

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

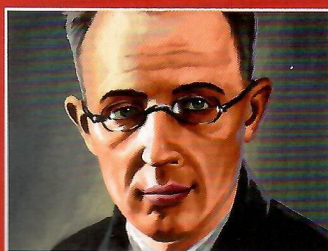
№ 45



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКАЯ
«ВОЛГА»



СТАТУСНАЯ ЧЕРНАЯ «ВОЛГА»
ГАЗ-3102

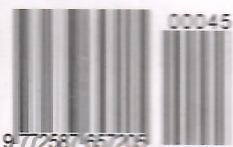


ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ
АГИТОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 45, 2019

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 «Ашетт Коллексьон Україна»

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

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

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

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

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

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1499 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 © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 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: 19.07.2019.

Дата выхода в свет: 24.10.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © Vladimir Voitenko/TASS; 4 © М. О. Кондаков;
5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Олег Пчелов/Фотобанк Лори;
6 (вверху) © Vladimir Voitenko/TASS, (внизу) © FotograFF/Фотобанк Лори;
7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © TASS; 8 (вверху) © Vladimir Yatsina/TASS,
(внизу) © Yury Savin/Wikimedia Commons; 9 (вверху) © РИА Новости,
(внизу) © Dikiiy/Dreamstime.com; 10 (вверху) © частная коллекция,
(внизу слева) © РИА Новости, (внизу справа) © Алексей Голованов/Фотобанк Лори;
11 (вверху) © частная коллекция, (в середине) © РИА Новости,
(внизу) © Андрей Звонков/Фотобанк Лори.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Представительская «Волга»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Статусная черная «Волга» ГАЗ-3102

ПОРТРЕТ



10

Евгений Владимирович
Агитов

Представительская «Волга»

Модель номера



Уже в момент постановки на производство «Волги» ГАЗ-24 задумывалось создание новой модели, которая превзошла бы предшественницу как по техническим характеристикам, так и по потребительским качествам.

Планировалось, что новая «Волга» займет промежуточное положение между широко распространенной моделью ГАЗ-24 и штучными горьковскими лимузинами и обеспечит заводу серьезное конкурентное преимущество на внешнем рынке.

Оформление замысла

Прототипы новой «Волги», получившие в соответствии с введенной в 1966 году отраслевой нормалью ОН 025270-66 индекс ГАЗ-310, отличались от задуманного варианта. Под принципиально новую модель горьковчанам денег не дали – замминистра автомобильной промышленности (а с 1975 года – министр) В. Н. Поляков, занимавший одновременно должность директора ВАЗа, открыто лоббировал свой завод, не давая хода новым моделям других предприятий. Средства, вложенные в ВАЗ, необходимо было окупить, а поэтому Минавтопром отказывал в выделении дополнительных средств на закупку, например, дорогостоящего штамповочного оборудования.

В связи с этим первый образец новой «Волги», изготовленный 15 декабря 1973 года, получил кузов от ГАЗ-24. Из-за жестких технологических ограничений новая



«Волга» была максимально унифицирована со старой. Было получено разрешение лишь на модернизацию передней и задней частей, в то время как силовая структура кузова, а также штампы крыши и дверных

СССР. Автомобиль ГАЗ-3102.
1 сентября 1980 г.

Модель автомобиля ГАЗ-3102 «ВОЛГА»



Салон с отдельными ортопедическими креслами и травмобезопасной передней панелью соответствовал самым современным требованиям комфорта

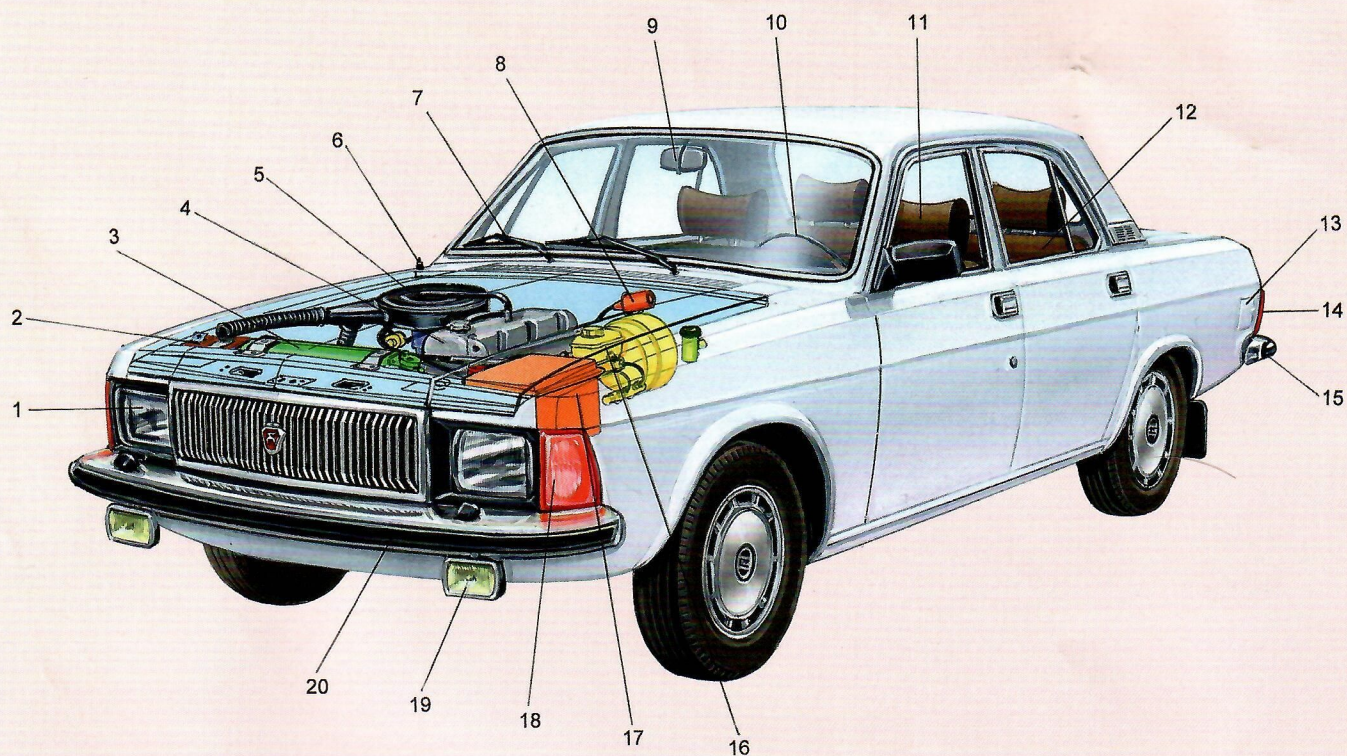
Дизайн передней части автомобиля стилистически увязан с дизайном автомобиля ГАЗ-14 «Чайка»



Тормозная система с передними дисковыми тормозами и тандемным вакуумным усилителем

Под капотом автомобиля установлен двигатель с форкамерно-факельной системой зажигания

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-3102 «ВОЛГА»



1 – фара,
2 – расширительный бачок,
3 – радиатор системы охлаждения,
4 – двигатель,
5 – воздушный фильтр,

6 – антенна радиоприемника,
7 – стеклоочиститель,
8 – катушка зажигания,
9 – зеркало заднего вида,
10 – рулевое колесо,
11 – подголовник сиденья водителя,

12 – заднее сиденье,
13 – лючок заливной горловины топливного бака,
14 – задний фонарь,
15 – задний бампер,
16 – главный тормозной цилиндр,

17 – аккумулятор,
18 – указатель поворота,
19 – противотуманная фара,
20 – передний бампер.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-3102 «ВОЛГА»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1450

Полная масса, кг: 1850

Габаритные размеры, мм:

длина – 4960 ширина – 1820
высота – 1476 база – 2800

Дорожный просвет, мм: 156

Двигатель: ЗМЗ-4022.10 с форкамерно-факельной системой зажигания, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 105 при 4500 об/мин.

Рабочий объем, см³: 2445

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

Тормоза: передние – дисковые, задние – колодочные, барабанные, с автоматической регулировкой зазора между колодкой и барабаном. Привод тормозов – гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с трехгребневым роликом

Подвеска передняя: независимая, рычажно-пружинная с телескопическими амортизаторами

Подвеска задняя: рессорная с телескопическими амортизаторами

Размер шин: 205/70R14

Макс. скорость, км/ч: 152

Время разгона до 100 км/ч, с: 16

Расход топлива при скорости 90 км/ч: 8,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 70



Легковой автомобиль ГАЗ-3102 в Москве. 1985 г.

боковин должны были остаться прежними. На заводе надеялись, что это решение временное и в перспективе удастся обновить весь кузов, однако кузов оставался неизменным до 2009 года.

И все-таки ГАЗ-3101 был вполне перспективной машиной. Внешне автомобиль имел современную архитектуру кузова со строгими линиями и зонами деформации в соответствии с ужесточившимися международными нормами пассивной безопасности. Интерьер салона с отдельными ортопедическими креслами, травмобезопасной передней панелью, многими дополнительными атрибутами комфорта водителя и пассажиров также отвечал духу времени. Использовались и новые образцы агрегатов, производившихся смежными предприятиями. Например, у английской фирмы «Cirling» были приобретены лицензии на тормозную систему, которые выпускал построенный в 1968 году завод в Кинешме. А фабрика RUMLA (ГДР) начала поставлять новые оптические блоки для передних фар.

В качестве силового агрегата на ГАЗе планировали использовать V-образные трехлитровые «шестерки» ГАЗ-24-14 и ГАЗ-24-18, которые изначально задумывались еще для модификаций ГАЗ-24, но в серию так и не пошли.

Конвейер еще не виден

К середине 1970-х годов проект ГАЗ-3101 окончательно оформился, в том числе и в металле. Последние изменения во внешний облик машины вносились уже на завершающей стадии разработки. Связано это было с появлением «Чайки» ГАЗ-14. Было решено приблизить дизайн 31-й «Волги» к «плоскопараллельному» дизайну новой «Чайки», но масштабы изменений изначально планировались незначительными, в силу уже упоминавшихся причин. Изменения вновь затронули лишь переднюю и заднюю части машины, стилистически едва заметно увязав их с дизайном «Чайки». Ничего другого сделать было нельзя, не меняя деталей остальной части кузова. Измененный прототип получил обозначение ГАЗ-31011 и был готов к производству к 1978 году. Однако проекту не суждено было воплотиться в жизнь. Этому помешала совокупность целого ряда факторов – политика Минавтопрома, стагнация советской экономики, нефтяной кризис 1973 года, вызвавший падение спроса в мире на

большие автомобили, и т. д. Было решено отказаться от дальнейшей работы по шестицилиндровым V-образным двигателям и сосредоточиться на модернизации существующего силового агрегата. Так появился двигатель ЗМЗ-4022.10 с форкамерно-факельным зажиганием, работающим в режиме лавинной активации горения. В камере сгорания каждого цилиндра конструктивно предусмотрели дополнительный объем – форкамеру, в которую подавалась обогащенная смесь, в то время как в обычной камере сгорала сильно обедненная. Такое нововведение потребовало внедрения совершенно



С ОБЫЧНЫМ МОТОРОМ

Вопреки распространенному мнению, форкамерный двигатель до прекращения его производства в 1992 году устанавливался далеко не на все ГАЗ-3102. Уже начиная с 1985 года под капотами предназначавшихся не для столичных учреждений машин находились, как правило, модернизированные моторы ЗМЗ-402.10 с новой головкой блока и карбюратором К-151, не имевшим форкамерной секции.



Легковой автомобиль ГАЗ-3102. Интерьер салона. 2011 г.



Легковой автомобиль
ГАЗ-3102 в Горьком. 1980 г.

другого трехкамерного карбюратора, а также дополнительного впускного клапана для форкамеры. Смесь в каждом цилиндре поджигалась свечой не в основной камере, а в предварительной.

В результате мощность двигателя увеличилась до 105 л. с., а контрольный расход топлива снизился до 8,5 л/100 км пробега. При этом потяжелевшая машина стала заметно динамичнее, набирая скорость в 100 км/ч с места за 16 сек. Таким образом, «Волга» наконец-то стала опережать «Жигули» по динамическим качествам, как и подобает автомобилю более высокого класса.

Минусами такой системы были жесткое требование к точной настройке карбюратора и большее выделение тепла, из-за чего пришлось переделать систему охлаждения мотора. У ЗМЗ-24Д охлаждение было термосифонным:

Автомобиль ГАЗ-3102 на
репетиции парада. 2017 г.



Двухмиллионный легковой автомобиль ГАЗ-3102 во время спуска с конвейера Горьковского завода. 1982 г.

горячая жидкость поднималась вверх, а холодная опускалась вниз. Помпа монтировалась в головке и подавала охлаждающую жидкость (до 1975 года обычная вода, после – антифриз отечественной марки «Тосол») в рубашку через нержавеющую медную трубку. 12-клапанная форкамерная головка блока не только выделяла больше тепла, но и не оставляла места для насоса. Его пришлось переместить в сам блок, и по новому принципу холодная жидкость входила в рубашку напрямую, поднималась в головку через разнокалиберные отверстия и выходила через термостат в большой трехсекционный радиатор. Двигатель не был единственной инновацией новой «Волги». Была модернизирована коробка передач, появилась совершенно новая тормозная система с передними дисковыми тормозами и тандемным вакуумным усилителем и т. д. Последний был разработан для ГАЗ-3102 английской фирмой Girling. Для его работы требовалось разрежение во впускном коллекторе двигателя, которое поднимало давление в камере, и нажатие педали, которое создавало усилие на шток главного тормозного

цилиндра, отчего росло давление и нагнетало тормозную жидкость. Такая система была менее плавной, чем при работе обычного гидровакуумного усилителя, требовала большего усилия на педаль, а отдача стала менее чувствительной. Однако она сохраняла работоспособность тормозной системы при ее частичной разгерметизации, когда выходил из строя один из контуров.

Автомобиль с новым двигателем получил обозначение ГАЗ-3102. Заказ на выпуск опытно-промышленной партии поступил на завод в 1980 году.

Серийное производство

Первые экземпляры ГАЗ-3102 покинули сборочный цех в феврале 1981 года. Тогда это событие приурочили к XXVI съезду КПСС и 50-летию самого ГАЗа. Однако реальное серийное производство началось лишь весной 1982 года, то есть спустя 15 лет после начала выпуска ГАЗ-24. В итоге в серию пошел уже изрядно устаревший автомобиль, выглядевший на фоне западных аналогов несколько консервативно.

Но главной проблемой стало поступившее сверху решение ограничить выпуск новой модели. Дело в том, что огромный пласт партийных и государственных чиновников нижнего и среднего звена остался практически без персонального транспорта. «Чайка» ГАЗ-14 выпускалась в значительно меньших количествах, чем ГАЗ-13, а «Волга» ГАЗ-24 свою престижность в глазах руководства уже утратила, так как использовалась в качестве такси и даже, пусть в незначительных количествах, продавалась населению. Завод рассчитывал, что новый автомобиль ГАЗ-3102 займет место «двадцатьчетверки». Полным ходом отработывался вариант таксомотора, проектировался автомобиль с кузовом универсал и т. д. Рассчитывала получить свою долю машин и милиция. Однако подобная вариативность в использовании автомобилей была сочтена неприемлемой. В результате вместо обновления модельного ряда ГАЗ был вынужден продолжать массовый выпуск устаревшей «Волги» ГАЗ-24, параллельно собирая в год не более 2–3 тыс. номенклатурных автомобилей ГАЗ-3102.

В 1986 году ГАЗ освоил автомобиль ГАЗ-24-10, на котором использовались многие узлы от ГАЗ-3102, за исключением форкамерного мотора и дисковых передних тормозов. В результате многие детали стали производиться массово. Но поскольку ГАЗ-24-10 считался автомобилем ранга ниже, чем ГАЗ-3102, то технология их изготовления упростилась: наружные зеркала и щетки стеклоочистителей лишились хрома, декоративные металлические уголки-заглушки передних окон уступили место пластиковым без окантовки, исчезла металлическая окантовка с кнопок и приборов на передней панели, светящийся габарит в полости передних дверей уступил место обычному катафоту, обклеенную винилом алюминиевую опорную планку спинок передних сидений заменили на пластиковую и т. д.

Распад Советского Союза и ликвидация Минавтопрома освободили ГАЗ от всяких ограничений. Уже в апреле 1992 года на смену ГАЗ-24-10 пришел ГАЗ-31029. Но это не была версия ГАЗ-3102, оптимизированная для массового выпуска. От ГАЗ-3102 ей достались лишь крыша, задние крылья и стенка. Все остальное сохранилось от ГАЗ-24-10: салон с тканевой обивкой и пластиковой панелью, передние барабанные тормоза, «висящий» на



Сотрудник конструкторского бюро Горьковского автозавода Ладислао Дуартье работает над проектом автомобиля «Волга» ГАЗ-3102. 198 г.

опоре капота радиатор (у ГАЗ-3102 он стоял на дополнительной поперечине) и мотор ЗМЗ-402.1 со стандартным зажиганием в блоке литьем под давлением. Получился некий симбиоз прогресса и дешевого автомобиля, который в народе быстро получил прозвище «ослобык». В 1997 году на смену ГАЗ-31029 пришла новая массовая модель ГАЗ-3110. Что же касается ГАЗ-3102, то спрос на него долго сохранялся, машина стала уже классикой, а классика, как известно, не стареет. Поэтому было решено сохранить и ее производство, но уже максимально унифицировать автомобили. Таким образом, ГАЗ-3102 как самостоятельная модель прекратил свое существование в конце 1996 года, так как автомобили, выпускавшиеся позже, по сути представляли собой ГАЗ-3110 в старом кузове ГАЗ-3102. ★



Модель номера



Счастливым обладателем ГАЗ-3102 Олег Иванов. 1989 г.

Статусная черная «Волга» ГАЗ-3102

«Волга» ГАЗ-3102 черного цвета с середины 1980-х годов воспринималась как персональный автомобиль для руководства. Даже позже, увидев в потоке иномарок черную «Волгу», водители по привычке уступали ей дорогу.

Э тот автомобиль на протяжении всей своей истории был машиной не для всех. Когда чиновники пересели на иномарки, «Волга» на какое-то время стала атрибутом демонстрации жизненного успеха, статуса. Особенно когда денег на приобретение статусной иномарки не хватало.

Автомобиль не для всех

Статус автомобиля для чиновников не подлежал девальвации, поэтому ГАЗ-3102 не был допущен ни к какой другой государственной службе – такси, милиция, скорая помощь и т. д. При этом никакого формального запрета на продажу его населению не существовало. Автомобиль просто не поступал в торгующие организации и не разыгрывался в лотереи.

Пожалуй, единственным доступным механизмом приобретения ГАЗ-3102 частным лицом была процедура реэкспорта. Правда, распространялась она только на работавших за границей советских граждан. В первоначальном варианте такой системы гражданин СССР покупал машину за границей за валюту (без очереди и в два-три раза дешевле), перегонял или привозил ее на родину и, оплатив таможенную пошлину, становился обладателем автомобиля экспортного качества. К середине 1970-х годов советское правительство, чувствуя спрос, упростило процедуру, позволяя покупать автомобили через торговую сеть «Березка» за так называемые чеки, которые выдавались вместо валюты. Распространялось это опять-таки на отработавших за границей граждан.



Цех сборки легковых автомобилей ГАЗ-3102. 1983 г.

Правда, чеки можно было купить (с рук, разумеется) и стать владельцем авто и не работая за границей, но финансовой выгоды тут уже не было никакой. В перестроечную эпоху особенно предприимчивые лица стали перехватывать автомобили целыми партиями и перепродавать их на внутреннем рынке. При этом вывозились не сами машины, а только их документы.

Более доступным способом была покупка подержанного автомобиля, но рассчитывать на такую машину могли лишь работники, допущенные к их эксплуатации. Можно было купить ГАЗ-3102 и через сеть комиссионных магазинов. Бывали случаи, когда продавался и новый автомобиль с символическим пробегом и износом, списанный по поддельным документам о неисправностях. Ну и, наконец, по блату или за взятку можно было приобрести новый автомобиль и вполне официально оформить его в личное пользование.

БЫСТРЕЕ ВСЕХ

Автомобиль ГАЗ-3101З производился с 1982-го по 1996 год. Можно себе представить, какое впечатление производила эта внешне обычная «Волга», уходя от движущегося потока, как от стоящего! Равных по скорости ей просто не было!

Автомобиль ГАЗ-3102
в Музее советского
автопрома в Иваново. 2014 г.





Автомобили ГАЗ-3102, собранные вручную для гаража, обслуживающего Администрацию Президента России. 1997 г.



Автомобиль ГАЗ-3102 «Волга» - лимузин. Выставочный комплекс ЗАО «Экспоцентр на Красной Пресне». 1997 г.

Последняя «догонялка»

«Догонялками» в СССР называли автомобили спецслужб, выполненные на основе обычных серийных автомашин, но оснащенные более мощными моторами и различным спецоборудованием. Последней «догонялкой» советского периода был разработанный по заказу КГБ СССР автомобиль ГАЗ-31013.

Вместо штатного мотора на ГАЗ-3102 установили восьмицилиндровый V-образный карбюраторный четырехтактный двигатель ЗМЗ-505.10 мощностью 195 л. с. при 4400 об/мин. Рабочий объем – 5,53 л. Как можно заметить, мотор не отличался какой-то особенно высокой мощностью, но он имел огромный крутящий момент – 405 Нм, – благодаря чему у «оборотней» было прекрасное ускорение. Карбюратор К-114 – огромный четырехкамерный. Расход высокооктанового бензина А-98 «Экстра» тоже немаленький – 20 л на 100 км. Недостатком мотора была некоторая склонность к перегреву без дополнительного обдува набегающим потоком. Но в пробках «догонялкам» никогда стоять не приходилось. Двигателю сопутствовала автоматическая коробка передач.

Руль оснащался гидроусилителем, и управление автомобилем не требовало больших усилий, но были необходимы определенные навыки. Управление машины была неоднозначной, так как 70 % массы

приходилось на переднюю ось – и это при ведущей задней! Для компенсации в багажник укладывалась специальная стальная плита. Впрочем, неопытные водители за руль этого автомобиля никогда не садились. ГАЗ-31013 был автомобилем ручной сборки: кузова лудили, детали проваривали сплошным швом, оборудовали дополнительной шумоизоляцией, покраску производили по «чайковским» технологиям, нанося несколько слоев эмали и лака.

Одним из требований технического задания было максимальное сходство, в целях конспирации, с серийной моделью ГАЗ-3102. И все же внешние отличия имелись. В числе первых, кто безошибочно распознавал «волка в овечьей шкуре», были работники ГАИ: машину выдавали антенны спецсвязи «Кавказ», более низкая посадка, два выхлопных патрубка сзади. Колесные диски были похожи на штатные «волговские», но отличались от них вылетом. Имелись автомобили, которые маскировали с особенной тщательностью, соединяя оба тракта в одной выхлопной трубе. Высшим пилотажем конспирации стали размещение в салоне трех педальей управления и маскировка селектора переключения передач под механику. Большинство автомобилей ГАЗ-31013 поступило в гараж 9-го Управления КГБ СССР и использовалось для сопровождения кортежей первых лиц государства, а также для наблюдения за иностранцами. ★



Автомобиль ГАЗ-3102 на выставке ретроавтомобилей. 2011 г.

Евгений Владимирович Агитов

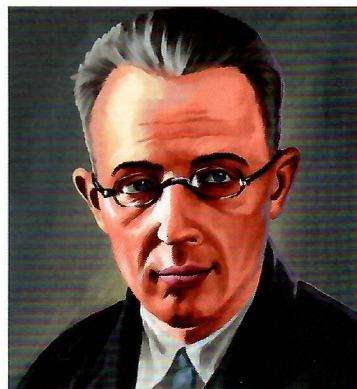
В 2010 году в «Кузовной мастерской Бушужева» был воссоздан один из первых советских гоночных автомобилей ГАЗ-ГЛ-1, созданный на ГАЗе в 1938 году. Главным конструктором этой машины был Евгений Владимирович Агитов.

Бывший военный летчик Российской Императорской армии Евгений Агитов известен не только как талантливый автомобильный конструктор, но и как конструктор-двигателест, и отчасти как авиаконструктор. Таким многогранным был талант этого человека.

Из летчиков - в студенты

Евгений Владимирович Агитов родился в 1896 году. В годы Первой мировой войны в возрасте 20 лет он сражался в качестве пилота гидросамолета на Балтике, оборонял Петроград. При этом молодой летчик принимал участие в техническом обслуживании самолета, своими руками разбирал и собирал двигатель, ремонтировал его и испытывал.

После Гражданской войны Евгений Агитов получил высшее образование в Ленинградском институте труда. Здесь студентов учили тому, как организовать труд рабочих с использованием самых рациональных приемов, описанных американским ученым Тейлором. Именно Тейлор на заводах Форда впервые в мире добился самой высокой производительности труда в массовом производстве и одновременно полной взаимозаменяемости частей при высочайшей точности их изготовления и низкой себестоимости.



Евгений Владимирович Агитов.

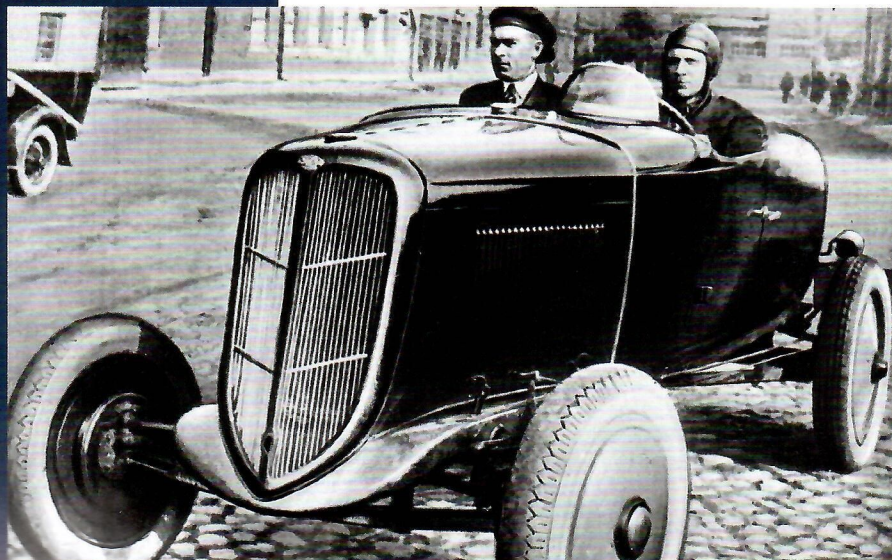
Работа на ГАЗе

Выпускник Ленинградского института труда Евгений Агитов прибыл в Нижний Новгород в сентябре 1929 года, когда на месте будущего автозавода еще расстилась чистое поле. Он стал идеологом и создателем профтехкомбината, его строителем, а потом преподавателем – вел так называемую Школу Тейлора. Начальником опытных мастерских он был назначен 7 сентября 1929 года, а вскоре возглавил учебную базу «Автостроя».

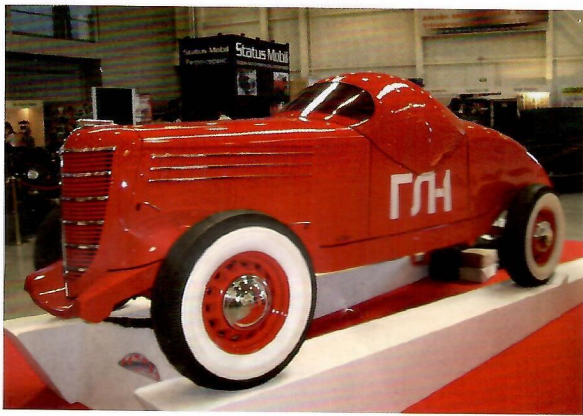
Многие слушатели учебно-производственной базы стали потом руководителями цехов, корпусов и производств, прославленными конструкторами легковых и грузовых автомобилей.

В марте 1932 года Агитов возглавил экспериментальный цех, а в сентябре 1933 года на завод приехал из Москвы А. А. Липгарт, назначенный главным конструктором ГАЗа. Липгарт сразу оценил Агитова как человека незаурядного и сделал его своим первым (и единственным) заместителем. На заводе Евгения Владимировича называли ходячей

Первый спортивный автомобиль Горьковского автозавода 1938 года выпуска; конструктором этой машины был Евгений Агитов. Горький. 1938 г.



Советский гоночный автомобиль ГАЗ-ГЛ-1 на фоне Красной площади. 2014 г.



Гоночный автомобиль ГАЗ-ГЛ-1.

энциклопедией в области автомобильных моторов. Если у Липгарта не было при себе справочника, он мог задать любой вопрос своему заму и с ходу получить ответ. Под руководством Агитова на ГАЗе велись смелые разработки, которые рушили существовавшие в то время стереотипы. Если англичанин Джон Кобб ставил авиационные двигатели на гоночные автомобили, то Евгений Агитов адаптировал форсированные автомобильные двигатели к самолетам. Он стал первым в истории конструктором, поднявшим в небо самолет с автомобильным двигателем. Почему он занимался этим? Да потому, что был летчиком!

Двигатели Агитова отрывали самолеты от земли, работая на авиационном бензине, а уже в воздухе переключались на автомобильное топливо. Но однажды, когда опытный самолет пилотировал сам Агитов, переключатель вышел из строя. И тогда бывшего летчика спас военный опыт – он сумел посадить самолет с неработающим мотором. Казалось, что 57 л. с. – это максимум, что можно выжать из двигателя ГАЗ-М1. Но Агитов думал иначе.

В 1938 году была создана ГЛ-1 (гоночная Липгарта) – первая советская гоночная машина, разработанная и построенная автомобильным заводом и потому вполне обоснованно вошедшая в историю отечественного автотрома. Заводское происхождение, подобно мандату, обеспечило ГЛ-1 статус, которого не было у ее конкурентов – самодельных автомобилей, собранных в таксопарках, гаражах и клубных конструкторских бюро. Проектировать гоночный автомобиль Липгарт поручил талантливому конструктору, начальнику экспериментального цеха ГАЗа Евгению Владимировичу Агитову. И Агитов совершил невозможное – сумел выжать из обыкновенной газовой четверки мощность в 65 л. с.! Снизив массу четырехцилиндрового мотора до 120 кг, Агитов добился надежности его работы, не нарушив при этом нормальной технологии массового производства. Забегая вперед, скажем, что форсированные двигатели Агитова в годы Великой Отечественной войны надежно работали на боевых машинах.

Трагический финал

Сам Агитов войну не пережил. В драматичный первый период войны, когда советские войска отступали, бдительность властей принимала подчас гипертрофированные формы. Агитов, по причине своего непростого происхождения, казался недостаточно благонадежным для занимаемых

ПОСЛЕДНЯЯ РАБОТА

Работа – точнее, «мозговой штурм» – по усовершенствованию саней Веселовского заняла одну ночь. К утру была готова документация на агитовский мотор для аэросаней, новый редуктор и систему охлаждения. Но серийного выпуска аэросаней, которые получили название РФ-8 (заводской индекс ГАЗ-98), Агитов не увидел, как не услышал и положительных отзывов о них маршала К. К. Рокоссовского. Не упоминается Агитов и среди создателей саней.

Портрет

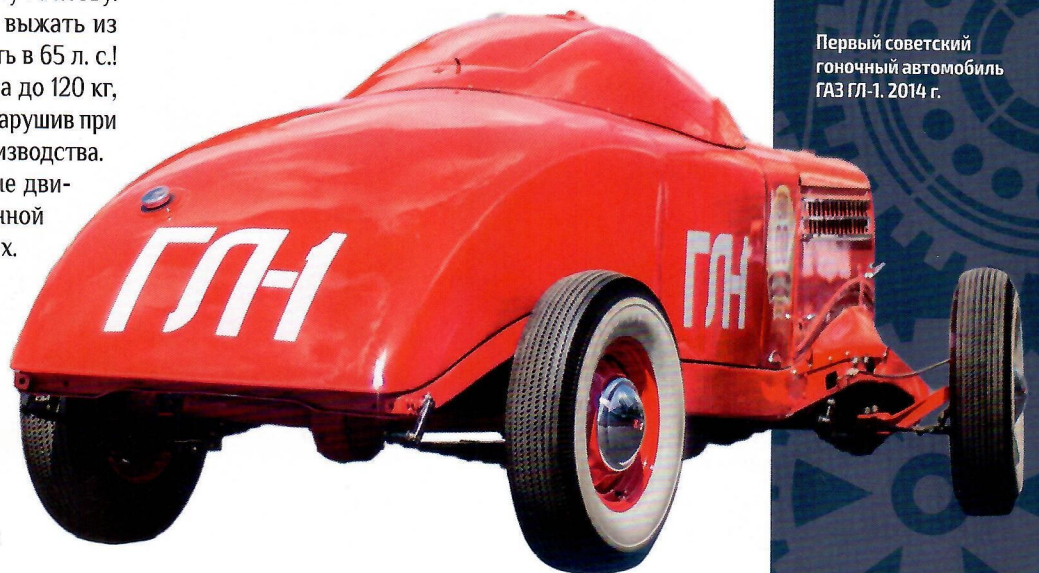


должностей. В сентябре 1941 года его без объяснения причин сняли с должности начальника экспериментального цеха, затем освободили и от должности заместителя главного конструктора. При этом он продолжал работать, ему даже поручили усовершенствовать аэросани М. В. Веселовского. Но атмосфера подозрительности и недоверия угнетала.

4 января 1942 года Евгений Владимирович Агитов покончил с собой. Последняя запись в его личном деле гласит: «Уволен ввиду смерти». И по этой причине Агитов оказался избавлен от ареста и безвестной гибели... ★

Истребительный отряд на аэросанях отправляется в поход. Северо-Западный фронт. 1942 г.

Первый советский гоночный автомобиль ГАЗ ГЛ-1. 2014 г.



В НОМЕРЕ 46

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 46

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



VAZ-2106 – ВЕЛИКОЛЕПНАЯ
«ШЕСТЕРКА»



«МЕРСЕДЕС СОЦЛАГЕРЯ» –
VAZ-2106 «ЖИГУЛИ»



ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ

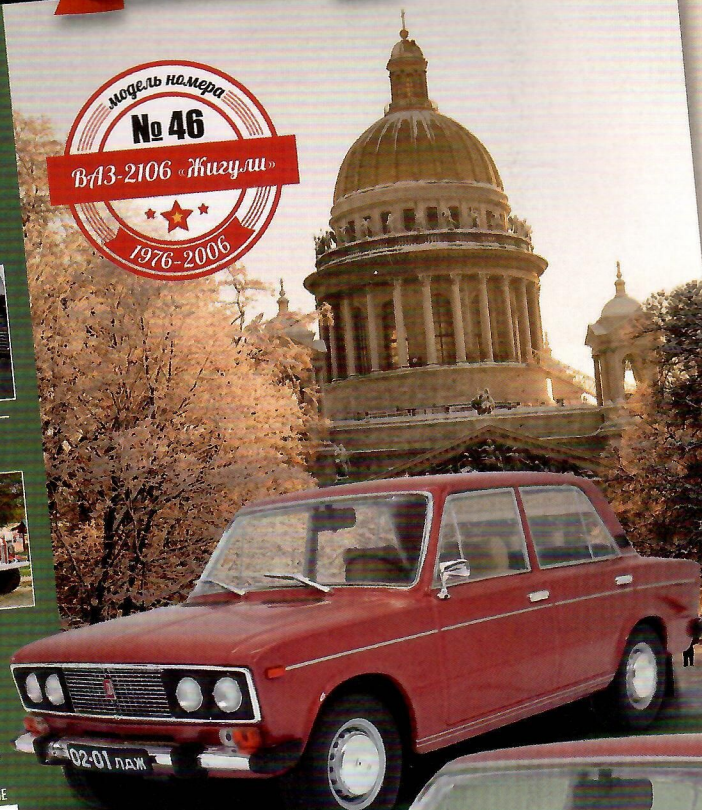
12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette



★
VAZ-2106 «Жигули»

★
VAZ-2106 –
ВЕЛИКОЛЕПНАЯ
«ШЕСТЕРКА»

★
«МЕРСЕДЕС СОЦЛАГЕРЯ» –
VAZ-2106 «ЖИГУЛИ»

★
ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!