

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

МАСШТАБ 1:8

№ 1

УАЗ-469

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ВНЕДОРОЖНИК-ЛЕГЕНДА
Узнайте больше о коллекции!

DeAGOSTINI



УАЗ





«УАЗ-469. Соберите легендарный внедорожник», № 1, 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. Прудников
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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 первого выпуска: 99 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, 10–15: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3: © AP/TACC; стр. 2–9: Vostok Photo;
стр. 4–9: 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): 16.05.2020
Дата выхода в России: 18.08.2020

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

Осенью 1941 года на подступах к Москве сложилась
крайне напряженная обстановка. Не исключался прорыв
немецких войск в столицу, поэтому все стратегически
значимые московские предприятия начали готовить-
ся к эвакуации на восток, вглубь страны. 10 октября
Государственный Комитет Обороны (ГКО) принимает
решение о начале эвакуации, в том числе и Московско-
го автомобильного завода имени Сталина (ЗИС).

Московский автозавод был крупным предприятием
(перед войной на заводе работало более 40 тыс. чел.),
поэтому единой производственной площадки для него
не нашлось. И тогда было принято решение эвакуи-
ровать производства в разные города: моторное
вывозилось на Урал, в город Миасс, кузнечно-прессовое
— в Челябинск, агрегатное — в города Шадринск
и Троицк, автосборочное — в Ульяновск. При этом
в Ульяновске создавался штаб автозавода, который
должен был координировать работу всех остальных
производственных площадок. Туда же вывозились все
документы на сотрудников предприятия и архивные
материалы.

Сначала в эти города выехали специалисты, способ-
ные быстро оценить обстановку на местах и подго-
товить площадки к приему эшелонов. Первая партия
автозаводцев (ее возглавил заместитель главного
инженера Е. А. Дундуков) отправилась в Ульяновск
14 октября 1941 года.

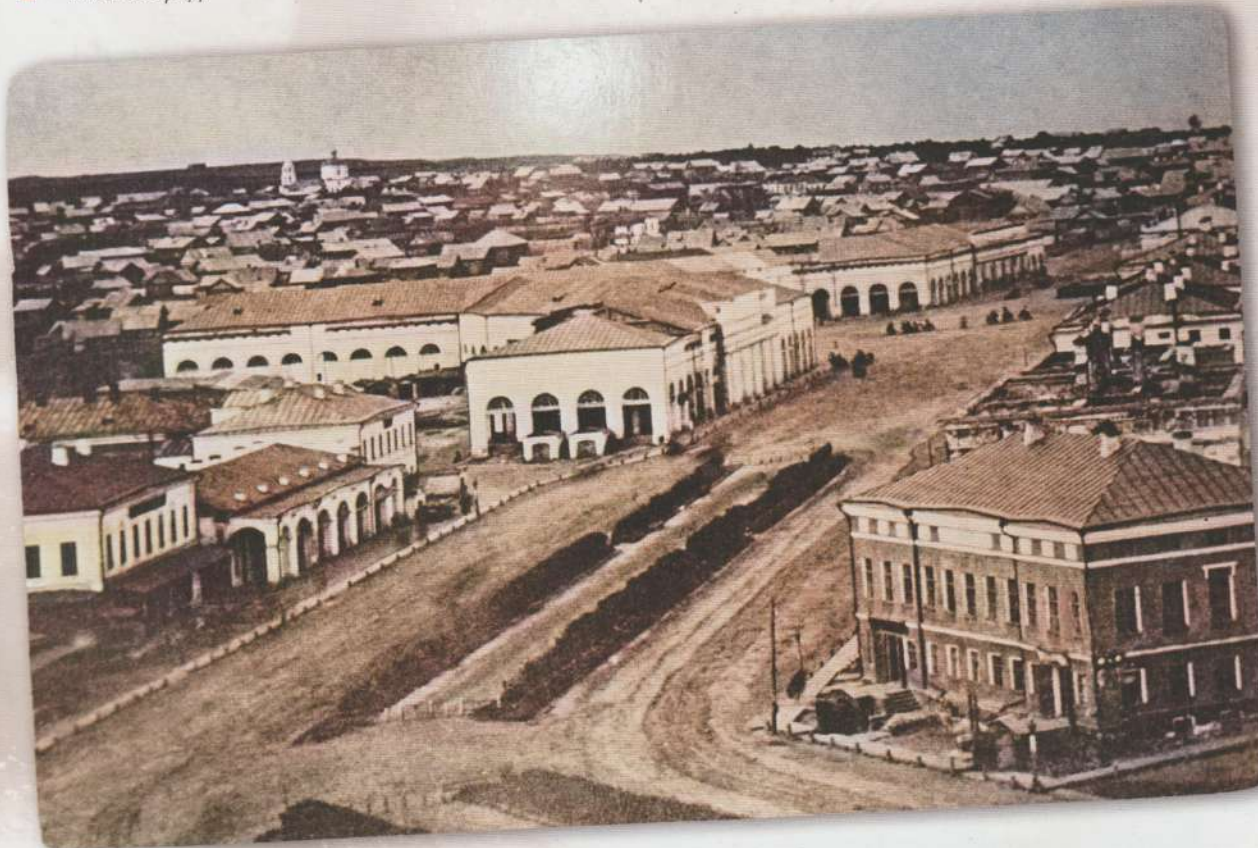
А на следующий день сотрудникам предприятия офи-
циально объявили о начале эвакуации. Автозавод
в Москве прекратил работу, оборудование цехов начали
демонтировать и грузить в вагоны. В тыл вывозились
не только станки, инструмент и приспособления, но
и техническая документация, запасы материалов
и задел готовых деталей. Вместе с оборудованием
выезжали специалисты и рабочие, которые должны
были на новом месте быстро восстановить производ-
ственный процесс. Всего с завода в тыл было отправле-
но 12 800 единиц оборудования, для чего понадобилось
7708 вагонов и железнодорожных платформ.

10 ОКТЯБРЯ 1941 ГОДА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ О НАЧАЛЕ ЭВАКУАЦИИ

В первые дни эвакуации грузили до 500 вагонов в сутки. Часть оборудования вывозилась на автомобилях. Эвакуацию московского автозавода закончили в последних числах октября 1941 года — вывезли практически все, что можно было демонтировать. В некоторых цехах даже сняли проводку и трубопроводы коммуникаций

для организации необходимых условий производства в новых, плохо приспособленных для этого зданиях. Эвакуация на восток шла тяжело. Старому кадровику завода Г. И. Зезюлеву поручили сопровождать эшелон с людьми в Ульяновск. Вот что он потом написал в своих воспоминаниях:

«Наспех собрался, оставив в Москве жену и детей, спешно прибыл 22 октября 1941 года на Курский вокзал. Наш поезд и еще ряд поездов были составлены из вагонов электрической железной дороги пригородного сообщения. Эти вагоны также эвакуировались на восток. Потянулись томительные дни и ночи беспокойной поездки в далекий край. Медленно двигались эшелон за эшелоном в пределах видимости. Останавливались, стояли подолгу и снова двигались вперед.



Ульяновск,
до 1924 года
(Симбирск)

В эшелоне создавался своеобразный быт: жизнь требовала своего. На остановках начинались поиски воды, дров. Разводили костры, варилась картошка. Но раздавался гудок паровоза, и люди спешили к вагонам, захватив недоваренную пищу и чайники с водой. Иногда воды не было, тогда женщины выпрашивали для детей немного воды из тендера паровоза. Особенно трудно было больным и старикам, а также многодетным семьям в этом восемнадцатидневном пути в холодных, неприспособленных вагонах электрички. Только 9 ноября поезд прибыл в Ульяновск».



Государственные таможенные склады в Ульяновске

Директором будущего автозавода в Ульяновске был назначен Петр Ильич Шварцбург, а начальником производства Павел Иванович Смирнов. Впоследствии,

в 1984 году, первый директор Ульяновского автозавода П. И. Шварцбург вспоминал:

«Мне, как и многим другим руководящим работникам автозавода, до середины октября 1941 года и в голову не приходила мысль о возможности полной эвакуации завода — это как-то не умещалось в сознании, хотя было известно, что еще в августе группа работников завода выезжала на Урал и в Поволжье для определения возможных пунктов размещения частично эвакуируемых мощностей завода. Но все это казалось маловероятным».



Разметка территории под строительство новых, более приспособленных для производства корпусов

«МЕСТО ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА НЕ СОВСЕМ ПРИГОДНО, НО В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ УДОВЛЕТВОРЯЕТ»

Действительно, еще в августе 1941 года группа экспертов во главе с Е. А. Дундуковым приезжала в Ульяновск и обследовала территорию складов Государственного таможенного управления, расположенных на высоком берегу Волги, как возможное место для размещения будущего автосборочного завода. Склады представляли собой несколько десятков довольно низких строений, кирпичных и дощатых, стоявших вдоль двух железнодорожных веток. Дундуков тогда телеграфировал в Москву: «Место для разворачивания автомобильного

производства не совсем пригодно, но в нынешних условиях удовлетворяет».

К слову, организация автосборочного завода в Ульяновске началась еще до решения ГКО об эвакуации завода. Сюда стали прибывать рабочие из блокадного Ленинграда и оккупированного Харькова, других городов страны. Для приема оборудования автосборочного завода нужно было освободить таможенные склады от хранящихся в них материалов — тяжелых слитков дорогостоящих сплавов и запасов натурального каучука.



*Строения
барачного
типа,
в которые
расселяли
прибывших
из Москвы
рабочих*



Упрощенный грузовик военного времени ЗИС-5В

Поскольку в Ульяновск эвакуировали автосборочное производство московского завода, то и первой продукцией завода стали грузовики марки ЗИС-5. Сборку грузовиков в Ульяновске начали в апреле 1942 года — частично из запаса деталей, вывезенных из Москвы, а частично из произведенных на месте. Сборочного конвейера еще не существовало — его просто не успели смонтировать, поэтому первые автомобили собирались на козлах постовым методом. Причем долгое время они стояли без двигателей, так как за их изготовление отвечали на моторном заводе в Миассе, где тоже не все ладилось, и поставка моторов задерживалась.

Вагоны с моторами прибыли ближе к концу апреля, тогда же Ульяновский ЗИС отчитался о первых изготовленных грузовиках. Начиная с 25 апреля ритм сборки составлял уже два автомобиля в день. К лету собирали уже по 10–20 машин, и вскоре Ульяновский филиал №4 ЗИС (УльЗИС) был объявлен головным предприятием по выпуску грузовиков ЗИС-5. Это означало, что все изменения, вносимые в конструкцию автомобиля, согласовывались и опробовались сначала в Ульяновске, а потом уже распространялись на другие площадки (летом 1942 года сборка грузовиков ЗИС-5 была восстановлена и в Москве).



Авторемонтная мастерская типа «Б» и ее оборудование на шасси ЗИС-5В ульяновского производства



ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВИКОВ ЗИС-5 В УЛЬЯНОВСКЕ ПРОДОЛЖАЛОСЬ ОТНОСИТЕЛЬНО НЕДОЛГО — С 1942 ПО 1944 ГОД

С пуском в октябре 1942 года простейшего ленточного конвейера в Ульяновске стали собирать по 50–60 машин в сутки. В военное время автомобиль максимально упростили для производства: боковые борта кузова перестали делать откидными, убрали передние тормоза и одну из фар, передние крылья изготавливали без штампов с глубокой вытяжкой (для этого требовался более качественный листовой металл) на простейшем листогибном оборудовании, кабина лишилась металлической обшивки, вместо нее использовали «вагонку». В упрощенном варианте грузовик назывался ЗИС-5В. Все упрощения были разработаны московскими конструкторами в Ульяновске.

В качестве дополнительного задания автозаводчанам поручалось освоить на базе своих автомобилей производство авторемонтных мастерских. До войны подобные машины выпускали разные предприятия, в основном на шасси трехосных грузовиков ЗИС-6, так как в их кузове было установлено тяжелое оборудование (станки, тиски, слесарные столы) и они имели луч-

шую проходимость по сравнению с двухосными. Но при эвакуации завода трехосные грузовики были сняты с производства, а многие предприятия, ранее выпускавшие передвижные ремонтные мастерские, были переведены на выпуск другой продукции. В результате фронт стал испытывать нужду в полевых ремонтных мастерских, так как техники в войсках становилось все больше и она требовала своевременного ремонта и обслуживания. УльЗИСу было поручено наладить у себя выпуск ремонтных «летучек» на единственном возможном шасси — ЗИС-5В.

Производство грузовиков ЗИС-5 в Ульяновске продолжалось относительно недолго, с 1942 по 1944 годы. В 1944 году их сборку перевели на Уральский ЗИС, в Миасс. Всего в Ульяновске собрали 6465 автомобилей ЗИС-5, причем 2057 из них покинули сборочный конвейер в виде шасси для последующей комплектации различными специализированными кузовами (цистернами, ремонтными мастерскими, радиопередаточными станциями и т. д.).



Партия авторемонтных мастерских готова к отправке на фронт



Пятикольный грузовик Б.Г. Луцкого в Санкт-Петербурге (1901 год)

ПЕРВЫЕ СМОТРИНЫ

За более чем столетнюю историю автомобилей разработано немало интересных по конструкции армейских машин, но мы остановимся на тех, что были созданы руками наших соотечественников преимущественно из российских материалов.

Границы нашего государства постоянно менялись, и сегодня место географического происхождения того или иного образца не всегда отождествляется с Российской Федерацией. Но если посмотреть на этот вопрос несколько шире, можно отметить, что без сильного центра, откуда поступали не только распоряжения и приказы, но и финансирование, снабжение необходимыми материалами, где обучались специалисты и зарождалась школа конструирования, многие периферийные проекты были бы невозможны в принципе.

Моторизация русской императорской армии началась в 70-е годы XIX века. Это были еще не автомобили, а па-

ровые локомотивы (локомобили — по сути, паровозы, переставленные на дорожные колеса), которые тянули за собой целые поезда из тележек с поклажей. И хотя в этот период наиболее успешными оказались локомобили зарубежных производителей, некоторые из которых даже приняли участие в Русско-турецкой войне 1877–1878 годов, отечественные промышленники и изобретатели не оставляли попыток создания собственных конструкций, надеясь предложить их русской армии. Автомобили с двигателями внутреннего сгорания вначале привлекли внимание военно-морского ведомства. В 1901 году в Санкт-Петербург были доставлены три автомобиля, изготовленные по российскому заказу немецкой фабрикой моторных телег и моторов «ММБ» («Берлин-Мариенфельде»), где конструктором работал талантливый русский инженер Борис Григорьевич Луцкий — он и являлся инициатором этого показа, стремясь быть полезным отечеству, в том числе и в деле моторизации армии.

АВТОМОБИЛИ С ДВИГАТЕЛЯМИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ПРИВЛЕКЛИ ВНИМАНИЕ ВОЕННО-МОРСКОГО ВЕДОМСТВА

Тогда в столице были продемонстрированы два грузовика грузоподъемностью 150 и 300 пудов (около 2,5 и 5 т соответственно) с двигателями мощностью 13,5 л.с. и один легковой автомобиль с мотором мощностью 4 л.с. Эти машины совершили пробную поездку по Невскому проспекту 30 апреля 1901 года, после чего были представлены императору Николаю II и группе официальных лиц, среди которых были преимущественно

военные. В результате морское ведомство приобрело у Луцкого только пятитонный грузовик, который был отправлен для работы на ижорский завод, который принадлежал тому же ведомству и выпускал корабельные орудия, а остальные машины были выкуплены петербургским заводом «Г. А. Леснер» для пробной эксплуатации, так как планировалась покупка лицензии на производство двигателей автомобилей системы Луцкого.

Легковой автомобиль Б. Г. Луцкого в Санкт-Петербурге (1901 год)



СБОРКА ОБЛИЦОВКИ РАДИАТОРА

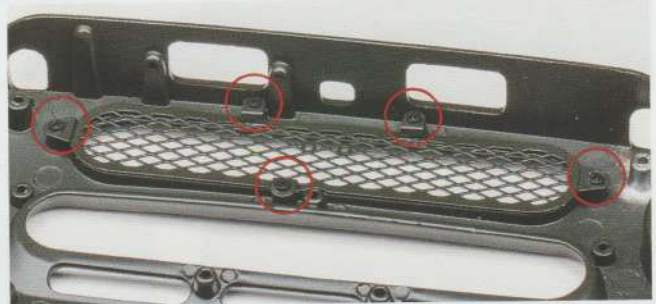
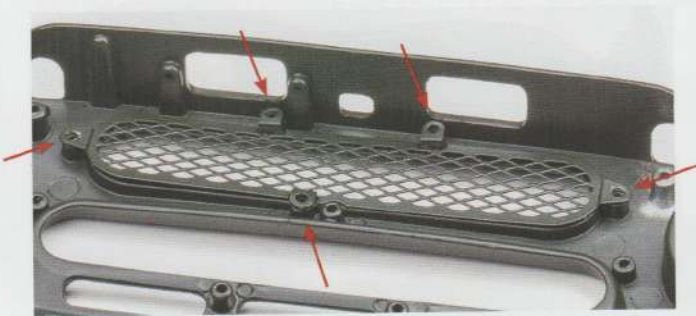
- | | |
|----|--------------------------------------|
| 1 | облицовка радиатора |
| 2 | корпус фары, 2 шт. |
| 3 | отражатель фары, 2 шт. |
| 4 | стекло фары, 2 шт. |
| 5 | корпус подфарника, 2 шт. |
| 6 | стекло подфарника, 2 шт. |
| 7 | накладка облицовки радиатора левая |
| 8 | накладка облицовки радиатора правая |
| 9 | крюк буксирный, 2 шт. |
| 10 | бампер передний |
| 11 | решетка облицовки радиатора верхняя |
| 12 | решетка облицовки радиатора нижняя |
| 13 | знак заводской |
| 14 | кронштейн крючка замка капота, 2 шт. |
| 15 | крючок замка капота, 2 шт. |
| 16 | пружина, 2 шт. |
| 17 | винт 1,7×4 (AP), 12 шт. |
| 18 | винт 1,5×4 (BP), 2 шт. |
| 19 | винт 1,2×4 (CP), 6 шт. |
| 20 | винт 1,7×2 (AM), 10 шт. |
| 21 | винт 1,7×8 (BM), 2 шт. |



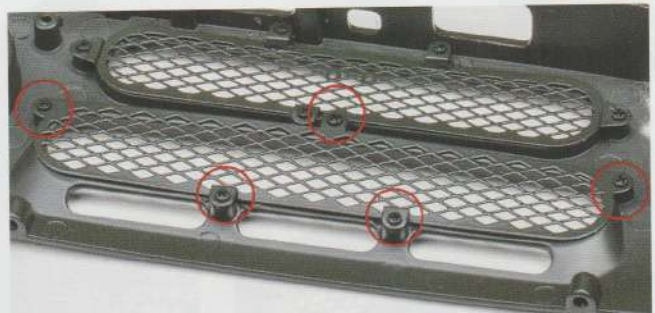
Шаг 1. Установите на верхнюю плоскость переднего бампера в его правой части буксирный крюк и закрепите его при помощи двух винтов 1,7×4 (AP).

Шаг 2. Аналогичным образом закрепите двумя винтами 1,7×4 (AP) второй буксирный крюк в левой части переднего бампера.

Шаг 3. С внутренней стороны облицовки радиатора установите верхнюю решетку облицовки радиатора. Решетка фиксируется в верхнем проеме облицовки при помощи пяти винтов 1,7×2 (AM). При фиксации детали не обязательно закручивать винты до упора. Достаточно добиться плотного прилегания решетки к облицовке радиатора.



Шаг 4. Аналогичным образом установите и закрепите пятью винтами 1,7×2 (AM) нижнюю решетку в соответствующем проеме облицовки радиатора. Крепежные проушины на решетках располагаются несимметрично относительно оси автомобиля, что исключает ошибки при монтаже деталей.



Шаг 5. С внутренней стороны в левой верхней части облицовки радиатора установите кронштейн крючка замка капота. Обратите внимание: цилиндрический штифт кронштейна должен располагаться в отверстии на лицевой поверхности облицовки. Оденьте пружину на винт 1,7×8 (ВМ) и закрепите кронштейн на облицовке радиатора. Винт не должен плотно фиксировать кронштейн. Деталь должна свободно двигаться по телу винта и под действием пружины прижиматься к облицовке радиатора.



Шаг 6. Аналогично установите второй кронштейн крючка замка капота в правой части облицовки радиатора. Оденьте пружину на винт 1,7×4 (ВМ) и зафиксируйте деталь.



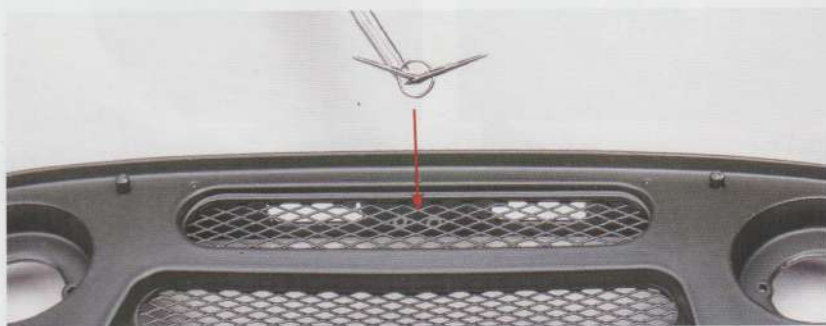
Шаг 7. Поверх установленного кронштейна поместите крючок замка капота. При этом изогнутый верхний конец крючка, выступающий над верхней панелью облицовки радиатора, должен ориентироваться вперед по ходу движения модели. Совместите крепежные отверстия в проушинах крючка с ответным отверстием кронштейна и закрепите деталь при помощи винта 1,5×4 (ВР). Допускается неплотная фиксация крючка на кронштейне, соединение может оставаться подвижным.



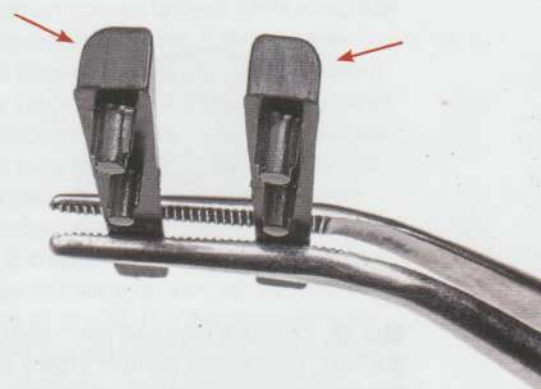
Шаг 8. Установите и закрепите винтом 1,5х4 (BP) второй крючок замка капота на свободном кронштейне. По окончании монтажа проверьте правильность установки крючков с внешней стороны верхней плоскости облицовки радиатора.



Шаг 9. Установите заводской знак на лицевой стороне верхней решетки облицовки радиатора. Совместите крепежные штифты заводского знака с отверстиями в решетке и плотно прижмите детали друг к другу. Во избежание поломки заводского знака при монтаже детали не давите слишком сильно. При необходимости увеличьте диаметр крепежных отверстий решетки или подточите крепежные штифты знака.



Шаг 10. До начала монтажа правой и левой накладок облицовки радиатора сравните их между собой. Детали симметричные, и для правильной установки необходимо правильно их идентифицировать. Внешняя передняя грань накладки должна быть немного скошена, в то время как внутренняя — острая. На фото слева представлена левая накладка, а справа правая. Установите правую накладку в отверстия с правой стороны облицовки радиатора. Плотно прижмите детали друг к другу.



Шаг 11. Аналогичным образом установите левую накладку в левой части облицовки.

Шаг 12. Вставьте отражатель фары внутрь корпуса фары. Обратите внимание: в нижней части корпуса фары (с внешней стороны) имеется центrovочный штифт. Центrovочная метка есть и в нижней части (на внутренней стороне) отражателя фары головного света. Соедините детали и добейтесь плотной фиксации крепежных штифтов отражателя в ответных нишах корпуса фары.



Шаг 13. Поместите собранную фару в углубление облицовки радиатора. Совместите крепежные и центrovочные элементы деталей и закрепите их между собой при помощи двух винтов 1,7×4 (AP) с внутренней стороны облицовки.



Шаг 14. Разместите вторую собранную фару (корпус с отражателем) на облицовке радиатора. Проверьте совпадение всех крепежных и центrovочных штифтов деталей и закрепите их на облицовке двумя винтами 1,7×4 (AP).



Шаг 15. Внимательно рассмотрите стекла фар. В нижней части обода имеется центrovочный вырез для правильного монтажа стекла внутри корпуса фары. По сторонам стекла есть два центrovочных штифта для точной установки внутрь отражателя фары. Установите оба стекла внутрь отражателей фар головного света. Добейтесь совмещения центrovочных элементов деталей и плотно прижмите детали друг к другу. Стекло должно держаться внутри отражателя за счет трения.



Шаг 16. Соберите передние подфарники модели. Для этого установите стекло поверх корпуса подфарника. Оранжевый элемент стекла должен быть расположен в его верхней части. Закрепите детали каждого подфарника между собой тремя винтами 1,2×4 (CP) со стороны стекла.



Шаг 17. Установите собранный подфарник на облицовку радиатора и закрепите его при помощи двух винтов 1,7×4 (AP) с внутренней стороны облицовки.



Шаг 18. Аналогично установите и закрепите двумя винтами 1,7×4 (AP) второй передний подфарник на облицовке радиатора.



Облицовка радиатора и передний бампер масштабной модели в сборе

СОВЕТЫ МОДЕЛИСТУ

- Масштабная модель автомобиля содержит значительное количество разных по размеру деталей. Для облегчения процесса сборки рекомендуется пользоваться дополнительным инструментом. Кроме крестовой отвертки типа PH00 (филлипс 00), могут понадобиться следующие принадлежности: пинцет (или набор из пинцетов с разной шириной захватов), модельный нож со сменными лезвиями, набор надфилей (или маленьких напильников), набор сверл в диапазоне от 1 до 3 мм, клей для пластиковых и металлических деталей, не оставляющий следов после высыхания. Данная рекомендация не содержит ссылок на конкретного производителя инструмента. Каждый

сборщик самостоятельно принимает решение о необходимости приобретения и использования дополнительных принадлежностей при сборке модели.

- Для корректной сборки необходимо правильно понимать правую и левую сторону модели, которые всегда определяются по ходу движения модели при взгляде с места водителя. В некоторых случаях детали имеют маркировку правой и левой стороны (*R* и *L* соответственно).
- Для облегчения процесса сборки все пакеты с винтами имеют маркировку, которая упоминается в инструкциях по сборке. В коллекции представлены винты двух типов — для фиксации в пластмассовых и металлических деталях. Они маркируются буквами *P* и *M*

соответственно (вторая буква в индексе маркировки винтов). В инструкциях по сборке оба типа крепежа упоминаются как винты. Во избежание трудностей с определением размера и типа винтов не высыпайте их из пакетов до начала сборки — извлекайте винты по мере необходимости.

- В отверстиях деталей, предназначенных для закручивания винтов, отсутствует резьба. При фиксации деталей винт сам нарезает резьбу своим телом. В трудных случаях рекомендуется предварительно (до крепежа детали) нарезать и прогнать резьбу необходимым винтом, закрутив его в отверстие и выкрутив один-два раза. В пакетах всегда есть запасные винты для сборки.

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОЩЕРЕНИЯ ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ!

посылка 5
Подарок 1



**КОВРИК
для МОДЕЛИЗМА (размер А3)**

Полезное дополнение для удобной сборки

посылка 7
Подарок 2



**КОЛЛЕКЦИОННАЯ МОДЕЛЬ 1:43
УАЗ-469 КОМЕНДАНТСКИЙ**

Для 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 повздов по городу

посылка 21
Подарок 4



**ПРЕЦИЗИОННАЯ
ЭЛЕКТРООТВЕРТКА
И КОМПЛЕКТ СМЕННЫХ БИТ**

Обеспечит точность и аккуратность сборки мелких деталей

**ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**

Универсальная выставочная 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, доплативая с 10-го выпуска

Оформляйте премиум-подписку и получайте 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 модификации комендантская служба или военная автоинспекция (ВАИ) при помощи полного набора с дополнительными деталями

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ НА КОМБО!

ПРЕМИУМ-3

★ **ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА**
★ **НАБОР ДЛЯ АПГРЕЙДА**



+89₽
+99₽

СКИДКА 10%

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



ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ
ВО 2-М ВЫПУСКЕ ЖУРНАЛ, НОВЫЕ ДЕТАЛИ
для СБОРКИ КАПОТА МОДЕЛИ И ОТВЕРТКА!



DeAGOSTINI

16+