

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

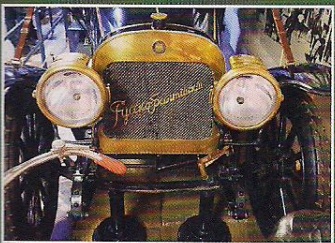
№ 3



С ИМЕНЕМ И ЦЕНОЙ



ЛИПГАРТ И ЕГО ПОБЕДЫ



НОВЫЙ ОТДЕЛ
«РУССО-БАЛТА»



12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 3, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektzia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 20 200 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить

рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет

за собой право изменять последовательность номеров

и их содержание. Воспроизведение материалов в любом

виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал

и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой

частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы

коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат

для точного описания товара.

Подписано в печать: 08.12.2017.

Дата выхода в свет: 15.02.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА

3



ГАЗ-М20
«Победа»

МАШИНА И ВРЕМЯ

10

С именем
и ценой



ПОРТРЕТ

12

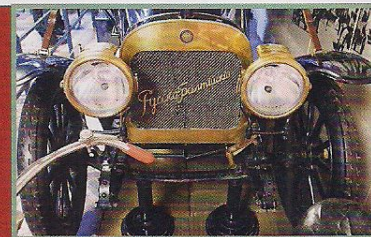


Липгарт
и его победы

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

14

Новый отдел
«Руссо-Балта»



Фотографии и иллюстрации: 1 © фотобанк Лори; 3 © ИТАР ТАСС;
4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху, в середине) © ИТАР ТАСС, (внизу) © фотобанк Лори;
6 © ИТАР ТАСС; 7 (вверху) © ИТАР ТАСС, (в середине, внизу) © фотобанк Лори;
8 © фотобанк Лори; 9 (вверху) © ИТАР ТАСС, (внизу) © АKG/East News; 10 (вверху)
© фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 11 (вверху) © ИТАР ТАСС; (внизу)
© АKG/East News; 12 (вверху) © частный архив, (внизу) © РИА Новости; 13 (вверху)
© частный архив, (внизу) © фотобанк Лори; 14 (в середине) © РИА Новости, (внизу)
© фотобанк Лори; 15 (вверху, в середине) © фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости.



«Победа» 3-й серии на улице Ленина в Киеве. 1962 г.

ГАЗ-М20 «Победа»

«Победа» – первенец советского послевоенного автомобилестроения. Эта машина стала символом победы в Великой Отечественной войне, символом возрождения страны.

ГАЗ-М20 «Победа» – первый советский легковой автомобиль с несущим кузовом и один из первых в мире – с кузовом понтонного типа, то есть без отдельных крыльев, подножек и фар.

Задание правительства

Правительственное задание на проектирование и подготовку к производству новой модели легкового автомобиля, который бы соответствовал современным тенденциям мирового автомобилестроения и обладал

улучшенными эксплуатационными характеристиками, нежели выпускавшийся в то время автомобиль ГАЗ-М1, руководство Горьковского автозавода (ГАЗ) получило в декабре 1941 года. Однако предприятие было полностью занято выпуском военной техники, и реализация проекта была на время отложена. Тогда же, в самом конце 1941 года, завод получил трофейный немецкий автомобиль «Опель Капитан» 1938 года выпуска. Эта модель была выбрана в качестве прототипа, поскольку немецкая машина как раз соответствовала требованиям

Модель автомобиля ГАЗ-М20 «ПОБЕДА»

В кузове установлено два дивана с пружинами и мягкой набивкой. Передний мог перемещаться продольно и закрепляться в положении, удобном водителю.

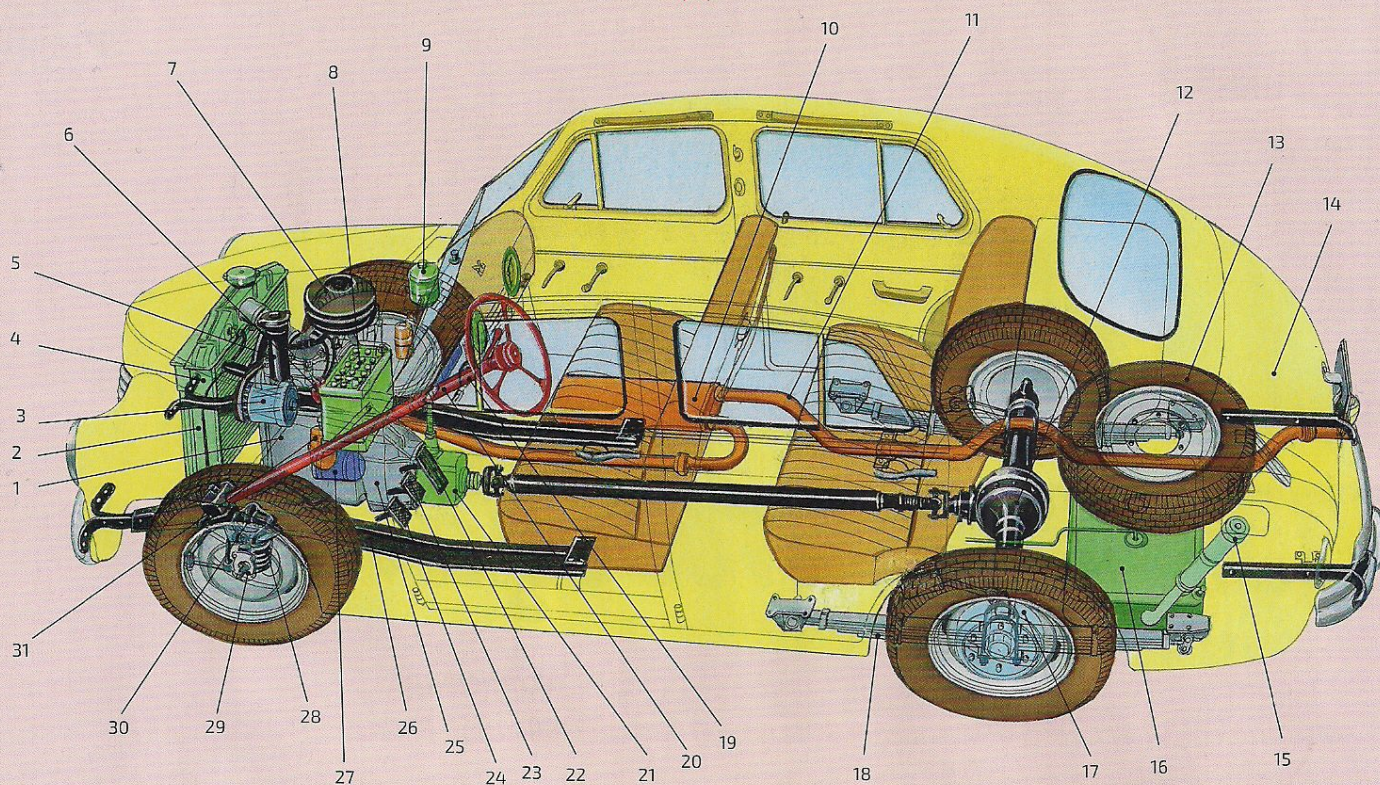
В отделке салона доминировали искусственные материалы, количество хромированных деталей было минимальным.

Тормозная система «Победы» впервые в советской практике на массовой модели была выполнена гидравлической.

Низкий центр тяжести и независимая передняя подвеска в сочетании с практически идеальным распределением массы автомобиля по осям обеспечили неплохую управляемость.



Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-М20 «ПОБЕДА»



- | | | | | |
|---------------------------------------|---|--|---------------------------|----------------------------------|
| 1 - двигатель ГАЗ-20; | 7 - воздушный фильтр; | 13 - запасное колесо; | 19 - приборная панель; | 27 - стартер; |
| 2 - жалюзи радиатора; | 8 - аккумулятор; | 14 - багажник; | 20 - рулевая колонка; | 28 - пружина передней подвески; |
| 3 - генератор; | 9 - маслофильтр тонкой очистки; | 15 - наливная горловина топливного бака; | 21 - коробка передач; | 29 - поворотная цапфа; |
| 4 - радиатор; | 10 - глушитель; | 16 - топливный бак; | 22 - педаль акселератора; | 30 - амортизатор; |
| 5 - маслосливной патрубок; | 11 - выхлопная труба; | 17 - задний тормозной барабан; | 23 - педаль тормоза; | 31 - маслофильтр грубой очистки. |
| 6 - распределитель системы зажигания; | 12 - ведущий мост (кожух главной передачи и дифференциала); | 18 - рессора задней подвески; | 24 - педаль сцепления; | |
| | | | 25 - сцепление; | |
| | | | 26 - лонжерон кузова; | |

Технические характеристики ГАЗ-М20 «ПОБЕДЫ» (2-Й СЕРИИ)

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:
без нагрузки общая - 1485
с нагрузкой 5 человек общая - 1835

Габаритные размеры, мм:
длина - 4665 ширина - 1695
высота - 1590 база - 2700

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: М-20, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, нижнеклапанный

Максимальная мощность, л. с.: 50 при 3600 об/мин

Рабочий объем, см³: 2120

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на 2-й и 3-й передачах, рычаг управления - на рулевой колонке

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом включения

Подвеска передняя: независимая, рычажно-пружинная, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия, рычажные

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия, рычажные

Размер шин: 6,00-16

Максимальная скорость, км/ч: 105

Время разгона до 100 км/ч, с: 46

Паспортный расход топлива, л/км: 11-13,5/100



«Победа» 3-й серии на автопробеге московских школьников. 1958 г.



На Горьковском автозаводе им. Молотова. 1948 г.

технического задания и представлениям советских конструкторов о том, каким должен быть современный легковой автомобиль. Впрочем, история машины, получившей впоследствии название «Победа», началась несколько раньше.

Довоенная подготовка

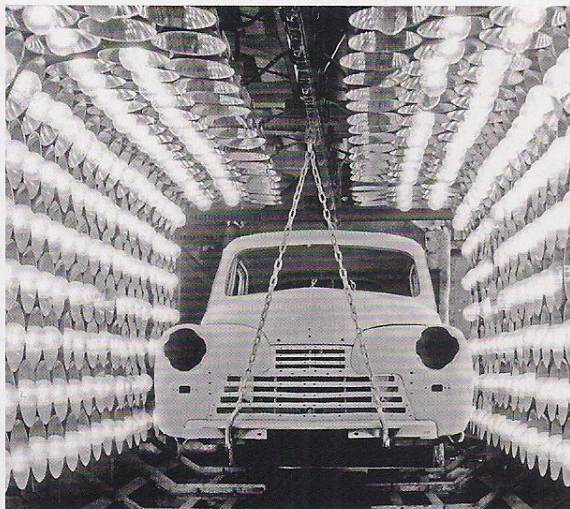
К концу 1930-х годов советское автомобилестроение в целом уже достигло уровня, позволявшего от выпуска иностранных моделей перейти к разработке собственных оригинальных конструкций. На Горьковском автозаводе к тому времени сложилась полноценная инженерная школа, а также школа дизайнера, с современными методами проектирования внешнего вида автомобиля, включая художественное макетирование и использование графопластического способа построения сложных поверхностей кузовных панелей. Во время адаптации иностранных моделей к отечественным условиям и их последующей модернизации конструкторский коллектив

завода накопил значительный опыт. Находилась в стадии формирования и производственная база, в частности были проведены успешные эксперименты по изготовлению штамповочно-прессового оборудования, необходимого для производства кузовов. В 1938 году завод приступил к формированию перспективного типажа своей продукции, планируемой к освоению в III-IV пятилетках. Среди запланированных к разработке моделей были грузовик ГАЗ-11-51 и легковой автомобиль среднего класса с шестицилиндровым двигателем ГАЗ-11 мощностью 78 л. с. Тогда же были закуплены и испытаны несколько иностранных легковых автомашин среднего класса, давшие информацию о последних тенденциях в мировом автомобилестроении и позволившие сформировать требования к форме кузова и динамическим показателям собственной модели. На основе полученных данных на заводе определились с основными конструктивными элементами будущего автомобиля, включая использование несущего кузова, гидравлических тормозов и независимой передней подвески.

«Победа» 2-й серии отличалась «двухъярусной» решеткой радиатора.



1950 ГАЗ-М-20



GAZ-M20 в рефлекторной сушилке Горьковского автозавода. 1948 г.



ПЕРЕДОВАЯ ФОРМА КУЗОВА

В 1938 году художник-конструктор ГАЗа В. Бродский сделал эскиз автомобиля с обтекаемым каплевидным кузовом, имеющим плоскую боковину без выступающих крыльев. «Бескрылая» форма кузова сулила увеличение ширины пассажирского салона при неизменных внешних габаритах и улучшение обтекаемости. Заметим, что иностранные производители из-за страха отпугнуть покупателей слишком радикальным изменением внешнего вида автомобиля двигались в этом направлении крайне неохотно: в довоенные годы с такими кузовами было выпущено лишь небольшое число опытных или малосерийных моделей. На ГАЗе посчитали, что использование передовой формы кузова позволит обеспечить ей больший «запас прочности» против морального устаревания. Впоследствии этот расчет блестяще подтвердился.



Конструкторы

3 февраля 1943 года в Москве в Наркомсредмаше проходило совещание, на котором выступил с докладом А. Липгарт, главный конструктор ГАЗа. Он детально обрисовал новые модели автомобилей, готовящиеся к выпуску. Полученное заводом по результатам совещания правительственное задание, по сути, было формальностью и просто повторяло его собственные предложения. По возвращении в Горький на заводе была организована группа конструкторов, задачей которой было создание нового легкового автомобиля среднего класса. В нее вошли Б. Кирсанов (руководитель конструкторской группы), А. Кириллов (ведущий конструктор кузова) и другие инженеры. Работа шла под контролем заместителя главного конструктора А. Кригера, который отвечал за шасси и двигатель, и Ю. Сорочкина, контролировавшего ход работ по проектированию кузова.

Дизайн «Победы»

Над дизайном перспективной модели работал сотрудник Наркомата среднего машиностроения Ю. Долматовский. Взяв за основу довоенные наброски Бродского, он отказался от дополнительных секций лобового стекла, заменил выпуклую маску радиатора плоской, продолжавшей поверхность передних крыльев, а фары разместил в верхней части крыльев. Окончательный облик будущей «Победы» был выработан художником-конструктором В. Самойловым. Именно в его эскизах появилось оригинальное оформление передка с широко разнесенными фарами и характерной «трехэтажной» горизонтально-полосной обливкой, заходящей на передние крылья. Проект Самойлова был принят в разработку. Стоит отметить, что, в отличие от окончательного варианта «Победы», у автомобиля Самойлова задние двери навешивались на заднюю стойку кузова и открывались, как у немецкой модели «Опель Капитан», назад, против хода машины.

«Победа» 3-й серии
в Воронеже. 1964 г.





ГАЗ-М20 на улицах
Находки. 1962 г.



Промежуточные варианты

К лету 1944 года завершилась подготовка плановых чертежей, выполнены мастер-модель для изготовления кузова (болванка из твердого дерева, в точности повторяющая форму поверхности кузова, с которой снимают шаблоны при изготовлении штампов) и деревянный демонстрационный макет автомобиля. 6 ноября сам А. Липгарт вывел на испытательный полигон первый ходовой образец в варианте М25. В скором времени на испытания поступили еще две машины – тоже с шестицилиндровыми двигателями от автомобиля ГАЗ-11-73. Прототип М20 был готов лишь к началу 1945 года и уже имел такую же конструкцию дверных проемов, как у серийного автомобиля. Значительно медленнее продвигалось художественное оформление интерьера автомобиля. Поэтому для ускорения работ первые прототипы рабочие собирали с широким использованием имевшихся на заводских складах в готовом виде приборов и отделочных деталей салона

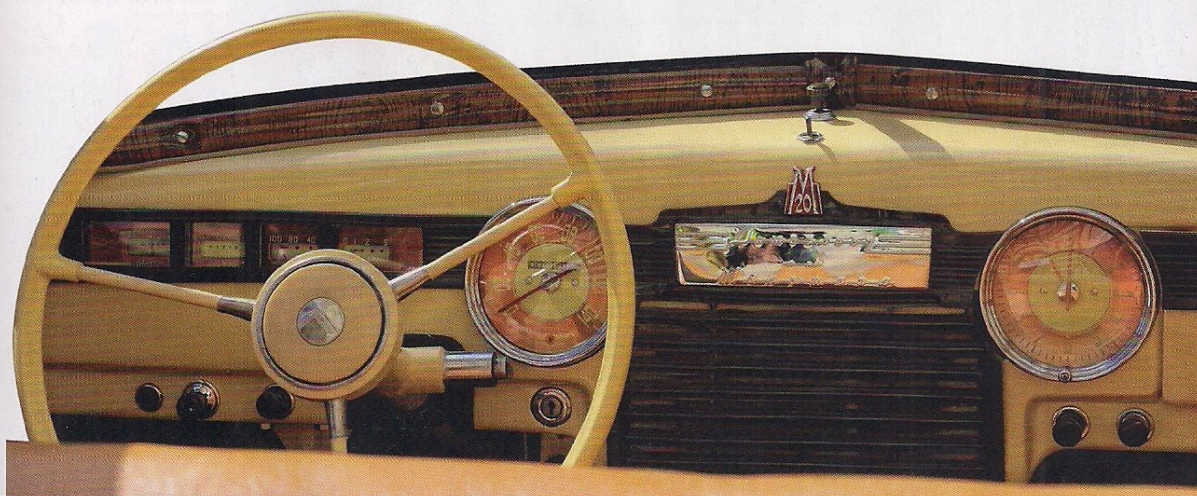


Почтовая марка 1976 года,
выпущенная к 30-летию «Победы».

иностранного производства, поступавших в СССР по ленд-лизу (в годы войны ГАЗ занимался сборкой грузовых автомобилей марки «Шевроле»). Лишь в первом квартале 1945 года на заводе была образована «лаборатория по внешней и внутренней отделке», занявшаяся разработкой оригинального оформления интерьера, эмблем, паспортных табличек и прочих мелких деталей, подбором тканей, пластика и других материалов.

Первый блин комом

26 августа 1945 года вышло постановление Государственного комитета обороны «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», согласно которому начало производства ГАЗ-М20 было намечено на 28 июня 1946 года. Формально этот срок завод выдержал: по некоторым источникам, первые автомобили были собраны даже 21 июня, но... Первые серийные автомобили марки «Победа» можно считать серийными лишь условно, так как изготавливались они по обходной технологии,



Панель приборов была отштампована из стального листа, окрашена под цвет кузова и содержала полный набор приборов: спидометр, указатель уровня бензина, масляный манометр, амперметр, термометр, отдельные контрольные лампы указателей поворотов, часы.

фактически вручную. В 1946 году завод выпустил только 23 машины. Назвать такое производство серийным можно с большой натяжкой. Однако вины заводчан в этом не было. Освоение производства проходило в условиях послевоенной разрухи и нехватки сырья, было сопряжено с выпуском широкой номенклатуры сложных и новых для отечественной промышленности изделий.

О начале крупносерийного выпуска было объявлено лишь 28 апреля 1947 года. В том же месяце Сталину продемонстрировали уже машину конвейерной сборки, однако автомобиль все еще оставался очень «сырым», а технология его производства – неотработанной. Поэтому тысячный автомобиль сошел с конвейера только спустя десять месяцев – в феврале 1948 года. Всего в рамках 1-й производственной серии до августа (по другим данным, до октября) 1948 года успели собрать 1700 машин, низкое качество сборки и производственные дефекты которых вызвали шквал возмущения у потребителей, среди которых были ответственные работники, а также государственные и общественные учреждения достаточно высокого ранга. В связи с рекламациями в октябре 1948 года конвейер остановили с целью устранения обнаруженных недостатков. Директора ГАЗа И. Лоскутова, несмотря на прежние заслуги, освободили от занимаемой должности, а главный конструктор А. Липгарт сохранил свое место лишь благодаря участию в разработке следующей легковой модели, ГАЗ-12 ЗИМ.

Силовой агрегат автомобиля ГАЗ-М20.



Самыми распространенными окрасками «Побед» были сине-зеленая и бежевая.

СКОЛЬКО ЦИЛИНДРОВ?

С самого начала работ автомобиль проектировался в двух вариантах. М25 имел 2,7-литровый шестицилиндровый двигатель, М20 – 2,1-литровый четырехцилиндровый. Числа 20 и 25 в обозначениях автомобилей отражали их принадлежность к новой линии моделей Горьковского автозавода с двигателями уменьшенного по сравнению с довоенными образцами рабочего объема. В дальнейшем ее продолжили модели ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Версия с шестицилиндровым двигателем отличалась более низкой экономичностью. Впоследствии работы по шестицилиндровому варианту «Победы» были свернуты.

Совершенно очевидно, что директор пострадал незадолго. Из-за спешки с запуском в серию испытания «Победы» изначально велись по ускоренной программе, не позволявшей в полной мере выявить дефекты в ее конструкции. А единственным, кто выступал против поспешного запуска машины в серию, был Липгарт, но его не послушали.

Работа над ошибками

Благодаря вынужденной паузе в производстве появилась возможность провести полноценные испытания автомобиля. В том числе специалисты Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) исследовали динамические качества и проходимость, измерили жесткость кузова и оценили его усталостную прочность на вибростенде. В результате 346 деталей, более 2000 задействованных в производстве инструментов и приспособлений, включая использовавшиеся для изготовления кузова штампы, пришлось изменить. Потребовалось полное переиздание всей конструкторской документации на автомобиль. Были





«Победа» 2-й серии
в городе Калинин
(ныне Тверь). 1962 г.



пересмотрены конструкция и технология изготовления многих узлов, при этом в большинстве случаев ставка делалась на современные, высокоэффективные способы производства. Завод освоил точечную электросварку, скоростную обработку металлов резанием, закалку точками высокой частоты. Для сборки модернизированного автомобиля была смонтирована новая производственная линия в переданных ГАЗу цехах бывшего авиазавода № 446. Здесь установили более совершенные конвейеры – кондукторного, а не ленточного типа. Фактически речь шла о создании для существующего промышленного образца полностью нового, и притом намного более совершенного, технологического процесса.

Высшее одобрение

В 1948–1949 годах с конвейера стали сходить «Победы» второй производственной серии, причем с 1 ноября 1949 года производство велось в новых корпусах, что позволило резко увеличить его объемы. Выпущенные ранее машины возвращались на завод для устранения дефектов.

14 июня 1949 года автомобили Горьковского автозавода прибыли в Кремль. Главной целью смотра было утверждение к производству автомобиля ЗИМ. Но вместе с ним привезли и три «Победы»: серийный образец 1948 года,

модернизированный вариант, готовившийся к выпуску, и машину с кузовом «кабриолет». Осмотрев ЗИМы, Сталин со свитой перешли к «Победам». Вероятно, памятуя о многочисленных жалобах, он уселся на заднее сиденье, поерзал на нем, проверил удобство, мягкость подушек. Особое внимание он обратил на расстояние от головы до потолка и, убедившись, что все нормально, удовлетворенно сказал: «Теперь стало хорошо». Одобрил вождь и экстерьер машины. Затем поинтересовался, отапливается ли салон и не дует ли в нем. Министр С. Акопов отвечал, что теперь на все автомобили ставится обогреватель, а в салоне не дует, поскольку применено улучшенное уплотнение дверей. Заинтересовал Сталина и вариант с кузовом «кабриолет». В целом горьковские новинки получили одобрение, и модернизированный, а вернее сказать, доведенный до ума вариант «Победы» пошел в серию. В 1949 году создатели этой модели были удостоены Сталинской премии. ★

С 1946 до 1962 года
«Победы» работали
в службе такси.



С именем и ценой

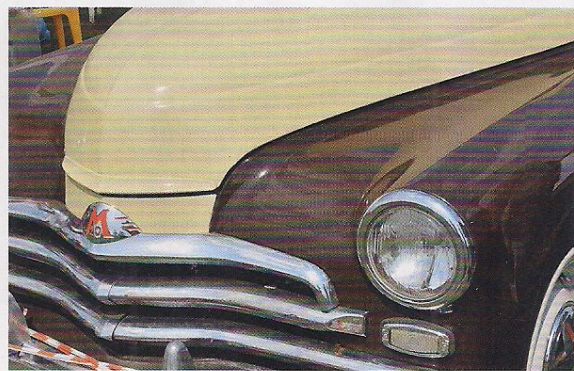
До «Победы» ни один отечественный автомобиль не имел названия, только официальные марки. ГАЗ-М20 стал также первой легковой машиной, которую начали продавать.

Когда создавался автомобиль «Победа», у советских автозаводов еще не было устоявшихся эмблем, поэтому буквально на каждую модель разрабатывались свои оригинальные знаки. На капоте «Победы» возвышалась буква М, в которой одновременно можно было разглядеть намек на зубец стены нижегородского кремля и парящую чайку – символ реки Волга. Сама же буква указывала на название «Молотовец» (с начала 1930-х и до конца 1950-х завод носил имя советского государственного деятеля В. М. Молотова). Официальное наименование машины записывалось как М-20 – «Молотовец, двадцатая модель» (при этом на заводской табличке значилось «Автомобиль ГАЗ-20» – это было внутривзаводское обозначение). Заливка эмблемы была красной.

Анекдот и правда

До «Победы» ни один отечественный автомобиль не имел имени, только буквенные и цифровые индексы. Исключение составлял легковой автомобиль М-1, который так понравился потребителю, что в народе его тепло называли эмка. Неудивительно, что с названием связана забавная история. Так, существует версия, что автомобиль хотели назвать «Родина», но когда в июне 1945 года Сталину показали образец будущего серийного автомобиля, тот спросил: «И почему будете “Родину” продавать?». Тогда Сталину сообщили второй вариант названия, который был одобрен. Якобы Сталин усмехнулся и сказал: «Невелика победа, но пусть будет Победа».

«Победа» 2-й серии в салоне магазина «Автомобили». Москва, 1951 г.



Заливка эмблемы была красной – в цвет знамени СССР.

★ В СВОБОДНОЙ ПРОДАЖЕ

Стоила «Победа» 16 000 рублей. Зарплата квалифицированного рабочего или среднего инженера составляла тогда от 500 до 600 рублей в месяц. Представителям же технической, творческой или управленческой элиты жилось в то время значительно лучше.

★
Однако на самом деле это просто красивая легенда, поскольку с самого начала проектирования будущего автомобиля в него было заложено официальное название «Победа» – в честь скорой победы советского народа над гитлеровской Германией. Название же «Родина» предлагалось для следующей модели, М-21, и никогда не выходило за стены завода.

Испытание... бомбой

Помимо многочисленных испытаний, которые пришлось выдержать «Победе» на пути к серийному выпуску, было еще одно, не совсем обычное и совершенно не относившееся к автомобилю как таковому. Оно состоялось в 7 часов утра 29 августа 1949 года на полигоне в Семипалатинске. В тот день в глухих казахских степях проводились испытания первой советской атомной бомбы – РДС-1. На полигоне в круге радиусом 10 км были построены сооружения, установлена техника, размещены животные. Предполагалось не только доказать работоспособность первой советской атомной бомбы, но и изучить поражающее воздействие нового оружия. На расстоянии 1000 м от будущего эпицентра и далее через каждые 500 м были установлены 10 новых легковых автомобилей «Победа». 30 августа 1949 года, на другой день после взрыва, участники испытаний осматривали полигон. Перед их взорами раскинулась





Покупатели и продавец у автомобиля «Победа». Ленинград. 1948 г.

картина тотального разрушения всех объектов, в том числе и автомобилей. По иронии судьбы «Победами» правительство СССР награждало отличившихся при создании бомбы специалистов.

Заветная мечта

Как и в довоенный период, легковые автомобили активно использовались в виде поощрения. При этом наградой считался и автомобиль как таковой, и, в определенном смысле, разрешение на его внеочередную покупку. Автомобили распределяли по прямому указанию Молотова. Поначалу были популярны трофейные немецкие машины. На имя Молотова посыпались заявления от героев и передовиков, народных и заслуженных, видных и главных... с долгими и однообразными перечислениями заслуг и регалий. Иногда просьбы удовлетворяли, но чаще нет. Однако высокопоставленные автолюбители довольно быстро разочаровались в трофейной технике, не приспособленной к советским условиям. Уже в марте 1946-го поэт Александр Жаров, например, дальновидно высказал Молотову желание иметь машину отечественного производства. Но, начиная с 1947 года, уже никто не просит просто автомобиль, просят «Победу». Купить ее желают многие известные люди, например, трижды Герой Советского Союза

И. Н. Кожедуб (Молотов: «Надо продать»), Герой Советского Союза полярный летчик И. П. Мазурук (отказано), диктор Всесоюзного радио Ю. Б. Левитан (решено положительно). Рост объемов производства и начало хрущевской «оттепели» привели к тому, что число желающих приобрести машину начало стремительно расти. Автомобиль из неопременного чиновничьего атрибута или знака принадлежности к «верхам» начал превращаться просто в средство передвижения. Именно «Победа» стала первой советской машиной, которая появилась в свободной продаже. Уже с середины 1950-х годов в залах магазина «Автомобили» на Бакунинской улице в Москве автомобили «Победа» были всегда.

Зарубежные «Победы»

Первые «Победы» пошли на экспорт уже в 1947 году в Венгерскую Народную Республику, потом в страны «народной демократии» и Китай. Получив признание в СССР и странах соцлагеря, «Победа» проложила советской автоиндустрии путь на мировой рынок. Автомобиль охотно покупали в Скандинавских странах, в Бельгии, в ряде других государств Западной Европы, где появились первые торговые представители горьковской марки. Например, такси в Финляндии как массовое явление вообще фактически началось именно с «Победы». До этого таксопарки были укомплектованы разношерстными автомобилями довоенных моделей. В 1956 году для представительства советского автопрома на мировом рынке было создано внешнеторговое объединение «Автоэкспорт». Если до войны экспорт ограничивался лишь незначительным количеством грузовиков, то «Победа» заставила всерьез заговорить об успехах и возможностях отечественного автомобилестроения. В послевоенной Европе ощущалась нехватка относительно недорогих, комфортабельных автомобилей, и «Победа» быстро нашла устойчивый сбыт во многих странах. О ней лестно отзывались даже западные специализированные издания, поражавшиеся выносливостью машины и находившие у нее лишь два серьезных недостатка: недостаточную динамику (плата за экономичность и приспособленность к плохому бензину) и неважную обзорность назад. ★

Колхозник с сыном у автомобиля «Победа». Пермский край. 1958 г.



РУССКИЙ ХАРАКТЕР

Английский журнал «Мотор» в 1952 году писал: «Это автомобиль исключительно русский. Самая сильная сторона «Победы» – способность надежно работать на любых дорогах... на «Победе» не надо бояться быстрой езды по плохим дорогам, даже когда машина полностью нагружена».

Липгарт и его победы

«Победа» М20 – одна из многочисленных моделей автомобилей марки ГАЗ, спроектированных под руководством главного конструктора Горьковского автомобильного завода Андрея Липгарта. На его счету ГАЗ-М1, ГАЗ-64, ГАЗ-67Б, броневедомитель БТ-64, ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-12, ГАЗ-69.

Андрей Александрович Липгарт родился 4 июня 1898 года в Москве в семье прибалтийских немцев. Отец его, по профессии бухгалтер, дал сыну приличное образование. После окончания частного реального училища в 1915 году Андрей успешно поступил в Императорское высшее техническое училище (МВТУ им. Баумана).

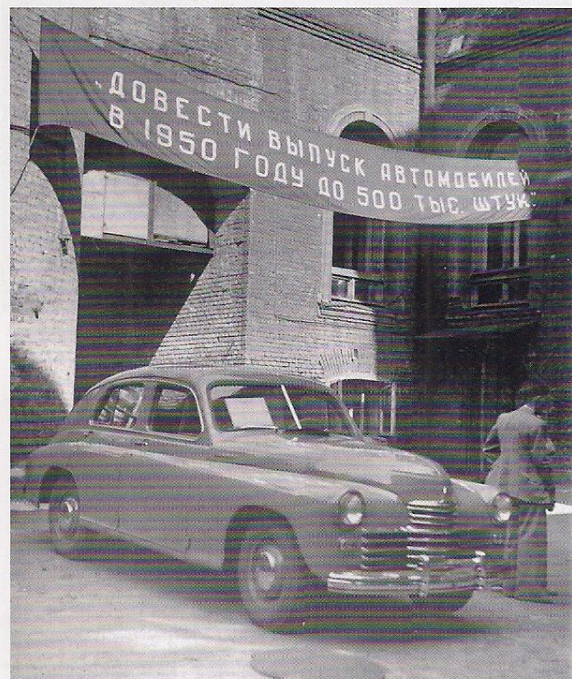
Первое знакомство

С третьего курса, в 1918 году, Липгарта призвали на службу в телеграфно-телефонный батальон Красной армии. Затем прикомандировали к авторемонтным мастерским на Большой Ордынке. Здесь он и познакомился с настоящим автомобилем, ремонтировал старую автомобильную технику иностранного производства. Его талант был замечен командованием части. В 1921 году Липгарта уволили в запас и направили для продолжения учебы в МВТУ. В 1925 году Липгарт получил диплом инженера и сразу попал в знаменитый Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ).

Американский опыт

Липгарт быстро завоевал уважение коллег вдумчивостью, целеустремленностью и несомненным талантом автоконструктора. Он обладал безупречным пространственным мышлением и богатым воображением. В 1930 году Липгарт и группа молодых инженеров НАМИ были направлены в США, в Детройт, на завод Генри Форда, для обучения технологиям производства автомобилей. С той поры Андрей Александрович многократно бывал в США, перенимая опыт американского автомобилестроения.

Цех сборки легковых автомобилей «Победа» и «ЗИМ», 1954 г.



В то время, когда завод ставил всё новые рекорды, главного конструктора ждала опала.

Главный конструктор

Новым местом работы 35-летнего инженера стал Горьковский автомобильный завод (ГАЗ). 13 октября 1933 года Липгарт впервые вошел в конструкторский зал технического отдела. Инициатором его перевода в Горький стал директор ГАЗа Сергей Дьяконов. Человек увлеченный общим делом, инициативный, Дьяконов собирал выдающихся инженеров по всей стране. Липгарту, уже получившему определенную известность в кругу профессионалов, он предложил сразу должность главного конструктора.



НЕВЫПОЛНЕННОЕ ПРЕДПИСАНИЕ

Вскоре после начала Второй мировой войны Липгарту и его заместителю инженеру Анатолию Кригеру было приказано вместе с семьями в 24 часа покинуть Горький, «как лицам немецкой национальности».

Липгарт и Кригер предоставили документы не только о немецких корнях, которые давали им право остаться работать на автозаводе. И бюрократическая машина НКВД согласилась с предъявленными документами.



По воспоминаниям ветеранов предприятия, Липгарт был мрачным, строгим и авторитарным человеком: постоянные указания так и сыпались на сослуживцев. Однако ему была присуща и демократичность: главный конструктор не имел на заводе собственного кабинета, а поставил свой письменный стол прямо посреди большого чертежного зала конструкторского бюро. Его лозунг был таков: «Между мной и товарищами не должно быть никакой стены». Он работал на виду у подчиненных, подчиненные работали на виду у него. В любое время каждый из сотрудников мог подойти к Липгарту с любым вопросом и получить ответ.

Признание и ссылка

Первой вершиной Липгарта стал автомобиль ГАЗ-М1. В планах Андрея Александровича были проекты новых легковых и грузовых машин. Однако помешала война. В 1941 году ГАЗ перешел на выпуск военной продукции. К тому времени конструкторским отделом завода были спроектированы и доведены до серийного производства 17 моделей автомобилей.

За свою работу в 1942 году Липгарт был удостоен первой в своей жизни главной государственной премии тех лет – Сталинской. В 1943 году он снова стал ее лауреатом. Этих премий в его жизни было пять – больше, чем у какого-либо советского автоконструктора.

И тем не менее 15 октября 1951 года Андрей Александрович был отстранен от должности главного конструктора и назначен заместителем, а его место занял бывший главный конструктор грузовых автомобилей Лев Васильевич Костюк, в 1951 году занимавший должность парторга завода. 15 мая 1952 года Липгарта уволили и с должности заместителя. Он был переведен ведущим конструктором на Уральский автомобильный завод в городе Миасс Челябинской области. Это было не что иное, как ссылка. По многим источникам известно, что причиной стали «разоблачительные письма» одного из коллег и учеников великого конструктора.

Московский период

После смерти Сталина, в 1953 году, Андрей Александрович с семьей вернулся в Москву. Он принял приглашение возглавить кафедру «Автомобили» в МВТУ и одновременно занял пост главного конструктора НАМИ, а позже перешел на должность заместителя директора института по научно-экспериментальной работе.

В последний период жизни Липгарт принимал непосредственное участие в разработке типового ряда отечественных автомобилей, мощных четырехтактных дизелей для Ярославского моторного завода, трехосного грузовика для Уральского автозавода, двигателя для автомобиля ЗАЗ-965.

В июле 1956 года Андрею Александровичу Липгарту было присвоено ученое звание доктора технических наук, звание Липгарт получил без защиты диссертации. Он был автором более 70 книг, монографий и научных работ. Андрей Александрович Липгарт скончался 20 марта 1980 года в Москве на 82-м году жизни. Его похоронили на Введенском кладбище. Над его последним пристанищем висит плита с силуэтом «Победы» – самого известного автомобиля великого конструктора. ★

«ГЛАВНОЕ ДЕЛО»

В зрелые годы Андрей Александрович любил подмосковную дачу. Он был хорошим семьянином, с удовольствием возился с детьми и внуками... Еще в Горьком, получив коттедж в так называемом «американском поселке», построенном для иностранцев, работавших на ГАЗе, он занялся цветоводством. Страсть к цветам он унаследовал от отца и в шутку называл главным делом жизни. На приусадебном участке он выращивал более 100 сортов диких и культурных гладиолусов, восхищая их красотой американских коллег.

Портрет



В 1955 году вышло руководство по уходу за «Победой» авторов А. Липгарта и Г. Вассермана.



Автомобиль ГАЗ-М1.



Новый отдел «Руссо-Балта»



Эмблема автомобиля
«Руссо-Балт» К 12/20.

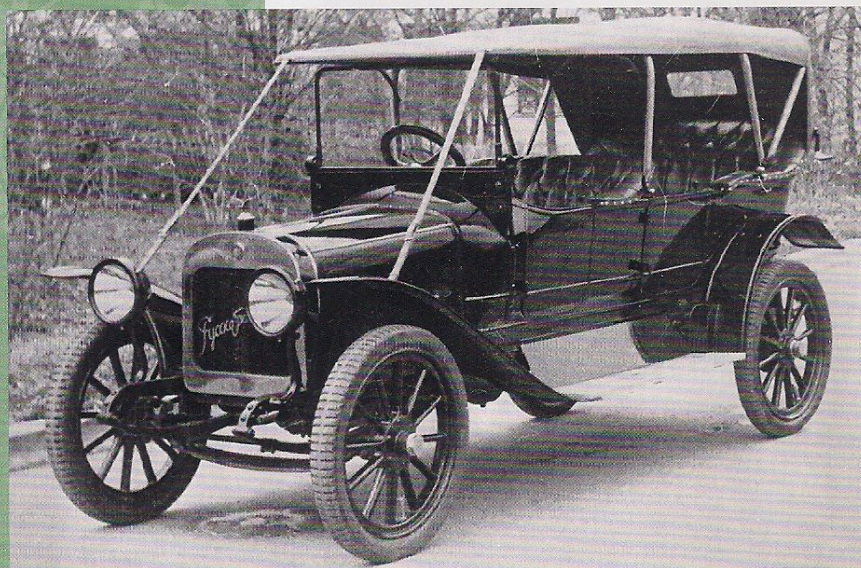
Руссо-Балтийский вагонный завод сначала поставлял российским императорам вагоны для железнодорожных поездов, а потом – легковые и грузовые автомобили.

Машины марки «Руссо-Балт» были наиболее подходящими для такой цели – шикарными и комфортными. Однако после переворота 1917 года этой марки не стало. Вожди нового, советского государства тоже любили ездить со всеми удобствами, но уже на других автомобилях.

Балтийские вагоны

Крупнейшим производителем автомобилей в России до 1917 года был Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ). Предприятие это возникло в 1869 году как филиал немецко-голландской фирмы «Ван дер Зюпен унд Чарли», производившей железнодорожные вагоны. Компания, получив в России большой заказ (500 вагонов), чтобы

не платить таможенных пошлин, основала завод в Риге. В 1874 году филиал был преобразован в открытое акционерное общество «Русско-Балтийский вагонный завод». Пик производства пришелся на 1900 год, когда предприятие выпустило 5513 товарных и 219 пассажирских вагонов. Завод стал одним из крупнейших машиностроительных предприятий в Российской империи. Он занимал территорию более 20 га, состоял из 50 цехов, численность работников достигала 4 тыс. человек. Акционер завода Оскар Фрейвит параллельно основал в 1895 году еще один вагоностроительный завод – «Феникс». В 1906 году оба предприятия вошли в синдикат «Продвагон», который к 1914 году объединил в себе 14 производителей вагонов – почти 97 % всего вагонного производства Российской империи. К 1913 году контроль над РБВЗ полностью перешел к Русско-Азиатскому банку.



Один К-12/20 был в гараже императора Николая II, который, по воспоминаниям современников, любил сам покататься по царскосельским аллеям.



Бронеавтомобиль «Руссо-Балт». 1914 г.

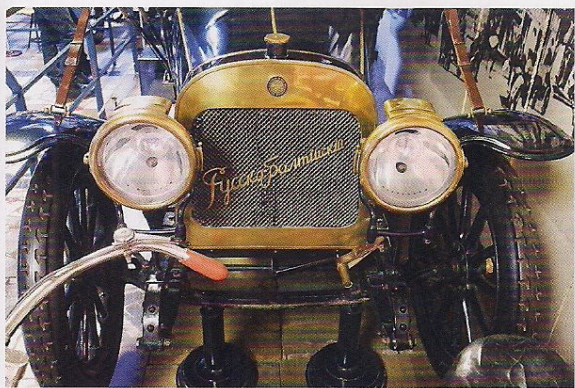
ВНУШИТЕЛЬНАЯ СИЛА

К 1909 году в Автомобильном отделе Русско-Балтийского вагонного завода над созданием первого в нашей стране серийного автомобиля работали 10 инженеров, 141 рабочий и 3 водителя-испытателя.

Во имя спасения компании

После Русско-японской войны число заказов упало и положение компании ухудшилось. По инициативе председателя правления М. В. Шидловского было начато производство автомобилей. В 1908 году на РБВЗ был создан автомобильный отдел. В конце 1910 года акционерное общество «РБВЗ» приобрело фирму первого российского автопроизводителя «Экипажную фабрику Фрезе и К».

В начале лета 1909 года в Риге был собран первый автомобиль. Его основой послужила машина малоизвестной бельгийской фирмы «Фондю». Конструктором «Руссо-Балтов» стал приглашенный из Бельгии инженер Жюльен Поттера, который работал в сотрудничестве с русскими специалистами Иваном Фрязиновским и Дмитрием Бондаревым. Вскоре на РБВЗ уже выпускали легковые машины семейств К-12, С-24 и Е-15, а также три модели грузовиков: Д-24, М-24 и Т-40. Наиболее массовой была модель С-24, на которую приходилось 55 % общего выпуска.



Автомобиль «Руссо-Балт» 1910 года в Государственном политехническом музее в Москве. До 2013 г.



Тип кузова, как у К-12/20, назывался дубль-фаэтон. Он имел два ряда сидений, в отличие от классического двухместного фаэтона.

На ралли и в армии

«Руссо-Балты» отличались прочностью и надежностью, свидетельством чему служили их успехи в ралли и дальних пробегах, в частности на международных ралли «Монте-Карло» и «Сан-Себастьян». Один из экземпляров модели С-24 третьей серии, выпущенный в 1910 году, за 4 года прошел 80 000 км без серьезного ремонта. Репутация машин РБВЗ была столь высокой, что два образца моделей К-12 и С-24 в 1913 году заказал Императорский гараж. 64 % всех автомобилей завода приобрела русская армия, где они использовались не только как штабные и санитарные машины, но и как шасси для постройки броневиков.

Рижские автомобили имели простую и прочную конструкцию. На них применяли отлитые из алюминия картеры двигателя и коробки передач, а также поршни. На моделях К-12 и Е-15 стояли двигатели с отлитыми в общем блоке цилиндрами, что было редкостью для тех времен.

Модели и серии

Автомобили «Руссо-Балт» выпускали крупными сериями, внутри которых существовала полная взаимозаменяемость деталей. Разные серии одной и той же модели имели порой существенные отличия в мощности двигателя, количестве передач, колесной базе и устройстве отдельных узлов. Все размеры деталей на чертежах указывались в метрической системе.



ВЫСТАВОЧНЫЕ ЭКЗЕМПЛЯРЫ

В 1910 году на Международной автомобильной выставке в Петербурге экспонировались пять «Руссо-Балтов», а на следующем салоне, 1913 года, было представлено шесть разных машин Русско-Балтийского вагонного завода.

Все узлы и детали РБВЗ изготовлял самостоятельно. Как показало проведенное военным министерством в конце 1910 года обследование, на стороне предприятие покупало только шины, масляный манометр и шариковые подшипники. Завод имел два экипажных отдела, в Риге и Петербурге, где изготовлялись однотипные кузова: «торпедо», «фаэтон», «лимузин», «седан», «ландоле» и др. ★



Отечественное автомобилестроение



«Руссо-Балт» 1909 года на марке 1973 года и «Руссо-Балт» 1913 года на марке, посвященной истории отечественного пожарного транспорта. 1984 г.

Пожарный «Руссо-Балт», выпущенный в Риге в 1912 году.

В НОМЕРЕ 4

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 4

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



ЛАДЬЯ И «ЛАДА»



ВОЛЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



«РУССО-БАЛТЫ»: ОДНО
НАЗВАНИЕ, РАЗНЫЕ СЕРИИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



0 977258 657258



★
ВАЗ-2101 «Жигули»

★
ЛАДЬЯ И ЛАДА

★
ВОЛЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

★
«РУССО-БАЛТЫ»:
ОДНО НАЗВАНИЕ,
РАЗНЫЕ СЕРИИ



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ!