

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

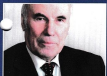
№ 56



ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ
«МОСКВИЧ-427»



ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА. ЧАСТЬ 2



МИХАИЛ СТЕПАНОВИЧ
ВЫСОЦКИЙ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2583-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12»

Выпуск № 56, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Фред Марин Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витоски, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витоски, 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@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС77-66576 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ДС»
E-mail: td@bureaumedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КаПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-66

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-4А,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дмитрова, 5, корп. 10А, г. Киев, 01680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-01, 0944 456-98-83
www.rodrick@edipresse.ua
E-mail: rodrick@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UJ, Viena 2 C

27200 Szachnowice

POLAND

Тираж: 4600 экз.

Цена: 1699 руб.

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

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 06.12.2019.
Дата выхода в свет: 26.03.2020.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



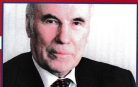
Трехпассажирский
«Москвич-427»

МИР АВТОМОБИЛЯ



История автомобильного
кузова. Часть 2

ПОРТРЕТ



Михаил Степанович Высоцкий

Фотографии и иллюстрации: 3 © РМА Новости, 4 © И. О. Кочетков;
5 (заворачивать) © Михаил Бонин/Фотохроника ТАСС, (заворачивать) © Дурер/рф.ostandmedia.com;
6 © Алёксандр Осипов/Вторбланк.Лоре, © Мильчица Андрей/Вторбланк.Лоре;
7 (заворачивать) © РМА Новости, (заворачивать) © Shostal/Wikimedia commons;
8 (заворачивать) © РМА Новости, (заворачивать) © Svetlana/Vorobiank.Lore;
9 (заворачивать) © Александр, (заворачивать) © Белков/Wikimedia commons,
(заворачивать) © РМА Новости; 10 (заворачивать) © Ю. Иванов,
(заворачивать) © РМА Новости; 11 © РМА Новости.

Грузопассажирский «Москвич-427»

«Москвич-427» – это советский грузопассажирский автомобиль 3-й группы малого класса, выпущившийся в Москве на заводе МЗМА (позднее АЗЛК) в течение 1967–1976 годов на базе легкового автомобиля «Москвич-412».

Наиболее популярным типом автомобильного кузова в СССР был седан. Второе место твердо удерживал универсал, который высоко ценился за совместимость пассажирских и грузовых возможностей.

Кузов универсала

Почему этот тип кузова был так популярен? С одной стороны, ответ очевиден: автомобилей с другими типами кузовов, кроме седана и универсала, либо не выпускалось, либо они выпускались в ничтожных количествах. С другой стороны, популярность универсала свидетельствует о прагматичности нашего народа. Однако для начала стоит разобраться, что же такое универсал? Если брать за основу энциклопедические определения, то универсал – это тип закрытого двухобъемного грузопассажирского кузова легкового автомобиля. Форма универсала принципиально отличается от седана тем, что багажное отделение и пассажирский салон объединены, крыша продлена до заднего габарита, а в задней стенке кузова имеется дополнительная дверь. Дверей у универсала обычно пять, реже – три, при этом задняя дверь предназначена для доступа в багажное отделение. От хэтчбека, также имеющего объединенные салон



и багажник, универсал отличается длиной заднего свеса. У хэтчбека свес короткий (обидна длина хэтчбека обычно меньше, чем однобазового с ним седана), а у универсала – такой же, как у базового седана, или длиннее. Наконец, у многих (если не у всех) универсалов имеется возможность трансформации задней части кузова путем складывания заднего ряда (или рядов) сидений

Советский грузопассажирский автомобиль «Москвич-427» выпускался с 1967 года на Автомобильном заводе им. Ленинского комсомола (АЗЛК) в Москве. 1976 г.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-427»

Салон рассчитан на перевозку пяти человек

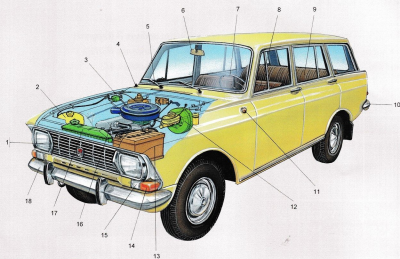
Центральная автомобильная дверь сферическая, сферическая дверь

Резиновая прокладка с хромированной фарфоровой

Технология ресоры задней подвески



Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-427»



- | | | | |
|--|---------------------------|---|--------------------------------|
| 1 – фара, | 5 – стеклоочиститель, | 10 – задний бампер, | 14 – передний фонарь поворота, |
| 2 – расширительный бачок системы охлаждения, | 6 – зеркало заднего вида, | 11 – боковой фонарь поворота, | 15 – габаритный фонарь, |
| 3 – воздушный фильтр, | 7 – рулевое колесо, | 12 – вакуумный усилитель гидротормозов, | 16 – двигатель, |
| 4 – антенна радиоприемника, | 8 – сиденье водителя, | 13 – аккумулятор, | 17 – радиатор, |
| | 9 – заднее сиденье, | | 18 – передний бампер. |

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-427»

Число мостов: 4-5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1100

Полная масса, кг: 1500

Габаритные размеры, мм:
длина – 4165 ширина – 1550
высота – 1525 база – 2400

Дорожный просвет, мм: 160

Двигатель: УЗАМ-412, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 5800 об/мин

Рабочий объем, см³: 1480

Коробка передач: механическая четырехступенчатая, с синхронизаторами на передних переднего хода

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные с автоматической регулировкой зазора и гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двугребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшворневая, собрана на штампованной поперечине

Подвеска задняя: на двух продольных полуполлитических рессорах

Размер шин: 5,45-13"

Макс. скорость, км/ч: 140

Время разгона до 100 км/ч, с: 19

Расход топлива при смешанном цикле: 10,3 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 46

ЭКСПОРТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

Кроме базовой версии универсала существовало экспортное исполнение «Москвич-427Э», для стран с жарким климатом на экспорт поставлялись «Москвич-427Ю»; наконец, для экспорта в страны с правосторонним движением предназначался праворульный «Москвич-427П».

и увеличения таким образом размеров багажного отделения. Любопытно отметить, что название этого типа кузова – «универсал» – использовалось только в СССР и сохранилось в России и на постсоветском пространстве.

Советские универсалы

Универсалов в СССР было мало. Первым стал «Москвич-423», выпускавшийся в 1957–1958 годах. Его сменили «Москвич-423Н» и «Москвич-424». Последний выпускался до 1965 года. Вплоть до появления «Жигулей» и модели ВАЗ-2102 только МЗМА (АЗЛК) изготавливал автомобили с таким типом кузова для населения. «Волги» ГАЗ-22 и ГАЗ-24-02 поступали исключительно в госучреждения, а купить их можно было только на вторичном рынке.

Советское руководство в 1950–1960-е годы вообще не жаловало универсалы, поскольку считалось, что этот тип автомобиля подходит лишь для общества с капиталистическим укладом и рассчитан на частного собственника, которого в социалистическом обществе просто нет. В то время Н. С. Хрущёв проводил политику ликвидации многоукладности советской экономики: уничтожались личные подсобные хозяйства на селе, ставилась цель слияния города и деревни. По мнению Хрущёва, общественный транспорт гораздо больше соответствовал социалистическому образу жизни, а личные автомобили советским людям не нужны.

В начале эпохи Брежнева отношение к универсалам несколько улучшилось, но на их количестве это никак не отразилось. Фактически во второй половине

1960-х годов в продажу поступали только два универсала: «Москвич-426» и «Москвич-427», причем в крайне ограниченных количествах – то, что оставалось после распределения по государственным организациям (почта, мединституты, милиция и т. д.).

Выпуск универсала «Москвич-426» начался в 1967 году. Базой для него послужил «Москвич-408». В отличие от автомобилей предшествующего поколения, в «408-м» семействе модификации с кузовами типа «универсал» и «фургон» складывались параллельно с седаном на стадии технического проекта. Опытные универсалы отличались от серийных кривые с продольными ребрами жесткости, а также рядом деталей, аналогичных опытным седанам. В серийном исполнении универсал получал ровную крышу от фургона без ребер жесткости. Задняя дверь раскладывалась пополам, верхняя часть была остекленная, номер, в отличие от опытных образцов, оставался фанером от «Москвичей-402/407». Универсалы выпускались с двумя и четырьмя фарами, в экспортном и тропическом исполнениях, как и седаны.



«Москвич-427» на выставке ретроавтомобилей в Москве, 2013 г.

Модель на



Заместитель генерала
директора АЗЛК вручил
первый экземпляр
ключи от автомобиля
«Москвич-426», 1976 г.



Универсал «Москвич-427»
на ВДНХ, 2014 г.

Универсал «Москвич-427»

Первоначальному варианту универсала явно не хватало мощности 50-сильного мотора. Машина была очень вялой при разгоне, двигатель постоянно работал на пределе своих возможностей, что отрицательно сказывалось на ресурсе. Двигатель, в основе которого лежал еще довоенный мотор Opel Kadett, не имел никаких перспектив дальнейшего развития. Завод МЗМА остро нуждался в новом, современном и перспективном силовом агрегате. Разработка нового, более мощного и высокооборотного двигателя велась еще на стадии проектирования «Москвича-408», но по ряду причин затянулась. Первые опытные образцы нового двигателя были изготовлены в 1964 году. Он имел блок цилиндров, наклоненный вправо, если смотреть по ходу движения, на 20°. Это решение позволило сделать двигатель более компактным и снизить центр тяжести автомобиля. Новый двигатель имел верный распределительный вал, приводимый в движение пластинчатой цепью с натяжителем-звездочкой, и приводимые коромыслами клапана, расположенные V-образно по обе стороны от распределительного вала.

Автомобиль «Москвич-427»
на выставке
«Автосапожники-2019».
Москва, Тула, 2019 г.



ПАССАЖИРЫ И ГРУЗ

Универсал «Москвич-427» был рассчитан на перевозку пяти человек (включая водителя) и груза массой 100–120 кг. Откачивавшаяся спинка заднего сиденья позволяла создать грузовую платформу. В таком варианте машина могла перевозить водителя с пассажиром и до 250–260 кг груза.

Оптимальные условия хранения топливоздушного смесителя обеспечивались за счет полусферической формы камер хранения. Блок цилиндров был выполнен из алюминия со сменными чугунными гильзами.

Коробка передач сохранила прежнюю конструкцию. Данная коробка всегда была ненадежным узлом в конструкции: ресурс до ремонта не превышал 100 тыс. км, а зачастую она выходила из строя намного раньше. За появившееся новое диафрагменное сцепление, способное передавать выросший крутящий момент.

Первые промышленные партии нового 75-сильного двигателя УЗМ-412 (его производством занимал Уфимский завод автомобильных моторов) появились осенью 1967 года. Автомобиль с этим двигателем получил обозначение «Москвич-412». Новый автомобиль представлял собой рестайлинговую модель малолитражки «Москвич-408». Обе машины долгое время выпускались параллельно, как и универсалы на их базе. Универсал с мотором УЗМ-412 получил обозначение «Москвич-427». Машины с разными типами моторов внешне были абсолютно идентичны. «Москвич-427» первых серий имел облицовку радиатора с двумя или четырьмя круглыми фарами. Разницу между автомобилями можно было заметить только в салоне: «427-й» имел наполненный рыпереключения скорости, а «426-й» оснащался рычагом на рулевой колонке.

В 1969 году базовый седан подвергся рестайлингу, который заключался в том числе в установке новой решетки радиатора с прямоугольными фарами производства ГАЗ. «Москвич-427» также получил обновленную решетку радиатора с фарами. Все машины после рестайлинга получили прибавку ИЭ в индексе модели, означавшую соответствие установленным ЕЭК ООН нормам пассивной безопасности и, соответственно, потенциальную возможность экспорта в развитые страны. Появившаяся в 1969 году двухконтурная система тормозов серьезно улучшила активную безопасность автомобиля. В начале 1970-х годов появились «кляксы» на баггерах, являющиеся элементом пассивной безопасности, — они предотвращали «подпрыгивание» машины под препятствие. Изначально машины с кузовом универсал и фургон имели двухстворчатую заднюю дверь с горизонтальной навеской на петлях. В 1972 году ее сменила цельноштампованная дверь, открывающаяся вверх. Старая и новая двери оснащались одинаковым замком и ручкой открывания. Новая конструкция двери позволяла увеличить жесткость кузова в целом и обеспечить лучшую герметичность салона (за счет более плотного и равномерного прилегания задней двери к уплотнителю). На ранних вариантах двери со временем нарушалась герметичность уплотнителя, что приводило к затягиванию в салон только пыли, но и выхлопных газов.



Легковой автомобиль «Москвич-427» с универсальным кузовом. Московский автомобильный завод им. Ленинского комсомола, 1973 г.

«Москвич-427» в снаряженном состоянии был тяжелее базового седана на 55 кг. Кроме того, грузоподъемность была выше, чем у «Москвича-412». Для компенсации нагрузок машина оснащалась усиленными рессорами задней подвески от универсала предыдущего поколения «Москвич-425» и шинами модели М100 с увеличенной высотой профиля (размерностью 6,40–13). Рессоры седана и универсала не были взаимозаменяемы. Для повышения тяговых показателей у редуктора заднего моста передаточное отношение было увеличено до 4,55.

Последние универсалы АЗЛК

В 1976 году начался выпуск автомобилей «Москвич-2140» с двигателем УЗАМ-412 и «Москвич-2158» с мотором М-408. По сравнению с «Москвичом-412», модель «21402» получила модернизированный кузов с более современным оформлением передней и задней частей и новой, соответствующей требованиям безопасности середины 1970-х годов светотехникой. Пятидверный универсал «Москвич-2157», как и трехдверный фургон «Москвич-2154», во всех деталях, кроме грузовой задней части и багажного отсека, которые достались от предыдущего семейства (моделей «Москвич-427» и «Москвич-434»), были аналогичны седану «Москвич-2140» и соответственно унифицированы между собой. Универсал с мотором М-408 получил обозначение «Москвич-2156». В 1982 году осуществили небольшой фейслифтинг:

на передних дверях упростили форточки, изменили конструкцию бамперов, упростили отделку кузова – исчезли колесные колпачки, матовая черная окраска задка, хромированная окантовка облицовки радиатора и шильдики с передних крыльев и под правыми задними фонарями. Выпуск автомобиля «Москвич-2158» был прекращен в конце 1981 года, а последний автомобиль «Москвич-2140» покинул ворота завода 8 июля 1988 года. Производство универсалов на их базе завершилось еще раньше: последний «Москвич-2157» сошел с конвейера в 1985 году. ★

Легковой автомобиль «Москвич-425» на выставке в Будапеште, 2017 г.



История автомобильного кузова. Часть 2

Автомобили начала XX века поражали многообразием кузовов, что и неудивительно – в то время просто не существовало какой-то единой общепринятой классификации автомобильных кузовов.

Каждый производитель автомобилей и автомобильных кузовов мог «изобрести» свой вариант кузова и дать ему название. Постепенно ситуация менялась, а с ростом производства автомобилей менялась и конструкция кузовов.

Кузовная революция

В конце 1910 года в автомобилестроении произошла небольшая революция: кузов, который до этого состоял из различных элементов, никак не связанных в единое целое, стал монолитным. Теперь он имел единообразное дизайнерское решение, что позволило унифицировать кузов и выполнять их классификацию. При этом четко оформился плавный переход от капота двигателя непосредственно к самому кузову. Кроме того, вырезы в его боковине окантовательно были заменены закрывающимися дверями. Появилась единая поясная горизонтальная линия, которая проходила по всей длине автомобиля и подчеркивала единство его композиции. Она дополнительно акцентировалась специальным молдингом, который вначале был обязательной технологической особенностью кузова автомобиля. Кроме того, наметилась тенденция на снижение высоты автомобильных кузовов, которая стала составлять примерно 1750–1850 мм. Изменился также способ крепления рессор к мостам. Теперь рессоры стали проходить под балками мостов, а не над ними.

В результате этих изменений автомобили стали более приземлисты, повысился уровень их устойчивости и управляемости, уменьшилась тряска. Это открыло



Председатель ВЦИК М. И. Калинин и С. М. Буденный в автомобиле на польском фронте, 1920 г.

перспективы для дальнейшего увеличения скорости движения. В результате понадобилось лобовое стекло для защиты пассажиров и водителя от встречного потока воздуха. Также начала широко применяться штамповка в процессе изготовления крыльев и иных кузовных деталей, что значительно улучшило внешний вид как самого кузова, так и автомобиля в целом. Модели конца первого десятилетия XX века стали все больше походить на современные, отходя от облика классической кареты или открытого конного экипажа.

Цельнометаллический кузов

В период 1910–1920 годов значительных изменений во внешнем облике автомобилей не происходило. Это объяснялось как снижением спроса на автомобили в связи с войной, так и стремлением производителей совершенствовать в первую очередь конструкцию автомобилей (учитывая появление многочисленных технических новинок (как ни печально, но война – двигатель технического прогресса)). Необходимость массового производства автомобилей привела к появлению конвейера, а это, в свою очередь, потребовало совершенствования технологии. Важной вехой в развитии автомобиля стало появление

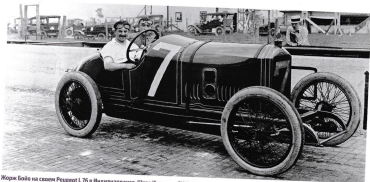
Выставка коллекции старинных автомобилей 1910–1940 годов на площади в городе Чезе, Италия, 2016 г.



ЗАПАСНЫЕ КОЛЕСА

Запасное колесо крепилось на переднем крыле непосредственно рядом с капотом или же устанавливалось за задней кузовной стенкой. Как правило, имелись несколько запасных колес, поскольку шины в те времена были весьма недолговечными.





Джорж Байло на своем Packard 176 в Индианаполисе. Штат Индиана, США, 1916 г.

льнometаллических кузовов. Первый такой кузов создали братья Додж в 1914 году. Новинка выгодно отличалась от используемых раньше в автомобилестроении производствe деревянных конструкций тем, что была прочнее и легче. При этом изделия из металла можно было гораздо быстрее и лучше адаптировать для нужд серийного массового производства. Естественно, что первоначально подобные кузова практически ничем не отличались от деревянных. Единственным серьезным отличием являлась замена деревянных балок его каркаса на стальные штампованные такой же формы.

При этом производители не спешили с полной заменой дерева на металл. Особенно это касалось дорогих автомобилей штучной сборки, которые собирались вручную. Для них вопросы технологичности сборки особой роли не играли, и кузова, выполненные из дерева, выпускались до середины 1930-х годов.

Типичный автомобильный кузов того времени имел стандартную и угловатую форму, что во многом определялось конструкцией, а также технологией изготовления. При этом в такой кузов можно было войти не сгибаясь. Стальной каркас обшивался штампованными из стали деталями, имевшими малую кривизну небольшой вытяжки. Компоновка чаще была классической, с зависимой задней и передней подвесками. Мосты в такой конструкции крепились к раме с помощью рессор листового типа, которые располагались поперечно или же крепились продольным способом. Понижение центра тяжести такого высокого автомобиля осуществлялось за счет чрезвычайно низкого размещения силового агрегата. При этом, правда,

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИЗАЙН

Автомобильный дизайн на систематической основе впервые занялись автомобилестроители из США. Так, в 1926 году в концерне General Motors появилась специальная группа, которая занималась вопросами дизайна.

значительно повышались показатели его устойчивости. В дизайне автомобилей той эпохи господствовали вертикальные линии – плоское лобовое стекло было установлено вертикально, присутствовали оконные проемы прямоугольной формы без округлений в углах, имела задняя стенка кузова «каретного» типа. При этом она была вертикальной в верхней части и имела обратный наклон в нижней. Что касается багажника, то он выполнялся в виде прикрепленного к задней стенке кузова чемодана, представлявшего собой кофр. Передние крылья здесь уже были обособлены, имели неглубокую вытяжку и плавно переходили в подножку, далее переходящую в заднее крыло и не составляющую с ним единого целого. ★

Автомобиль Ford Model T Delivery 1914 года – один из экспонатов выставки «Первые моторы России в Союзе», 2011 г.



Автомобиль «Додж 10» 1916 года выпуска, 2014 г.



Михаил Степанович Высоцкий

Об этом человеке мало кто знает, хотя в его работе не было ничего секретного. При этом результаты его труда прекрасно известны не одному поколению автолюбителей нашей страны, включая наших современников.



Михаил Степанович
Высоцкий.

Советский грузовой
автомобиль МАЗ-500А,
выпускавшийся с 1959 года
Минским автомобильным
заводом, 1970 г.

Все знают песню Владимира Высоцкого со словами: «Дорога, а в дороге МАЗ...». Можно быть уверенным, что речь здесь идет о грузовике семейства МАЗ-500, которое разрабатывалось под руководством другого Высоцкого – Михаила Степановича, главного конструктора Минского автозавода.

От «500-го» до «2000-го»

Михаил Степанович Высоцкий родился в 1928 году в деревне Семезло Минской области. Ни о его детстве, ни о том, как его семья пережила Великую Отечественную войну, практически ничего не известно (во всяком случае, в открытых источниках информации нет). В 1946 году Михаил устроился слесарем-сборщиком на Минский автомобильный завод, одновременно учился в Минском автомеханическом техникуме, который успешно окончил в 1949 году. Сразу после окончания учебы Высоцкий перешел на должность конструктора и одновременно поступил во Всесоюзный заочный машиностроительный институт, и в 1955 году стал дипломированным специалистом. В 1950-е годы Высоцкий принимал участие в работах по освоению производства на МАЗе грузовых автомобилей семейства ЯАЗ-200, затем – в разработке 25-тонного самосвала МАЗ-525 и 40-тонного МАЗ-530, который получил высшую награду на Всесоюзной промышленной выставке в Брюсселе в октябре 1958 года.



Минский автомобильный завод, Автомобили МАЗ-500, 1967 г.

В 1961 году М. С. Высоцкий был назначен главным конструктором Минского автозавода. Первой самостоятельной разработкой Высоцкого стал МАЗ-500, пришедший на смену «200-му» МАЗу. Появление «500-го» стало истинным скачком для Минского автозавода. Грузовик имел современную бескапотную компоновку, просторную кабину с хорошим обзором. Запуск в производство перспективного грузовика шел непростом. Белорусский совнархоз активно противился новинке – чиновники считали, что такая машина не подходит для советского хозяйства. Лишь вмешательство секретаря ЦК КПБ и промышленности сдвинуло дело с мертвой точки. В 1965 году МАЗ-500 начал сходиться с конвейера завода. В дальнейшем Высоцкий занимался созданием отечественных автопоездов большой грузоподъемности на основе седельных тягачей МАЗ. В 1971 году под его руководством было создано семейство автомобилей МАЗ-500А, а в 1978 году – МАЗ-5335. Все последующие модели автомобилей отличались от предыдущих более высокими технико-экономическими показателями: скоростными и тормозными свойствами, топливной экономичностью и плавностью хода, маневренностью и эргономичностью.

С 1975 года М. С. Высоцкий – главный конструктор, начальник управления главного конструктора производственного объединения «БелавтоМАЗ», в которое вошло все автомобильные заводы республики. В 1976 году он защитил докторскую диссертацию. Крупным вкладом



в развитие теории мобильных машин стала разработана Высочким теория проектирования и испытания большегрузных автопоездов. В 1989 году М. С. Высочкий был избран действительным членом Академии наук БССР. Во второй половине 1980-х годов под руководством М. С. Высочкого был разработан концепт большегрузного автомобиля МАЗ-2000 «Перестройка», который в 1988 году был удостоен золотой медали Большого парижского автосалона и официально признан «Автомобилем XXI века». Однако из-за развала СССР и экономического кризиса автомобиль «Перестройка» так и не пошел в серийное производство, хотя интерес к данному автомобилю проявили многие европейские страны.

Инженер и ученый

В начале 1990-х годов, когда сократились объемы производства грузовиков, М. С. Высочкий стал одним из инициаторов организации на МАЗе крупномасштабного производства автобусов и руководил созданием их первых моделей.

После распада СССР он с головой ушел в науку. В 1992–1997 годах М. С. Высочкий – вице-президент Академии наук Белоруссии. В 1993–2001 годах – директор созданного по его инициативе Научного центра проблем механики машин НАН Белоруссии, с 2001 года – генеральный директор Научно-инженерного республиканского унитарного предприятия «Белавтогортранстроение» НАН Беларуси. Практически Высочкий курировал всю отрасль в республике.

Михаил Степанович разработал теорию виртуального проектирования и испытаний мобильных машин, под его руководством были получены важные результаты в области динамики автомобильных и железнодорожных шасси, выполнена организаторская работа по созданию и контролю государственных научно-исследовательских и научно-технических программ. У Высочкого более 450 научных трудов, 20 монографий, 145 авторских свидетельств и патентов. Он подготовил шесть докторов наук, 18 кандидатов наук, имя Высочкого как выдающегося

степень науки включено в 25-е издание «Словаря международных биографий». Американский Биографический институт включил имя академика М. С. Высочкого

СПЕЦИАЛЬНОЕ ЗВАНИЕ

В 2002 году Советом министров Белоруссии специально для М. С. Высочкого было учреждено звание «Генеральный конструктор по автомобильной технике Республики Беларусь».

в список 5 000 ученых, внесших большой вклад в развитие науки в XX веке.

С 2006 года и до последних дней жизни Михаил Степанович был генеральным директором научного учреждения «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси».

Умер М. С. Высочкий 25 февраля 2015 года. Похоронен на Восточном кладбище в Минске. ★

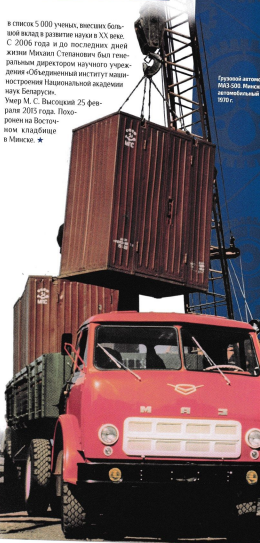
Портрет



Грузовой автомобиль МАЗ-500. Минск, автомобильный завод. 1970 г.



Автомобиль МАЗ-500А на конвейере Минского автомобильного завода. 1971 г.



В НОМЕРЕ 57

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 57

ПОСМОТРИТЕ ТАКЖЕ: № 56



VAZ-2105 – ВТОРОЕ
ПОКОЛЕНИЕ «КЛАССИКИ»



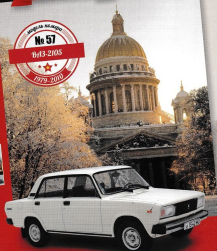
VAZ-2105 – ПОСЛЕДНИЙ
ИЗ МОГИКАН



САМОСВАЛЫ ЭПОХИ
ВЕЛИКИХ СОВЕТСКИХ
СТРОЕК

12+
Возрастные ограничения
для взрослых

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



★
VAZ-2105

★
VAZ-2105 – ВТОРОЕ
ПОКОЛЕНИЕ «КЛАССИКИ»

★
VAZ-2105 – ПОСЛЕДНИЙ
ИЗ МОГИКАН

★
САМОСВАЛЫ ЭПОХИ
ВЕЛИКИХ СОВЕТСКИХ
СТРОЕК

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ