

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 12



«МОСКВИЧ-407» —
НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



«МОСКВИЧ» —
ДРУГ И ТОВАРИЩ



АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ
АНДРОНОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657209



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 12, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Ауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Марин Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витская, 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-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС:77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@AuerMedia.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 «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 Б, Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дмитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 218-57-00, (ФАН) 498-98-83
www.rodrifkaedipress.ua
E-mail: rodrifkaedipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Beta 2 C

27200 Stanischowice

POLAND

Тираж: 10 500 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. 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 Ашет Коллекция Украина

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: 06.04.2018.
Дата выхода в свет: 28.06.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Москвич-407» –
народный автомобиль

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

«Москвич» – друг и товарищ

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Александр Фёдорович Андронов

Фотографии и иллюстрации: 1 © ИТАР ТАСС, 2 © Sergei Fedichev/TASS,
4 © М. Д. Кожедубов, 5 (автор) © РИА Новости, (автор) © ИТАР ТАСС/Арне,
6 (автор) © Михаил Александр Фотобанк.Порт, (автор) © РИА Новости ;
7 (автор) © РИА Новости, (в середине) © Sergei Fedichev/TASS,
(автор) © РИА Новости, 8 (автор) © TASS/Enik Morlan, (автор) © ИТАР ТАСС/Арне,
9 (автор слева) © Фотобанк/Изотобанк.Порт, (автор справа) © РИА Новости,
(в середине) © Алёксандр Свєдана Фотобанк.Порт, 10 (1) (автор) © Иванис, (автор)
© РИА Новости, 11 (автор) © РИА Новости, (в середине) © РИА Новости, (автор)
© ИТАР ТАСС.

«Москвич-407» – народный автомобиль

«407-й» – самая массовая и популярная модель второго поколения «Москвичей», знаменовавшая собой целую эпоху, – представляла усовершенствованную версию «Москвича-402».

Как известно, первое поколение «Москвичей», прозванных за свой характерный внешний вид «слонами», было скопировано с автомобиля Opel Kadett K38. Эту машину взяли за образец потому, что вся документация на нее и большая часть оборудования были вывезены из Германии в рамках репараций. Выбор для послевоенного выпуска в СССР довоенной модели вполне объясним, если вспомнить, с каким трудом на ГАЗе (более мощном и передовом по сравнению с ЗМА) осваивалось производство инновационной по тому времени «Победы». Однако к концу 1940-х годов «Москвич-400» с его консервативным довоенным кузовом с выступающими крыльями выглядел уже архаично.

Сначала был «402-й»

В 1950 году на ЗМА началась работа над новым автомобилем «лонтонной» компоновки. Поскольку небольшой конструкторский коллектив завода не обладал достаточным опытом, для работы над проектом были привлечены специалисты других предприятий отрасли. С Горьковского завода были приглашены Б. Д. Кирсанов, Л. И. Белкин, Ю. М. Немцов, с ЗИСа – И. А. Гладилкин, С. Д. Чуразов, А. М. Жерядин, К. И. Файбисович; кроме того, с Московского мотоциклетного завода на ЗМА перешел конструктор двигателя И. И. Окунев. Общее руководство проектированием осуществлял главный конструктор ЗМА А. Ф. Андронов.



Модель намере



Автомобиль «Москвич-407» во время ралли классических автомобилей в Москве, 2017 г.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-407»



Панель приборов осталась такой, какой была, с одометром и амперметром.

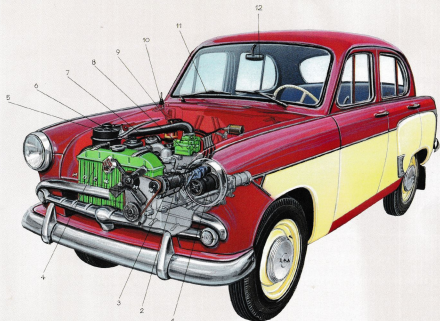
Салон был отделан обычной линолеум и кожзаменителем.

Применены вертолётного типа детали, значительно упростили конструкцию автомобиля и снизили расход топлива.

В баранете – ленточный механизм, как в бронемашинах с гранатой по машине.



Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-407»



- 1 - стартер,
2 - генератор,
3 - двигатель,
4 - радиатор водяного охлаждения,

- 5 - воздушный фильтр,
6 - масляный фильтр тонкой очистки,
7 - масляная горловина,
8 - карбюратор,

- 9 - прерыватель-распределитель зажигания,
10 - антенна радиоприемника,
11 - стеклоочиститель «дворник»,
12 - стеклоочиститель «дворник».

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-407»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 980

Полная масса, кг: 1290

Габаритные размеры, мм:
длина - 4055 ширина - 1540
высота - 1560 база - 2370

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: М-407, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 45 при 4500 об/мин

Рабочий объем, см³: 1360

Коробка передач: механическая, трех- или четырехступенчатая

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бесшворная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические двустороннего действия

Размер шин: 5,60-15"

Макс. скорость, км/ч: 115

Время разгона до 100 км/ч, с: 24 (до 80 км/ч)

Расход топлива при смешанном цикле, л/км: 7 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 35



На фоне гостиницы «Москва» автомобиль «Москвич-407» смотрится весьма представительно. 1962 г.

Согласно принятому в те годы порядку, новая модель получила обозначение «402-425», где первое число означало номер шасси (да и всей модели в целом), а второе – номер кузова. В дальнейшем для базового седана «Москвич-402» обозначение кузова использовалось только в конструкторской документации, но в модификации – универсал М-425 и полноприводные варианты М-410 и М-411 – именовались именно по обозначениям своих кузовов.

Следует отметить, что участие специалистов с ГАЗа оказало сильное влияние на проектируемый автомобиль. В то же самое время на ГАЗе полным ходом шли разработка и подготовка производства «Волги» ГАЗ-21, и «Москвич» ожидало перенять от этого автомобиля многие элементы дизайна. Обе машины выглядели как модели разного класса, разработанные одним и тем же предприятием, но ничего плохого в этом не было – напротив, визуальная схожесть была символом того, что на советские дороги выходит новое поколение легковых автомобилей.

В 1951 году были изготовлены пресс-формы для штамповки кузовных панелей. Для этой работы был привлечен ГАЗ, имевший соответствующее оборудование. Из отштампованных пробных панелей были собраны семь прототипов модели «402-425». Все они несколько отличались друг от друга, главным образом в оформлении кузовов. Испытания прототипов и подготовка к серийному производству продолжались в течение 1952–1954 годов. В феврале 1955 года три предсерийных автомобиля «Москвич-402» успешно прошли государственные испытания. Один из них затем экспонировался на ВДНХ. Первый серийный «Москвич-402» покинул сборочный цех завода 20 апреля 1956 года.

Особенности конструкции

По сравнению со своим предшественником новый «Москвич» получил более современный экстерьер и более совершенный по конструкции кузов. Последний сваривался из нескольких технологических подборок, что упрощало как изготовление автомобиля, так и кузовной ремонт в процессе эксплуатации. «Оперение» выполнялось съемным, на резьбных болтовых соединениях. Как и на прошлой модели, переднее сиденье представляло собой цельный диван с раздельными спинками.

НАГРАДЫ

В августе 1958 года на Всемирной автомобильной выставке в Брюсселе «Москвич-407» был отмечен золотой медалью и дипломом, что способствовало росту спроса на советские автомобили за рубежом. За успехи в работе по освоению новой техники и прогрессивной технологии в августе 1963 года завод был награжден Дипломом ВДНХ.



«Москвич-407» на улице Вильнюса. 1957 г.





Ветеран «Москвич-407» на выставке «Автосистема». Тушино, Москва, 2009 г.

«Москвич-407» 1961 года. Шестой автомобильный фестиваль «Экзотика-2002» на территории Тушинского аэродрома в Москве.



МНОГО И РАЗНЫХ

В общей сложности было выпущено 359 980 автомобилей «Москвич-407», каждый третий пошел на экспорт. На базе основной модификации завод выпускал модель 407Т – такси, 407М – автомобиль медицинской службы, 407Б – автомобиль с ручным управлением для инвалидов, 423Н – универсал и 430 – фургон.

Регулировка по расстоянию от педалей была «гаражной», то есть сиденье переставлялось на крепежных шпильках и быстро подогнать его по росту было нельзя. Конструкция переднего сиденья предусматривала возможность раскладывания его в практически ровное спальное место для отдыха в дороге.

«402-й» получил отдельный багажник, доступ к которому осуществлялся снаружи автомобиля, а не изнутри, как на «Москвиче-400/401», причем крышка багажника имела дистанционный привод от рычажка в салоне. К другим особенностям новой модели можно было отнести тнтые лобовое и заднее стекла, достаточно высокий уровень внутренней отделки, наличие обогревателя с выбросом теплого воздуха на лобовое стекло (прошлая модель обогревателя вообще не имела), мигающие сигналы поворота с самовозвратом расположенного сверху на кожухе рулевой колонки переключателя (на «400-м» поворотники не устанавливались), кнопочное управление замками дверей, двухспицевое рулевое колесо и, наконец, радиоприемник, который редко встречался в базовой комплектации даже на иномарках этого класса. Поскольку в те годы электронная аппаратура стоила

дорого, то в печати обсуждался вопрос о том, стоило ли комплектовать радиоприемником все автомобили «Москвич» или ставить его лишь по индивидуальному заказу, поскольку радиоприемник существенно повышает стоимость машины и многие покупатели предпочли бы сэкономить эту сумму.

Механический привод стеклоочистителей осуществлялся от специального вала отбора мощности на картере двигателя, вращение на который передавалось через шестерню от распределительного вала. Скорость работы стеклоочистителя определялась оборотами двигателя. «Москвич-402» вместо использованной на предыдущей модели шкворневой независимой продольно-рычажной подвески типа «Дюбонне» получил независимую бесшкворневую переднюю подвеску с двойными поперечными рычагами, которая обеспечивала комфортабельность и плавность хода даже на плохих дорогах. Появились 15-дюймовые обода колес (вместо 16-дюймовых) с шинами более высокого и широкого профиля, барабанные тормоза с плавающими колодками, 12-вольтовое электрооборудование и впервые в стране – телескопические амортизаторы. Задний мост с коническими шестернями и трехступенчатая коробка передач были унаследованы от предыдущей модели, но коробка получила удлинитель, позволивший укоротить карданный вал и снизить уровень вибрации.

Что касается недостатков «Москвич-402», то главным считался нижнеклапанный двигатель с конструкцией восходящей еще к 1930-м годам. Увеличение объема 1,2 л и мощности до 35 л. с. не могло принципиальным образом повлиять на характеристики старого мотора работающего на низкооктановом бензине. В Европе на таких моторах уже давно никто не ездил.

Стиль из Москвы

В мае 1958 года с заводского конвейера сошел новый «Москвич» модели «407». Внешне он поначалу почти не отличался от «402-го» – распознать новинку помогали лишь две внешние детали: уменьшение высоты хромированной «гребенки» на выступе задней двери и появление надписи «Москвич» под заводской эмблемой. Однако главное отличие было не в этом. Под капотом «Москвича-407» находился более мощный верхнеклапанный двигатель с алюминиевой головкой блока цилиндров, который и давал ему право называться новым. Новый мотор был создан усилиями конструкторов-двигателестроителей МЗМА И. И. Окунева, И. А. Гладилкина и Я. В. Горячего. По ходовым качествам этот автомобиль принципиально отличался от 402-й модели. Применение верхнеклапанного двигателя значительно повысило динамические качества автомобиля и снизило расход топлива. При тех же габаритных размерах удалось увеличить рабочую



На выставке 1981 года «Москвич-407» еще не смотрят ретро-автомобилем.



И еще одно фото «Москвича-407» с ралли классических автомобилей в Москве. 2017 г.

объем цилиндров и мощность двигателя без увеличения его массы. Топливная экономичность стала выше за счет более совершенной и компактной формы камеры сгорания, обеспечивавшей меньшие тепловые потери. С конца января 1959 года на автомобиле стали устанавливать главную передачу заднего моста с передаточным числом 4,62 вместо 4,71. В результате улучшилась экономика автомобиля, возросла его максимальная скорость, увеличился срок службы двигателя. С декабря 1959 года впервые на отечественных легковых машинах стали устанавливать разработанную под руководством Л. И. Сморгонского четырехступенчатую коробку передач вместо трехступенчатой. Это улучшило динамические и эксплуатационные свойства машины, особенно на грунтовых и горных автодорогах. С марта 1960 года кузова автомобилей «Москвич» стали подвергаться бондеризации – обработке подогретым раствором фосфорнокислых солей, в результате чего на поверхности металла образовывалась нерастворимая фосфатная пленка. Коррозионная стойкость кузова после введения бондеризации повысилась в 2–2,5 раза. С 21 декабря 1960 года также было введено покрытие нижней части

кузова грунтом методом окунания, позволяющее защитить скрытые полости коробов, стоек крыши и лонжеронов, которые ранее оставались совершенно незащищенными и без дополнительной обработки быстро разрушались коррозией.

В 1960 году на автомобиле появились новая облицовка радиатора, существенно изменившаяся экстерьер малолитражки, а также новые задние фонари с двумя рассеивателями (вместо трех). Одновременно с этим боковой молдинг стал устанавливаться на все выпускаемые малолитражки, независимо от их цвета. С декабря 1960 года главная передача с прямозубыми коническими шестернями уступила место редуктору с гипоидным зацеплением. В январе 1961 года пластмассовый красный флажок на капоте заменили металлической «каплей», а в феврале 1962-го пропали «клыки» с бамперов. В таком виде «Москвич-407» приобрел свой законченный «классический» вид, уже не менявшийся до завершения его выпуска в 1963 году.

Пластмассы во внутренней отделке машины было мало. Салон автомобиля был отделан обивочной тканью и кожаным заменителем. Окраска кузова производилась синтетическими автоэмалью, «люксовые» автомобили окрашивали в два цвета с границей по молдингу.

Панель приборов «Москвича-407» оснащалась спидометром, одометром и амперметром. В ней присутствовали указатели количества топлива в баке, температуры охлаждающей жидкости и давления масла. Кроме того, имелись контрольные лампы включения дальнего света фар и отопителя салона. Позже, в 1961 году, появилась третья лампочка, сигнализирующая о включении указателей поворотов. Автомобиль уже в базовой комплектации был оснащен радиоприемником А-17.

Довольно неудобно было устроено открывание капота и багажника: ручка капота располагалась под бардачком, со стороны переднего пассажира, а ручка багажника – под сиденьем заднего пассажира, сидевшего за водителем. ★



Модель намер



Автомобиль «Москвич-407» на выставке классических советских автомобилей в ГИМе. 2014 г.

«Москвич» – друг и товарищ



Советский значок «Москвич-407», 1958 г.

Советские автолюбители не считали машину неодушевленным предметом, и «Москвич-407» стал для своих владельцев не просто средством передвижения, но и настоящим товарищем.

Утверждение о том, что «Москвичи» второго поколения пользовались повышенным спросом, представляется не совсем корректным. В СССР повышенным спросом пользовались все автомобили – от «Волги» до мотоцикла СЗА.

Автосамодельщины

Не случайно именно в Советском Союзе было широко распространено самостоятельное автомобилестроение. Если повсюду в мире изготовление автомобиля своими руками оставалось делом отдельных энтузиастов или дорогостоящим хобби, то у нас в стране тысячи людей, потерявших надежду приобрести настоящий автомобиль, принялись соорудить машины сами – буквально из подручных средств. Заслуживает внимания тот факт, что техническая самостоятельность была положительно оценена властями, поощрялась и поддерживалась в рамках программы «Аггло, мы ищем таланты!», постоянно освещалась на страницах обоих существовавших молодежных технических журналов – «Техника – молодежи» и «Моделист-конструктор». Из тысяч построенных и зарегистрированных в ГАИ самоделок лишь единицы были достойны внимания по конструкции и дизайну; все, что можно сказать об остальных, – они ездили! Распространенное в 1970-е и 1980-е годы массовое любительское



«Москвич-407» в Тарту на фоне дома Струве, 1965 г.

автостроение естественным образом прекратило свое существование с появлением рыночной экономики. Автомобиль превратился в товар, который можно было приобрести просто за деньги, без специального разрешения парткома, профкома и комитета комсомола. Однако вернемся к «Москвичу».

Демократичный «Москвич»

Первые владельцы нового «Москвича» сразу оценили отличную (для того времени) обзорность, просторный, почти как у «Победы», салон с отопителем, обогревом лобового стекла и радиоприемником, удобный выступающий багажник.

★ ЭКСПОРТ

Более трети выпущенных «Москвичей-407» ушло на экспорт, причем не только в социалистические, но и в развитые капиталистические страны. Экспортные версии отличались чаще встречавшейся двухцветной окраской и доработанным экстерьером. Бельгийская фирма Scaldia занималась сборкой «Москвичей» из машинокомплектов и продавала их под своим брендом.

«Москвичи» на трассе автопробега по маршруту Москва – Севастополь – Москва, 1959 г.





Легковой «Москвич-407» с двухцветной окраской на центральной площади Пудышева (ныне г. Самара), 1970 г.



Легковые машины на улицах провинциальных городов было немного, но «Москвич-407» встречался обязательно.

Машина и время



До денежной реформы 1961 года цена «Москвича-402» была вполне демократичной – 15 тыс. руб., а вот «407-й» стоил существенно дороже – 25 тыс. руб. Для справки: водитель грузовика получал 760 руб., продавец в продовольственном магазине – 450 руб., школьный учитель – 600 руб.

3 Спорт и кино

«Москвичом-407» связано появление в СССР массового автоспорта. «407-й» с форсированным двигателем принимал участие в кольцевых и ипподромных гонках, различных ралли и в СССР, и за рубежом, проявив при этом такие качества, как выносливость и высокая надежность. Говоря о достижениях «Москвича-407» в автоспорте, нельзя не упомянуть спортивный автомобиль, построенный в двух экземплярах на МЗМА в 1962 году. Базовой моделью был «Москвич-407», поэтому новинке присвоили название «Москвич-407-купе». Основное отличие от стандартной модели – двухдверный закрытый кузов типа «купе». Боковые окна были сделаны из плексигласа, шумоизоляция и внутренняя обивка отсутствовали. Задняя часть по сравнению со стандартной моделью была значительно легче, и для обеспечения лучшей загрузки ведущих колес автомобиль догружали балластом общей массой около 100 кг. Мощность двигателя составляла 76 л. с.

«2-й и 407-й «Москвичи» запечатлены в кинолентах того времени. В качестве «героев второго плана» их можно увидеть в таких знаменитых фильмах, как «Девушка без адреса» (1957), «Сказка о потерянном времени» (1964), «Берегись автомобиля» (1966), «Иван Васильевич меняет профессию» (1973). Но по-настоящему главными героями они стали в фильмах «К Черному морю» (1957, «Москвич-402») и «Зеленый огонек» (1964, «Москвич-407Т»).

«Москвичи» для президента

На экспорт в США «Москвичи» не поставлялись, но в воспоминаниях главного конструктора МЗМА Александра Федоровича Андропова приводится любопытная история.

НАДЕЖНОСТЬ

Эксплуатация автомобиля «Москвич-407» в различных климатических условиях доказала, что при пробеге больше 70 тыс. км машина не перегревалась в жарное время при постоянном скоростном режиме 90 км/ч, а во время обгона могла спокойно разогнаться до 110 км/ч.



«Во время встречи Н. С. Хрущева с президентом США Эйзенхауэром, осенью 1959 года, у них зашла речь об автомобилях. Президент высказался о том, что можно произвести пробу продажи автомобилей «Москвич-407» на американском рынке, и добавил, что когда он уйдет в отставку, то будет рад иметь на своем ранчо такой автомобиль. В результате мы на заводе получили задание: весьма срочно сделать в экспериментальном цехе три автомобиля с полной гарантией качества и с улучшенной отделкой. Окраска автомобилей должна быть желтой, зеленой и вишневой, с тем чтобы облегчить выбор. Организуется круглосуточная работа, отбираются на конвейере три автомобиля, и потом обычные разборка, проверка, отделка, сборка, регулировка и опять проверка на автомобиле всех узлов. А кузова заново рихтуются, шлифуются, красятся, обиваются дорогими материалами, оборудуются нестандартными деталями и изделиями атрибутов отделки и комплектации. Через десять или двенадцать дней, уставшие, но довольные результатами работы, мы сдали приемщикам три отличных автомобиля и приступили к нашим неотложным заводским делам. Но автомобили не попали к Эйзенхауэру. Вскоре американский летчик-разведчик Плауэрс на самолете-шпионе U-2 был сбит над территорией нашего государства, а министр торговли США еще до этого инцидента объявил в печати и по телевидению о том, что он примет все меры к тому, чтобы советский автомобиль «Москвич» не смог попасть на рынки США». *

Специальный двухцветный «Москвич-407» на выставке в ВДНХ.

Александр Федорович Андронов

А. Ф. Андронов, один из старейших работников отечественного автопрома, в своей деятельности плодотворно соединил конструкторскую и преподавательскую работу.

В течение многих лет Александр Федорович являлся главным конструктором двух автозаводов – Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) и Автомобильного завода имени Ленинского комсомола (АЗЛК). Андронов также имел профессорскую степень и преподавал в Московском автомеханическом институте (МАМИ).

Детство и учеба

Александр Федорович родился 9 сентября 1910 года в Пскове в семье инженера. Его отец Шарль Мазон – выходец из Бельгии, специалист в области электро-техники – в России занимался обслуживанием паровых машин и рентгеновских установок. Предки матери, Мария Борисовна, урожденной Шебальской, также были иностранцами и прибыли в Россию из Швеции. У супругов Мазон было двое сыновей – Александр и Владимир. Конец благополучной семейной жизни положил несчастный случай – Шарль Мазон скоропостижно умер, вдова осталась с двумя детьми на руках. Однако судьба оказалась благосклонна к Марии Борисовне, и вскоре она получила предложение от военного Федора Петровича Андропова. Он искренне полюбил и ее, и мальчиков, которых тут же усыновил. После свадьбы новая семья отправилась

в Мордовию, к месту службы Федора Петровича. Жили Андроновы в деревне Тенишево. Спустя некоторое время перебрались в Москву и поселились на Солянке. Александр успешно окончил школу и в 1930 году стал студентом дневного отделения Автомобильно-дорожного техникума при Мособлдортрансе, а год спустя уже получил специальность техника-механика по автоэксплуатации. Преподаватели отмечали, что выпускник Андронов обладает огромным техническим талантом, любовью к автомобилю и пониманием его сущности.



А. Ф. Андронов.

Трудовая деятельность

Еще в период учебы Андронов работал обкатчиком автомобиля МАМИ-1 на заводе «Спартак». После окончания техникума в 1930–1932 годах трудился автомобильным инспектором Чуйского тракта на Алтае. «Влюбившись» в автомобиль однажды, он уже не представлял себе жизни без этой техники. В марте 1933 года, вернувшись в Москву, Андронов приступил к работе в центре автомобильной научной мысли страны – Научно-автотракторном институте (НАТИ). Поначалу работал простым водителем, затем – техником. В 1935 году его перевели на должность техника-конструктора, в 1939-назначили старшим техником-конструктором. В том же году Андронов окончил МАМИ, а уже год спустя выполнил проект двухмоторного легкового полноприводного

Испытания первого советского автомобиля МАМИ-1. Среди пассажиров – К. Е. Ворошилов и М. В. Калинин, 1927 г.



★ ИТОГ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

За тридцать лет работы на МЗМА-АЗЛК Александр Федорович Андронов участвовал в создании около полусотни моделей легковых автомобилей, и практически все они были пущены в производство. Однако жизнь этого талантливого человека не замыкалась в стенах ИБ – он был прекрасным художником, а еще оставил несколько тетрадей воспоминаний, которые недавно были опубликованы под авторским названием «Думы о труде».



Спроектированный Андроновым «КИМ-10» 1941 года выпуска на выставке в Москве, 1974 г.

автомобиля с силовыми агрегатами КИМ-10. С 1 января 1941 года Александр Федорович занял должность инженера-конструктора.

В 1941 году Андронов по собственной инициативе спроектировал полноприводный легковой автомобиль с двигателем ГАЗ-М, и на основе этой разработки в скором времени был изготовлен вездеход АР-НАТИ. В начале войны Андронов занимался освоением производства полугусеничного автомобиля ЗИС-42. Как один из авторов этой машины и специалист по ее эксплуатации, осенью 1942 года он был направлен военным инженером на Сталинградский фронт, в отдельный зенитный артиллерийский дивизион, имевший на вооружении ЗИС-42. По возвращении в Москву в апреле 1943 года работал в НАТИ, а затем – на заводе автозапчастей (бывший КИМ), где намечалось восстановление производства малолитражных автомобилей.

Главный конструктор

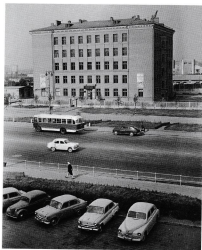
На ЗМА Андронов сначала работал в должности начальника конструкторского бюро шасси и с 1945 года занимался технической документацией на «Москвич-400», с введением его производства. В 1947 году он стал заместителем, в 1949-м – исполняющим обязанности главного конструктора, а с 12 ноября 1951 года был утвержден главным конструктором предприятия. На этом посту Андронов проработал до самого выхода на пенсию в августе 1972 года.

При нем началось проектирование первых отечественных малолитражных автомобилей, стоявших на достаточно высоком техническом уровне и конкурентоспособных на мировом рынке. Последовательно, начиная с 1956 года, были освоены в производстве «Москвич-402», «Москвич-407», «Москвич-408» и их многочисленные модификации, в том числе не имевшие мировых аналогов полноприводные «Москвич-410» и «Москвич-411». Постоянно проводилась модернизация автомобилей, что позволяло поддерживать их высокий уровень и соответствие требованиям эксплуатации.

В конце 1964 года началось проектирование принципиально нового двигателя «412» повышенной мощности с верхним распределительным валом. Благодаря энтузиазму и хорошей организации работы уже в июне 1965 года были изготовлены первые образцы двигателя, показавшие на испытаниях хорошие результаты. За создание двигателя модели «412» Александр Федорович

Андронов был удостоен Государственной премии. Именитый богатый опыт работы в автомобилестроении, он решал образом содействовал правильному выбору типа двигателя (с верхним распределительным валом) для нового автомобиля ВАЗ-2101.

После выхода на пенсию Андронов продолжал уделять немало времени производственным и хозяйственным проблемам АЗЛК, которые с годами становились все более сложными. Менялись директора, главные конструкторы, ухудшалось качество выпускаемых автомобилей. Андронов все это видел, но уже никак не мог повлиять на ситуацию. Вероятно, это приводило его в отчаяние – что может быть мучительнее, чем наблюдать за медленной гибелью дела, которому ты посвятил всю жизнь, и сознавать, что ничего не можешь сделать для его спасения? Сердце Александра Федоровича Андропова перестало биться 22 августа 2000 года. ★



Здание учебного комбината Московского завода малолитражных автомобилей (ЗМА), 1960 г.



Собрание в цехе Московского завода малолитражных автомобилей (ЗМА), 1963 г.

Отечественный
автомобилестроитель



В НОМЕРЕ 13

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 13

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА: 1700 РУБ.



ВАЗ-2103 — ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ
КЛАССА ЛЮКС



ПЕРВАЯ МАШИНА —
КАК ПЕРВАЯ ЛЮБОВЬ...



АВТОСОТРУДНИЧЕСТВО
С СОЕДИНЕННЫМИ
ШТАТАМИ

12+ ВОЗРАСТ
ОГРАНИЧЕН

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



★
ВАЗ-2103 «Жигули»
класса люкс

★
ВАЗ-2103 — «ЖИГУЛИ»
КЛАССА ЛЮКС

★
ПЕРВАЯ МАШИНА
КАК ПЕРВАЯ ЛЮБОВЬ...

★
АВТОСОТРУДНИЧЕСТВО
С СОЕДИНЕННЫМИ
ШТАТАМИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ