

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 22



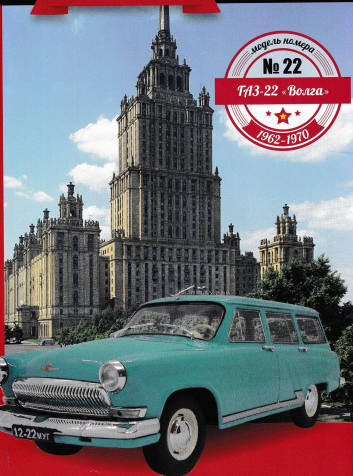
ГАЗ-22 – НЕИЗВЕСТНАЯ
«ВОЛГА»



«СКОРАЯ ПОМОЩЬ»
И ДРУГИЕ МОДИФИКАЦИИ



ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ ЛИХАЧЕВ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 22, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бур Медиа»
Главный редактор: Фрид Марин Александровна
Адрес учредителя, редакция:
127015, г. Москва, ул. Витковский, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витковский, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127200, г. Москва, а/я 40
Служба обслуживания клиентов: **8-800-209-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 мая 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Издатель в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (411)

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «АяГресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченковал, д. 42-44,
оф. 15 Б, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИТ ПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дзюбцова, 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.rodrivka.edipress.ua
E-mail: rodrivka@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Verna 2 C
27200 Starechowski
POLAND

Тираж: 8000 экз.
Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Востановление материалов в любом
виде, полностью или частично, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция
Copyright © 2018 Ashette Collections
Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина
Периодическое издание. В каждом номере журнал
и модельная 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: 07.09.2018.
Дата выхода в свет: 01.11.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 © Фотобанк Лори;
4 © И. О. Кожаданов; 5 © Фотобанк Лори; 6 (автор) © Wikimedia commons/
Александр Марков (автор) © Фотобанк Лори; 7 © Фотобанк Лори;
8 © РИА Новости; 9 (автор) © Wikimedia commons/Joost J. Bakker; (автор) © AIG
Images; 10 (автор) © ИТАР ТАСС; (автор) © РИА Новости; 11 (автор) © ИТАР ТАСС;
(автор) © РИА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



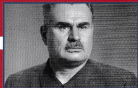
ГАЗ-22 – неизвестная «Волга»

МАШИНА И ВРЕМЯ



«Скорая помощь» и другие модификации

ПОРТРЕТ



Иван Алексеевич Лихачев

ГАЗ-22 – неизвестная «Волга»

Модель номера



ГАЗ-22 «Волга» – это автомобиль среднего класса с грузопассажирским кузовом типа «универсал». Так получилось, что этот автомобиль был широко известен под названием «универсал ГАЗ-21».

Большинство автолюбителей даже и подозревали о наличии у этого автомобиля собственного индекса ГАЗ-22. Это несовпадение не случайно, а вполне закономерно: ГАЗ-22 универсал появился, не будучи запланированным.

Экспурс в историю

В техническом задании на автомобиль М-21 «Волга» (1951–1952 годы) модель универсал не была предусмотрена. Автомобили с таким кузовом не выпускались в Советском Союзе – грузопассажирские легковые машины считались в принципе неустраиваемыми. Дело в том, что, согласно устоявшемуся мнению, автомобили с кузовом универсал были необходимы в первую очередь частным предпринимателям, владельцам малого бизнеса, которого в СССР не существовало. Надо признать, что и в мире таких машин выпускали совсем немного (причем конструкция их кузова, как правило, была деревянно-металлической).

Своим появлением «Волга»-универсал обязана Министерству здравоохранения. Зная о готовившемся снятии с конвейера автомобиля большого класса ГАЗ-12 (ЗИМ), вариант которого ГАЗ-12Б использовался в качестве кареты скорой помощи, медки подали заявку на новый автомобиль скорой помощи. Автомобилестроителям было поручено создать машину на базе модели среднего



Автомобиль «Волга» ГАЗ-22 на ретро-парке Gorkyclassic около ГИМ. Москва, 2014 г.

Модель автомобиля ГАЗ-22 «ВОЛГА»

На передних сиденьях можно разместиться три человека

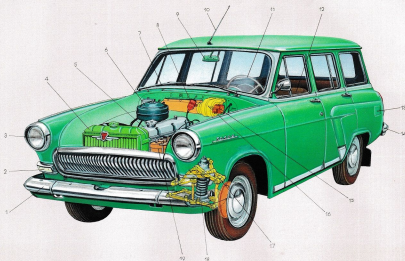
Большой отсек заднего багажного отделения

На универсале использовались более дорогие материалы

На универсале использовались более дорогие материалы



Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-22 «ВОЛГА»



1 – передний бампер,

2 – подфарник,

3 – фара,

4 – радиатор охлаждения двигателя,

5 – двигатель,

6 – воздушочиститель карбюратора,

7 – стеклоочиститель,

8 – катушка зажигания,

9 – зеркало заднего вида,

10 – антенна радиоприемника,

11 – рулевое колесо,

12 – сиденье водителя,

13 – крышка лючка заливной горловины топливного бака,

14 – задний бампер,

15 – электромотор вентилятора отопителя,

16 – вентилятор отопителя,

17 – передняя подвеска,

18 – пружина передней подвески,

19 – аккумулятор.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-22 «ВОЛГА»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1545

Полная масса, кг: 2095

Габаритные размеры, мм:
длина – 4810 ширина – 1800
высота – 1630 база – 2700

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: ЗМЗ-21А, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, верхнеклапанный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 2645

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

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, с односторонним гидравлическим приводом включения

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребровой роли

Подвеска передняя: независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, амортизаторы гидравлические телескопические двустороннего действия

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

Размер шин: 7,00–15"

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 34

Расход топлива при смешанном цикле: 13 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 60



Салон и приборная панель автомобиля ГАЗ-22, 2011 г.

класса, как более простой в эксплуатации, экономичной и дешевой по сравнению с идущей на смену ЗИМу «Чайкой» ГАЗ-13. Понятно, что вариант создания «скорой помощи» на базе «Чайки» не рассматривался. Чтобы оправдать минимальные экономические обоснованные масштабы выпуска, было предусмотрено также создание на основе кареты «скорой помощи» грузо-пассажирского варианта для торговых организаций.

Первые прототипы

Первый прототип ГАЗ-22 появился в августе 1960 года. Кузов автомобиля получил измененную силовую структуру задней части, длинную крышу, оригинальные задние двери и стекла, складывающуюся спинку заднего сиденья, багажный отсек. Масса кузова возросла на 100 кг, номинальная грузоподъемность — на 75 кг. Вся эта нагрузка в первую очередь пришлась на рессоры задней подвески и шины, потому жесткость рессор была повышена. В отличие от седана с шинами 6,70–15", для универсалов ГАЗ-22 применялись более грузоподъемные шины размера 7,00–15" (возможно было также использование шин 7,10–15" от автомобиля ЗИМ), а на каретах скорой помощи использовались обычные шины 6,70–15". Универсал мог перевозить пять человек, включая водителя, и 175 кг груза в багажном отсеке, а при сложенной спинке заднего сиденья — двух человек и 400 кг. По разным данным, для опытной эксплуатации было собрано пять прототипов. Все они создавались на базе «Волги» второй серии — ГАЗ-2101. В результате все машины имели соответствующую решетку радиатора, оленя на капоте, фонари и подфарники в тяжелых осядах, массивные бамперы с «клыками». Чтобы борт багажного отсека мог свободно откидываться, клыки заднего бампера были уменьшены по высоте.



УНИВЕРСАЛ 4 × 4

Было также выпущено несколько полноприводных универсалов. Они представляли собой переделку серийных автомобилей ГАЗ-22, выполненные с использованием агрегатов от полноприводных внедорожников.



Наряду с базовым универсалом были разработаны еще две модификации: машина скорой медицинской помощи ГАЗ-22Б и цельнометаллический фургон ГАЗ-22А грузоподъемностью 500 кг. Вся линейка прототипов летом 1961 года была выставлена на ВДНХ.

Переход к серийному производству

Серийный выпуск ГАЗ-22 начался в 1962 году, уже после перехода к «Волгам» третьей серии. Поэтому универсалы выпускались на базе седана ГАЗ-21Р. Как известно, существовало три серии автомобилей «Волга». Первая серия выпускалась с октября 1956-го по ноябрь 1958 года, отличить ее от последующих моделей можно было по решетке радиатора из трех хромированных горизонтальных брусков, в центральной части которой находился медальон с пятиконечной звездой.

В 1958 году появилась «Волга» второй серии, у которой немного изменились бамперы, передние поворотники, а задние фонари были дополнены катафотами. Радиатор теперь прикрывала хромированная решетка с 16 вертикальными прорезями.

Наконец, в 1962 году началось производство третьей серии ГАЗ-21. С бамперов совсем убрали клыки, и теперь хромировалась только верхняя их часть, а нижняя окрашивалась в цвет кузова. Отверстия в решетке радиатора сузились, а их число удвоилось. С задних фонарей убрали металлическую декоративную окантовку — теперь их полностью, включая катафот, отливали из пластика. С капота исчез олень, подсветка заднего номерного знака приобрела форму парящей чайки.

Трудности производства

Выпуск универсалов был связан с определенными трудностями, так как по конструкции кузов ГАЗ-22 существенно отличался от седана и имел полностью свои кузовные панели после средней стойки, включая заднюю панель пола. Это потребовало изготовления для уже устаревшей модели большого количества новой дорогостоящей производственной оснастки. Из-за того, что конструкция и технология производства «Волги» изначально не были приспособлены для создания на ее базе

Модель на мраморе



Автомобиль «Волга» ГАЗ-22 на ретро-ралли GorbyClassic Москва, 2016 г.





Автомобиль «Волга» ГАЗ-22.
Современная фотография.

грузопассажирского кузова, выпуск ГАЗ-22 приходилось вести по обходной технологии. Для сборки универсалов были смонтированы дополнительный, пятый сварочный кондуктор и отдельный производственный участок. В результате себестоимость автомобиля оказалась очень высокой – по сути, завод выпускал универсалы себе в убыток. Государство шло на такие расходы, поскольку другого автомобиля, пригодного для службы скорой помощи, в СССР в то время не имелось.

Описание конструкции

Поскольку ГАЗ-22 выпускался на базе ГАЗ-21 третьей серии, то в отношении всех основных узлов и агрегатов (естественным образом, кроме кузова) эти модели были идентичны.

Двигатель ЗМЗ-21А был модернизирован, так как 70 л. с. явно не хватало ни для полупотратомного седана, ни уж тем более для универсала. За счет применения поршневой новой конструкции без изменения головки блока удалось повысить степень сжатия с 6,6 до 6,7 и добиться прироста мощности в 5 л. с. Для изготовления поршневых и усиления поршневых пальцев начали использовать более жаростойкий материал. Подверглись изменению кулачки распределителя и впускные каналы. В системе питания появился фильтр тонкой очистки топлива. Новая открытая система вентиляции картера предотвратила смолообразование во всасывающей системе. Основным топливом стал бензин А-72, поскольку при более низком октавовом числе топлива нормальная работа двигателя уже не гарантировалась.

В передней и задней подвесках рычажные амортизаторы были изменены на телескопические.

Новшества в интерьере

Обновились также интерьер. Передний диван сделал более удобным, появился новый раскладной механизм образования сиденьями «спальное место» стало замес ровнее. Рассчитанные на двух человек переднее сиденье с легкостью вмещало еще одного пассажира. Педали машины аналогичны ГАЗ-21 третьей серии, в которой отсутствовала ножная кнопка насоса центральной смазки стоявшая на первой и второй сериях; ее место занял «пугушка», включающая стеклоомыватель. Рукоятка ручного тормоза, расположенная под приборной панелью приобрела более эргономичную Г-образную форму. Новая декоративная накладка появилась на кнопке сигнала. Часть автомобилей ГАЗ-22 уходила с завода без традиционного радиоприемника, но тем не менее место под него предусматривалось, и, чтобы не портить общий вид, оно было закрыто пластмассовой вставкой. «Запаска» вместе с нишей для хранения инструментов была спрятана под полом отделения для перевозки багажа. Складывающаяся спинка заднего дивана в поднятом положении закреплялась спиральными резиновыми фиксаторами.

Двухцветный автомобиль «Волга» ГАЗ-22 на регистрационном знаке Барнаула. Современная фотография.



РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Все отмеченная в процессе освоения и выпуска ГАЗ-22 недостатки были в полной мере учтены в ходе проектирования следующей модели «Волга», для которой вариант с грузопассажирским кузовом и карета скорой помощи проектировались параллельно с базовым седаном и были полностью унифицированы с ним в плане технологии сборки.

Модификации

Базовый универсал выпускался в модификациях ГАЗ-22 (1962–1964 годы) и ГАЗ-22В (1965–1970 годы). Параллельно с ними из цехов выходил экспортный вариант ГАЗ-22Г (1962–1969 годы). Экспортных версий было несколько. Так, например, на ГАЗ-22М (1965–1970 годы) устанавливался двигатель мощностью 85 л. с., а на ГАЗ-22Н (1965–1970 годы) – правое рулевое управление.

Наиболее массовыми были модификации ГАЗ-22В (1962–1964 годы) и ГАЗ-22Д (1965–1967 годы), представлявшие собой кареты скорой помощи. Отметим, что санитарные и экспортные модификации выпускались также и в тропическом варианте. Существовали экспортные версии санитарных автомобилей, в том числе ГАЗ-22НЕ с правым рулевым управлением.

Что касается фургона ГАЗ-22А, то этот безколонный в среднем и заднем рядах автомобиль, созданный в 1961 году, в серию так и не пошел. Неразрешимым оказался вопрос о том, как закрывать оконные проемы. Вариантов было два: либо вырезать, приваривать ручищу и затем рихтовать стальные панели, либо делать еще один комплект штампов. Первый вариант был чрезмерно трудоемким, а второй – чрезмерно дорогим, поэтому оба были отвергнуты.

В связи с немалой потребностью различных городских организаций в различных машинах такие фургоны изготавливались силами различных авторемонтных заводов. Фургоны выпускались как на базе новых ГАЗ-22, так и на базе списанных машин.

Кроме того, выработавшие свой ресурс универсалы (как и седаны) перерабатывались в пикапы. Например, московский АРЗ выпускал пикапы с простой угловой грузовой платформой, окрашенные преимущественно в шоколадно-коричневый цвет (согласно некоторым источникам, чтобы сделать менее заметной рябину). Наиболее конструктивно совершенные и качественные пикапы делали в Латвии. Там автомобили снабжали грузовой платформой с бортами сложной формы, повторявшей сечение кузова обычной «Волги», что придавало автомобилю более законченный внешний вид. ★

Модель номера



Автомобиль «Волга» ГАЗ-22Д.
Современная фотография.



Автомобиль «Волга» ГАЗ-22. Современная фотография.

«Скорая помощь» и другие модификации

Автомобиль ГАЗ-22 в розничную продажу не поступал. Все выпущенные экземпляры распределялись между государственными организациями – медицинскими учреждениями, милицией, таксомоторными парками и т. д.

Наибольшее распространение универсалы получили в службе скорой помощи. И это совершенно естественно – ведь изначально для такой цели они и создавались.

В салоне «Скорой помощи»

Кузов медицинской «Волги» был разделен на две части. Перегородка с остекленными форточками отделяла кабину водителя от санитарного помещения с двумя откидными сиденьями (друг за другом) для медицинского персонала и с носилками, которые устанавливались и крепились на специальных направляющих на полу кузова. Передние сиденья складывались к перегородке кабины, открывая доступ к второму. К перегородке крепился откидной столик для лекарств и простейшего медицинского оборудования, а в нижней створке задней двери – направляющие полозья, по которым в салон задвигались носилки на резиновых роликах.

Относительно небольшие размеры санитарного помещения (меньше, чем у ЗИМа) потребовали применения специальных носилок из дюралюминиевых труб с натянутым между ними брезентовым полотном и выдвигаемыми ручками. С убранными ручками эти носилки были короче стандартных на 245 мм, а также легче и удобнее. Запасное колесо и инструмент размещались в нише проема задней двери, с левой стороны кузова. Изнутри кузова ниша отгораживалась от санитарного помещения



Новый автомобиль ГАЗ-22 универсал «Волга» Горьковского автомобильного завода, 1960 г.

Советский автомобиль ГАЗ-22 «Волга», 1969 г.



★ АВТОМОБИЛЬ ЮРИЯ НИКУЛИНА

В частные руки автомобили ГАЗ-22 попали только в начале 1970-х годов, когда их стали массово списывать госучреждения. Исключений было немного. Один универсал, например, был продан в 1964 году Юрию Владимировичу Никулину для перевозки объемного циркового реквизита.

★
специальным металлическим кожухом. Все боковые стекла в санитарном отсеке были молочно-матовыми. Стекла перегородки кабины водителя и задней подъемной створки кузова оставались прозрачными и обычно закрывались шторками.

Особенности конструкции

От грузопассажирского универсала санитарная «Волга» отличалась подвеской и шинами, аналогичными обычному седану. Объяснялось это тем, что масса даже полностью загруженной машины была меньше полной загрузки универсала, и необходимости в усиленной подвеске не было. Как резуль-

тат – плавность хода медицинской машины несколько улучшилась.



Советский автомобиль ГАЗ-22 «Волга», 1988 г.

На левое переднее крыло устанавливалась поворотная фара-искатель, до которой водитель мог дотянуться через опущенное окошко в своей двери, а на крыше машины – фара с опознавательным красным крестом. Изображение красного креста также наносилось на передние двери и стекло задней торцевой двери. Все остальные надписи («санитарная», «скорая медицинская помощь» и т. д.) на машинах появлялись уже в процессе эксплуатации. Также предусматривалась возможность установки на машину радиостанции двусторонней связи с центральной диспетчерской «Скорой помощи», но эти работы выполнялись по мере необходимости уже вне завода.

Универсалы на службе

Конструкция санитарной «Волги», хотя и была согласована с Институтом новой медицинской техники, вызвала немало нареканий со стороны медработников. Проводить даже простейшие реанимационные мероприятия (например, искусственное дыхание) в ней было просто невозможно из-за низкого потолка. Поэтому наряду с санитарной «Волгой» начали выпускаться «скорые» на базе микроавтобуса РАФ.

В милиции универсалы служили для доставки оперативных групп на место преступления (собаку сажали в багажник), в пожарной службе – в качестве штабных машин. В аэропортах ГАЗ-22 использовались в качестве машин эскорта, выводящих авиалайнеры к месту стоянки. На них наносилась спецкраска, а на крыше багажного отсека устанавливалось светящееся табло с надписью «Следуйте за мной».

У таксистов «Волга»-универсал популярностью не пользовалась: пассажиров с соответствующим грузом можно было найти не всегда (если только по предварительному заказу), а платить повышенный тариф просто за проезд никто не хотел.

Экспортный универсал

Как и базовый седан, универсалы ГАЗ-22 поставлялись на экспорт, в том числе в капиталистические страны, причем, вопреки распространенному мнению, отнюдь не по дешевым ценам. Так, британский журнал *The Motor* в июле 1964 года, указывая на некоторую старомодность и нединамичность советской машины, очень высокой оценкой удостоил такие качества универсала, как вместимость, конструктивный запас прочности, проходимость, долговечность. Универсальный и практичный автомобиль был востребован прежде всего мелкими фермерами, особенно учитывая его относительно невысокую цену: в полной комплектации – 998 фунтов с налогами. Нарекания

вызвали только отсутствие каких-либо сервоприводов, ограниченные пределы продольной регулировки переднего дивана и не вполне современный дизайн.

В 1965 году финны из фирмы Kotela сделали восьмиместный вариант ГАЗ-22 с тремя рядами сидений. По их правилам, спереди тоже могли сидеть трое.

На экспорт ГАЗ-22 вне зависимости от модификации, шли в лучшем оформлении (так называемый «экспортный хром» или «слохковский хром», как на седане ГАЗ-23М). Помимо хромированной решетки радиатора и поясных молдингов под лобовым и задним стеклами, как на базовом седане, на универсале добавлялись широкие хромированные накладки под третьим рядом окон – как продолжение поясного молдинга. ★



Автомобиль скорой помощи ГАЗ-22Д «Волга» на выставке классических автомобилей, Москва, 2011 г.

ГЛАВНАЯ РОЛЬ

ГАЗ-22 снимался во многих фильмах, но по-настоящему главную роль сыграл в картине «Шофер на один рейс» (1981). Получившая премию знатная колхозница (Людмила Федосеева-Шукшнина) просит случайного попутчика (Олег Ефремов) посоветовать, какой автомобиль купить: «Жигули» или «Москвич». «Волгу» надо покупать, «давать первую универсал! Пройдет, где хочешь, нагуруешь, сильно хочешь. Грузовик!» Потевый слоган для памятного автомобиля!

Иван Алексеевич Лихачев

«Красный директор», выдающийся организатор советской автомобильной промышленности, известный государственный деятель Иван Алексеевич Лихачев впервые увидел автомобиль лишь в шестнадцать лет!

Жизнь И. А. Лихачева пришлась на эпоху больших перемен. Природный талант, любознательность и организаторские способности позволили выходцу из крестьянской семьи встать во главе одного из крупнейших автомобильных производств страны.

Школа жизни

Родился Иван Лихачев 3(15) июня 1896 года в селе Озеренды Веневского уезда Тульской губернии, в многодетной крестьянской семье. В 1908 году он устроился в медицинскую мастерскую Путиловского завода в Петербурге. Затем работал на том же заводе слесарем. В 1914 году окончил курсы шоферов. А потом началась война. В большинстве источников указывается, что Лихачев был призван на Балтийский флот. Однако по другим данным, призывался он по месту рождения, в Веневском уезде, и попал в 192-й запасной пехотный полк. Оттуда, с маршевой ротой, — на Западный фронт, во 2-ю армию. В июне 1917 года был ранен, тогда же вступил в РСДРП(б). В октябре 1917 года Лихачев формировал отряды Красной гвардии в Гельсингфорсе, затем работал в ВЧК. В 1921 году по состоянию здоровья был переведен на профсоюзную работу: заведовал хозяйственным отделом



Министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Иван Алексеевич Лихачев. 1950 г.

НАГРАДЫ

Иван Алексеевич Лихачев был награжден пятью орденами Ленина, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени. В 1949 году ему была присуждена Сталинская премия — за разработку метода перевода поточного производства на выпуск новой модели автомашины без прекращения выпуска продукции.

Надгробия Станов братья Нарвазовы на Московском автомобильном заводе им. Лихачева. 1963 г.

и отделом связи Московского губернского совета профсоюзов. Одновременно учился в Московской горной академии, позднее — в Ленинградском электромеханическом институте, но так их и не окончил, оставив с четырьмя классами церковно-приходской школы.

Молодой директор большого предприятия

В конце 1926 года 30-летний Иван Алексеевич был назначен директором московского автомобильного завода АМО. Хотя к тому времени завод уже наладил мелкосерийное производство отечественных грузовиков АМО-Ф-15, он оставался небольшим предприятием с примитивными технологиями производства. С начала 1927 года под руководством Лихачева начинается первая реконструкция предприятия, рассчитанная на массовый выпуск грузовиков. По образному выражению самого Лихачева — «Мы пришли к путовице палыто» можно судить об объемах этой реконструкции. Буквально за несколько лет из небольшого завода АМО разрастается до одного из самых крупных предприятий в Москве. 25 октября 1931 года впервые в стране был запущен сборочный автомобильный конвейер, с которого начал сходиться грузовики АМО-3. В этом же году заводу был присвоено имя Сталина. К лету 1933 года завод перешел на производство новой модели ЗИС-5 — широко известной «трехтонки».





Захоронение Ивана Алексеевича Лихачева в Кремлевской стене.

В 1929–1930 годах Лихачев посетил автомобильные заводы Германии и США, где ознакомился с принципами современного производства автомобилей. Лично встречался с Генри Фордом. По некоторым данным, Лихачеву предлагали остаться работать в Америке, но он отказался.

1930-е годы популярными становятся международные автопробеги. Лихачев лично в них участвовал; эта страница его биографии была позже отражена в фильме «Директор» (1969).

В 1930-х годах Лихачев усиленно занимался самообразованием, приглашал преподавателей по разным дисциплинам. Заставлял учиться и начальников цехов – выдвигавшие из рабочего класса, – такая прикрепля к ним преподавателей: в то время они не могли получить образование иным путем.

Когда в феврале 1939 года разделили Наркомат машиностроения СССР и был создан Наркомат среднего машиностроения, Лихачева назначили наркомом. С 1939 года он стал и членом ЦК ВКП(б), но уже в октябре 1940 года за «неоднократное неисполнение решений правительства и недопустимую практику нарушений конкретных указаний правительства по части соблюдения дисциплины в технологическом процессе производства на предприятиях наркомата» был снят с должности и вновь назначен директором ЗИСа. На XVIII конференции ВКП(б) в феврале 1941 года его вывели из ЦК как «не обеспечившего выполнение обязанностей члена ЦК ВКП(б)».

У истоков новых заводов

В начале Великой Отечественной войны, эвакуируя московское производство, Иван Алексеевич создал четыре филиала автозавода, выросших впоследствии в крупные самостоятельные производства: Уральский автомобильный завод (автомобили «Ураль»), Уфимский автомобильный завод (автомобили УАЗ), Челябинский кузнечно-прессовый и Шадринский автоагрегатный

ИМЕНИ ЛИХАЧЕВА

В июне 1956 года постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР Московский автомобильный завод получил имя Лихачева и стал называться ЗИЛ. Также именем Лихачева были названы улицы в ряде населенных пунктов СССР. В 1958 году в Москве был открыт бронзовый бюст И. А. Лихачева, в 2013 году в Тульской области – памятник легендарному деятелю советского автопрома.

заводы. По решению Государственного комитета обороны с февраля 1942 года Лихачев руководил восстановленным ЗИСом. Он создал калибровочно-заготовительный цех, а в 1945 году вылетел из Германии прокатные станы, чтобы компенсировать перебои в поставках металлопроката. Организовал свое газовое хозяйство, построил бетонный завод, кислородно-ацетиленовую станцию и многое другое. В послевоенное время завод переживал свою третью масштабную реконструкцию – под выпуск новых грузовых автомобилей, лимузинов высшего класса и автобусов. Тогда же удалось организовать выпуск велосипедов «Прогресс» и первых в стране холодильников «ЗИЛ».

Профессиональные перипетии

В 1950 году И. А. Лихачев был снят с поста директора ЗИСа и направлен руководить небольшим авиационным заводом, что, в сущности, означало отставку. Но и здесь он проявил неутомимую энергию и волю. За модернизацию авиационного завода он получил один из своих орденов Трудового Красного Знамени.

После смерти Сталина начался новый этап в карьере Лихачева: с августа 1953 года он – министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. С февраля 1956 года – кандидат в члены ЦК КПСС.

Иван Алексеевич Лихачев умер 24 июня 1956 года. Похоронен в Кремлевской стене на Красной площади в Москве. ★

Портрет



Советский холодильник «ЗИЛ» и велосипед «Прогресс». Улицы трудовой славы Завода им. Лихачева. 1958 г.



В НОМЕРЕ 23

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 23

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА 1200 РУБ.



«СОВЕТСКИЙ БЬЮИК» —
АВТОМОБИЛЬ ЗИС-101А

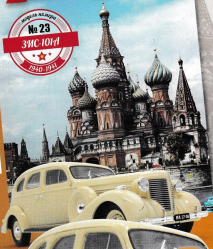


ЛИМУЗИН ДЛЯ
ЗАСЛУЖЕННЫХ ГРАЖДАН



ИЗ ИСТОРИИ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ:
СЦЕПЛЕНИЕ

12+
возрастные ограничения
для покупки



★
ЗИС-101А

★
«СОВЕТСКИЙ БЬЮИК» —
АВТОМОБИЛЬ ЗИС-101А

★
ЛИМУЗИН ДЛЯ
ЗАСЛУЖЕННЫХ ГРАЖДАН

★
ИЗ ИСТОРИИ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ:
СЦЕПЛЕНИЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ