

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 17



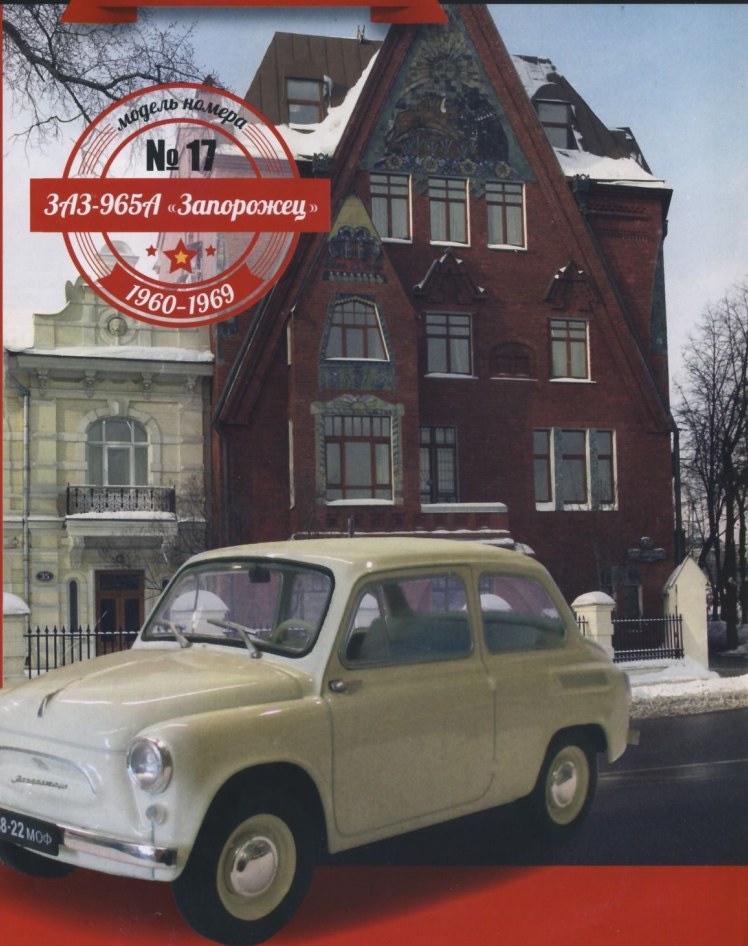
343-965: «ГОРБАТЫЙ»
«ЗАПОРОЖЕЦ»



НЕКАЗИСТЫЙ, НО
ПОПУЛЯРНЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»



БОРИС МИХАЙЛОВИЧ
ФИТТЕРМАН



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 17, 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-kolleksia.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 «Ашет 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. Bemá 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 8800 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: 15.06.2018.

Дата выхода в свет: 06.09.2018.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

ЗАЗ-965: «Торбатьий» «Запорожец»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Неказистый, но популярный «Запорожец»

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Борис Михайлович Фиттерман

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков;
5 © РИА Новости; 6 (вверху) © Зудара Карпов/Фотобанк Лори, (внизу)
© РИА Новости; 7 (вверху) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори, (внизу)
© РИА Новости; 8 (вверху) © Анна Мартынова/Фотобанк Лори, (внизу) © TASS;
9 (вверху) © Алексей Момин/Фотобанк Лори, (внизу) © Алёшина Оксана/Фотобанк
Лори; 10 (вверху) Dmitry Sokolov/TASS, (внизу) © Татьяна Казилит/Фотобанк Лори;
11 (вверху) © Василий Ассоенченко/Фотобанк Лори, (внизу) © частная коллекция.

ЗАЗ-965: «Торбатый» «Запорожец»

Модель номера



Производство «Запорожца» ЗАЗ-965, получившего в народе благодаря особенностям своего силуэта прозвище «горбатый», началось в ноябре 1960 года, а разработка этой машины стартовала четырьмя годами ранее.

В первой половине 1950-х годов во всем мире появился и на протяжении всего десятилетия постоянно увеличивался интерес к микролитражным автомобилям. Такие машины считались на класс ниже малолитражных – по современной классификации, это особо малый класс, или класс А. В разных странах, особенно в Европе, стали появляться многочисленные образцы таких машин. Процесс этот легко объяснить. Разоренная войной Европа возвращалась к жизни, но уровень доходов большинства европейцев был еще достаточно низким и большие автомобили были им просто не по карману.

Партия сказала «Надо!»

К процессу создания микролитражных автомобилей в середине 1950-х годов присоединился и Советский Союз. В правительстве обратили внимание, что из линейки выпускавшихся в СССР автотранспортных средств исчез «народный» автомобиль. Это произошло после того, как МЗМА прекратил выпуск малогабаритного (длина 3855 мм) легкого (840 кг) «Москвича-401» и приступил к производству более вместительного, комфортабельного и дорогого «Москвича-402». Такое положение было признано недопустимым, особенно на фоне наметившегося ко второй половине 1950-х годов роста уровня жизни советских людей.



Первый отечественный микролитражный автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец». 1959 г.

Модель автомобиля ЗАЗ-965А «ЗАПОРОЖЕЦ»

Двери, навешенные на шарнир петель, в открытии полностью фиксируются резиновыми ограничителями

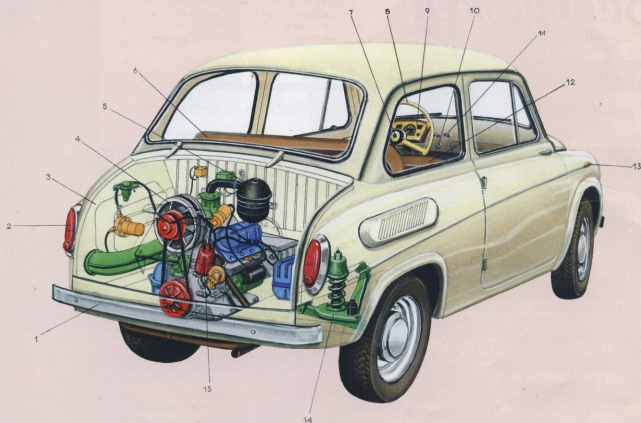
В багажнике размещались бензобак, запасное колесо и аккумулятор

Передняя и задняя подвески – независимые

Двигатель и трансмиссия объединены в блок и установлены сзади



Компоновочная схема автомобиля ЗАЗ-965А «ЗАПОРОЖЕЦ»



- 1 - задний бампер,
- 2 - задний фонарь,
- 3 - кузов,
- 4 - двигатель увеличенной мощности МеМЗ-966/966А,
- 5 - воздушный фильтр,

- 6 - заднее сиденье,
- 7 - кнопка звукового сигнала,
- 8 - рулевое колесо,
- 9 - приборный щиток,
- 10 - замок зажигания,

- 11 - тумблер включения указателя поворота,
- 12 - переднее сиденье,
- 13 - повторитель указателя поворота,
- 14 - задняя пружинно-рычажная подвеска с гидравлическим амортизатором,
- 15 - распределитель зажигания.

Технические характеристики автомобиля ЗАЗ-965А «ЗАПОРОЖЕЦ»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 650

Полная масса, кг: 950

Габаритные размеры, мм:
длина - 3330 ширина - 1395
высота - 1450 база - 2023

Дорожный просвет, мм: 175

Двигатель: МеМЗ-966, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, V-образный, воздушного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 27 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 887

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая с синхронизаторами на 2, 3 и 4-й передачах

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, торсионная, шкворневая с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Подвеска задняя: независимая, пружинная, рычажная с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Размер шин: 5,20-13"

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 100 км/ч, с: -

Расход топлива при смешанном цикле: 5,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 30



ЗА3-965 на Октябрьском проспекте г. Батума, Грузинская ССР. 1973 г.

Именно поэтому в перспективный типаж легковых автомобилей, запланированных для освоения в период 1959–1965 годов, органами государственного экономического планирования был внесен тип четырехместного микролитражного автомобиля «сухой» массой около 600 кг и с двигателем мощностью 20–25 л. с. Требовался автомобиль современной и рациональной конструкции, удобный для массового производства, рассчитанный на достаточно длительную эксплуатацию в отечественных условиях и обслуживание главным образом силами самого владельца. Работы по проектированию автомобиля осуществлялись МЗМА совместно с автомобильным институтом НАМИ. Первые образцы микролитражки получили обозначение «Москвич-444», позднее обозначение сменили на «Москвич-560». Между тем уже тогда было ясно, что конвейер самого МЗМА полностью загружен, резервов для освоения в производстве нового автомобиля у завода не имелось. В связи с этим было решено реконструировать завод «Коммунар» в городе Запорожье (УССР), ранее занимавшийся выпуском комбайнов и прочей сельхозтехники, а под изготовление двигателя – завод легких дизелей в Мелитополе.

«Фиатовские» корни

В 1955–1960 годах несколько заводов и НИИ спроектировали, построили и испытали немало опытных образцов микролитражек и мотоколясок. Вот лишь некоторые из них: «Белка» ИМЗ-А50, НАМИ-048, НАМИ-031, ГАЗ-18, НАМИ-059, МВТУ. Все эти конструкции позволили более четко определить требования к машинам сверхмалого класса. Тут-то и выяснилось обстоятельство, существенно повлиявшее на судьбу будущей микролитражки. Технология производства, пригодная для больших автомобилей, совершенно не годилась для маленьких, поскольку неоправданно их удорожала. Для советской промышленности тех лет разработка «с нуля» и в приемлемые сроки такого технологического процесса была весьма непростой задачей – сказывалось не только отсутствие опыта выпуска микроавтомобилей, но и общее отставание от уровня передовых промышленных стран. О закупке за рубежом готовой конструкции автомобиля

ЭКЗАМЕН В КРЕМЛЕ

«Утверждение» у руководства партии и правительства машина проходила 18 июля 1960 года. Водитель-испытатель А. В. Сидяченко провез Хрущева вдоль здания Совета Министров до Ивановской площади и обратно. Никита Сергеевич автомобиль одобрил и посоветовал финансистам установить на него не слишком высокую цену.

вместе с отработанной технологией его выпуска в тот период не могло быть и речи – страна не оправилась от ущерба, нанесенного войной, и еще не стала заметным экспортером нефти. Именно по этой причине, а не в связи с отсутствием собственных оригинальных идей в области компоновки, конструкции или дизайна, создатели автомобиля были вынуждены обратиться к изучению иностранных аналогов, особое внимание обращая именно на вопросы технологического характера.

Из всех рассматривавшихся и испытывавшихся в НАМИ микроавтомобилей иностранного производства лучше всего в качестве возможных прототипов подошли итальянский Fiat 600 и французский Renault Dauphine. Обе модели имели облегченный цельнометаллический несущий кузов оболочкового типа, сваренный из минимального количества крупногабаритных панелей. В итоге в качестве образца при проектировании новой машины специалистами НАМИ был выбран Fiat 600.

Формирование облика

Советские конструкторы подошли к работе творчески: о копировании зарубежного образца, вопреки расхожему мнению, говорить не приходится! У «Москвича-444» от итальянского прототипа сохранились лишь общая

Модель номера



Советский легковой микролитражный автомобиль ЗА3-965 в Москве. 1968 г.





ЗА3-965 в Музее ретроавтомобилей. Современная фотография.

компоновка и конструкция несущей системы кузова, а также характер технологического членения и взаимного сопряжения кузовных панелей. Но это именно та причина, по которой пришлось обращаться к зарубежному опыту. Что же касается стилистического оформления советской машины, то оно было вполне оригинальным. Чтобы в этом убедиться, достаточно взглянуть на Fiat 600. Вместо характерного для последнего двухобъемного кузова типа «фастбэк» с поклатой крышей и выштамповками на боковине, имитировавшими крылья, на «444-м» использовался трехобъемный кузов типа «двухдверный седан» с плоской боковиной, четко выделенным характерным «горбом» выступающего моторного отсека и большим задним стеклом, унифицированным с лобовым. А вот наиболее сложная, с технологической точки зрения, конструкция проемов дверей была заимствована у итальянского автомобиля почти без изменений. Сами двери также были навешены на задние петли, что обеспечивало удобную посадку в салон маленькой машинки. Стекла тоже поначалу оставались прежними – сдвижными. Но уже на прототипе 1959 года появились более привычные опускаемые стекла, снабженные к тому же поворотными «форточками».

Будни московской семьи. Перед поездкой. 1971 г.



Проходимость в соответствии с местными условиями

Существенной переработке подверглось шасси автомобиля, поскольку «фиатовская» передняя подвеска на поперечной рессоре оказалась совершенно неприемлемой для отечественных дорожных условий. Вместо нее применили подвеску на двойных продольных рычагах с двумя поперечными пластинчатыми торсионами в качестве упругих элементов. Такая конструкция позволила вывести вперед балку подвески, а вместе с ней – и pedalный узел, увеличив полезное пространство салона. Для малогабаритной машины решающим фактором всегда является диаметр колес. Учитывая дорожные условия нашей страны, конструкторы увеличили посадочный размер для шины с 12 до 13 дюймов. Этот шаг потребовал существенных изменений в кинематике подвески колес, заставил увеличить объемы колесных ниш и внести коррективы в общую компоновку.

В итоге «городская» европейская микролитражка превратилась в автомобиль, пригодный для эксплуатации на плохих дорогах и даже, пусть и кратковременно и в соответствующую погоду, вне дорог.

Преобразование «Москвича» в «Запорожец»

В апреле 1959 года всю работу над машиной полностью передали в Запорожье – и «Москвич» превратился в «Запорожец». Главным конструктором по новой машине ЗА3-965 стал Ю. Н. Сорочкин. В то же время, с 1955 по 1959 год, в НАМИ под руководством А. С. Айзенберга создавали четырехцилиндровые двигатели воздушного охлаждения: один с горизонтальным оппозитным расположением цилиндров, второй более компактный, редкой конфигурации, с V-образным расположением цилиндров. В результате для «Запорожца» выбрали V-образный мотор МеМЗ-965, в том числе и потому, что он подходил и для ЗА3-965, и для армейских транспортеров переднего края (ТПК). На машине новый двигатель объединили с коробкой передач, главной передачей и дифференциалом в единый силовой агрегат (при этом полностью отсутствовала карданная передача), что позволило очень компактно разместить его в корме, высвободив столько пространство кузова для размещения пассажиров и их багажа.

Изменения в ходе производства

Первую партию машин завод выпустил 22 ноября 1960 года. До конца года удалось собрать 537 микролитражек. В продажу они не попали, а были распределены по смежникам для эксплуатационных испытаний и сбора

ТИРАЖ И МОДИФИКАЦИИ

Выпуск ЗА3-965А продолжался до мая 1969 года.

За неполных девять лет из заводских цехов выехало 316 713 микролитражек (по другим данным – 322 106), включая экспортную модификацию ЗА3-965А3 и версию для инвалидов ЗА3-965АБ, -965АР, -965Б. Кроме того, выпускались медицинские ЗА3-965М и АМ, а также почтовые ЗА3-965С и АС.



ЗА3-965А «Запорожец» на выставке ретроавтомобилей. 2014 г.

информации. В течение всего 1961 года шла отработка массовой сборки, автомобили выпускались в небольших количествах. Конвейер запустили только в 1962 году. В ходе производства в конструкцию автомобиля постоянно вносились изменения. В начале 1961 года на капоте появились квадратное вентиляционное окно с мелкоячеистой сеткой и однорядные наклонные прорезы у боковых воздухозаборников. Капливидные указатели поворота перенесли с крыльев под фары, одновременно сделав их круглыми, и т. д. В октябре 1962 года параллельно с ЗА3-965 началось производство ЗА3-965А с двигателем МеМЗ-966 мощностью 27 л. с. Выпуск ЗА3-965 прекратили в середине 1963 года. В декабре 1965 года автомобиль вновь модернизировали, установив 30-сильный мотор МеМЗ-966А. Тормоза получили автоматическую регулировку зазора между колодкой и барабаном. Тогда же появилась и новая эмблема, сменившая звезду с вписанным в нее названием завода. ЗА3-965А самого позднего выпуска получили эмблему в виде пятиугольника со стилизованной пилюиной Днепрогэса.

Достоинства и недостатки

«Запорожец» был хорошо принят потребителем. Горожане быстро оценили его маневренность, экономичность и прочность. Независимая подвеска всех колес обеспечивала автомобилю хорошую устойчивость и управляемость на дороге. Кроме того, малая масса силового агрегата, простота и разборная конструкция (съемные цилиндры) позволяли отремонтировать автомобиль практически в чистом поле.

Пользовались уважением «Запорожцы» и в сельской местности – не в последнюю очередь благодаря своей хорошей проходимости. Этим своим качеством ЗА3-965 был обязан гладкому днищу и грамотной развесовке по осям (даже намертво засевший в грязь 650-килограммовый «Запорожец» легко вытаскивал водитель с пассажирами).

При этом справедливые нарекания потребителей вызывали малый объем багажника, плохая динамика разгона и высокий уровень шума двигателя. К недостаткам относилось и то, что нередко (особенно на машинах первого выпуска) торсионы передней подвески теряли упругость, а в жаркую погоду двигатель сильно перегревался. ★



Легковой автомобиль ЗА3-965 на выставке «Автопром - 50 лет», посвященной 50-летию советского автомобилестроения. 1974 г.

Неказистый, но популярный «Запорожец»

«Торбатьей», «клоп», «жукжик», «зизик», «слоненок», «божья коровка», «запор и, наконец, «консервная банка» – как только не называли «Запорожец»...

Но в этом обилии прозвищ выражалось вовсе не пренебрежение, а любовь!

В советском автомобилестроении на звание «народной» претендуют сразу несколько машин, каждая – в свое время. Для 1960-х годов «народным» был, безусловно, «Запорожец». В 1960 году ЗАЗ-965 стоил 16 тыс. дореформенных советских рублей при средней зарплате по стране 783 рубля. Это соотносится примерно как 20:1, то есть ЗАЗ-965 можно было приобрести за 20 средних зарплат. Впрочем, продажи «Запорожца» стартовали только годом позже, уже после денежной реформы, а проще говоря, деноминации. Стоил он уже 1,6 тыс. руб., а ЗАЗ-965А – 1,8 тыс. руб. При этом «Москвич» стоил вдвое дороже, а «Волга» – втрое! Если учесть, что «Волга» в розничную продажу практически не поступала, а чуть ли не две трети «Москвичей» отправлялись на экспорт, то единственной реально доступной машиной оставался «Запорожец».



Логотип ЗАЗ-965. Современная фотография.

Воплощенная мечта

Автомобиль «Запорожец» стал воплощенной в металл мечтой советского человека о свободе передвижения. Нынешнему поколению сложно представить, насколько отличалась жизнь в ту эпоху от нынешней в смысле мобильности населения. Не только колхозники, но и горожане редко покидали свое постоянное место жительства. Исключение, как правило, составляли поездки по путевкам в санатории на курортах, но свободно планировать свои путешествия при отсутствии личного транспорта было затруднительно. При этом надо учитывать, что отпуск в те времена был короче, чем сейчас. Привычные нашим современникам поездки «на выходные» тогда тоже не практиковались – этому препятствовала шестидневная рабочая неделя. Если представить себе не очень богатую на внешние впечатления жизнь (вспомним, что в те времена даже полноценный радиоприемник был далеко не в каждом доме), то появление доступного автомобиля можно назвать поистине революционным изменением в жизни советских людей. Теперь можно было отправиться в путешествие по своему выбору: к Черному или Балтийскому морю, на Волгу или в Карпаты. Для обычного человека той эпохи такое путешествие было настоящим приключением, а возможным оно стало благодаря маленькому автомобильчику с нагруженным на крышу багажом (в штатный багажник мало что помещалось).

Машина для автолюбителя-авто-механика

«Запорожец» мог разогнаться до значительной по тем временам скорости, хотя при движении со скоростью под 100 км/ч масло у него кончалось через 150 км. Передняя торсионная подвеска была жесткой, а задняя, наоборот, довольно мягкой. Из-за этого «Запорожец»

«ЗАПОРОЖЕЦ «ЯЛТА» НА ЭКСПОРТ

Экспортную модификацию «Запорожца» ЗАЗ-965З/965АЭ «Ялта» отличали боковые наклонные молдинги, улучшенная отделка салона, усиленная шумоизоляция, наличие пепельницы, а также наружного зеркала заднего вида с левой стороны. Дилеры самостоятельно устанавливали на эти автомобили радиоприемник. Импорт осуществлялся через финскую компанию Konele (под названием Jalta) и бельгийскую Scaldia (под названием Yalta).

ЗАЗ-965 на фестивале ретроавтомобилей в Киеве, 2015 г.





За рулем «горбатого Запорожца» ЗАЗ-965. Современная фотография.

вел порой себя на дороге несколько неуверенно. Если на большой скорости он подпрыгивал на ухабе с отрывом от дороги, то задние колеса складывались (особенность независимой подвески) и машина заваливалась набок. Зато на проселочной дороге машине не было равных – она проходила даже по сильной грязи. Это свойство «Запорожца» нашло отражение в городском фольклоре: «Где иномарка не пройдет, «запор» на пузе проползет!» Самым сложным узлом «Запорожца» была печка. Она была спроектирована крайне неудачно и постоянно ломалась. В результате тепло в салоне было только у высококлассных мастеров.

Нынешнему поколению автомобилистов, открывающему капот, только чтобы залить жидкость в бачок омывателя ветрового стекла, трудно понять, какое значение в то время придавалось ремонтнопригодности. Особенно при полном отсутствии автосервиса в современном его понимании. «Запорожец» – это был самый настоящий автомобиль-конструктор. Его владельцу приходилось осваивать навыки слесаря, моториста, даже жестянщика и маляра. И все это машина позволяла!

«Запорожец» в кино

Следует отметить, что ЗАЗ-965 снимали много. Раннюю версию ЗАЗ-965 можно увидеть в кинофильме «Королева бензоколонки». Он снимался в фильмах «Три плюс два» (из этого фильма и фраза «Консервная банка системы

«Запорожец» – ее произносит герой Андрея Миронова), «Пока гром не грянет», «Однажды двадцать лет спустя», «Сыщик», «Ларец Марии Медичи», «Патриотическая комедия», «ЛЮПХИ. Эпизод 1»; грузинских короткометражках «Субботний вечер» и «Три рубля». Экспортную версию ЗАЗ-965АЭ можно увидеть в фильме «Акселератка», а самодельный кабриолет на базе ЗАЗ-965 – в фильме «Будьте моим мужем». В серии «По-взрослому» мультсериала «Барбоскины» масштабная модель «ЗАЗ-965» с кузовом кабриолет присутствует в качестве машины Дружка. Мелькает «Запорожец» и в 5-й серии культового мультсериала «Ну, погоди!» Именно в ЗАЗ-965А усаживается прибывший в Санкт-Петербург Джеймс Бонд (Пирс Броснан) в фильме «Золотой глаз». ★

Автомобиль ЗАЗ-965 - «горбатый». Современная фотография.



ДВЕРИ НАРАСПАШКУ

«Запорожец» стал последней советской машиной с открывавшимися назад дверями.

Для 1960-х годов это было уже редкостью. Одна из многочисленных шуток про «Запорожец» отражает эту уже безнадежно устаревшую в 1960-е годы деталь: говорили, что «Запорожец», мол, тормоза не нужны – он тормозит, открывая двери! На самом деле самопроизвольное открывание двери в движении (а такое случалось!) приводило к потере управляемости.

Борис Михайлович Фиттерман

Б. М. Фиттерман – известный советский автоконструктор, крупный ученый-автомобилист, доктор технических наук, лауреат двух Государственных премий, кавалер орденов Ленина и Трудового Красного Знамени.

Борис Фиттерман родился 9 января 1910 года в интеллигентной московской семье. Его отец был врачом-педиатром и крупным издателем (возглавлял издательство «Мир»), мать – зубным врачом. В доме № 43 на Арбате, где жили Фиттерманы, бывали писатели, музыканты, ученые: А. Белый, В. Брюсов, М. Покровский, А. Грузинский, А. Луначарский, С. Ордынский и другие.

Талантливый молодой инженер

В 1931 году Борис Фиттерман окончил Московский автотракторный институт, где в качестве дипломной работы разработал тяжелый мотоцикл с карданной передачей для возможного использования в РККА. В 1933 году перешел в Научный автотракторный институт (НАТИ), а оттуда – в Научно-исследовательский институт городского движения (НИИГД). Одной из первых задач, поставленных перед молодым инженером, было создание механических средств для уборки снега в городе. Так появилась первая отечественная снегоуборочная машина. После удачной, с инженерной точки зрения, но «идеологически» преждевременной работы над первым в стране городским автобусом повышенной вместимости Фиттермана перевели на ЗИС, где поручили создание полноприводных грузовиков. Вскоре Фиттерман был назначен начальником конструкторского бюро шасси. Именно под его началом разрабатывалось трехосное шасси для тяжелого броневомобиля БА-II. Затем он работал над проектами вездеходов ЗИС-52, ЗИС-56, полугусеничного автомобиля ЗИС-22.

Универсальный транспортер ЛуАЗ-967 (военно-санитарная версия) в парке Победы в Оренбурге. Современная фотография.



Ученый-автомобилист, доктор технических наук Б. М. Фиттерман. 1989 г.

Главный конструктор ЗИСа

К началу Великой Отечественной войны Фиттерман стал одним из ведущих специалистов конструкторского бюро завода, а в марте 1943 года, после разработки танка на базе Т-60 и модернизации 82-мм батальонного миномета, был назначен главным конструктором ЗИСа. После войны Фиттерман принимал участие в создании нового автомобиля высшего класса ЗИС-110, прилагая руку к конструированию вездеходов ЗИС-151, городских автобусов вагонного типа. Главной его работой в конце 1940-х годов стала разработка трехосного бронетранспортера БТР-152. За создание этого бронетранспортера главный конструктор вместе с другими инженерами, принимавшими участие в создании боевой машины, был удостоен Ордена Трудового Красного Знамени.

★ ОБ АРЕСТЕ И ДВУХ ФИТТЕРМАНАХ

Свой арест Борис Фиттерман вспоминал так: «27 марта 1950 года в 22.00 я подписал акт о принятии транспортера на вооружение и производство, а в 3:00 28 марта меня арестовали, но акт приема не деавуировали. Как мне объяснили в МГБ, было два Фиттермана: один полезный, и «все» остальное при нем, в том числе и «утверждающая» подпись, а другой получил по заслугам».





Бронетранспортер БТР-152. Современная фотография.

Из конструкторского бюро - в боркутинские шахты

28 марта 1950 года Фиттерман вернулся домой в полночь. Он только что подписал акт приемки на вооружение машины БТР-152. А через два часа его арестовали по делу о еврейско-националистической группе, проводящей вредительско-подвильную работу под руководством помощника директора ЗИСа Арона Эйдинова. Все обвинения были ложными, признания выбиты. По этому антисемитскому делу были осуждены к разным мерам наказания более сорока руководящих работников ЗИСа и Министерства автотранспортной промышленности. А. Ф. Эйдинова и еще десять человек расстреляли, остальные получили разные сроки заключения. Фиттерман был осужден к 25 годам заключения в лагере и пяти годам последующей ссылки. Один из лучших технических специалистов страны был отправлен в Воркуту, работал в шахте.

Новый этап деятельности

15 октября 1955 года Фиттерман был полностью реабилитирован и восстановлен в КПСС. Словно зарекались трудиться в сфере государственных интересов, конструктор отказался и от возвращения на родной завод, и от работы в отраслевом министерстве.

В 1956 году Борис Михайлович устроился в НАМИ, где первое время разрабатывал прицепы, а год спустя возглавил Бюро легковых автомобилей. Один из лучших в стране специалистов по мощной и крупногабаритной технике, создатель лимузинов, грузовиков, вездеходов и бронемашин, оказался во главе коллектива, разрабатывавшего мотоциклы и мини-автомобили. Но талантливый человек талантлив во всем. Под его руководством в 1958 году была создана четырехместная микролитражка НАМИ-059. Фиттерман курировал превращение Fiat 600 сначала в «Москвич-444», а затем в «Запорожец» ЗАЗ-965.

Творчество на благо автотропа

Борис Михайлович настолько увлекся «автоминиатюрами», что в 1960 году написал книгу «Микроавтомобили». Эта книга на долгие годы стала неофициальным учебником для всех отечественных конструкторов микролитражек. В конце 1950-х - начале 1960-х годов под его руководством были спроектированы микролитражный

О ТВОРЧЕСКОМ ОГНЕ

«... Тюрма, лагерь не потушили творческий огонь конструктора. Он не погас и горит еще достаточно ярко, - говорил Фиттерман. - Итак, путь, который я выбрал в тюрме - работа творческая и целенаправленная, - не только сохранил мои способности и умение решать совсем новые задачи, но сделал меня опять физически "прочным" и несгибаемым перед затруднениями, которые многим пришлось преодолеть, и далеко не все их преодолели!»

армейский вездеход, известный впоследствии как ТПК (транспортёр переднего края или ЛуАЗ-967), и гражданский ЛуАЗ-969.

Он настаивал на использовании в микролитражках V-образных двигателей воздушного охлаждения, торсионной подвески, реечного рулевого механизма, каркасных стеклопластиковых кузовов. И он же вел работы по созданию и испытанию первых советских транспортных средств на воздушной подушке, и одновременно писал докторскую диссертацию, множество учебных пособий, и участвовал в работе ученого совета НАМИ, научно-технического совета Минавтопрома, преподавал в МАДИ. Борис Михайлович Фиттерман умер 16 ноября 1991 года. Похоронен в Москве на Введенском кладбище. ★

Советский полугусеничный грузовик ЗИС-42М, 1942 г.



В НОМЕРЕ 18

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 18

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1290 РУБ.



«АВТОМОБИЛЬ МЕЧТЫ»



МЕЧТА КОЛЛЕКЦИОНЕРА



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ
И НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2307-6370



hachette



ЗИЛ-114

«АВТОМОБИЛЬ МЕЧТЫ»

МЕЧТА КОЛЛЕКЦИОНЕРА

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ
И НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!