

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 27



ГАЗ-М20 «ПОБЕДА»  
КАБРИОЛЕТ



«ПОБЕДА» НА РАЗНЫХ  
НАПРАВЛЕНИЯХ



ЮРИЙ АРОНОВИЧ  
ДОЛМАТОВСКИЙ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 567209



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 27, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Буаур Медиа»  
Главный редактор: Фред Марин Александрович  
Адрес редакции, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Ветская, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Ветская, 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-kollekcia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций,  
Самостоятельное ГУП РФ ФСТТ-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»  
E-mail: tds@vashemodali.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерч», 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. Шевлюквичка, д. 42-44,  
оф. 15 Б, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Дзюбровска, 5, корп. 10а, г. Киев, 03980  
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-99-83  
www.podriyka.edipress.ua  
E-mail: podriyka@edipress.ua

### Отпечатано в полиграфии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Ветна 2/С

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7100 экз.

Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменить последовательность номеров  
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом  
виде, полностью или частично, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель автомобиля, коллекция неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.

Подписано в печать: 09.11.2018.

Дата выхода в свет: 24.01.2019.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



## ГАЗ-М20 «Победа» кабриолет

## МАШИНА И ВРЕМЯ



## «Победа» на разных направлениях

## ПОРТРЕТ



## Юрий Аронович Долматовский

Фотографии и иллюстрации: 3 © Ал. Колесников/Фотобанк.Лоре;  
4 © М. О. Кондратов; 5 (автор) © частная коллекция; (автор) © РИА Новости;  
6 © РИА Новости; 7 (автор) © частная коллекция; (автор) © РИА Новости;  
8 (автор) © РИА Новости; (автор) © ИВА-ТАСС; 9 (автор; автор) © РИА Новости;  
10 (автор) © частная коллекция; 11 © Д. Манаев; 11 © РИА Новости.

# ГАЗ-М20 «Победа» кабриолет

Модель номера



*ГАЗ-М20 «Победа» – один из самых знаменитых отечественных автомобилей, гордость коллекционеров. В Нижнем Новгороде, Воронеже, Иваново, Белгороде и других местах даже установлены памятники «Победе».*

**П**роектирование первого серийного послевоенного отечественного легкового автомобиля началось на Горьковском автозаводе в 1943 году. Таким образом «Победа», как впоследствии была названа эта машина, стала одним из символов этой эпохи.

## Самый передовой

Руководил созданием автомобиля главный конструктор Горьковского автозавода А. А. Липгарт. Прототипом для «Победы» стал трофейный Opel Kapitän 1938 года выпуска. От него горьковские инженеры заимствовали схему передней подвески, многих элементов подрамной рамы и ряд силовых элементов днища. Немецкий автомобиль имел несущий кузов и близкие к требуемым массо-габаритные характеристики. А дизайн кузова был полностью создан талантливым художником-конструктором В. Самойловым.

В отличие от довоенных машин, «Победа» во многом предопределила общую мировую послевоенную тенденцию автомобильного дизайна. Созданная на ГАЗе машина стала первым советским автомобилем с несущим кузовом и первым в мире серийным автомобилем с кузовом «бескрылой» формы.



## История производства

Первый опытный образец был изготовлен 6 ноября 1944 года. Серийное производство началось в июне 1946 года, но осуществлялось по обходной технологии.

Автомобиль ГАЗ-М20 «Победа» кабриолет на рынке L.I.C. Chapard Classic, 2012 г.

## Модель автомобиля М20 «ПОБЕДА» КАБРИОЛЕТ



Тип автомобиля из  
субклассной пререклассифицированной категории малых легковых автомобилей

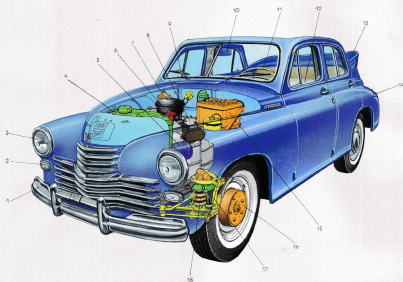
Система безопасности кузова включает в себя элементы безопасности пассажиров

Отделенный от силового балки элемент, фиксирует в задней части автомобиля, через подрамник, кронштейн



Разбросанные детали кузова по оси и независимая передняя подвеска обеспечивают автомобилю высокую управляемость

## Компоновочная схема автомобиля М20 «ПОБЕДА» КАБРИОЛЕТ



- 1 – передний бампер,
- 2 – подфарник,
- 3 – передняя фара,
- 4 – радиатор,
- 5 – генератор,
- 6 – воздушный фильтр.

- 7 – масляный фильтр тонкой очистки,
- 8 – двигатель ГАЗ-20,
- 9 – щетка стеклоочистителя,
- 10 – зеркало заднего вида,
- 11 – рулевое колесо,
- 12 – переднее сиденье,

- 13 – складная крыша кабриолета,
- 14 – лемех топливного бака,
- 15 – аккумулятор,
- 16 – передний барабанный тормоз,
- 17 – передняя подвеска,
- 18 – пружина передней подвески.

## Технические характеристики автомобиля М20 «ПОБЕДА» КАБРИОЛЕТ

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1495

Полная масса, кг: 1800

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

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: М20, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, радиальный, нижнеклапанный

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

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 2120

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

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом выключения

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"

Макс. скорость, км/ч: 905

Время разгона до 100 км/ч, с: 46

Расход топлива, л/100 км: 11–13/100





Работники конвейерного производства на авиационном парке в Петропавловске. Вторая половина 1948 г. г.

Крупносерийное производство стартовало в конце апреля 1947 года, но из-за низкого качества сборки в октябре 1948 года конвейер был остановлен. Последовали оргвыводы и устранение недочетов.

С мая 1949 года с конвейера стали сходить «Победы» первой производственной серии, на которых большинство недостатков было устранено.

В 1955 году началось производство модернизированной «Победы» 3-й серии, получившей обозначение М20В. Эта модель получила новую облицовку радиатора из крупных штампованных деталей, модернизированный карбюратор, новый воздушный фильтр, двигатель мощностью 52 л. с., новый руль с кольцевой кнопкой сигнала, антенну на поворотном основании и радиоприемник в базовой комплектации. Кроме того, окраска шкал приборов и часов была изменена с ярко-красной на коричневую.

Серийный выпуск «Победы» прекратился в 1958 году. За период с 28 июня 1946 года по 31 мая 1958 года было выпущено 241 497 автомобилей этой марки.

### Двигатель, стартер и сцепление

Из книги «Автомобиль М-20 «Победа»», Машгиз, 1950 год:  
Четырехцилиндровый двигатель автомобиля «Победа» имеет рабочий объем (2,12 л) и степень сжатия (6,2). Над конструктивных решений, как, например, отдельные выпускные каналы к каждому цилиндру, карбюратор с падающим потоком и диффузором переменного сечения, подогрев смеси в средней части выпускного

трубопровода отработавшими газами и др. улучшают использование топлива в двигателе и способствуют его экономичной работе.

Двигатель автомобиля «Победа» имеет значительно меньший рабочий объем, чем двигатель автомобиля-предшественника – ГАЗ-М-1 «Эмка» (3,28 л), но за счет высокой степени сжатия и высоких максимальных оборотов развивает такую же мощность.

Повышение износостойкости двигателя обеспечивается применением износостойких вставных гильз в цилиндрах, верных поршневых колец, покрытых пористым хромом, выпускных клапанов и их седел из специальной стали, балансировочного коленчатого вала и поверхности запальной вали и толкателей. Двойная фильтрация масла и принудительная вентиляция картера обеспечивают более длительное сохранение его свойств, что также способствует увеличению срока службы двигателя. Жалюзи перед радиатором и термостат в системе охлаждения обеспечивают быстрый прогрев двигателя и позволяют поддерживать нормальный тепловой режим. Стартер при 12-вольтовой системе электрооборудования обеспечивает большую мощность при тех же габаритах, что и при 6-вольтовой. Кроме того, при 12-вольтовой системе получается более мощная искра на запальных свечах и меньше вероятность перебоев в зажигании. Применение сцепления полусинхронного типа облегчает работу водителя и обеспечивает более плавное включение сцепления.

Модель намера



Легковой автомобиль «Победа» ГАЗ-М20Б принимал участие в автопробеге ретроавтомобилей «ГМТ. Автомобили Советского Союза» на Васильевском слухе, Москва, 2016 г.

## УСТАНОВКА ТЕНТА

В случае дождя, как это следует из инструкции по эксплуатации набирилета, водитель должен был быстро выполнять следующие манипуляции:

1. Снять чехол и ремни;
2. Развернуть тент, освободив дуги;
3. Войти в кузов автомобиля, взять лобовой брус, довести его до ветровой рамы и установить на упоры;
4. Вставить концы первых трех дуг в гнезда;
5. Выйдя из автомобиля, распрямить тент и застегнуть боковые кнопки тента;
6. Войти в переднее отделение автомобиля и, нагнувшись на упоры лобовой брус вперед, застегнуть натайки лобового бруса;
7. Выйти из автомобиля, проверить правильность установки тента и застегнуть передние кнопки.





Салон автомобиля ГАЗ М20 «Победа». Современная фотография.

Заказ на автомобиле «Победа» ГАЗ М20Б в городе «ГУМ» (Латвия) в августе 2018 г. на Красной площади. Москва, 2018 г.

### Табариты

Благодаря безрамной конструкции автомобиля удалось значительно снизить его высоту (на 155 мм по сравнению с М-1), сохранив при этом достаточную внутреннюю высоту кузова и практически тот же дорожный просвет, что и у М-1, обеспечивающий надежную проходимости автомобиля по плохим дорогам.

Снижение высоты автомобиля обеспечивает соответствующее снижение центра тяжести, что улучшило его устойчивость на дороге.

Конструкция кузова без подножек и широких крыльев позволила при уменьшении общей ширины автомобиля на 75 мм (по сравнению с М-1) получить более широкие

пассажирские сиденья. Так, у автомобиля «Победа» переднее сиденье на 300 мм, а заднее на 90 мм шире, чем у автомобиля М-1.

Уменьшение высоты и ширины автомобиля способствовало уменьшению его лобовой площади на 0,446 м<sup>2</sup>, что в сочетании с обтекаемой формой кузова значительно уменьшает сопротивление воздуха при движении. Это является одним из факторов, обеспечивающих достижение более высоких скоростей движения, а также снижение расхода топлива на автомобиле «Победа».

### Новый уровень комфорта

Независимая пружинная подвеска передних колес и эластичные рессоры подвески задних колес в сочетании с четырьмя гидравлическими амортизаторами двойного действия обеспечивают плавное движение автомобиля. Этому способствует также наличие стабилизатора передней подвески, эластичных шин и надежно действующих гидравлических тормозов.

Равномерное распределение нагрузки на передние и задние колеса обеспечивает автомобилю хорошую устойчивость, а расположение заднего сиденья между осями – меньше его колебания, что значительно повышает комфортность автомобиля. Установка задних рессор на резиновых втулках облегчает ремонт и исключает необходимость смазки рессорных пальцев.

Наличие отопителя кузова и обогревателя лобовых стекол обеспечивает комфортность и безопасность эксплуатации автомобиля в зимнее время.

Запирющийся изнутри кузова капот, весьма емкий багажник, изолированный от салона, удобное крепление запасного колеса, наличие переносной лампы и лампочек освещения двигателя улучшают условия эксплуатации



## КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

Приборы М20 включали в себя спидометр с одометром и контрольной лампой дальнего света, амперметр, указатель уровня топлива, масляный манометр, термометр охлаждающей жидкости (стрелка этого прибора при повышении температуры отклонялась влево), контрольные лампы указателей поворота и контрольную лампу перегрева.

автомобиля. Наружная поверхность автомобиля имеет форму, благоприятную для его мойки, обтирки и полировки, так как отсутствуют труднодоступные места.

### Дешевле седана

В начале XX века большинство автомобилей имело открытые кузова, закрывавшиеся в лучшем случае кожаным, а затем и брезентовым тентом. Один из таких видов — кабриолет — унаследовал свое название от легкой повозки со складывающимся верхом. К середине века легковые автомобили на Западе, как правило, уже имели более безопасный и практичный жесткий верх, а кабриолет стал редкостью. В Советском Союзе было иначе. Появление отечественных кабриолетов на базе послевоенных «Москвичей» и «Побед» объясняется нехваткой качественного тонколистового стального проката. Боковины кузова с дверями и их рамками остались неизменными — у конструкторов были опасения за жесткость кузова, который усилили упрочняющими элементами. Масса машины из-за этого немного увеличилась, а скорость, соответственно, упала. Правда, произошло это в основном из-за ухудшения аэродинамики. Тент изготавливался из двоянной прорезиненной непромокаемой хлопчатобумажной ткани. Спереди к нему крепился деревянный лобовой брус, фиксировавшийся двумя упорами в передней части проемов крыши и двумя натяжками к верхней полке рамки ветрового стекла. Натягивался тент на пять дуг. Первые три дуги выполнялись съемными, они вставлялись в гнезда верхней рейки, а две задние крепились на шарнирах. Под боковые части тента подкладывались так называемые «ватники». Задняя часть тента имела окно со стеклом. В остальном автомобиль был полностью идентичен «Победе» с кузовом седан. Было изготовлено 14 222 автомобиля с кузовом кабриолет. В ряде источников утверждается, что эти машины имели индекс М20Б. Стоил кабриолет 15 500 руб. — меньше седана на 500 руб., хотя в производстве был дороже. Кабриолеты сняли с производства в 1955 году, когда ситуация с прокатом стабилизировалась.

### Эксклюзивные образцы

Служили кабриолеты и в армии: в крупных гарнизонах они использовались как автомобили для парадов. На местах их дорабатывали, оснащая ручками на спинках передних сидений, за которые можно было держаться, стоя в машине.

Два кабриолета, несколько отличавшихся от серийных, летом 1949 года изготовил Опытный военный завод № 38 под Москвой. При этом неизвестно, переделывались ли серийные кабриолеты или модернизировали седан. У этих машин отсутствовали боковые оконные рамы, тент был и механизм укладки тента. Для сохранения жесткости всей конструкции левая задняя дверь была приварена к кузову. Известно, что эти кабриолеты использовались только один раз на параде в Петрозаводске в 1949 году. ★

### Модель намере



Слева: автомобиль ГАЗ М20 «Победа» кабриолет. Современная фотография.



Автомобиль ГАЗ М20 «Победа» в рядах старинных автомобилей L.L.C. Shepard Classic Weekend Rally, продаваемым при поддержке компании Shepard, Москва, 2015 г.

# «Победа» на разных направлениях

Эксплуатация «Победы» была длительной, а предназначения – самыми разнообразными. Только официальных модификаций и вариантов насчитывается не меньше десятка – от массовых серий до единичных образцов.

«Победа» стала первым отечественным автомобилем, поступившим в розничную продажу, но высокая цена – 16 000 руб. – не позволяла считать ее доступной. Купить «Победу» мог далеко не каждый советский человек.

## Горит зеленый огонек

А вот проехать на новом такси «Победа» мог себе позволить практически любой. Сделать это было просто, так как именно «Победа» стала первым советским массовым таксомотором: в период 1946–1958 годов было выпущено 37 492 таких автомобиля. В варианте таксомотора «Победа» получила индекс М20А и отличалась от обычного исполнения установкой таксометра вместо радиоприемника на приборной панели и обивкой салона, выполненной из моющихся материалов (на потолке – тапвонит, на сиденьях – дерматин).

Таксометр ТА-49 провозводился в Челябинске, М20А стал первым советским таксомотором, который получил сигнальную лампочку за лобовым стеклом, знаменитый «зеленый огонек» (когда машина была занята, свет менялся на красный). Впервые на «Победу»-такси появилась и специальная окраска – «вашиечки». На первых машинах полосу «вашиечек» тянула вдоль всей боковины кузова, разделяя цвета – светло-серый верх и темно-серый низ. Решение о подобной окраске автомобилей-такси в 1948 году принял Мосгосторисполком, так как в московские



Баз М20 в гараже магазина «Автомобили» на Басуновской улице в Москве, 1949 г.

## НЕ «ПОБЕДА»

На базе агрегатов армейского внедорожника ГАЗ-69 и кузова «Победа» М20 был создан комфортабельный автомобиль-внедорожник. За время серийного выпуска в 1955–1958 годах было изготовлено 4677 экземпляров.

«Победой» этот автомобиль никогда не назывался.

В цехе сборки автомобилей М20 «Победа» на заводе им. Молотова, Горький, 1948 г.



таксопарки «Победы» поступили в первую очередь. Первые такси с «зеленым огоньком» вышли из ворот 5-го московского таксопарка 4 сентября 1947 года.

Такси серого цвета просуществовали до 1956 года, тем их окраска изменилась – появились такси бежевого цвета, салатового и т. д.

К 1958 году в Москве эксплуатировалось 3200 таксомоторов «Победа». Последние такси этого типа были выведены из эксплуатации в столице в 1962 году. В других городах СССР они прослужили дольше. В южных районах Крыма, на Кавказе, а также в Прибалтике можно было встретить такси-кабриолеты.

## Наша служба и опасна, и трудна

Одна из модификаций «Победы» – М20Г – была предназначена для службы в КГБ в качестве автомобиля сопровождения правительственных кортежей и «хвостов» автомобиля, а также для решения других оперативных задач, стоявших перед этим ведомством. Чтобы обеспечить быстродвижность этой версии «Победы», на нее был установлен шестцилиндровый двигатель от автомоби



Новый автомобиль высокой проходимости ГАЗ-72 с кузовом «Победы». 1969 г.

ЗИМ, перед водяным радиатором смонтировали масляный, емкость бензобака увеличили на 20 л, переделали карданную передачу (двухзвенная с промежуточной опорой, тоже по типу ЗИМа), в задний мост установили главную передачу с передаточным числом 4,44 вместо обычного 5,125 и усилили пружины передней подвески и рессоры задней, так как полная масса автомобиля выросла до 1910 кг.

Опытный образец М20Г был собран в июне 1956 года, а в июле уже прошел испытания. Максимальная скорость составила 152 км/ч, а разгон до 100 км/ч с полной нагрузкой занимал 30 с, что значительно превышало показатели обычной «Победы» (105 км/ч и 46 с). Всего было выпущено около сотни таких автомобилей.

### «Победа» и спорт

В конце 1940-х годов «Победа» была одним из отечественных легковых автомобилей, пригодных для спортивных соревнований. Главное – двигатель «Победы» допускал форсировку. Наилучших показателей в этом процессе добивался, разумеется, ГАЗ, поднимавший мощность двигателя почти вдвое. Команды, не имевшие за плечами мощной материально-технической базы, экспериментировали с кузовами (они могли быть любыми – правила это допускали), но не всегда удачно.

Довольно успешную модель изготовили на ГАЗе в 1951 году – автомобиль для кольцевых гонок «Победа-Спорт» (ГАЗ-20-СПГ). Высоту кузова этого автомобиля уменьшили на 160 мм и установили дюралюминиевые обтекатели. Всего было изготовлено три такие машины, на две из них установили еще и роторные нагнетатели. Максимальная скорость достигла 167 км/ч. В 1955 году появились усовершенствованные образцы ГАЗ-20-СПГМ с открытым двухместным кузовом, на которых удалось достичь скорости 180 км/ч. На этих машинах в 1955–1956 годах удалось одержать победы в чемпионатах СССР по кольцевым гонкам. \*



«Победа»-машинки соответствовали своему званью. ГАЗ-М20 валае ставлено в Будапеште, 1953 г.

ГАЗ-М20-«Победа спорт» кайровет – мечта любого коллекционера. 2013 г.



# Юрий Аронович Долматовский

*Имя автоконструктора, художника и журналиста Юрия Долматовского неразрывно связано с историей советского автостроения. Он был основоположником школы отечественного автомобильного дизайна.*

«**С**оветскому Союзу нужны сотни типов кузовов, выпускаемых в тысячах и сотнях тысяч экземпляров, кузовов не только практичных, технически совершенных, удобных, но и красивых», – говорилось в книге «Автомобильные кузова», изданной в 1938 году. Идея художественного конструирования получили горячий отклик среди советских автоконструкторов.

## Семья Долматовских

Автором книги был 25-летний Юрий Долматовский, брат известного советского поэта Евгения Долматовского. Талантливые братья выросли в семье выдающего юриста, доцента Московского юридического института Арона Моисеевича Долматовского. К сожалению, репрессии не миновали Долматовских: в том же 1938 году, когда была издана первая книга Юрия, отец семейства был арестован, а затем расстрелян. Судьба уберегла от репрессий и Юрия, и его брата – и они оба, каждый на своем поприще, внесли значительный вклад в развитие культуры и техники советской страны.

## Этапы творческого пути

Автомобилями Юрий Долматовский увлекся в детстве, но одновременно прекрасно рисовал, поэтому и поступил в Московский полиграфический институт. Интерес



Юрий Аронович Долматовский.

## НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ

В середине 1960-х годов Долматовский работал над концептами автомобилей высшего класса. Как раз в это время проектировался ЗИЛ-114. Концепты Долматовского похвалили и... отложили в сторону.

Польский автомобиль  
Шкода М20 (1950-е гг.,  
легионизирован колом  
советского ГАЗ-М20  
«Победа») на улице  
Варшава, Польша, 2017 г.



к автоделу взял верх – уже после войны, будучи известным автоконструктором и дизайнером, Долматовский экстерном сдал выпускные экзамены в Московском автомеханическом институте, получив наконец диплом автомобильного инженера.

Первым местом работы Долматовского был НАТИ, в том он перешел в НИАТ, а затем в НАМИ, где в 1936 году участвовал в разработке проекта малолитражного автомобиля ПДП. С 1939 года Долматовский работал в ЗИСе, где занимался проектированием автобусных кузовов. В 1945 году он вернулся в НАМИ, возглавив кузовное КБ института. Большое влияние на него

оказала поездка в составе группы инженеров в Германию в 1945 году. Именно в то время определилось основное направление его конструкторско-дизайнерской деятельности – автомобиль вагонной компоновки.

В 1951 году появилась на свет автомобиль НАМИ-013, построенный по вагонной схеме с тремя рядами

сидений и оснащенный первой автоматической коробкой передач отечественной разработки. Эта машина определила свое время.

В 1955 году в сотрудничестве с Ирбитским мотоциклетным заводом родилась знаменитая «Белка» (ИМЗ-НАМИ-А50) – автомобиль особо малого класса вагонной компоновки. Но и эта машина не попала на конвейер.

С серийным производством своих машин Юрию Ароновичу не везло. В 1963 году, перейдя на работу во ВНИИ теоретической эстетики, он предложил концепт городского такси («ВНИИТЭ-ПТ») вагонной компоновки. Модель была встречена специалистами с большим интересом, широко обсуждалась в печати и была рекомендована к серийному производству. Но вновь в рамках плановой экономики завода-изготовителя для этой машины не нашлось.

Творческая деятельность Юрия Ароновича не ограничилась автомобилями вагонной компоновки. В 1948–1949 годах он предложил вариант модернизации «Победы». Изменив форму кузова, он сделал автомобиль элегантнее и просторнее. Проект, как это не раз уже было, был в принципе одобрен, но отправлен под сукно. Стоял упоминания один интересный факт: автомобиль «Вариант» – польский вариант «Победы» – удивительно напоминает проект Долматовского.)

Последней крупной проектом Ю. А. Долматовского – концепт «Макси», созданный в соавторстве с другом и коллегой В. И. Арямовым. Опять – положительные отзывы, и опять – никакого результата... И все же простой и оригинальный «Макси» увидел свет!

### Сотрудничество профессионала и автолюбителей

В те годы в СССР активно развивалось самодеятельное автостроительство. Многие умельцы привыкли строить автомобили сами, буквально из подручного материала. Этот процесс рассматривался как самодеятельное творческое творчество масс и всячески поддерживался ведущими молодежными научно-техническими журналами страны – «Техника – молодежи» и «Моделист-конструктор». Ю. А. Долматовский много лет сотрудничал с этими журналами как автор статей и художник, долгое время был членом редколлегии журнала «Моделист-конструктор». Именно в этом журнале он и опубликовал



Самосвал КАМАЗ 2201. Репродукция рисунка художника Ю. Долматовского, 1981 г.

чертежи «Макси» – и усилиями самодеятельных автоконструкторов автомобиль «Макси» мог бы появиться в десятках экземпляров.

Последние десятилетия своей жизни Юрий Аронович вел активную деятельность в качестве журналиста, писателя, популяризатора автомобильного дела. Его последние, 16-я по счету книга «Автомобиль за 100 лет», проиллюстрированная им же, увидела свет в 1986 году. Она стала настольной для всех интересовавшихся историей автомобиля. Юрий Аронович много лет был желанным гостем в редакциях научно-технических журналов. Он мог нарисовать автомобиль по старой фотографии или потрепанной журнальной вырезке. Четкие, элегантные линии рисунка, воспроизводящие до мелочей внешний облик автомобиля, стали образцом для подражания, классикой технического рисунка. ★

### В ПАМЯТИ НАВСЕГДА

Рафинированный интеллигент, сдержанный, остроумный, всегда безупречно выглядывший, с возмужавшей папирсой «Золотого руна» в руке – таким запомнился Юрий Аронович всем, кто его знал. Его не стало 12 января 1999 года. Светлая ему память!

Портрет



В верхнем ряду слева направо: электромобиль РАФ 2210, «Электро-77» и автомобиль ИАЗ-451. Внизу слева направо: электромобиль НИИ автомобильного транспорта и Брестского автозавода. Репродукция рисунка художника Ю. Долматовского, 1981 г.



Слева сверху – схема устройства «фанельного» двигателя «Волга», слева сверху – ГАЗ-3102 «Волга», внизу – ГАЗ-16 «Чайка». Репродукция рисунка художника Ю. Долматовского, 1981 г.



# В НОМЕРЕ 28

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 28



МОЛОТОВСКИЙ ПЕРВЫЙ –  
ЛЕГЕНДАРНАЯ «ЭМКА»



САМЫЙ ЗНАМЕНИТЫЙ  
ДОВОЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ



ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ  
ВЕЗДЕХОДЫ

12+

ИСТОРИЯ  
ДЛЯ ВОЗРАСТА

10 РЕЦЕПТОВ КОЛЛЕКЦИИ

488 000 000

488 000 000



★  
*ГАЗ-М1*

★  
«МОЛОТОВСКИЙ ПЕРВЫЙ» –  
ЛЕГЕНДАРНАЯ «ЭМКА»

★  
САМЫЙ ЗНАМЕНИТЫЙ  
ДОВОЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ

★  
ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ  
ВЕЗДЕХОДЫ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ