЗ-1901 стала заднемоторная компоновка: 37-сильный двигатель МеМЗ-967Б располагался в заднем свесе кузова маховиком вперед и накрывался сверху откидным кожухом. Соответственно, подключаемым мостом теперь стал передний. Переход на более крупные колеса 16-дюймовой размерности (бездисковые, с шинами ВЛИ-5 от «Нивы») позволил довести грузоподъемность до 650 кг при увеличении полной массы до 2150 кг. Геометрическая проходимость тоже повысилась, что позволило отказаться от использования съемных трапов — с небольшими траншеями машина стала прекрасно справляться и без них. Сварной цельнометаллический кузов ЛуАЗ-1901 не имел ничего общего с кузовами прежних ТПК. После переноса двигателя в корму необходимость в выступающем вперед капоте отпала, и машина превратилась, по сути, в однообъемную. Это дало возможность сдвинуть вперед все органы управления (водитель сидел между передними

колесными арками) и увеличить полезную длину платформы, в которую теперь свободно помещались четверо носилок — по двое друг за другом вдоль каждого борта. При этом по центру кузова между носилками на отдельном кресле мог сидеть один сопровождающий. При отсутствии носилок вдоль боковых бортов могли располагаться еще четверо пассажиров, для которых предусматривались небольшие лавочки в пространстве между колесными арками. Поскольку погрузочная высота нового ТПК выросла, для удобства посадки в машину возле передних колесных арок появились лесенки. Нельзя не отметить, что новый транспортер получил полноценную защиту от осадков: теперь его кузов можно было полностью укрыть брезентом не только сверху, но и с боков.

С осени 1985 года автомобили ЛуАЗ-1901 проходили приемочные испытания, выявившие необходимость значительной конструктивной доработки. Провести ее быстро не успели, а к тому времени для основного заказчика утратил актуальность даже обычный двухосный ТПК, не говоря уже об экзотическом трехосном. Последняя крупная поставка автомобилей ЛуАЗ-969М и ЛуАЗ-969МП в адрес Министерства обороны СССР пришлось на 1988 год (всего к этому моменту завод выпустил 7914 транспортеров), а уже в начале 1989 года их производство было прекращено. Плавающие ЛуАЗы давно сняты с вооружения, однако многие машины после



«демобилизации» попали в руки частных владельцев и до сих пор поддерживаются в рабочем состоянии. Что касается «трехосок», то в первозданном виде до сегодняшнего дня дошел один из экземпляров

ЛуАЗ-1901, который экспонируется в парке «Патриот» в подмосковной Кубинке. Второй ЛуАЗ-1901 остался в Луцке и в девяностые годы был модифицирован, получив трехцилиндровый дизель ЗДТН харьковского

Завода имени В. А. Малышева (1,5 л, 51 л.с.). Луцкий автозавод планировал наладить изготовление таких машин для гражданских заказчиков, но не нашел необходимых для этого средств.

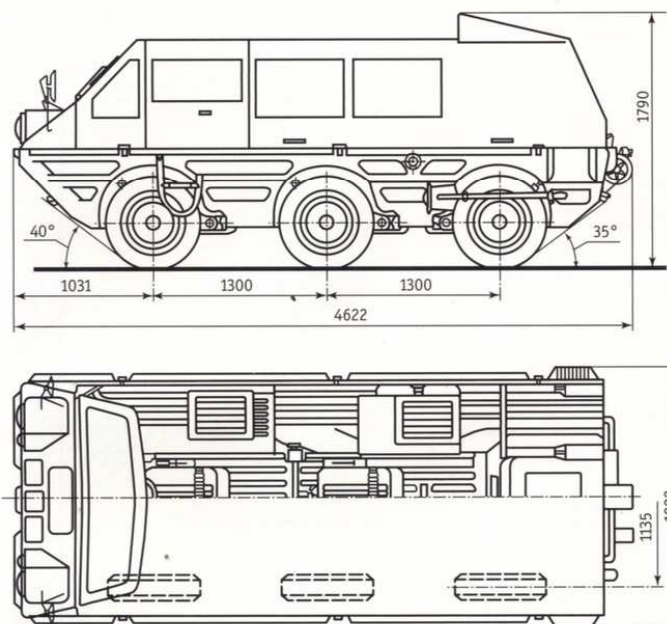


Схема ЛуАЗ-1901 «Геолог»

Технические характеристики ЛуАЗ-1901 «Геолог»	
Число мест	2+4 лежащих
Грузоподъемность	650 кг
Максимальная скорость при полной нагрузке	60 км/ч
Скорость на плаву	5 км/ч
Наименьший радиус поворота	6,5 м
Расход топлива при скорости 30 км/ч	12 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумулятор	6СТ-55
Генератор	Г-502А
Стартер	СТ-368
Размер шин	6,95-16
Объем топливного бака	2×40 л
Допустимая полная масса прицепа	300 кг
Масса, кг	
снаряженная	1250
полная, в том числе:	1900
на переднюю ось	614
на среднюю ось	632
на заднюю ось	654
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,0	

#### Подвески передняя и задняя

независимые, торсионные, с продольными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

#### Тормоза

рабочие — барабанные, на все колеса, с гидравлическим раздельным (двухконтурным) приводом

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Коробка передач

МеМЗ-967Б, механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода; имеет дополнительную понижающую передачу

#### Передаточные числа

понижающая передача — 7,20; I — 3,80; II — 2,118; III — 1,409; IV — 0,964; задний ход (понижающая) — 7,20; задняя — 4,156

#### Главная передача переднего и заднего мостов

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

#### Двигатель

МеМЗ-967Б, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	66
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1197
Степень сжатия	7,2
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

#### Карбюратор

К-127

#### Максимальная мощность

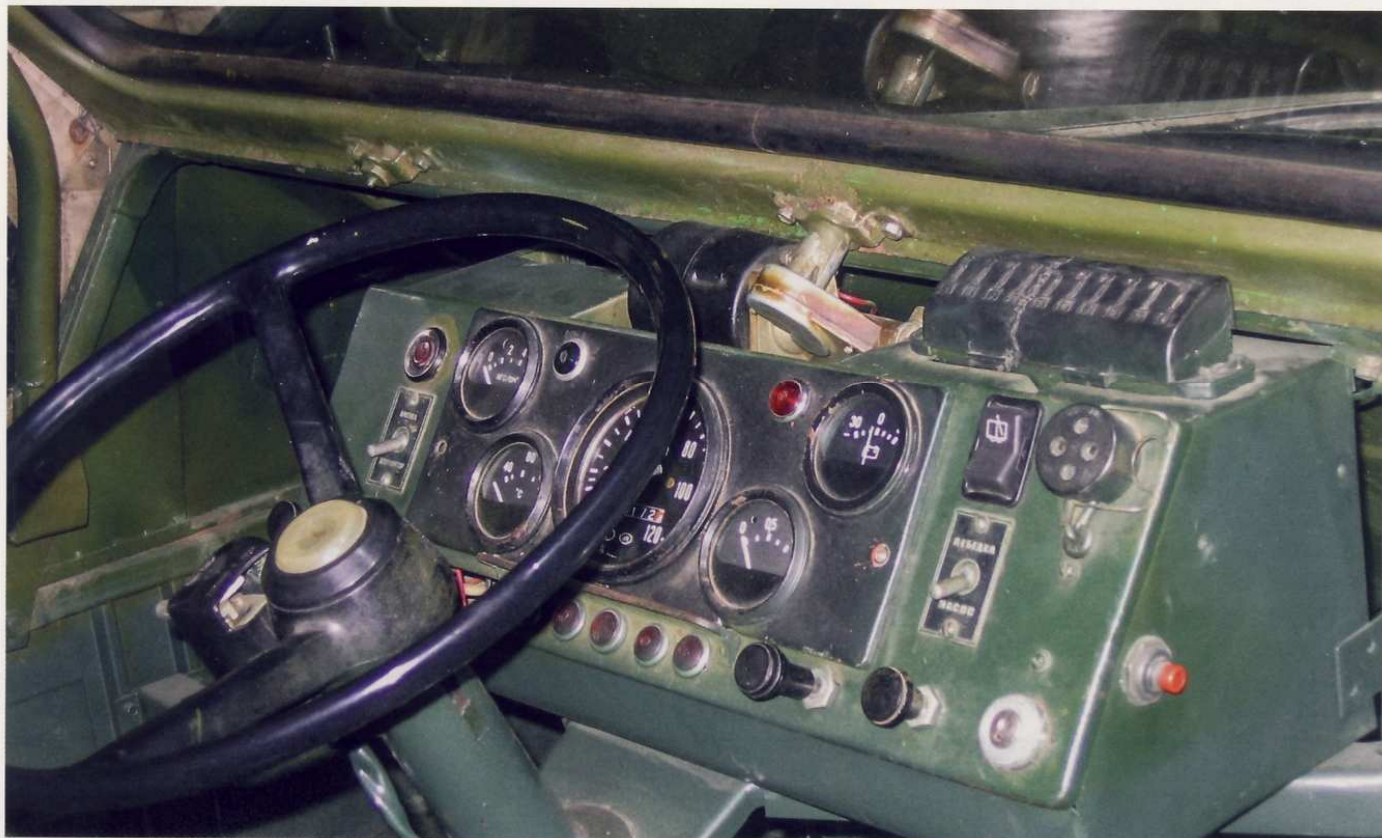
37 л.с. при 4100-4300 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

7,1 кгс.м при 2770-3000 об/мин



- ❶ Место водителя на транспортере ЛуАЗ-1901
- ❷ С кормы амфибии хорошо просматривается капот расположенного сзади двигателя.
- ❸ Практически плоское, без выступающих частей трансмиссии, днище повышало проходимость и придавало машине качества амфибии
- ❹ Комбинация приборов на ЛуАЗ-1901 была такой же, как на всех серийных ЛуАЗах, но если на гражданских машинах она смотрелась простовато, то на военном транспортере — нормально





- ❶ В кузове располагалось сиденье для сопровождающего санитар и носилки для раненых
- ❷ Дверей, в привычном понимании этого слова, у машины не было. Их роль выполнял поднимавшийся верх полог тента на специальном каркасе
- ❸ Салон ЛуАЗ-1901 выглядел не просто лаконично, а примитивно



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

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



**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## Специальный выпуск «Спорт» № 2 «ЗИС-Спорт»

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Доставка осуществляется  
только на территории  
Российской Федерации



## СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ УАЗ-3160



**DeAGOSTINI**

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

16+

[forum.ru](http://forum.ru)

ISSN 2071-095X  
9 772070 095170  
00227