

ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

РОЛЛИНГ УИЛЗ



ВЕЗДЕХОД для НИКИТЫ СЕРГЕЕВИЧА

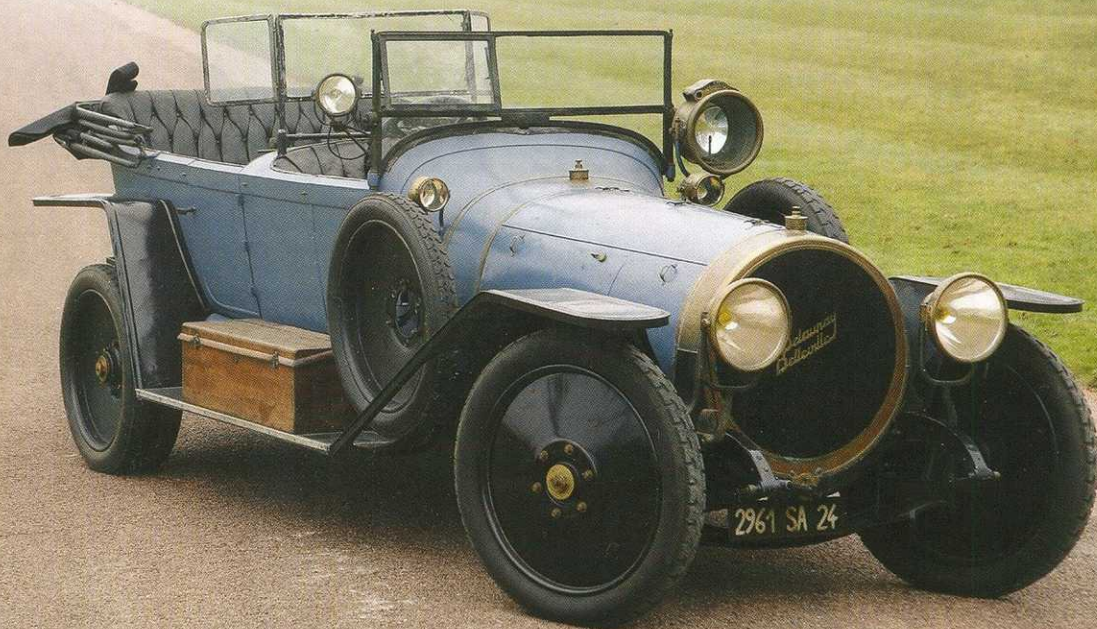
тестируем полноприводный фаэтон ЗИС-110П стр.46



Пожарный Horch 853 стр.94

- **Retromobile 2012** – Эксклюзивный репортаж с парижской выставки стр.12
- **Историческая техника** – Критерии выбора, особенности владения и нюансы законодательства стр.22
- **Танки на острове** – Поисковая экспедиция на Шумшу (Северные Курилы) стр.36
- **Laffly S20TL** – Полигонные испытания старого артиллерийского тягача стр.66
- **M29C Weasel** – Американский плавающий снегоболотоход времён Второй мировой войны стр.84
- **Ретро-автомобиль и современные горюче-смазочные материалы** стр.100
- **Русские таксисты в Париже** – Кто они были, наши соотечественники, изгнанные революцией из своей страны стр.106

12 Delaunau Belleville type 06 был изготовлен в 1913 году по заказу последнего российского императора. Этот уникальный автомобиль и другие экспонаты парижского автосалона Retromobile 2012 в эксклюзивном репортаже с выставки и последующем анализе результатов аукционных торгов...



Rolling Wheels
март-апрель № 2/2012 (2)

Главный редактор
Андрей КУПРИН
kuprin@rolling-wheels.ru

Арт-директор
Ольга ЕРМАК

Заместитель главного редактора
Константин КОМКОВ

Технический редактор
Алексей ИСАЕВ

Военно-исторический редактор
Юрий ПАШОЛОК

Обозреватели:
Евгений КОНСТАНТИНОВ
Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
Денис ОРЛОВ

Драйв-эксперт
Евгений СПЕРАНСКИЙ

Специальный корреспондент
Жан-Клод МОРЕЛЛЕ (ФЕНУЙ)

Бильд-редактор
Максим ГОРДИН

Вёрстка
Илья ЗАЙЦЕВ

Фотографы:
Алексей КОНОПЛЁВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Иллюстрации и Интернет-версия
Илья КУВШИННИКОВ

Корректор
Валентина ГРИГОРЕНКО

Ответственный секретарь
Ирина ЗВЕРКОВА

Адрес редакции:
109202, Москва,
ул. 1-я Фрезерная, д.2/1,
ОЦ «Олимпия»
тел. +7-495-673-7496,
+7-495-673-7489
e-mail: info@rollingwheels.ru
www.rolling-wheels.ru

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-47468
от 25 ноября 2011г.

Допечатная подготовка
«Модус Принт»

Отпечатано в типографии
ООО «Богородский
полиграфический комбинат»
г. Ногинск
Тираж 7000 экз.

Распространяется на всей
территории России и стран СНГ
Цена договорная

Распространение
ЗАО «МДП-МААРТ»,
тел. +7-495-744-55-12
www.maart.ru

Торговая марка Rolling Wheels
и материалы журнала являются
собственностью издателя.

Коммерческий директор
Светлана ПЕТРОВА
finance@rollingwheels.ru
Менеджер по рекламе
Светлана РЫЛОВА
reklama@rolling-wheels.ru

Использование материалов
журнала Rolling Wheels возможно
только после согласования
с редакцией.

Появление на страницах журнала
Rolling Wheels военной техники
и людей в форме армий
германской коалиции времён
Второй мировой войны не
является пропагандой фашизма.

Редакция не несёт
ответственности за содержание
рекламных объявлений.

Издатели:
Вячеслав ЛЕН
Людмила ЛЕН
lehn@rolling-wheels.ru
ООО «Издательский дом
Коллекционные автомобили»
129626, г. Москва, ул. 2-я
Мытищинская, д.1, стр.1



Фото на обложке:
Алексей ВАСИЛЬЕВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

СОБЫТИЕ

Произвольная программа

Retromobile 2012 – репортаж с парижского салона классических автомобилей.

12

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Это сладкое слово «ретро»

Историческая техника: критерии выбора, особенности владения и нюансы законодательства.

22

РАЛЛИ

Под княжеским покровительством

Репортаж с легендарного исторического ралли Monte-Carlo Historique.

28

Тысяча одна ночь по Испании

Рассказ о ралли старинных и редких автомобилей Mille et Une Nuits Classic.

32

ТЕРРИТОРИЯ

Танки на острове, или в краю ржавеющих экспонатов

Наш обозреватель принял участие в поисковой экспедиции на Северные Курилы.

36

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Романтик чёрных лимузинов

Памяти Сергея Рожкова...

44

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ПОЛИГОН

Для первого лица государства

Тестируем полноприводный ЗИС-110П (автомобиль обслуживал Н.С. Хрущёва).

46

Заложники французской доктрины

Вездеходы Второй мировой войны: Laffly S20TL VDP и Hotchkiss W15T47.

66

Маленький и ловкий хищник

Обстоятельный конструктивный анализ и краткий подмосковный тест Studebaker M-29C Weasel.

84

ТАКТИЛЬНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ

Самый красивый пожарный автомобиль

Horch 853: история перерождения и очное знакомство с автомобилем, который «прожил» две жизни.

94

КОМПОНЕНТЫ

Шестьдесят шестого! «Евро»! До полного!..

Что следует заливать в баки классических автомобилей и каковы последствия использования современного топлива.

100

БАНК ВРЕМЕНИ

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Русские водители парижского такси

Часть первая: статистика, воспоминания современников.

106

ТЕРРИТОРИЯ

Танки на острове, или Последнее сражение Второй мировой

Рассказ о событиях, происходивших на Курильских островах в августе 1945 года.

114

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Запрограммированное поражение

На примере компании Laffly мы попробуем разобраться, как военные Третьей республики загнали себя в тупик.

124

История «Ласки»

Гусеничный вездеход M29 Weasel достаточно сильно выбивался из общего ряда американской техники.

132

КУНСТКАМЕРА

Там, где пехота не пройдёт

Проект индивидуального гусеничного танка, приводимого в действие мускульной силой бойца.

138



66 Два старых французских артиллерийских тягача в одном полигонном испытании и два времени года в одном тестовом материале: Laffly S20TL VDP на фоне Hotchkiss W15T47.





Странное дело, выпущено всего лишь два номера журнала Rolling Wheels, а философский настрой в отдельно взятом редакционном коллективе уже зашкаливает. Вот что значит тематика. С другой стороны, оно и понятно – история вообще и исторические автомобили в частности на дух не терпят суеты и поспешно принятых решений. Собственно, потому они, исторические автомобили, и... бессмертны. Только не нужно говорить, что средний срок службы современного и, заметьте, вполне надёжного транспортного средства о четырёх колёсах составляет жалкие, по общечеловеческим меркам, восемь лет. Пустое... Для гораздо менее долговечных в техническом плане ретро-моделей счёт идёт на десятилетия! Да что там, самому старому из колёсных созданий с двигателем внутреннего сгорания минуло сто с четвертью не потому, что машины дольше не живут, а потому, что прежде их вообще не было. Значит, стоит немного подождать и...

Давайте попробуем представить, скажем, 2336 год: автомобили в нашем с вами понимании не выпускаются уже более 200 лет, собрания ретро-техники буквально ломаются от экспонатов (заслуживающие «бессмертия» модели производились вплоть до середины XXI века), а Rolling Wheels «сдаёт в печать» (или как оно там, в 2336-м, называется) очередной, страшно сказать, какой по счёту номер, посвящённый 450-летию детища выдающегося немецкого изобретателя XIX века Карла Бенца. Но всё это будет там, в необозримом будущем, которого никому из нас, ныне живущих, увидеть, увы, не суждено. Канем все, как один, сердешные, в пучину времени. Мы канем, а они, исторические автомобили, останутся! Не все, конечно, но некоторые наверняка доживут. Более того, мне кажется, я даже знаю несколько кандидатов в долгожители, которым при известной доле везения удастся благополучно перекечевать со страниц второго номера Rolling Wheels на страницы (или как оно там, в 2336-м, будет называться) того, что к 450-летию...

А теперь серьёзно: ретро-автомобили не просто делают нашу будничную и торопливую жизнь яркой и осмысленной. Не ограничиваются они и тем, что пусть ненадолго, но переносят нас в романтическое прошлое. Правда состоит в том, что эти в каком-то смысле бессмертные существа щедро делятся с окружающим миром самым дорогим, что у них есть, – временем.

Андрей Куприн,
главный редактор

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

ACIA
HISTORIC
REGULARITY
RALLY

Произвольная программа
Retromobile 2012 – репортаж с парижского салона классических автомобилей. 12

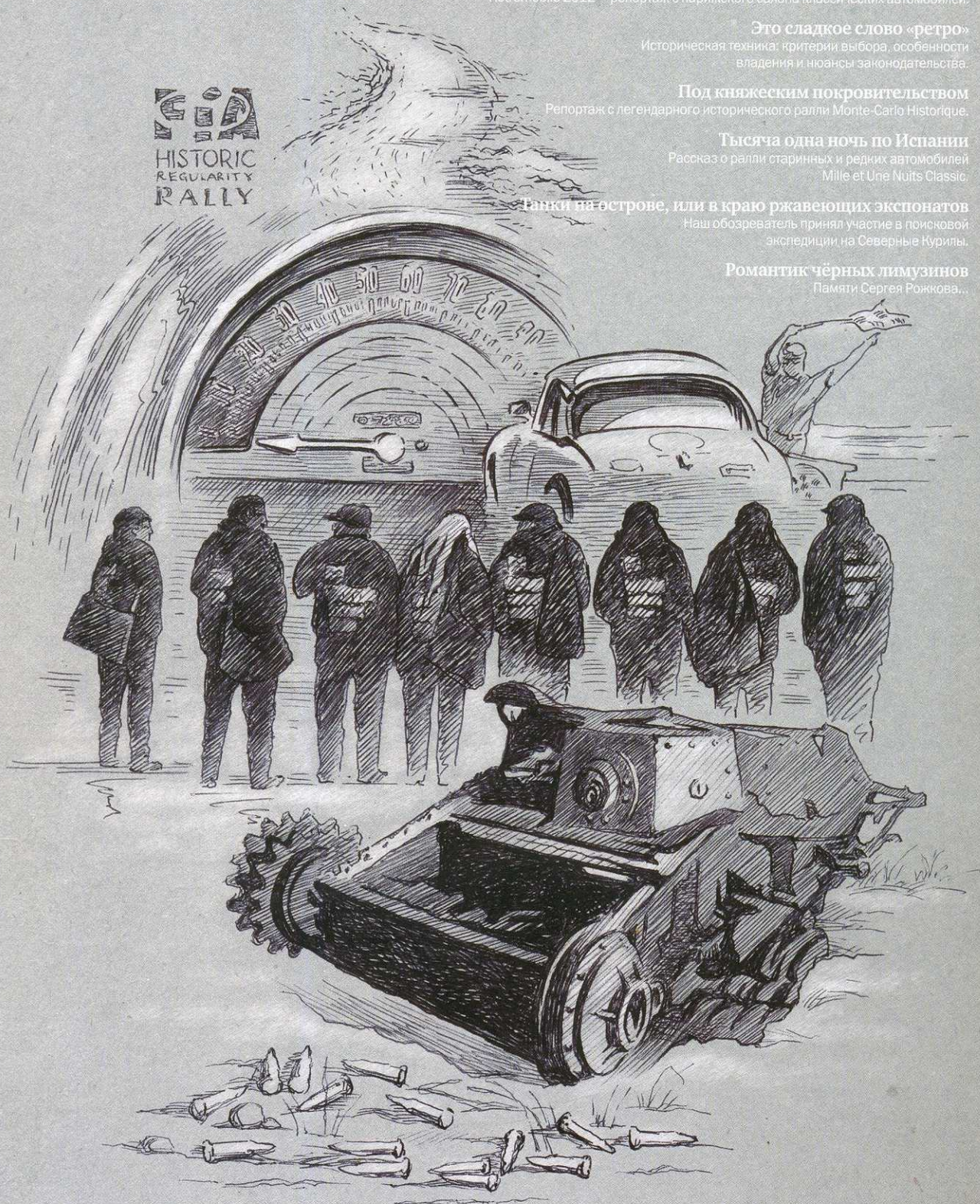
Это сладкое слово «ретро»
Историческая техника: критерии выбора, особенности владения и нюансы законодательства. 22

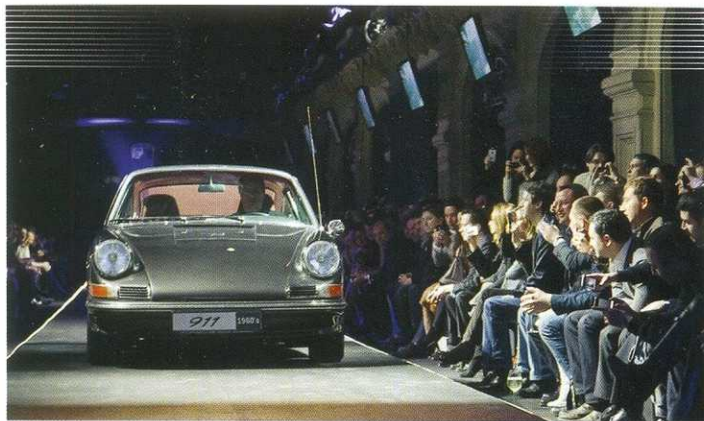
Под княжеским покровительством
Репортаж с легендарного исторического ралли Monte-Carlo Historique. 28

Тысяча одна ночь по Испании
Рассказ о ралли старинных и редких автомобилей Mille et Une Nuits Classic. 32

Танки на острове, или в краю ржавеющих экспонатов
Наш обозреватель принял участие в поисковой экспедиции на Северные Курилы. 36

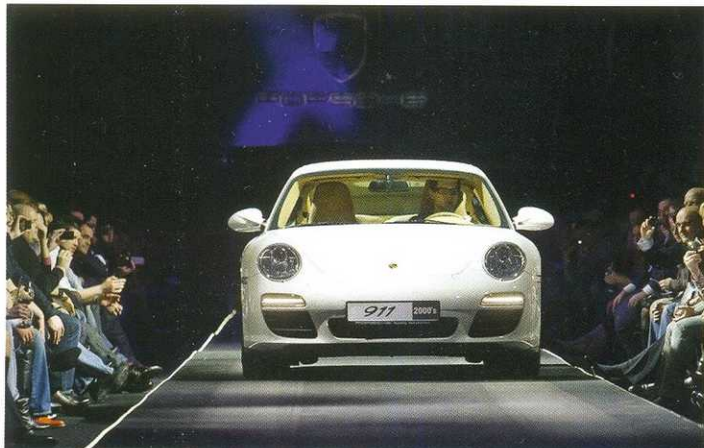
Романтик чёрных лимузинов
Памяти Сергея Рожкова... 44





В МОСКВЕ РЕИНКАРНАЦИЯ 911

В салонах официальных дилеров появилась модель Porsche 911. Речь идет о седьмом поколении культового спортивного автомобиля, разработка которого началась еще в конце 50-х годов, появившегося в продаже в 1964 году. Новое поколение представлено 911 Carrera с 3,4-литровым шестицилиндровым силовым агрегатом, мощностью 350 л.с. и 911 Carrera S с 3,8-литровым оппозитным двигателем мощностью 400 л.с. Carrera S, оснащённая пакетом Sport Chrono Plus, разгоняется до 100 км/ч с места за 4,1 с. и развивает максимальную скорость 302 км/ч. Стоимость в России составляет 4 415 000 рублей для 911 Carrera и 5 093 000 рублей для Carrera S, включая НДС. В официальной презентации нового поколения Porsche 911 приняли участие автомобили, созданные за последние 50 лет и символизирующие этапы развития этой модели.

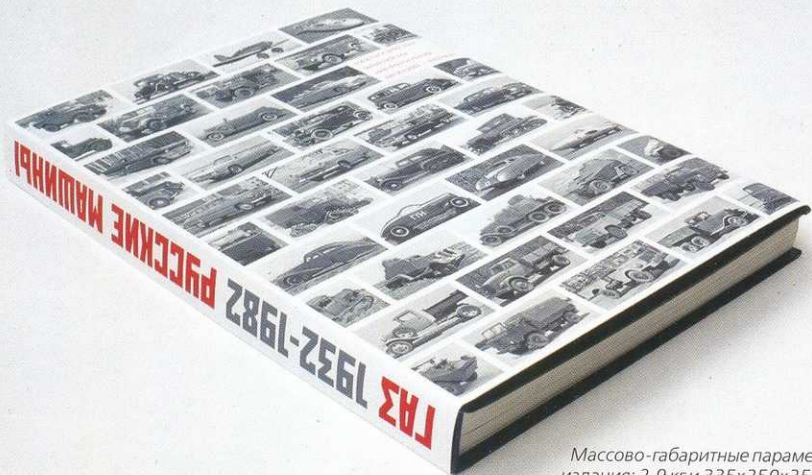


50 лет назад 17 февраля 1962 года на Автосалоне в Стокгольме компания Volvo представила публике новый автомобиль, разработанный для стран Европы на базе появившегося в 1956 году седана Amazon. Это был первый универсал Volvo на основе пассажирской модели. Чистые линии Amazon были сохранены и преобразованы в элегантный дизайн универсала. Задняя часть увеличила внутренний объём, при этом внешние размеры остались прежними. В течение первого года выпуска автомобили предлагались в кузове зелёного цвета с комбинированной обивкой салона из текстиля и винила коричневого цвета, впоследствии наиболее часто можно было встретить автомобили белого, бежевого или голубого цвета. Всего с 1962 по 1969 год было выпущено 73 тысячи универсалов Amazon. До сих пор «живы» несколько универсалов с одними из первых серийных номеров шасси, но чаще можно встретить автомобили выпуска 1965–1967 годов выпуска. С другой стороны, крайне трудно найти хорошо сохранившиеся универсалы Amazon и ценятся они более высоко, чем седаны (за исключением модификации 123 GT). Что же касается фирменного музея Volvo: то там выставлен последний произведённый универсал этой модели с номером шасси 73 220. Это автомобиль тёмно-синего цвета, сошедший с конвейера 15 октября 1969 года.

97 ТЫСЯЧ ЗА 60 СЕКУНД

Один из самых известных автомобилей-киноактеров Ford Mustang GT по имени Элинор из фильма «Угнать за 60 секунд» продан на международном аукционе раритетных автомобилей COYS, ежегодно проводимом в английском Бирмингеме в январе. Это один из немногих сохранившихся по сей день экземпляров из партии в 12 «Элиноров», созданной в 1973 году на базе автомобиля 1967 года специально для фильма. При этом пять автомобилей было уничтожено в ходе исполнения трюков. Экземпляр с номером 7, который был выставлен на продажу, очевидно предназначался для съёмок крупным планом в динамике, так как имеет на кузове крепления для камер. Покупатель отдал за него 97 тысяч фунтов стерлингов (около 4,6 млн руб.), таким образом «кинозвезда» стала третьим по цене лотом аукциона, уступив лишь Ferrari Dino 1973 года и облегчённому гоночному Ford GT40, одному из пяти созданных по заказу команды Alan Mann Racing в 1966 году. Звёзды спортивных трасс прошлого всегда в цене, но в этом году спрос на легендарные гоночные машины был особенно велик, отмечают представители британского аукциона.





Массово-габаритные параметры
издания: 2,9 кг и 335x250x35мм

ВСЕ МОДЕЛИ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА

В ней впервые собраны и проиллюстрированы практически все модели Горьковского автозавода, разработанные и производимые им, а также его филиалами и подрядчиками на базе автомобилей ГАЗ за первые полвека работы предприятия – как серийные, так и экспериментальные, в том числе нереализованные в металле. Кроме того, здесь представлены гусеничные боевые и транспортные машины, броневые автомобили, катера, аэросани, самолёты, велосипеды и некоторые конструкции, созданные энтузиастами на основе горьковских машин. Всего более 450 моделей и тысяча фотографий. Весь массив исторических машин ГАЗ разделён на три десятка глав примерно в той последовательности, в какой разрабатывались основные модели. В качестве бонуса добавлена тридцать первая глава о последней модели «Волги» в советской истории страны.

Сам автор объясняет своё стремление написать эту книгу так: «На полках магазинов сейчас выставлено огромное количество самых разных книг о всемирно известных автомобильных марках. В аннотациях каждой из них повторяются слова: «великая», «легендарная», «превосходная». Я не стал бы спорить. Про нашу же автомобильную историю книги выходят словно стесняясь, как будто наша страна всегда была такой депрессивной, как сейчас. Мне захотелось поменять этот тренд. Давайте вспомним историю. Сколько я ни смотрел кинохроники или архивных фотографий, но за тысячу вёрст вокруг рейхстага в мае сорок пятого я не увидел ни одного Jaguar. Но зато все дороги были битком забиты армейскими полуторками. Мы не увидим ни одного танка Порше, дошедшего до Москвы своим ходом. Но зато в Берлин вошли самоходки ГАЗ-15, они же СУ-76М. А газовские танки Т-60 и Т-70 держали фронт весь первый год войны, пока вся промышленность с «тридцатьчетвёрками» переезжала на восток. Да, Ford гордится, что астронавты, летавшие на Луну, водили Mustang. Но зато машиной первого космонавта была «Волга». И я решил подать марку ГАЗ именно как русскую легенду и подвести черту 1982 годом, очертив верхнюю границу своего же представления о классических моделях Горьковского автозавода».

Вышла в свет новая книга Ивана Падерина, посвящённая классическим автомобилям марки ГАЗ. Спустя пять лет после издания «21» – до сих пор самой полной антологии «Волги» – известный автомобильный журналист выпустил энциклопедический пятисотстраничный фолиант «ГАЗ 1932–1982. Русские машины».



Опытное купе М-2 с 65-сильным мотором Ford V8 (1937 год).



Экспериментальный глиссер-вездеход ГАЗ-46Г (1961 год).



Экспериментальный автопоезд ГАЗ-52Б (1956 год).

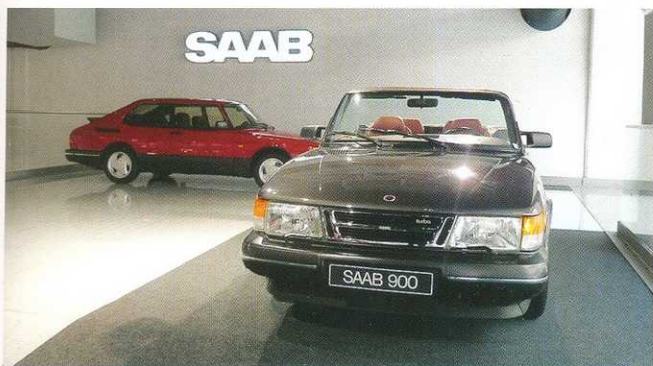


Макеты автомобилей М-21 «Волга» и М-21 «Звезда» (1953 год).



МАЛЫШ PEEL P-50

Выпущенный английской фирмой Peel Engineering в 1962 году трёхколесный Peel P-50 попал в Книгу рекордов Гиннеса как самый маленький серийный автомобиль в мире. Будучи оборудованным двухтактным мотоциклетным двигателем DKW мощностью 4,2 л.с. и трёхступенчатой МКПП, не имевшей задней передачи, он мог развивать скорость 61 км/ч. Микромобиль Peel P-50 имел только одну дверь и весил 59 кг. Соответственно перемещаться на нём мог лишь один взрослый человек среднего телосложения. Выпускали его недолго, и до нашего времени дошло менее трёх десятков экземпляров. А совсем недавно в Великобритании возобновили производство Peel, выпуская почти идентичные машинки. Предлагаются две модели: одноместная P50 и двухместная Trident. Масса первой не превышает 60 кг, а вторая весит 99 кг. Модели оборудуются как бензиновым мотором мощностью 3,3 л.с., так и электродвигателями мощностью 1,3 и 4 л.с. В целях безопасности производитель ограничил скорость 45 км/ч. Стоимость «малышей» от 12 500 фунтов стерлингов.



МУЗЕЙ SAAB ОСТАЛСЯ ДОМА

Заводской автомобильный музей Saab в шведском Трольхэттане сохраняет свою коллекцию и историческое помещение. При этом он продолжает работать, как и прежде, оставаясь доступным для исследователей и частных посетителей. Десятилетиями собиравшееся историческое наследие ныне обанкротившегося автопроизводителя благодаря своевременной финансовой помощи аэрокосмического концерна Saab AB и фонда Валленберга сегодня стало достоянием города. Мэр Трольхэттана Пауль Акерлунд подчеркнул, что автомобильное предприятие Saab – неотъемлемая часть шведской промышленной истории и важная достопримечательность их города, потому очень важно сохранить в целостности заводской музей со всей его коллекцией, в которой насчитывается более 120 уникальных экспонатов. Начиная с самого первого автомобиля этой культовой марки, собранного здесь в 1946 году.

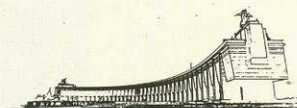
МОТОРЫ ВОЙНЫ

**РЕДКИЕ
НЕИЗВЕСТНЫЕ
ЗНАМЕНИТЫЕ**

Уникальная выставка, созданная совместно Центральным музеем Великой Отечественной войны 1941–45 г.г. и коллекционером Вячеславом Лен. Посетителем "Моторов Войны", предоставляется возможность увидеть колесную и гусеничную технику более десятка стран-участниц Второй мировой войны. На выставке представлены как знаменитые "ГАЗ-67Б", "Willys MB" и "ГАЗ-ММ-В", так и редкие образцы, сохранившиеся в единичных экземплярах. Особого внимания достойны бронированный "ЗИС-115" И.В.Сталина и командирский "Dodge WC-56", на котором Г.К.Жуков принимал парад в 1945 году у американских десантников.

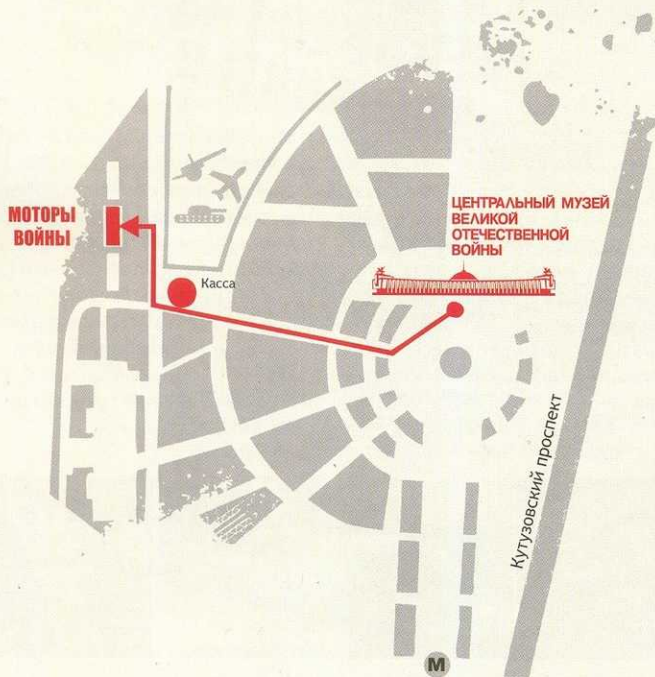


LEHN
COLLECTIONS AUTOMOBILES



МОТОРЫ ВОЙНЫ

**РЕДКИЕ
НЕИЗВЕСТНЫЕ
ЗНАМЕНИТЫЕ**



Билеты на выставку можно приобрести в кассах
площадки боевой техники

www.poklonnayagora.ru



ПЕРВАЯ МИРОВАЯ СПИЛБЕРГА

В российском прокате идёт фильм «Боевой конь» Стивена Спилберга. Два с половиной часа экранного времени насыщены сценами боевых действий. В кадре присутствует большое количество различной техники, начиная с автомобилей Vauxhall: гражданского C-Type Prince Henry 1911 года и военного D-Type Army Staff Car 1918-го. Отдельного упоминания достойна реплика английского танка Mark IV Male, специально построенная для фильма. Используя оригинальную документацию и обмеры Mark IV из коллекции танкового музея в Бовингтоне, специалисты Neil Corbould Special Effects LTD создали самую аутентичную реплику английского танка времён Первой мировой войны. В качестве базы были использованы агрегаты... экскаватора. Но несмотря на это, внешне танк получился настолько удачно, что по окончании съёмок танковый музей в Бовингтоне купил реплику. Сейчас машина находится в экспозиции музея, а в конце июня она будет представлена на мероприятии Tankfest.



ВИНТАЖНЫЙ САЛОН ASTON

Всемирно известная лондонская реставрационная мастерская Nicholas Mee & Co, специализирующаяся на автомобилях Aston Martin, открыла в фешенебельном районе британской столицы свой шоу-рум. За 21 год существования эта мастерская накопила бесценный опыт по ремонту, восстановлению и продаже классических моделей легендарной марки. Поклонники и коллекционеры Aston Martin смогут покупать и выставлять на продажу здесь свои автомобили. Официальные представители марки, в свою очередь, заявили, что рады открытию этого салона, тем более что компания очень серьезно относится к своему историческому наследию и рекомендует владельцам старых машин обращаться за консультациями и сервисом к специалистам уровня Николаса Ми.



Музей техники Вадима Задорожного в подмосковном Архангельском встретил нынешний год полностью обновлённой экспозицией. Выставочные площади увеличились на треть и теперь составляют свыше 5000 м².

ГАРАЖ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Постепенно расширяющемуся собранию олдтаймеров в какой-то момент стало тесно на двух надземных уровнях музейного здания – и тогда было решено задействовать цокольный этаж. Для этого его пришлось довольно сильно перестраивать, зато когда подготовка новых выставочных площадей была закончена, музей обрёл возможность логично систематизировать свою экспозицию.

Новый этаж стал тематическим и получил название «Гараж Страны Советов». Основу его экспозиции составляют советские представительские автомобили, предназначенные для руководителей самого разного уровня – от генсека до председателя колхоза. Среди них уникальные исторические реликвии: бронированный ЗИС-115 Сталина; ЗИЛ-111Д Хоннекера, подаренный им в подарок от Брежнева, и ЗИЛ-114 патриарха Пимена. В этом же зале нашлось место и для более демократичной отечественной автотехники. Здесь же выставлена и богатая коллекция мотоциклов Ижевского завода, собрание домкратов и ещё многое из того, что согреет душу любителя славного советского прошлого.

Выделение советской истории в отдельный зал позволило поделить второй уровень экспозиции между легендарными европейскими автомобильными марками и историей авиации, а верхний этаж отдали классическим довоенным «американцам», гоночным и армейским мотоциклам, а также обширному собранию стрелкового оружия. При этом, работая над выставкой, ее создатели не просто меняли машины местами, а старались максимально подчеркнуть в каждой тематической части дух соответствующей эпохи. Этому немало помогло тщательное оформление музейного пространства в таких мелочах и деталях, как значки, реклама, полевые грамоты, инструменты, предметы повседневного быта и многое другое, переносимое нас мысленно в ушедшие времена.



ЗИЛ-111 В, который привёз Юрия Гагарина в Кремль после первого космического полёта.



Этот ЗИЛ 41072 «Скорпион» с поручнями на крыше создавался как автомобиль охраны кортежа.



Сталинский ЗИС-115 – первый советский автомобиль со скрытым бронированием с использованием бронекапсулы.



В музее есть также коллекция домкратов, собрание отечественных мотоциклов и многое другое.



У этой фигурки, украшающей пробку радиатора роскошного Rochet-Schneider 1926 года, есть реальный прототип – звезда парижского кабаре Folies Bergere танцовщица Жозефина Бейкер.

текст >> FENOUIL
Константин КОМКОВ
фото >> Puce
Retromobile

ПРОИЗВОЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Репортаж с парижского салона классических автомобилей Retromobile 2012

Выбор автомобиля – это не просто поиск средства передвижения, отвечающего некоторому обязательному набору потребительских качеств. Особенно если мы говорим о тех моделях, что повергали в трепет ещё наших предков. Вы спросите, к чему столь романтическое вступление?.. А к тому, что в городе Париже в тридцать седьмой раз (первый Retromobile прошёл в 1976 году) собрались люди, искренне и профессионально ностальгирующие по классическим авто. Присоединяйтесь, мы приглашаем к Версальским воротам – туда, где в самом начале февраля проходил один из наиболее значительных международных салонов, посвящённых коллекционным транспортным средствам.

Салон старинных автомобилей – это как соревнования по фигурному катанию. Обязательная программа может быть безупречна, но если произвольная не отличается безумием страстей, то невольно задаёшься вопросом: а зачем мы вообще пришли на это мероприятие? Так вот, за те несколько дней, что проходил Retromobile 2012, таких мыслей просто не возникло. Особенно порадовал тот факт, что директор выставки Франсуа Мелсион и его команда приготовили для гостей немало сюрпризов. Взять хотя бы «механизм», выделявшийся прежде всего своими размерами, а именно знаменитый стационарный двигатель Duvant (смотри вставку: «330 литров рабочего объёма»). И потом, мы считаем, что французам вообще очень повезло. Они могли воочию увидеть самые роскошные экземпляры из частной коллекции Питера Маллина – американца, влюблённого в плоды французского автомобилестроения, выпущенные в промежутке между двумя мировыми войнами.

АМЕРИКАНЕЦ, ПОКОРИВШИЙ ЕВРОПУ

Этот гражданин США, не будучи последователем привычек своих соотечественников, в большинстве своём предпочитающих реставрацию до состояния «лучше, чем новый», он заставил заговорить о себе, купив Bugatti Brescia, который, не вписавшись в поворот, оказался на дне озера Лаго-Маджоре и пролежал там 70 лет! Так вот мистер Маллин поклялся сохранить его именно в этом «историческом» состоянии. Для справки: американский коллекционер приобрел этот насквозь проржавевший автомобиль за 260 500 евро в прошлом году... здесь же, на Retromobile. С той же целью (сохранить историческое состояние) он скупил и остававшиеся в забвении вот уже несколько десятилетий нереставрированные автомобили из коллекции Шлумпф. Но это скорее исключение – десяток других выставленных здесь французских автомобилей из его коллекции находятся в безупречном состоянии... Два Bugatti, один из которых двухместный кабриолет T46 De Villars (шасси №46 360), и один из четырёх Atlantic 57SC – тот самый, что был заказан лордом Ротшильдом в 1936 году (шасси №57 374). Четыре исключительных Delahaye V12, один кабриолет Figoni-Falashi type 165 (шасси №60 744), построенный к Всемирной выставке 1939 года в Нью-Йорке, type 145 (шасси №48 771), на котором Рене Дрейфус в августе 1937 года выиграл Гран-при, и ещё два type 145, «одетые» известным «кузовщиком» Анри Шапроном. Также нельзя не упомянуть два Hispano Suiza тип H6 C в кузове французского дизайнера украинского происхождения Жака Савчика (настоящее имя Яков Савчук), выполненных по заказу страстного поклонника автоспорта Андре Дюбонне. Чрезвычайно интересен и Skiff H6B, деревянный кузов которого был изготовлен в ателье Henri Labourdette в 1923



Полностью посвященная французским автомобилям коллекция Mullin Automotive Museum входит в десятку крупнейших автомобильных собраний мира. В Париже она была представлена десятком интереснейших моделей, среди которых Voisin type C25 Aerodyne 1934 года.

The party at the new showroom

The report by our special correspondent Fenouil from the Europe largest annual show of old and classical vehicles – French Retromobile. Over five days the display of the exhibition centre at the Porte de Versailles was visited by over 70 000 people. Prestigious French automobiles of the 20s, owned by the American collector Peter Mullin, brought to Europe for the first time, a retrospective of amphibian cars, an amazing stationary Duvant engine – over 400 exhibits were showed here their treasures. The auction, arranged and held within the show by auction house Artcurial, was a success, since 95% of offered lots were sold, raising a record amount of 14,5 million euros. Among them there was a rarity, Delaunay Belleville type 06, ordered in 1913 for Emperor Nickolas II.



Ещё одно сокровище Маллины: кабриолет Delahaye V12 type 165 должен был выставляться на Всемирной выставке 1939 года в Нью-Йорке. Но из-за начавшейся войны «завис» на таможенном складе. Найден в начале 80-х годов в Генолулу.



Редчайший Bugatti type 57SC Atlantic был продан известному виноделу и страстному гонщику (он участвовал в Гран-при под псевдонимом Жорж Филипп) Филиппу де Ротшильду в 1936 году. В мае 2010 года он был приобретён для Mullin Automotive Museum.



Как обычно в рамках салона была организована тематическая экспозиция. На этот раз она была посвящена истории амфибий. В рамках этой ретроспективы можно было увидеть как образцы военной техники, например Ford GPA, поставившийся в годы Второй мировой войны в СССР и широко применявшийся в разведротках (фото слева), так и гражданские машины. Такие, например, как американский трёхколёсный Hydromobile в деревянном корпусе (фото сверху).

году. Более того, рядом один из пяти сохранившихся Voisin C25 Aerodyne (всего их было построено семь) с его аэродинамическим профилем в форме самолётного крыла и открывающейся пневматикой крыши (в августе минувшего года этот автомобиль стал победителем престижного конкурса элегантности в Пабл-Бич). Ну и, наконец, один из самых быстрых французских послевоенных автомобилей – Talbot Lago T26 Grand Sport 1947 года выпуска.

ИЗОБРЕТЕНИЯ НЕ ТОНУТ

Отдельной темой для восхищения на французском ретро-салоне стали амфибии. Причём среди них можно было увидеть как хорошо известные военные образцы – такие, как GMC DUCKW с шестью ведущими колёсами 1942 года выпуска, так и удивительные гражданские машины – как, например, трёхколёсный американский Hydromobile 1942 года. Деревянный корпус этой амфибии сродни яхтенному, а в движение она приводится

нижнеклапанным мотором Ford V8 Flathead рабочим объёмом 4,7 литра и мощностью 100 л.с. А теперь внимание: предположим, вы смогли разогнаться на дороге до 120 км/ч (именно эту цифру обещает прилагаемая брошюра). Это, конечно, впечатляет, но не забывайте, насколько сложна эта машина – оказавшись в воде, она при помощи сложной цепной системы убирает в «трюм» не только единственное переднее колесо, но и классический задний мост! В общем, по поводу долговечности и работоспособности возникают определённые сомнения. И это притом что реставрация и обслуживание автомобиля-амфибии такого уровня требует воистину авиационных объёмов работ. Впрочем, миндалевидные фары этой «яхты» действительно неотразимы...

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ

Также на парижском салоне можно было приобрести недостающую антикварную деталь или аксессуар соответствующей эпохи. А что же касается традиционно проходящего в его рамках аукциона (подробнее читайте в материале: «Торгуются 200 автомобилей!», стр. 20), то это просто волшебный источник вдохновения. Ну, согласитесь, разве не волнительно увидеть выставленный на торги Delaunay Belleville 1913 года выпуска? Тем более что среди поклонников этой французской марки было немало



До Первой мировой войны французская фирма Delaunay Belleville выпустила модели с 4- и 6-цилиндровыми двигателями. Этот Delaunay Belleville type 06 со спаренными задними колёсами был заказан для императорского гаража Николая II в 1913 году. Но, увы, автомобиль так и не дошёл до адресата...



Культовая микролитражка Citroën 2 CV. Индекс в названии обозначает условную мощность двигателя, соответствующую объёму, облагавшемуся налогом (две «лошадки»). За период с 1948 по 1990 год выпущено четыре миллиона 2CV.



Объединение французских клубов любителей марки Citroën представило только что отреставрированный для хранения в Ольне-су-Буа автобус T23 serie U. Это последний автомобиль, разработанный при жизни Андре Ситроена.



Изначально имя Rosalie было связано со специальной гоночной моделью, установившей целую серию рекордов на автодроме в Монтлери. Но впоследствии так назвали три серийные модели Citroën, выпускавшиеся в тридцатые годы.

сильных мира сего, в том числе и августейших особ. Например, на этом экземпляре мог бы ездить российский император Николай II (речь идёт о самой мощной модели марки, которая особенно нравилась российскому самодержцу). И это не наши фантазии – в императорском гараже, технической частью которого заведовал будущий сотрудник компании Citroën Адольф Кегресс, имелось несколько автомобилей Delaunay Belleville, первые из которых были закуплены в 1905 году. Они пользовались хорошей репутацией благодаря своим скоростным характеристикам и бесшумности. Шестицилиндровые двигатели рабочим объёмом 12 литров, ставшие на модификацию SMT (сокращение от французского Sa Majesté le Tsar или «Его Величество Царь»), развивали мощность до 70 л.с.

Что же касается данного экземпляра, то восьмилитровый двигатель Delaunay Belleville type 06, имевший 13 коренных подшипников коленчатого вала, позволял ему развивать исключительную для того времени скорость – 115 км/ч! Причём, поскольку российскому императору приходилось ездить по заснеженным дорогам, автомобиль был заказан со двоянными задними колёсами. Увы, но опробовать в деле этот удивительный автомобиль Николаю не довелось. Дело в том, что заказ на его постройку поступил незадолго до того, как в 1914 году началась мировая война, и его просто не смогли доставить в Россию. А затем последовала революция...

ГЛАВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАРКИ ФРАНЦИИ

Кстати, в основе экспозиции выставки не только частные коллекции. В этом году в ретро-салоне приняли участие более дюжины крупных автостроителей. Среди французских марок это прежде всего Citroën (см. эксклюзивное интервью Дени Люиль), отмечающий 80-летие модели Citroën 8, ставшей знаменитой под именем Rosalie. Этот уникальный автомобиль отличался передовыми конструктивными решениями, среди которых двигатель, подвешенный на эластичных сайлент-блоках, и коробка скоростей с синхронизаторами передач. Что же касается кузова этого типа 8, то он предлагался в нескольких вариантах (седан, кабриолет и т.д.). Citroën 8 выпускался с четырёхцилиндровым 32-сильным двигателем, рабочим объёмом 1452 см³, разгонявшим автомобиль до 90 км/ч. Более длиннобазный тип 10 получил четырёхцилиндровый двигатель рабочим объёмом 1767 см³ и мощностью 36 л.с., с которым он развивал уже



Дени ЛЮИЛЬ

Руководитель
Citroën Héritage

**ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ
С РУКОВОДИТЕЛЁМ
CITROËN HÉRITAGE**

Среди экспозиций автопроизводителей на Retromobile 2012 самым роскошным стал стенд компании Citroën. Подразделение Citroën Héritage (в рамках компании оно занимается сохранением исторического наследия) выставило не только выдающиеся модели марки и редчайшие архивные документы, но и произведения искусства, на протяжении почти сотни лет связанные с историей Citroën. Мы не удержались и задали несколько вопросов руководителю Citroën Héritage Дени Люиль. RW: Как вы оказались в Citroën Héritage?

Дени Люиль (далее D.L.): Я пришел сюда из Citroën Sport, куда меня приняли в качестве стажёра на «Дакар». Затем меня взяли на постоянную работу, и я занимался логистикой команды. Когда в конце 1997 года Citroën ушёл из внедорожных ралли и стал выступать в чемпионате мира по ралли. Я мог продолжать работу в спортивном направлении, но предпочёл службу в отделе связи с общественностью, а когда представилась возможность, перешёл в отделение старинных автомобилей.

RW: Сколько автомобилей сейчас насчитывается в коллекции Citroën?

D.L.: В семидесятые годы было порядка 350 автомобилей. До 1998 года они хранились в различных складских помещениях. Сегодня у нас их 500, и 350 из них собраны в одном месте, а именно в Ольне-су-Буа (рядом с Парижем).

RW: Так музей Citroën всё-таки существует?

D.L.: Нет, это всего лишь хранилище, где эти автомобили выстроены без каких-либо декораций. Впрочем, там можно побывать по предварительной записи, а входной билет стоит пять евро. В прошлом году было четыре тысячи посетителей. Конечно, мы думаем о музее... Но сперва должна улучшиться экономическая конъюнктура.

RW: А что сейчас можно увидеть в вашем «почти музее»?

D.L.: Конечно же наши самые интересные автомобили, но там есть и коммерческий транспорт, и даже прототип вертолёта с роторным двигателем!

RW: Ограничиваете ли вы возраст для ваших экспонатов?

D.L.: Ни в коем случае. Ведь мы работаем не только для сегодняшних коллекционеров, но и для коллекционеров завтрашних. Так что у нас стоят и все премьеры Citroën. Например, на днях мы зарезервировали последний С6, продажи которого планируется закончить в конце года.

RW: Собираете ли вы что-то ещё кроме собственно автомобилей?

Афиша, выпущенная по случаю очередного рекорда, установленного Petite Rosalie в 1932 году. Этот Citroën 8 CV «Маленькая Розали» проехал 300 000 км за 134 дня со средней скоростью 93 км/ч. Кстати, шасси рекордной «Розали» было полностью стандартным.



D.L.: Мы уже классифицировали два линейных километра архивов, и, поверьте, там есть несколько поистине выдающихся документов. Например, отчёты о серьёзных трудностях во время попытки преодоления Гималаев на Citroën, оборудованных гусеницами инженера Кегресса, который изобрёл их, будучи ответственным за техническую часть гаража императора Николая II, пожелавшего выезжать на охоту зимой. У нас есть также документация по испытаниям первых Deux Chevaux. А также по неудачным тестам прототипов Traction 22 л.с. — у них ломались карданы и было много проблем с двигателем V8.

RW: В своё время Citroën отличался настоящим инженерным «экстремизмом» и эстетическими инновациями...

D.L.: Мы этого не забываем. К примеру, скульптор Фламиньо Бертони, ставший директором дизайнерской службы Citroën, создавший такие шедевры, как Traction, Deux Chevaux и DS. Три автомобиля, не похожие ни на один другой. Или ещё талантливый художник и афишист Пьер Луи, приглашённый Андре Ситроеном в 1923 году для работы над рекламой фирмы. В духе его работ мы в 2006 году заказали художнику Чико Макмёртри скульптуру «Тотемобиль», напоминающую детские трансформеры.

RW: Что в ближайшем будущем вы готовите нового из вашего... прошлого?

D.L.: Сейчас мы работаем над очень красивым проектом, который должен быть закончен к концу 2012 года. Пока это секрет, но речь идёт об обустройстве и оформлении станции метро «Javel – Andre Citroën»... Она находится недалеко от павильонов Retromobile, так во время следующего салона вы сможете её посетить.

RW: Договорились, Rolling Wheels будет ждать приглашения на открытие станции Andre Citroën...



В экспозиции Citroën акцент был сделан на... искусство. Здесь можно было увидеть как шедевры, созданные дизайнером Фламиньо Бертони (всемирную славу ему принесла разработка DS), так и работы современных художников на основе моделей марки, например, представителя «оп-арта» Виктора Вазарели.

100 км/ч. И, наконец, на type 15 ставился 56-сильный шестицилиндровый двигатель рабочим объёмом 2650 см³, увеличивший максимальную скорость до 110 км/ч.

Компания Renault в рамках салона праздновала 50-летие своего самого спортивного автомобиля – компактного купе Alpine. Этот раллийный снаряд, весивший менее 800 кг и прибавивший в ходе доводки с 44 до 122 л.с., доминировал на чемпионате мира по ралли в 1973 году (выиграв 8 этапов из 13), а также занял все ступеньки подиума в Монте-Карло и на ралли Tour de Corse! Строго говоря, Alpine Renault A110 Berlinette появился на свет в 1962 году. Но ещё восемь годами ранее её создатель Жан Ределэ сделал первый прототип на базе шасси и двигателя Renault 4 CV. Машина была представлена публике на Нью-Йоркском автомобильном салоне 1954 года под именем The Marquis (американцы обожают титулы французских аристократов). Так вот, легендарный The Marquis можно было увидеть и в рамках Retromobile 2012! Уникальное крошечное купе с его характерными близкостоящими фарами было представлено известным французским коллекционером Эрве Шарбонно – внук знаменитого кузовщика Шарбонно (Charbonneau). А вот на стенде Peugeot не отмечали юбилеев. Но зато здесь была представлена весьма симпатичная ретроспектива культовой серии 201, 202, 203... И всё это по случаю появления новой модели – Peugeot 208.



Renault Alpine & Renault Alpine Classic tour de Corse. К концу 60-х Alpine A110 первенствовали на этапах чемпионатов Франции и Европы. А в сезоне 1973 года команде Alpine-Renault (так стала называться и марка после приобретения компанией Renault контрольного пакета фирмы из Дьеппа) и вовсе не было равных.



Двухсотая серия Peugeot началась в 1929 году с модели 201 (на снимке). Тогда же компания получила патент на индекс из трёх цифр с нулем посередине. Преемник 201-й появился в 1938-м (во время оккупации производство было остановлено и возобновилось только в конце 1946 года). Представленный в 1948 году Peugeot 203 имел несущий кузов и заднюю пружинную подвеску, а в 1965 году был выпущен переднеприводной Peugeot 204. Но это уже совсем другая история.

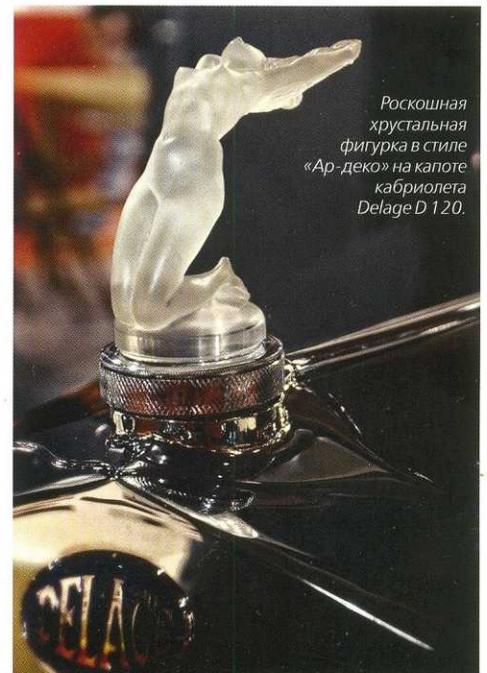
НЕМЕЦКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ ВИДЕНИЕ

А теперь обратим свои взоры в направлении Porsche. В этом году легендарная немецкая марка увязала своё участие в Retromobile сразу с двумя событиями. Во-первых, это открытие во Франции официального центра «Porsche Classic» (предприятие, занимающееся реставрацией старинных Porsche), а во-вторых, с пятидесятилетием знаменитой модели 911. Кстати, одним из экспонатов экспозиции и стал Porsche 911 2.4 S 1972 года выпуска (кузов автомобиля был восстановлен в вышеупомянутом фирменном реставрационном центре). Также в рамках выставки Porsche представил ещё несколько очень красивых моделей, но, увы, без малейшей сопроводительной информации.

Не остался в стороне от этого праздника жизни и Mercedes. На Retromobile 2012 всемирно известный штутгартский концерн праздновал двойную победу в 1952 году своего Mercedes-Benz 300 SL на гонке «24 часа Ле-Мана» и в мексиканской Carrera Panamericana. Также на «трёхлучевом» стенде был представлен необыкновенный SSK (Super Sport Kurz). На этой уникальной машине в 1931 году бывший гвардейский офицер российской армии Борис Ивановский (как и многие наши соотечественники, эмигрировавший во Францию после революции 1917 года), занял второе место на «24 часах Ле-Мана». Коротко об этом удивительном человеке:



Модель Porsche 356 была создана сыном основателя компании и имела четырёхцилиндровый двигатель воздушного охлаждения, традиционно расположенный в задней части. Первый Porsche 356 был испытан в 1948 году. Сегодня это очень уважаемая коллекционерами модель.



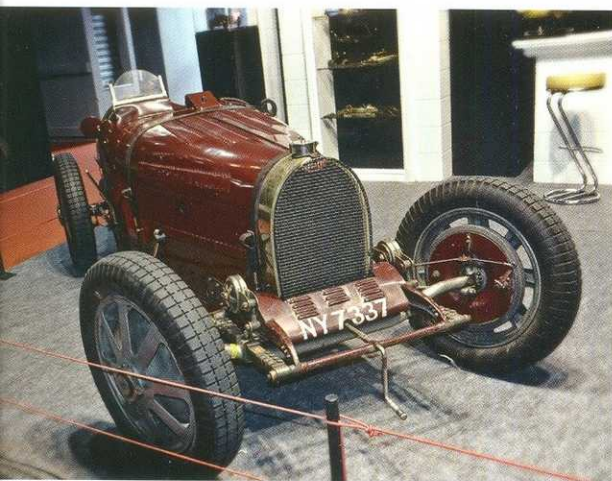
Роскошная хрустальная фигурка в стиле «Ар-деко» на капоте кабриолета Delage D 120.



Спортивный Mercedes-Benz 300 SL. В 1952 году под управлением Германа Ланга и Фрица Рисса он победил в 24-часовой гонке в Ле-Мане. И в том же году на опытном образце 300 SL Карл Клинг выиграл знаменитую мексиканскую гонку Carrera Panamericana.



Retromobile всегда славился тем, что здесь можно было приобрести практически любую аутентичную деталь. В общем, настоящий рай для реставраторов, коллекционеров и «старьёвчиков».



Спорткар Bugatti type 37 выпускался с 1926 по 1930 год. Внешне он не сильно отличался от type 35, созданного в 1924 году и считающегося самым красивым гоночным автомобилем всех времён. Однако эксплуатация его 1,5-литрового четырёхцилиндрового двигателя не требовала таких расходов, как мощный восьмицилиндровый мотор предшественника.



Выпущенная в 1928 году Skoda Hispano Suiza оснащалась рядной «шестёркой» объёмом 6654 см³ и мощностью 100 л.с. История модели такова: в 1924 году Skoda приобретает лицензию на производство седанов премиум-класса у испанской Hispano-Suiza, а первый автомобиль, сошедший с конвейера в 1926 году, был передан президенту Чехословакии Томашу Масарику. Всего до 1929 года было произведено 100 таких автомобилей.



В 1924 году старейший французский специализированный еженедельник Moto Revue (издается с 1913 года) опубликовал репортаж с гонки Bol d'Or. На снимке в центре вуваторет № 86 под управлением Бориса Ивановского. Оригинальная подпись под фотографией: «Великолепно провёл гонку Ивановский на вуваторет Е. Н. Р., пройдя дистанцию 1616 километров».

впервые это имя блеснуло в 1924 году, когда Ивановский занял второе место в престижной гонке Bol d'Or в категории «Вуваторет». Выступая на малолитражке с мотоциклетным двигателем Е.Н.Р., он долгое время лидировал, но за полчаса до финиша его остановила проблема с магнето. Результат – второе место в абсолютном зачёте. И этот спортивный подвиг не остался незамеченным – журнал Moto Revue тогда же отметил его как «великолепное выступление». Затем в 1928–1930 гг. Ивановский трижды участвовал в гонке «24 часа Спа» на Alfa Romeo (одержав победу в 1928 году и дважды заняв второе место), а в 1929 году выиграл Гран-при Ирландии.

Фирменный стенд компании Ferrari тоже выглядел весьма привлекательным. Нет, гонокчиков белоэмигрантов итальянцы не вспоминали, но зато выставили на всеобщее обозрение автомобильный шедевр, созданный Pininfarina и Scaglietti. А именно: выпущенную в количестве 39 экземпляров в 1962–1964 годах модель Ferrari 250 GTO (Gran Turismo Omologata) с её неподражаемым трёхлитровым V12 (по 250 см³ на цилиндр, отсюда и название). Плюс ещё четыре экспериментальных экземпляра с четырёхлитровым двигателем. Также на своём стенде Ferrari выставила два образца, на одном из которых «маленький мексиканец» Педро Родригес де ла Вега выиграл «24 часа Дайтоны» в 1963 году. Напомним, что в мае 2010 года другой GTO с № шасси 4675, по некоторым данным, был



Bugatti 57 C Galibier (названный по имени альпийского перевала Коль-де-Галибье). В мае 1939 года на этой модели французский гонщик Робер Бенуа развил 195 км/ч. Даже если производитель немного усовершенствовал 3,3-литровый двигатель, это невероятная скорость для предвоенного четырёхдверного седана.



Выпущенная в 1954 году Ferrari 250 Monza в своё время участвовала в гонках на южно-американском континенте. Кузов был обнаружен в Бразилии в 1988 году без двигателя, а через 12 лет там же был найден силовой агрегат. В итоге автомобиль был куплен известным коллекционером итальянских гоночных автомобилей Франко Мейерсом.

продан за 12 миллионов фунтов стерлингов, то есть более чем за 14 миллионов евро. Ну что тут скажешь... Вероятно, в Ferrari подумали, что «миф о 14 миллионах» сделает своё дело, и совершенно не позаботились о презентации, а потому экспозиция смотрелась немного грустновато.

ДВА КОНСТРУКТОРА-ОДИНОЧКИ, ПЯТЬ ХУДОЖНИКОВ И 70 ТЫСЯЧ ПОСЕТИТЕЛЕЙ

В этом году часть экспозиции салона рассказывала и о талантливых конструкторах-одиночках. Таких, например, как француз Жак Пиолле, разработавший, а затем и построивший красивейшее купе во время военной службы в Алжире, или Серж Глассон, приобретший повреждённый Dauphine Gordini и сделавший на его базе «спайдер», за рулём которого он впоследствии выиграл немало гонок. Завершая же рассказ о Retromobile 2012, хотелось бы отметить, что в салоне участвовали полторы сотни продавцов запасных частей и аксессуаров, полсотни реставраторов, три десятка ремесленников и пять десятков художников, специализирующихся на автомобильной теме. Кстати, в сравнении с предыдущим годом выросла и сама экспозиция выставки – дополнительные 6000 квадратных метров и расширенные проходы обеспечили комфортное перемещение для 70 тысяч посетителей.



330 ЛИТРОВ РАБОЧЕГО ОБЪЁМА

При первом взгляде на Duvant 1962 года выпуска можно подумать, что это судовой двигатель, но это не так – данный мотор никогда ранее не покидал суши. И тем не менее это самый настоящий монстр внутреннего сгорания... И так, внимание: дизельный девятицилиндровый рядный 36-клапанный Duvant имеет рабочий объём 330 литров, то есть где-то по 37 литров на цилиндр. На фоне этих цифр массово-габаритные параметры уже не особо и впечатляют. Подумаешь, вес 31 тонна, 3 м 50 см в высоту и 6 метров в длину... Благодаря турбокомпрессору «моторчик» развивает 1600 л.с. при 428 об/мин. Кстати, таких силовых агрегатов было выпущено всего три экземпляра, а конкретно этот был установлен в подzemелье ипподрома Отёй, что на юго-западе Парижа. Причём данный монстр был упрятан под землю с одной целью – электроснабжение ипподрома на случай непредвиденного отключения электричества. По месту службы гигантский мотор работал в паре с самым мощным на тот момент электрогенератором (1350 кВА). Но времена поменялись, и вскоре все 330 литров рабочего объёма было решено отправить «на покой». От переделки двигатель спасла Ассоциация любителей старинных моторов. А именно Жан-Франсуа Лаканал и два его друга, Жерар и Раймон. Все они были поклонниками стационарных двигателей, вращавших генераторы, приводивших в действие лесопильные рамы, насосы и т.д. Эти агрегаты никого не интересовали, что, собственно, и позволило друзьям собрать их в значительных количествах, а спустя некоторое время они привели их в рабочее состояние. Самый древний образец этой удивительной коллекции датируется концом позапрошлого века, работает на газу и оборудован запальной трубкой вместо свечей зажигания. Так вот, в ходе своих поисков они узнали о Луи Дюване, инженере-самоучке, который сколотил состояние после Второй мировой войны, выпуская промышленные дизельные двигатели. Вскоре промышленник был избран мэром города Валансьен и стал меценатом... Несколько стационарных двигателей Duvant уже были в коллекции «ассоциации», прежде чем два с половиной года назад Лаканал обнаружил это чудовище в подzemелье ипподрома (им не пользовались два десятилетия). Сначала управляющие ипподромом отказались его продавать. Но когда через несколько месяцев от него решили избавиться, то специализированная фирма выставила им астрономический счёт за демонтаж. Вот тут-то они и вспомнили о Лаканале... Ставший два года назад директором Retromobile Франсуа Мелсион сразу же понял привлекательность для публики этого двигателя. И он не ошибся: этот дизельный мотор, установленный у входа в павильон, в дни работы салона запускали несколько раз в день. Поглощая 350 литров топлива в час, он очаровывал окружающих утробной музыкой пробуждающегося вулкана. Впрочем, извергал он не расплавленные скальные породы. Те, кто желал полюбозаваться этим произведением инженерного искусства поближе, пачкали лица, руки и одежду выбросами масла. А как вы хотели? Раз любите большие старинные двигатели, то и масляные пятна не должны раздражать.



Особенности проведения ретро-аукционов и краткие итоги парижских торгов

ТОРГУЮТСЯ 200 АВТОМОБИЛЕЙ!

Не секрет, что самые крупные аукционы классических автомобилей очень часто проходят в рамках значительных событий, посвящённых ретро-технике. Что, впрочем, совершенно понятно последнее гарантированно большое внимание как коллекционеров, так и средств массовой информации. Именно поэтому универсальные аукционные дома Bonhams (один из крупнейших в мире, основан в 1793 году в Лондоне) и французский Artcurial провели с 24-часовым интервалом свои торги, на каждый из которых было выставлено примерно сто автомобилей. Это, в свою очередь, является ещё одним доказательством мировой известности Retromobile. Правда, в этом смысле он всё ещё уступает калифорнийскому «Конкурсу элегантности в Пebbл-Бич» (Pebble Beach Concours d'Elegance), проходящему в августе и собирающему добрый десяток аукционов, ставки на которых часто достигают миллионы долларов. Но вернемся во Францию... Так вот, тут есть один нюанс: в то время как аукционный дом Artcurial (www.artcurial.com) сделал серьёзную ставку и провёл торги непосредственно на салоне Retromobile, Bonhams (www.bonhams.com) просто воспользовался датами и организовал свой аукцион в выставочном центре Halle Freyssinet.

ЧТО ПРЕДЛАГАЕТСЯ НА ПРОДАЖУ?

Начнём с того, что лоты могут предлагаться как физическими лицами, так и профессионалами. Естественно, аукционист заново выставляет на торги то, что не ушло с молотка ранее. Но самый лучший способ привлечь потенциальных покупателей – это найти модели ещё никогда не участвовавшие в торгах. Чаще всего такие обнаруживаются у наследников или у коллекционеров, которые решили расстаться полностью или частично со своим собранием, что, собственно, и определяет важность наличия у крупных аукционных домов разветвлённой сети информаторов. Конечно, на торги попадают и автомобили, выпущенные массовыми сериями. И зачастую такие народные транспортные средства также могут выйти за рамки обыденного благодаря своему великолепному состоянию

и, стало быть, тем самым «взорвать» официальные котировки. Как, например, участвовавший в торгах Citroën Deux Chevaux тип AZAM 1965 года выпуска был привезён во Францию из Америки, а его пробег составлял всего 185 км. Но всё равно это мелочи. Наиболее выгодны продажи мелкосерийных, спортивных и роскошных автомобилей (тем более если они принадлежали выдающимся личностям).

СУЩЕСТВУЮТ ЛИ ВЕЧНЫЕ ЦЕННОСТИ?

Не секрет, что сборы прежде всего обеспечивают роскошные автомобили. Вот и на этот раз Artcurial предложил «штучный» седан Facel Vega Excellence, принадлежавший хозяину кабаре Мулен Руж. Или, например, Ferrari 250 GT California LWB Роже Вадима (Вадим Игоревич Племянников), режиссёра фильма «И Бог создал женщину». Кстати, именно Роже Вадим сделал знаменитой свою жену... Брижит Бардо. В свою очередь, аукционный дом Bonhams выставил на продажу Rolls Royce Silver Cloud португальского диктатора Антониу ди Салазара и Maserati Ghibli американского певца и киноартиста Сэмюэля Дэвиса-младшего.

А КАК ЖЕ ГАРАНТИЯ?

В документально подтверждённой гарантии профессионалы вам скорее всего откажут. Они совершенно искренне считают, что их покупателям достаточно гарантии моральной (проблема с проданным автомобилем ляжет пятном на репутацию продавца). Но поскольку такой аргумент может показаться немного легкомысленным, мы рекомендуем задавать точные вопросы по выбранной вами модели, а затем проверить или поручить



В ходе аукционных торгов даже такой распространённый автомобиль, как Citroën 2CV (фото сверху), может значительно превысить первоначальные котировки, но наибольший успех обеспечивают мелкосерийные роскошные автомобили, как Facel Vega Excellence Serie 2 (фото внизу).



проверить специалисту её происхождение, родословную и качество реставрации. Причём, что касается последнего пункта (в особенности если речь идёт об исключительных автомобилях), то марка реставрационного ателье играет очень большое значение.

КАК ПРОДАВАТЬ И КАК ПОКУПАТЬ?

Чтобы продать принадлежащий вам коллекционный автомобиль, достаточно позвонить или отправить соответствующий e-mail в аукционный дом. Если этот аукционист посчитает, что ваш «лот» представляет интерес, он запросит у вас фотографии, официальные документы, возможно, и счета на обслуживание. Если вы пройдёте этот второй «экзамен», то к вам направят специалиста, который определит оценочную вилку.

А теперь о покупке: чтобы приобрести автомобиль на аукционе, прежде всего необходимо зарегистрироваться и получить номер участника (карточку участника торгов). В день продажи лучше присутствовать непосредственно в зале, но вы также можете делать предложения о покупке по телефону или e-mail, а также вас может представлять доверенное лицо.

КАКОВЫ РАСХОДЫ НА АУКЦИОН?

Они варьируются по каждому дому. Например, фиксированные у Bonhams (15% от суммы сделки минус налог) и понижающиеся у Artcurial (от 16% на сумму менее 300 000 евро до 10% – более 600 000 евро). Сюда следует добавить гонорары, выплачиваемые продавцом (от 5 до 10%), и иногда цену за явки (около 1200 евро).



Торгуется побивший рекорд продаж кабриолет Ferrari 250 GT California LWB. Автомобиль был приобретён в 1959 году кинорежиссёром и великим соблазнителем Роже Вадимом. Кстати, через пару лет он купил ещё один Ferrari California, но уже в короткобазном варианте.



Аукционы – вещь достаточно непредсказуемая... Посудите сами: изготовленный по заказу последнего российского императора Delaunay Belleville type 06 (фото вверху) был приобретён за 490 000 евро, а довольно распространённый Citroën DS 23 (фото внизу) ушёл за 187 000...



КАТКИЕ ИТОГИ ТОРГОВ

Аукционный дом Artcurial в присутствии более чем тысячи человек продал 96 из предложенных им 102 лотов на общую сумму 14,5 миллиона евро! Кстати, на сегодняшний день это самый большой объём торгов во Франции. Одна только Ferrari 250 GT California LWB, принадлежавшая Роже Вадиму, составила треть общей цифры продаж. Этот выпущенный в 1959 году спортивный кабриолет ушёл за фантастические 4,5 миллиона евро. Что же касается массовых автомобилей, то Deux Chevaux Citroën тип AZAM, проданный в Беверли-Хиллз в 1965 году и с тех пор проехавший менее 200 километров, оценка которого Artcurial уже казалась завышенной (30 000 – 40 000 евро), был продан за 60 тысяч евро! Да, на фоне 250 GT такая сумма не слишком впечатляет, но при этом она является «мировым рекордом» для этой модели. Более того, против всякой аукционной логики цена Deux Chevaux намного опередила гораздо менее распространённую модель Deux Chevaux Charleston (выпущенный ограниченной серией и тоже «почти новый» экземпляр был продан за 18 000 евро). Ещё один Citroën, а именно DS 23 IE Pallas взял «планку» в 187 тысяч евро. Что, как и в случае с Deux Chevaux, мировой рекорд цены для седана DS. Кстати, логика ценообразования не прослеживается и в этом случае, ведь DS, даже модель 23, достаточно распространена на рынке, в отличие от очень редких кузовов Chardon. Но когда любят, то, похоже, не считают. Ещё одна «французенка», эпатировавшая «своей ценой», – это выпущенная в 1913 году Delaunay Belleville type 06 была приобретена за 490 тысяч евро.

P.S. Следующие автомобильные торги Artcurial состоятся 7 июля и будут приурочены к Le Mans Classic (24-часовой гонке старинных автомобилей на выносливость).

ЭТО СЛАДКОЕ СЛОВО

«РЕТРО»



текст >> Евгений ПЕВЗNER
фото >> из архива автора

Rambler тип C (1904 год) на дистанции Лондон – Брайтон.

Особенности владения историческими автомобилями в условиях российской действительности

Что такое ретро-техника и какое транспортное средство можно считать исторической ценностью, а какое – просто ржавой рухлядью?

Согласитесь, в кругу людей неравнодушных (а мы с вами именно такие) это вполне благодатная тема для дискуссии. Ну что, попробуем разобраться?.. Конечно, поставить все точки над «i» мы не обещаем, но кое-какую информацию к размышлению подкинем. Но учтите, поскольку ретро-тема в принципе не терпит суеты, разговор у нас получится долгим и обстоятельным...

Принято считать, что мировую моду на ретро-автомобили ввели англичане, ещё в 30-е годы прошлого века начавшие разыскивать и восстанавливать технику первых лет автомобилизма. Более того, именно в те далекие годы родилась идея всемирно известного ретро-пробега «Лондон – Брайтон», проводимого по маршруту одной из великих гонок тех героических лет. Правила проведения на удивление строги – в мероприятии может принимать участие лишь оригинальная техника, выпущенная не позднее... 1905 года. Думаете, что это утопия? Как бы не так. Ежегодно на старт легендарного пробега выходит несколько десятков автомобилей, большая часть которых, невзирая на возраст (помните, не позднее 1905-го...), благополучно добирается до финиша!

С ЧЕГО НАЧАТЬ ПРИ ОТСУТСТВИИ ОПЫТА

Сегодня ретро-безумие (в хорошем смысле этого слова) охватило практически весь мир. При этом энтузиасты давно уже не ограничиваются легковыми автомобилями. Активно восстанавливаются мотоциклы, городской и коммерческий транспорт, строительная, военная, сельскохозяйственная и специальная техника. В большинстве государств, независимо от их физических размеров, народонаселения и финансового достатка, имеется если не федерация, то хотя бы единый клуб любителей ретро-техники. Причём не следует думать, что большинство подобных энтузиастов – чрезвычайно богатые люди, которым больше заняться нечем, да и деньги девать некуда. Наоборот, 80% из их числа составляют люди среднего достатка, владеющие одной, редко двумя машинами 30–40-летней давности. В этом, кстати, проявляется ещё одна современная тенденция – наряду с увеличением количества восстановленных довоенных автомобилей (равно как и другой техники) массовый ретро-парк стремительно «молодеет». Причина очевидна – с каждым прожитым годом в категорию «ретро» попадает всё большее количество относительно современных экземпляров, выпущенных в большом количестве и ещё вполне пригодных для разного рода поездок при минимальных финансовых и прочих затратах.

Ну сами подумайте: с чего лучше начинать человеку (тем более если он среднего достатка и не имеет опыта общения с «железом»), вознамерившемуся окунуться в мир ретро? С достаточно дорогой в реставрации и эксплуатации машины 30-х годов (несинхронизированная коробка передач, отсутствие отопителя, тусклые фары и т.д.) или со вполне приличного даже по нынешним меркам автомобиля начала 80-х годов? Да, второй вариант не так престижен, эксклюзивен и изыскан. Но тем не менее это тоже ретро, которому исполнилось 30 лет (этот срок является общепринятым критерием «принадлежности»). При всём том этот автомобиль скорее всего будет оборудован дисковыми тормозами с АБС, автоматической коробкой передач, системой впрыска топлива и прочими удовольствиями эксплуатационных «удобств». Да что иностранки – в наши дни можно найти за вменяемые деньги очень приличную «классику» Волжского автозавода. Не случайно отечественное сообщество любителей вазовской «ретро-классики» составляют в основном молодые люди. Понятно, появление на традиционных ретро-мероприятиях таких «современных» ретро-экземпляров и янгтаймеров (автомобилей в возрасте от 20 до 30 лет) подчас задевает владельцев настоящего ретро, и они-то требуют либо ограничить возраст допускаемой к мероприятиям техники, либо проводить отдельные выезды для машин разных лет.

НАСТОЯЩАЯ РЕСТАВРАЦИЯ И НОВЫЕ МЕТОДЫ

А теперь давайте совершим краткий исторический экскурс в недавнее прошлое нашей страны... Те, кто начал организованную деятельность любителей старинной

This article deals with the diverse

world of retro automobiles. It runs about the problems that can be faced by those who wish to join the passion for old automobiles, gives advice to avoid common mistakes while choosing a car to be restored. The publication provides the description of the organization of retro automobile enthusiasts both in Russia and abroad.



Грузовики эры начала коммерческих перевозок автотранспортом – вполне достойный объект коллекционирования.



Комфортный и скоростной 30-летний Mercedes-Benz – это уже вполне «ретро», причём отнюдь не самое дешёвое.

техники в СССР, считали, что настоящая реставрация подразумевает, что на автомобиле или мотоцикле все детали должны быть оригинальными. И это мнение имело под собой «материальную базу». Дело в том, что в те уже далёкие для сегодняшних энтузиастов времена ещё можно было достаточно легко найти оригинальные детали, узлы и агрегаты на довоенную советскую, военную трофейную и ленд-лизовскую технику. Правда, в какой-то момент стало ясно, что далеко не все оригинальные детали можно с успехом использовать в повседневной эксплуатации (в то время довоенные автомобили считались повседневным транспортным средством). Очень скоро в клубах, объединяющих любителей ретро-техники, родилась достаточно стройная система правил, следовать которым считалось хорошим тоном. Ну а наибольшим уважением пользовались люди, сохранявшие полностью оригинальные экземпляры, ну или максимально приближенные к таковым. Но с началом 90-х годов всё изменилось. Дефицит автомобилей как таковых как-то быстро исчез, и многие вчерашние владельцы ходового ретро пересели

Среди «припаркованной» во дворах отечественной техники вполне можно подобрать экземпляр для последующего восстановления.



Ранняя «классика» производства АвтоВАЗа сегодня весьма популярна у начинающих любителей ретро.



на подержанные, но относительно современные автомобили. Более того, появились нигилисты, объявившие приверженцев традиционных методов реставрации «немодными ортодоксами». Сторонники «новых методов» активно рекламировали новые технологии и «новые методы реставрации», но спустя два десятилетия в моду опять вошла максимальная аутентичность.

Распад СССР, экономические и финансовые проблемы, изменение всей структуры и уклада жизни привели к тому, что в какой-то момент ретро-движение в России полностью прекратило своё существование. Нет, люди увлечённые, разумеется, остались, но клубы распались, а техника меняла владельцев. Лучшие образцы увозились за границу, а всё прочее отправлялось на свалку. И в первую очередь это касалось экземпляров, переделанных с использованием отечественных агрегатов. Впрочем, новые времена принесли с собой не только упадок и разорение. Прежде всего появилась информация! Это сейчас, в век Интернета и доступности любой литературы на любом языке, многие просто

ЛЮБИМЫЙ РЕБЁНОК НЕМЦА

Немецкий авто-ретро мир поражает масштабами. Начать хотя бы с ежегодно проходящей в Эссене Techno Classica – главной олдтаймерной выставки страны. Без малого 180 тысяч посетителей, 1200 участников – самое крупное в мире мероприятие такого рода скоро отметит своё 25-летие. На этом фоне штургартская Retro Classics, Klassikwelt Bodensee в Фридрихсхафене и Classic Motorshow в Бремене выглядят скромнее. Нельзя не вспомнить название Veterama – по сути, не выставку, а гигантскую автомотобарахолку, весной и осенью разворачивающую бесконечные торговые ряды соответственно в Людвигсхафене и Маннхайме. Выставкам и ретро-базарам помелочке счёт идёт на сотни. Хватает и тематических музеев: от фешенебельных заводских – Mercedes-Benz, BMW, Porsche, Audi – до уютных частных собраний. Двести с лишним автомусеев в стране с 80-миллионным населением – понятно, почему автомобиль называют здесь «любимым ребёнком немца». Но заметнее всего приверженность немцев к автомобильной истории не в музеях и даже не на трассах бесчисленных олдтаймер-ралли, а просто на улице. То тут, то там можно увидеть великолепно выглядящие двадцатилетние машины, которые просто двигаются в общем потоке. Тридцатилетние экземпляры не намного меньше, да и выглядят они не хуже. Даже сорока-пятидесятилетние транспортные средства продолжают исправно служить хозяевам.

Пусть не каждый день, не круглый год, но всё же они с завидной регулярностью появляются на дорогах общего пользования.

Так почему же немцы не спешат отправить на свалку старые автомобили? Думаете, их «принуждают» к этому какие-то специальные налоговые льготы и финансовые поблажки? Отнюдь! Причина в сложившейся культуре отношения к вещам, технике, материальным ценностям. Льготы и поблажки тоже есть, но они – скорее следствие. И тем не менее... Учитывая интересы многотысячной армии ретро-владельцев, государство ввело соответствующие изменения в законы и правила, чтобы облегчить владение старым автомобилем. В первую очередь здесь надо сказать об уже упомянутых «исторических» номерных знаках. От обычных их отличает буква «Н» в конце (от немецкого Historisch). В Германии такие номера может получить владелец автомобиля, выпущенного более 30 лет назад, при условии, что этот автомобиль находится не только в технически исправном, но и в значительной степени оригинальном состоянии. Что это даёт? Во-первых, возможность избежать драконовского, практически запретительного налога. Для обычных легковых автомобилей этот налог рассчитывается на основании рабочего объёма двигателя и экологического класса техники, в результате чего может составлять свыше тысячи евро в год. Для олдтаймера величина налога – около 200 евро. И её можно ещё уменьшить – например, сняв автомобиль с учёта на то время, когда вы не собираетесь им пользоваться, хотя бы на зиму. Во-вторых, обладателям «исторических» номеров обходится дешевле и страховка – специализированные компании предлагают выгодные тарифы. Популярны среди немецких владельцев олдтаймеров и номера серии «07». В отличие от «исторических», формально они не позволяют повседневной эксплуатации автомобиля: в правилах выдачи таких номеров чётко сказано, что они предназначены для использования во время пробных поездок, перегона и участия в олдтаймерных мероприятиях. Но у этого вида регистрации есть существенное преимущество: один комплект выдается



Peugeot 202 с немецкими «историческими» номерными знаками.

сразу на несколько ретро-автомобилей. То есть налог и страховку платишь как за один автомобиль, а выезжать можешь на любом из раритетов поочередно. И вот ещё момент – в 2008 году в ряде городов Германии (Берлине, Кёльне, Ганновере, Франкфурте, Мюнхене, Штутгарте) были введены экологические зоны, охватывающие значительную часть городского центра. Въезд в эти зоны разрешён только для автомобилей, соответствующих экологическим нормам. Владельцы олдтаймеров стали бить тревогу: понятно, что их машины в нормы не укладывались. И что же вы думаете – действовало! В правила был включён пункт, разрешающий въезд в экологическую зону автомобилям с «историческими» номерами. И это не единственный пример оперативного решения большого для ретро-сообщества вопроса. В этой связи нельзя не упомянуть главного германского борца за права владельцев олдтаймеров – общественную организацию Deuwet (Федеральный Союз Клубов Классических Автомобилей). Одна из задач, записанных в уставе этой организации: «оказывать воздействие на законодательную деятельность на федеральном и земельном уровне». И как видите, это у них получается. А это, в свою очередь, возможно благодаря массовости олдтаймерного движения в Германии – из почти 50 миллионов зарегистрированных в стране транспортных средств около полумиллиона – старше 30 лет.

Леонид ПОЛЯКОВ



Бескрайние торговые ряды ретро-ярмарки Veterama.

Конечно, можно ввезти транспортное средство как «культурную ценность». В этом случае таможенных сборов платить не нужно, но и кататься по дорогам общего пользования ваш автомобиль сможет только на платформе эвакуатора.

не представляют себе, как можно было жить без всего этого. А вот жили, хотя и с трудом... Более того, в какой-то момент, в связи с открытием границ, у европейцев появилась мода путешествовать по России, в том числе и на ретро-автомобилях. А у российских любителей появилась возможность «живьём» увидеть технику, о которой они могли только мечтать. Тогда же начались ответные целевые выезды россиян на ретро-мероприятия в Европу – сначала просто посмотреть, а затем и поучаствовать. Таким образом, российские любители ретро постепенно открывали для себя весь многообразный мир увлечения техникой прошлого.

НЕСКОЛЬКО СПОСОБОВ ПРИОБЩИТЬСЯ

Многое из увиденного «там» энтузиасты, естественно, постепенно перенесли на нашу почву. И результат не заставил себя ждать – например, последние 15 лет в России регулярно проводятся тематические выставки и соревнования. Заметно лучше стало и с обеспечением. Если детали для ретро-иномарок по-прежнему проще заказать за рубежом, то для отечественных автомобилей 50–60-х годов на внутреннем рынке можно приобрести восстановленные и изготовленные заново детали внешней отделки, внутреннего оформления, резино-технические изделия и т.д. Так же появились реставрационные мастерские и фирмы, предлагающие сделанные за рубежом шины, зеркала заднего вида, светотехнику и другие комплектующие. Казалось бы, живи да радуйся. Но не убавляется проблем у российских ретро-любителей. Просто они переходят в иную плоскость.

Вы спросите, с чем сегодня может столкнуться житель России, желающий в практическом смысле приобщиться к увлечению ретро-техникой? Во-первых, собственно процесс поиска «предмета вдохновения»? Понятно, что обычно всё начинается либо с Интернета, либо с периодических изданий, либо... случайным образом. Последнее, кстати, происходит регулярно – увидел вдруг человек, понравившийся ему экземпляр, загорелся энтузиазмом и приобрел, не особо задумываясь, а что он будет делать дальше. И тут зачастую начинаются проблемы. Дело в том, что большая часть автомобилей и мотоциклов прошлых лет, сохранившихся в России, изрядно переделана, разукomплектована и просто «заезжена». Если ввязаться в восстановление такой техники без должной подготовки, «долгострой» может затянуться на всю оставшуюся жизнь. И поверьте, это не шутка, поскольку примеров тому достаточно. Конечно, на рынке хватает ходовых, качественно восстановленных машин, но их стоимость далеко не всем по карману. К тому же доступная в ценовом смысле техника преимущественно отечественного производства, что нравится далеко не всем.

ТАМОЖЕННЫЙ СБОР, БЕСХОЗНОЕ ИМУЩЕСТВО, СУД...

Есть и другой путь – можно приобрести иностранные автомобили, ввезённые из-за границы, или самому привезти такую машину. Ведь после введения новой редакции Технического регламента, отменяющего действия норм токсичности для легковых автомобилей и мотоциклов старше 30 лет (восстановленных или сохранившихся в оригинальном состоянии), никаких ограничений для ввоза не существует. Ну что тут скажешь: есть желание и средства на приобретение – везите. Только, советую, предварительно поинтересуйтесь, в какую сумму обойдется таможенное оформление. Дело в том, что любой автомобиль, ввозимый как транспортное средство, обязательно нужно растаможивать, и, что называется, по полной программе. А это, в свою очередь, запросто может вылиться в сумму, в несколько раз превышающую продажную цену выбранного «там» экземпляра! Что же до варианта доставки специализированными фирмами, то он ещё больше увеличит стоимость ввозимой техники. Есть, конечно, возможность ввезти транспортное средство как... культурную ценность. В этом случае таможенных сборов платить не нужно, но и кататься по дорогам общего пользования на своём приобретении у вас



Всемирный фестиваль автомобилей Citroën. Тут всё – и статика, и динамика и... общение.



«Российский» Citroën DS 23 (1972 год выпуска) на ралли «2000 км по Германии».



На тематических европейских базарах можно приобрести расходные детали для популярных автомобилей. Один из наиболее ходовых товаров – шины.

не получится. Причина банальна – паспорт транспортного средства в случае ввоза из-за границы выдает таможня, а культурной ценности он не положен. Перспектива печальна – держать приобретенное в уютном гараже и вывозить на выставки на эвакуаторе. Все прочие варианты идут в обход действующего законодательства, поэтому говорить о них не будем.

Но что мы всё о «зарубежных поставках»... Давайте лучше поговорим о технике, «живущей» в нашей стране ещё с советских времён. Тем более что тут тоже не всё просто. Многие машины или мотоциклы зачастую не имеют регистрационных документов – нет, когда-то они, наверное, были, но хозяин умер, оформить наследство руки не дошли, а теперь уже и некому. Возможен и другой вариант – бродила «груда железа» по рукам, и отследить, откуда «скитание» началось, возможным не представляется. Вопросы на эту тему возникают регулярно и во множестве, а ответ один: обращаться в суд и ходатайствовать о признании вас владельцем бесхозного имущества, коим вы «открыто и честно» владеете определённое время. Будет положительное решение – в органах ГИБДД технику на учёт поставят и документы выдадут. Не верите? Зря. На эту тему даже прецеденты имеются. Правда, их немного... Гораздо больше отказов. Причём отказов даже не в смысле отрицательного решения вопроса, а в смысле

принятия дела к рассмотрению. Не воодушевляет? Так других вариантов в нашей стране просто нет... Можно, конечно, долго возиться с машиной ради собственного удовольствия, бережно её хранить и гордиться перед друзьями. Но любая поездка – на эвакуаторе. А если в процессе перевозки у сотрудников ДПС возникнет вопрос «Откуда дровишки?», то отвечать будет нечего. В этом смысле владельцу «культурной ценности» даже проще – у него хоть справка имеется... Единственное, что можно посоветовать: если вы всё-таки решили приобрести «незадокументированный предмет», оформите с продавцом договор купли-продажи в простой письменной форме, но с указанием всех номеров агрегатов, какие сумеете найти. Будет хоть какой-то документ, подтверждающий, что перевозимая вами вещь не украдена.

ВОПРОСЫ ХРАНЕНИЯ, КОМПЛЕКТАЦИИ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ

Допустим, вопросы приобретения и оформления собственности благополучно решены. Следующая проблема – где хранить? А вот с этим вопросом рекомендуем разобраться заранее. Ведь самое последнее дело, если ретро-автомобиль припаркован возле дома или на открытой стоянке. Особенно если машина неходовая. Ремонтировать или обслуживать её на открытом воздухе не всегда удобно, да и не везде разрешается. Кроме того, технику без номерных знаков или явно неходовую с улицы могут эвакуировать на свалку (прецеденты уже были). Со стоянки, конечно, просто так не увезут, но открутить что-нибудь ценное могут запросто (поверьте, сторож за всем не уследит). Поэтому выход один – гараж. Свой или съёмный, владельцу виднее. Посоветуем лишь в случае съёмного гаража держать машину на колёсах на случай внезапной эвакуации...

На эти «Москвичи» документы скорее всего не сохранились. Хочется заняться восстановлением? Путь один – обращайтесь в суд.



ЛАТВИЙСКИЕ АНТИКВАРНЫЕ ТРАДИЦИИ

В Латвийской Республике организованное движение любителей ретро-техники насчитывает уже 40 лет. «Клуб Антикварных Автомобилей» (Antiko Automobili Klubs – ААК) был организован первым на территории бывшего СССР и активно продолжает действовать в настоящее время в тесном контакте с рижским «Мотор-Музеем» (является структурным подразделением Департамента безопасности дорожного движения (CSDD) Министерства сообщения). На сегодняшний день у членов клуба есть возможность зарегистрировать восстановленную технику, изначально обнаруженную без регистрационных документов. Для этого специалистами ААК и «Мотор-Музея» проводится экспертиза восстановленного или сохранённого автомобиля или мотоцикла, имеющая цель выявить соответствие представленного экземпляра оригинальному заводскому состоянию. По итогам проведённого осмотра составляется протокол о соответствии ТС статусу «историческое транспортное средство» и выдается «Удостоверение о присвоении статуса VS». В случае признания качества реставрации соответствующим заводскому оригиналу или аутентичности сохранённого ТС, владелец с комплектом необходимых документов отправляется в регистрационное отделение CSDD, где получает реги-

страционные документы и номерные знаки специальной серии «VS» (VS – Vēsturisks Spēkrats, то есть историческое транспортное средство). Владелец автомобиля или мотоцикла с номерами «исторической» серии освобождается от уплаты ежегодного транспортного налога. Владельцы техники старше 30 лет, зарегистрированной в общем порядке, также имеют возможность получить «исторический» статус и при желании могут сменить серию номерных знаков на «VS» при условии, что принадлежащее им транспортное средство также пройдёт соответствующую экспертизу в «Мотор-Музее» и не будет использоваться для повседневной эксплуатации.

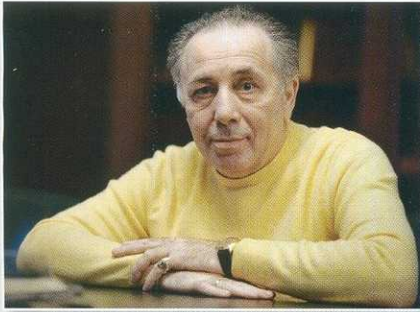
Что касается прохождения ежегодного технического осмотра, то эта процедура для владельцев исторических транспортных средств осуществляется как в общем порядке, так и в специальные дни в «Мотор-Музее». Однако при прохождении ТО к этим транспортным средствам предъявляются менее строгие требования, соответствующие уровню того временного периода, когда был изготовлен данный автомобиль или мотоцикл. Поскольку владельцы ретро-техники в массе своей используют своих любимцев по прямому назначению лишь несколько дней в году, то для передвижения по доро-



«Москвич -401» с латвийскими «историческими» номерными знаками.

гам общего пользования они могут оформить полис обязательного страхования на несколько дней, в отличие от обязательного в Латвии минимального срока – три месяца. Кроме того, можно оформить и разовое разрешение для проезда без прохождения ТО. Во время подготовки клубных мероприятий подобные разрешения и страховки оформляет непосредственно оргкомитет мероприятия от имени Клуба Антикварных Автомобилей.

Алексей ПОПОВ



Евгений ЯРОСЛАВСКИЙ

Председатель Комитета классических автомобилей Российской автомобильной федерации (ККА РАФ)

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ ПОВЕРНУЛИСЬ К НАМ ЛИЦОМ

Антикварные машины – это живая история автомобилестроения. Не секрет, что данная тема очень популярна за рубежом, но в нашей стране есть большое количество энтузиастов, которые стремятся сделать достоянием то, что производилось чуть ли не с момента начала автомобильной цивилизации. Комитет классических автомобилей Российской автомобильной федерации как общественная организация прежде всего старается решать административно-экономические вопросы. Как то: прохождение автомобилями старше 30 лет ежегодного техосмотра по упрощённым требованиям, их допуск к движению по дорогам общего пользования, снижение размера таможенных пошлин на технику старше 30 лет и беспрепятственный временный вывоз такой техники из страны для участия в мероприятиях за рубежом. Не скрою, на этом пути пока ещё имеется очень много препятствий, но всё равно люди не опускают руки и всеми правдами и неправдами везут сюда уникальные автомобили с тем, чтобы... поставить в музей. Спросите, почему в музей? А потому что если ввозить машину как «культурную ценность», то ПТС на неё получить не получится и, следовательно, по дорогам общего пользования она ездить не имеет права. В этой связи хочется отметить, что в последнее время административные органы повернулись к нам лицом, и этот вопрос активно обсуждается. Многие в этом смысле уже сделано. Например, мы смогли провести решение по отмене ограничений на ввоз в Россию техники старше 30 лет по нормам токсичности. Теперь для ввоза такого автомобиля не требуется экологический сертификат, но таможенные сборы всё-таки непомерны. Дело в том,

что с юридической точки зрения нет разницы, ввозится ли машина в возрасте семи лет или в возрасте 40 лет. Следует учесть, что раньше рабочие объёмы подавляющего большинства двигателей были не такими скромными, как сегодня и особенно это касается американских автомобилей. Зачастую складывается парадоксальная ситуация: машина стоит пять тысяч долларов, но поскольку объём её двигателя чуть больше семи литров, таможенную пошлину за неё нужно заплатить 25 тысяч долларов. Кроме того, нередки случаи когда автомобили стоят на таможенных складах до тех пор, пока не найдутся документы с описанием этих моделей. Причина – на машине, скажем, 1903 года нет ни номера рамы, ни VIN-кода. И как это всё растаможивать... С другой стороны, если руководство нашей страны призывает интегрироваться в мировое сообщество (в том числе и в культурном плане), то ретро-автомобили – одна из частей интеграции. Если мы не поймём это, то ещё больше отстанем в этом вопросе. Ведь в большинстве стран действительно любители ретро-техники всячески поддерживаются. Их законодательство лояльно к людям, которые владеют такими машинами и стараются их сохранить. Нам надо следовать этому примеру. Лично мне, например, нравится американский опыт, когда человеку может быть открыта кредитная линия на восстановление старинного автомобиля. За счёт этих средств он восстанавливает технику, а потом либо выплачивает кредит и оставляет машину, либо продаёт её и возвращает деньги. Это интересная система и она помогает сохранить много интересных машин.

А ещё нужно понимать, что любое произведение искусства (картину, антикварную вазу) можно привезти и хранить. И чем дольше они будут храниться, тем ценнее будут. С автомобилями так поступать не имеет смысла. Автомобиль – это прежде всего транспортное средство, и он должен ездить. Хотя иногда, хотя бы 1000 км в год, но должен. Только в этом случае будет обеспечена надлежащая сохранность. Причина проста – любая машина это не только красивый кузов, но и агрегаты. Так вот, эти агрегаты нуждаются в регулярной эксплуатации, в противном случае они перестают выполнять свои функции. Сальники «дубеют», подшипники «закисают», а в результате любой выезд превращается в проблему. А неходовой автомобиль никому не интересен. Был период, когда людям нужны были деньги, и сохранившиеся в хорошем состоянии машины из России вывозили за границу и там продавали. Сейчас потихонечку начался обратный процесс. Тут важно понимать, что таких машин не слишком много и они не могут влиять на наш авторынок. Но некоторые чиновники боятся именно этого. Оттого тормозится решение многих наших проблем. А вообще, я хочу сказать что заниматься темой ретро очень интересно. Особенно сейчас, когда очень многое стало возможно. И знаете, многие владельцы ретро-автомобилей почувствовали вкус к поездкам на них. Они не просто держат свои сокровища в гаражах, но ещё и стараются показать их людям. Строятся и открываются автомобильные музеи, туда ездят школьники, знакомятся с историей автомобиля. Практически всё это – инициатива частных лиц, и техника в музеях также принадлежит частным лицам. Государство, увы, в этом пока не участвует. В завершение нашего разговора я хочу сказать, что планы Комитета классических автомобилей большие. Мы стараемся объединить все существующие клубы России, которые занимаются старинными автомобилями. В разных городах нашей страны проводятся фестивали и выставки. Сегодня люди в разных городах России активно подключаются к ретро-движению, потому что это интересно. А потом, старинные машины просто красивые, на них очень приятно выехать, и в последние годы это становится достаточно модным увлечением. Когда на таком автомобиле едешь по Москве, люди относятся к тебе очень доброжелательно, потому что эти машины вызывают положительные эмоции.

Следующий вопрос – комплектация автомобиля или мотоцикла оригинальными деталями. Здесь самое время сказать, что сегодня увлечение ретро-техникой немыслимо без Интернета. Оно и понятно – сеть даёт возможность нахождения информации, общения с коллегами, поиска и приобретения запчастей. Да, не всё находится быстро, далеко не всегда зарубежные продавцы готовы иметь дело с покупателями из России, но это решаемые проблемы. Так же нужно заметить, что восстановление ретро-техники – тема особая и далеко не все приёмы ремонта современных автомобилей могут быть использованы при реставрационных работах. В организационном смысле тоже не всё однозначно. Если всё делать самостоятельно, то это заведомый «долгострой», да и не каждый сможет выполнить работу с должным качеством. Можно отдать технику в специализированную реставрационную мастерскую, но это удовольствие

не бюджетное, да и «специализация» этих мастерских зачастую настолько разная, что диву даёшься... Оптимальным для тех, кто хотел бы самостоятельно заниматься приведением в порядок своей машины или мотоцикла, видится вариант, когда владелец что-то делает сам (заодно приобщаясь...), а часть работ отдаёт на откуп профессионалам. В любом случае все происходящие с вашим автомобилем процессы надо контролировать, заодно и получите представление о внутреннем устройстве своего приобретения. И вот ещё какой момент – ретро-автомобиль проще и правильнее найти и приобрести в приличном состоянии, чем восстанавливать от ржавого кузова. Реставрация всегда будет дороже просто покупки и об этом не следует забывать.

P.S. До какой степени следует доводить автомобиль в ходе реставрации, что вообще считается ретро-автомобилем и как они подразделяются? Об этом и о многом другом читайте в следующем номере журнала. В общем, продолжение следует... RW

ПОД КНЯЖЕСКИМ ПОКРОВИТЕЛЬСТВОМ



текст и фото >> Мария МЕЛЬНИКОВА

Репортаж с 15-го Rallye Monte-Carlo Historique

В этом году, после трёхлетнего перерыва, восьмидесятое по счёту Rallye Monte-Carlo проходило в рамках чемпионата мира Международной автомобильной федерации (FIA) по ралли. А ровно через неделю, то есть в самом конце января, Автомобильный клуб Монако в пятнадцатый раз провёл гонку с иными участниками. Как следует из её названия Rallye Monte-Carlo Historique – это соревнование коллекционных автомобилей на регулярность движения. Гонка проводится в строгом соответствии с правилами FIA и под высочайшим покровительством Их Светлейших Высочеств Князя и Княгини Монако.

В стартовых списках Rallye Monte-Carlo Historique 2012 числилось более 300 экипажей, которые имели возможность выбрать один из шести маршрутов доезда до Монако в рамках первого этапа: от Барселоны (Испания), Глазго (Шотландия), Осло (Норвегия), Реймса (Франция), Турина (Италия) или Варшавы (Польша). На прохождение наиболее длинных маршрутов отводилось три дня (из Варшавы и Осло) и примерно два дня на короткие (из Реймса, Турина и Барселоны). Затем им предстояло пройти ещё три этапа общей протяжённостью порядка полутора тысяч километров (в том числе и 13 отрезков на регулярность движения) и ночной финал.

ИЗ ЧИСЛА РАНЕЕ ВЫСТУПАВШИХ МОДЕЛЕЙ

По традиции данного мероприятия заезды на регулярность проводятся на тех же дорогах, где когда-то проходило ралли Monte-Carlo. Кстати, к участию



Этот Citroën Traction 15 SLX 1951 года выпуска был одним из самых старых автомобилей на 15 Rallye Monte-Carlo Historique.



Наклейки на автомобиле одного из участников ралли. Это сродни коллекции кубков. И поверьте, экипажу, собравшему такую подборку, есть чем гордиться.



Команда Russo-Baltic Racing во время очередной технической остановки: быстрый сервис, оперативная дозаправка – и снова в увлекательный «снежно-регулярный» бой...

A report of our correspondent from

the fifteenth rally of collection automobiles, held by the Automobile club of Monaco. This year over 300 crews started a hard and prestigious competition for undisturbed driving, in six European cities. A little more than two thirds of the participants reached the final night round and few of them had managed to do without body damage or technical problems. In the absolute standings the winner of Rallye Monte-Carlo Historique was a Belgian crew of José Lareppe–Joseph Lambert that drove an Opel Kadett GTE 1978. The crew of Ilya Kashin and Raimonds Strokss showed the 17th result. The other Jaguars E-Type 1970 and 1971 of the Russian – Latvian team Russo-Baltic Racing also successfully finished the race, as well as four «Volga M21» and «Moskvich 408» cars prepared in Latvia.

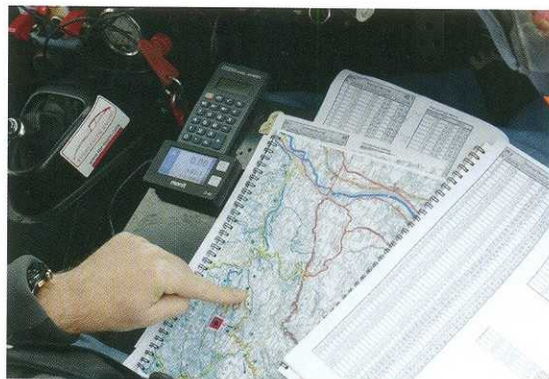
в данном историческом ралли допускаются лишь экипажи на автомобилях, подобных тем, что выступали в ралли Monte-Carlo с 1955 по 1980 год. Причём предварительно на них нужно получить исторический техпаспорт FIA (P.T.H.) или так называемое разрешение FIA на участие в историческом ралли на регулярность движения (L.P.V.R.H.), впрочем, можно обойтись и идентификационной карточкой Международной федерации старинных автомобилей FIVA. Но возникает закономерный вопрос – одно дело выступать на Renault 4CV 1954 года выпуска и совсем другое – на Talbot Sunbeam Lotus, собранном в 1979 году? Вопрос решается очень просто: кроме собственно общего зачёта на Rallye Monte-Carlo Historique ведётся борьба в возрастных категориях и классах по объёму двигателей. Также существуют отдельные командный и женский зачёты. К тому же экипажи автомобилей, построенных до 1966 года и имеющих рабочий объём двигателя менее 1300 см³, могли выбрать для себя специальный режим «пониженной» средней скорости.

К участию к гонке допускаются экипажи в составе от двух до трёх человек, каждый из которых помимо водительских прав должен иметь лицензию, выданную признанной FIA федерацией, а также приобрести за 60 евро у автомобильного клуба Монако «Права на управление автомобилем в ралли на регулярность движения». Кстати, заявочный взнос в размере 4300 евро за экипаж из двух человек кроме гоночных номеров, сувениров и страховки гражданской ответственности покрывал пару фуршетов, три ночёвки в роскошных гостиницах, а также торжественный вечер вручения призов. В Rallye Monte-Carlo Historique 2012 участвовали и наши соотечественники, а именно российско-латвийская команда Russo-Baltic Racing, выступавшая на Jaguar E-Type (1970 и 1971 годов). Что же касается образчиков отечественного машиностроения,



Относительно простые «городские» участки ралли на деле оказались лишь разминкой перед сложнейшими горными СУ. На снимке: Alfa Romeo Giulia 1600 Spider. Экипаж – Пол Маргаритис (США) и Патрик Алсфлед (Франция).

Маршрут был проложен через природные парки, а по пути участникам предстояло выполнить тест на регулярность движения.



В помощь стенограмме и роуд-буку у штурмана всегда есть традиционная карта с маршрутом...



Автомобили марки «Москвич» впервые приняли участие в Rallye Monte-Carlo в 1964 году (тогда это было две машины модели 403). И вот, 50 лет спустя, «Москвич» вернулся на трассу «Монте-Карло», но уже под индексом... 408 ИЭ.



А вот экипажу «Волги» ГАЗ-21 сперва не повезло: по непонятным причинам этой модели не оказалось в списке машин, допущенных к участию (в том же 1964 году в Rallye Monte-Carlo стартовало три «Волги» ГАЗ-21). Но вскоре недоразумение разрешилось.

то автомобильную промышленность СССР в этом году на Rallye Monte-Carlo Historique представляли подготовленные в Латвии четыре «Волги» ГАЗ-21 1960 года и «Москвич-408 ИЭ» выпуска 1974 года. Причём с участием этих моделей в ралли проблем не возникло. Дело в том, что в 1964 году три «Волги» и два «Москвича» участвовали в ралли Monte-Carlo. Призовых мест они не заняли, но в полном составе дошли до финиша.

СНЕГ И ОЧЕНЬ ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ

Холодный атмосферный фронт не миновал Италию: Турин встретил участников плакатами о предстоящем мероприятии и... сугробами. Старт ралли был назначен на 6 часов вечера 29 января, однако уже с утра несколько центральных улиц и площадей города было перекрыто под выставку автомобилей

участников. А посмотреть, поверьте, было на что: огромное количество классических автомобилей, каждый из которых по-своему красив и уникален. Чистые, блестящие и пока ещё целые... Расстояние, которое туринским экипажам предстояло покрыть за следующую ночь, равнялось 952 км. Маршрут был проложен через уникальные природные парки, а по дороге предстояло выполнить тест на регулярность. Но погода внесла свои жёсткие коррективы – на первом же зачётном участке сошло неприлично большое количество экипажей (снег, скользкие дороги и плохая видимость...). Но как бы там ни было, к половине второго дня участники начали прибывать на набережную князя Альберта. Более суток без сна, в достаточно бодром темпе – и это было только началом испытаний.

Тем временем машин на вышеупомянутой набережной всё прибывало... Подтягивались участники из Реймса, накатывали Барселона, Варшава, а чуть позже Осло и Глазго. Всего 306 ретро-автомобилей. Маршрут ралли шёл сначала в направлении французского города Валанс, а затем обратно в Монте-Карло. Ну а



Выступавший на Jaguar E Type 4.2 1970 года выпуска экипаж в составе Ильи Кашина и Раймондса Строкшса занял 17-е место в Абсолютном зачёте и третье в своём классе.



Из трёх сотен автомобилей, вышедших на старт Rallye Monte-Carlo Historique, до финиша добрались лишь 214. Причём многие с заметными повреждениями (как, например, этот Fiat Spider).

КАТЕГОРИИ И КЛАССЫ АВТОМОБИЛЕЙ, УЧАСТВУЮЩИХ В RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Предусмотрены следующие
зачётные категории:

1. Построенные до 31 декабря 1961 года.
2. Построенные между 1 января 1962-го и 31 декабря 1965 года.
3. Построенные между 1 января 1966-го и 31 декабря 1971 года.
4. Построенные между 1 января 1972-го и 31 декабря 1979 года.

Каждая категория, в свою очередь,
подразделяется на 3 класса
по рабочему объёму двигателя:

1. до 1300 см³
2. от 1301 до 2000 см³
3. свыше 2000 см³



На финише одного из этапов. Характерная деталь – шведская марка Volvo оказалась весьма популярна среди участников. На снимке: Volvo 122 S 1965 года выпуска.

КРАСИВАЯ НОЧЬ КИНЖАЛОВ

К завершавшему ночному этапу ралли в строю осталось чуть больше двух третей участников. А впереди ждала ещё одна бессонная ночь. «Ночь кинжалов»... Об этом этапе ходит много легенд (их складывают участники и те, кому посчастливилось стать свидетелями этого зрелища) не только из-за его сложности, но и из-за невероятной красоты. Темноту прорезают десятки ярких лучей света фар автомобилей, взбирающихся по крутым извилистым дорожкам высоко в горы... Закончилась гонка в районе пяти утра. На финише уставшие, но счастливые участники буквально вываливались из своих автомобилей. Теперь им предстояло переодеться в смокинги и вечерние платья, обязательные для церемонии награждения, которая состоялась в «Зале звёзд» развлекательного комплекса Sporting Monte-Carlo.

RW

завершалось соревнование в горных районах близ самого Монте-Карло, спецучастком, носившим заворачивающее название «Ночь Кинжалов». Под снежным покровом окрестности города, живописные уже сами по себе, и вовсе стали похожими на сказку. Особенно на следующий день, когда выглянуло солнце, и над горами показалось удивительно чистое голубое небо. Но любоваться природой участникам было некогда – на дорогах периодически встречался крупный рогатый скот, а навстречу, не слишком соблюдая правила, двигались автомобили местных жителей. И если флегматичных коров вполне можно было подтолкнуть в нужном направлении бампером, то с водителями встречных автомобилей всё было гораздо серьезнее. Большая часть из них вовсе не собиралась уступать дорогу сумасшедшим, несущимся по узким заснеженным горным тропинкам на старых и очень старых автомобилях. Как следствие, порой случались аварии, которые в лучшем случае заканчивались незначительными кузовными повреждениями.

ТЫСЯЧА и ОДНА НОЧЬ по ИСПАНИИ

текст >> Жан де ВИГАРОЗИ
Константин КОМКОВ
фото >> Кристиан КЛЕР



Ралли старинных и редких автомобилей Mille et Une Nuits Classic. Испания

В этом году историческое ралли Mille et Une Nuits Classic стартовало с эспланады частного пляжа отеля Санта-Марта, что неподалёку от курорта Льорет-де-Мар. Участников ждало увлекательное «путешествие» по средиземноморскому побережью через мечтательный городок Кадакес со знаменитым вариантом статуи Свободы с факелами в обеих руках (работа Сальвадора Дали) и романтическим лесом горной Каталонии. Кстати, при выборе маршрута организаторы старались избегать современных магистралей, предпочитая им узенькие пустынные дорожки.

Ралли старинных и редких автомобилей на регулярность движения под названием Mille et Une Nuits Classic, то есть «Тысяча и одна ночь по классике», проводит легендарный французский искатель приключений, гонщик, организатор, писатель, а по совместительству и специальный корреспондент журнала Rolling Wheels Жан-Клод Морелле (Фенуй). Да, тот самый Фенуй, что в одиночку на мотоцикле бороздил бескрайние просторы Сахары, а затем прокладывал маршрут первого «Дакара» для Тьерри Сабина. Участвовал он во всемирно известной внедорожной гонке и как мотогонщик, и как штурман. Более того, позднее Фенуй был директором этого внедорожного марафона!

НАЧАЛО БЫЛО В ТУНИСЕ

Но вернёмся к собственно ретро-ралли Mille et Une Nuits Classic... Несколько лет тому назад на парижском салоне «Ретро-мобиль» в ходе общения Жана-Клода Морелле с известным французским журналистом Жозе Розинским и неоднократно чемпионом Франции, победителем автомобильного «Тур

The story of a rally of old

and rare automobiles held in Spain for undisturbed driving called Mille et Une Nuits Classic, that is «One Thousand and One Nights Classic». It has been conducted by the French adventurer, racer, journalist and writer, known under the pseudonym Fenouil. The total length of the route around Catalonia is 1400 km, out of which approx. The daily mileage is from 250 to 300 km. About two dozens of crews came to the start in Barcelona. The oldest one was that of Aston Martin DB2 manufactured in 1952. Depending on the age the automobiles were divided into five categories. The following rally of «One Thousand and One Nights Classic» is going to be held this October in Argentina.



После технических и административных проверок наступает время наклейки гоночных номеров. И чаще всего участники предпочитают делать это самостоятельно.



За руль своего спортивного кабриолета Jaguar E-Туре неувыдающий Жан-Пьер Ген сел в весьма оригинальном парике. Как знать, может, он сделал это по прихоти молодой супруги, на этот раз выступившей в роли штурмана.



Средиземноморское побережье. Остановка на обед в маленьком каталонском порту в сотне километров к северо-востоку от Барселоны.



Маршрут первого ралли «Тысяча и одна ночь по классике» проходил по красивейшим местам на юге Туниса.

де Франс» Бернаром Констеном (впоследствии он возглавил французскую Автомобильную федерацию) неожиданно возникла идея организовать какое-нибудь необычное соревнование и для старинных автомобилей... В первом ралли «Тысяча и одна ночь по классике», проходившем в Тунисе, участвовали два десятка экипажей на таких автомобилях, как Austin Healey Mark III, Lotus Elan, Volvo 544 Sport, Porsche 911 CS, Jaguar XK 150, Mercedes-Benz 280 SL8, Rolls-Royce Silver SH, Alfa Romeo Spider, Citroën 2 CV и др. В зависимости от года выпуска они подразделялись на пять зачётных категорий. А именно: производившиеся до 1938 года, с 1938 по 1949 год, с 1950 по 1959 год, с 1960 по 1969 год и с 1970 по 1984 год. Отдельные зачёты были предусмотрены для автомобилей, выпущенных в 1985–1999 годах (так называемые рычащие восьмидесятые), и для некоторых престижных Gran Turismo. Что же касается спортивной составляющей этого соревнования на регулярность движения, адресованного прежде всего «джентльменам драйверам», любящим путешествовать в хорошей компании, то она предусматривала прохождение в определённом темпе (конечно же с

учётом местных правил дорожного движения) всего маршрута. На старте каждого этапа экипаж получал контрольную карту, в которой была указана норма времени, дававшая возможность насладиться окружающими пейзажами (средняя скорость прохождения не превышала 50 км/ч), да и слишком уж коварных навигационных «ловушек» не было. В результате участники по достоинству оценили как сам поделённый на шесть этапов маршрут (его общая протяженность составила 1800 км), так и роскошные отели, запланированные как места для отдыха. Словом, предложенная формула всем настолько понравилась, что продолжение не заставило себя ждать.

ВОЛШЕБНЫЕ ПИРЕНЕИ

На этот раз Mille et Une Nuits Classic проходила в Каталонии. Казалось не самый очевидный вариант, ведь туристы давно облюбовали северо-восток Пиренейского полуострова между средиземноморским побережьем и Пиренеями. Но надо знать творческий потенциал и необузданное воображение Фенуя, обещавшего участникам: «Вы будете преодолевать



Быстрый Volvo 544 (реплика машины, выигравшей в 1965 году East African Safari) под управлением Ива Моризо – постоянного участника организуемых Фенуем ралли. Кстати, именно Ив первым записался на ралли следующего года в Латинской Америке.



Экипаж Рика и Джулии Пирсон на редком Aston Martin DB2 1952 года выпуска. Всего было произведено немногим более четырёх сотен таких автомобилей.

живописнейшие пустынные дороги, ужинать в лучших ресторанах, а ночевать в фешенебельных гостиницах!». Маршрут ралли был проложен по побережью Коста-Бравы, через деревеньку Сан-Марти-д'Ампурнас, природный заповедник Кап-де-Креус и Кадакес. После первого этапа участников ждал ужин в замке Пералада. Второй этап после двух участков на регулярность движения и остановки на обед в ресторане La Fonda Xesc (деревушка Гомбрен), фигурирующем в самом известном ресторанном справочнике Европы Michelin, завершился в отеле El Castell Ciutat, что находится в пяти километрах от города Сеу-де-Уржелль. На третьем этапе была 24-километровая петля участка на регулярность движения вокруг озера и подъём в гору. А на четвёртом 250-километровом этапе от Ла-Валь-д'эн-Бас до Льорет-де-Мар с остановкой в «самом красивом каталанском селении» Рупит. Кстати, эта обворожительная деревушка, расположенная в горном массиве Кольсакабра, ведёт свою летопись с начала XI века! А ещё этот населённый пункт известен тем, что стоит на базальтовых скалах вулканического заповедника Гарротча, а его улицы представляют собой не что иное, как застывшие наплывы лавовых пород. Покинув гостеприимный



Один из роскошных ужинов на маршруте. В этом средневековом замке для участников ралли был сервирован стол на 80 персон. Появление призраков было обещано к полуночи...



Трудно переоценить роль шурмана в ралли на регулярность движения. В экипаже этого Porsche 911 Targa её исполняла Жаклин Моризо.

Рупит, участники ралли вновь «выбрались» на берег Средиземного моря, где и отобедали в ресторане El Cortals. Кстати, именно здесь находится кузов автомобиля Essex, производившегося американской компанией Hudson с 1918 по 1932 год. Далее «дорожная секция» до Наварклес и отреставрированный отель Mòn St Benet (в двадцатые годы в нём останавливался король барселонских модернистов – художник Рамон Казас).

А БЫЛА ЛИ ГОНКА?

В целом протяжённость маршрута, проложенного по красивейшим извилистым дорогам с хорошим покрытием, составила 1400 км. Дневной пробег – от 250 до 300 км. Словом, кроме удовольствия от управления автомобилем, масса времени, чтобы оценить отели, кулинарные изыски и природу. Всего на старт в Барселону прибыло более двух десятков экипажей, из которых самым древним был Aston Martin DB2 1952 года выпуска (всего этих автомобилей было произведено немногим более 500 экземпляров в кузовах купе и кабриолет). Ну а «конкуренцию» ему составляли Austin Healey 100/4 1954 года, Jaguar XK150 S 1959 года и Mercedes 190 SL 1958 года.



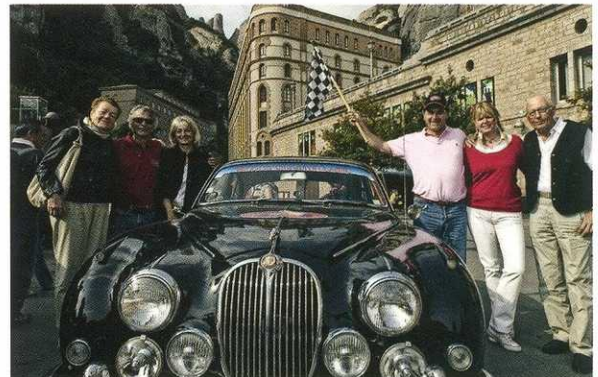
Многие каталонские поселения кажутся полностью оторванными от современного мира. И этим было грех не воспользоваться...



На момент написания данной статьи швейцарский экипаж Ива и Элки Гузер, выступавший на Austin Healey 1965 года выпуска, также подал заявку на участие в следующей (аргентинской) «1001 ночи по классике».



На финише очередного участка на регулярность движения. Человек с клетчатым флагом – руководитель гонки, собственный корреспондент Rolling Wheels и неисправимый авантюрист Жан-Клод Морелле (Фенуй).



Финиш последнего этапа в монастыре Монсерра. Улыбки, объятия и фото с организаторами на память.

Конечно, на Mille et Une Nuits Classic не было автоспорта в современном понимании этого слова. Но не спешите с выводами: ведь были и ужины при свечах в средневековых замках за огромными столами на сотню персон, и «призраки», и прочий соответствующий антураж. Впрочем, как и на любой гонке, здесь не обошлось без страстей. Так, например, у молодого англичанина Рика Персона на специальном участке отказывает одометр. Как быть в этой ситуации? Не желая «терять лицо», он... пришпоривает свой роскошный Aston Martin DB2 (1952 года выпуска) и заканчивает этот участок с самым худшим результатом, не отказывая себе в удовольствии стать «самым быстрым». Или вот, когда Роберт Нейер (на его счету немало побед в престижных гонках, в том числе и «Монте-Карло») не туда повернул на перевале Контрабандистов. И что вы думаете, когда ошибка обнаружилась, этот 77-летний «мальчишка» на максимально возможной скорости, доступной для его Citroën DS21, стал наверстывать упущенное... Не совсем понятно и то, как супруги Милоэ ухитрились «упереться» капотом своего Jaguar E-Type V12 в маленький грузовичок... Впрочем, это был единственный инцидент на ралли Mille et Une Nuits Classic, к тому же случившийся на небольшой

скорости и соответственно обошедший без травм. Тем более что грузовик, закрывавший трассу, тут же доставил пострадавший автомобиль в «закрытый парк», а его экипаж – в ресторан, где их ждал шквал аплодисментов.

Подводя краткие итоги мероприятия, можно сказать, что после 11 участков на регулярность движения, общая протяжённость которых составила более 250 километров, победу в общем зачёте ралли одержал швейцарский экипаж Жоржа Александра и Элоди Стурдза, выступавший на Porsche 911 (1973 года выпуска) и лишь немного обошедший Austin Healey 100/4 (1954 года выпуска) французов Стефана Агостини и Оливье Лазара. Ну а завершилась вторая по счёту «Тысяча и одна ночь по классике» церемонией награждения, проходившей на вершине горы Монжуик в чудесном ресторане El Xalet. Ужин при свечах, розовое шампанское и величественная панорама Барселоны и... занавес.

P.S. На сегодняшний день проложен маршрут и для третьего ралли из серии «Тысяча и одна ночь по классике» (оно будет проходить в октябре этого года). Мероприятие будет проходить в Аргентине.



текст и фото >> Юрий ПАШОЛОК

Рассказ о поисковой экспедиции на Северные Курилы

ТАНКИ НА ОСТРОВЕ

или В КРАЮ РЖАВЕЮЩИХ ЭКСПОНАТОВ



Что мы знаем о Курильских островах? Во-первых, их очень хочет вернуть Япония, а во-вторых – там водятся... ягоды, красная икра и рыба. С нашей осведомленностью об истории Курил дела обстоят немногим лучше. Например, лишь единицы слышали про Курильскую десантную операцию (см. «Танки на острове, или Последнее сражение Второй мировой» стр. 114), последствием которой, собственно, и стало огромное количество японской военной техники и по сей день разбросанной по удалённым российским островам.

This article is the first part

of the material, devoted to the expedition to Shumshu, the northern island of the Kurils. The main aim of this expedition was studying the remnants of Japanese machines, seized in August 1945 and getting rotten on that severe land for over half a century. The material tells the history of the Kuril Islands and what is Shumshu today. It gives details about all events of organizing the expedition, which, in the result, was held in two stages. In these places several epochs got interwoven, starting from the time, when the Kurils' hosts were Japanese military officers, and finishing by the period when the USSR fell apart. At present Shumushu is actually uninhabited, the last settlement was liquidated in the early 90s.

Изначально планировалось вывезти две машины, но длина взлётно-посадочной полосы не позволила Ан-12 взлететь с двумя танками...

В переводе с языка исконных жителей этих земель, айнов, название острова Сюмусю звучит как «хорошая земля». И действительно, на фоне остальных островов северной части Курильской гряды остров Шумшу выделяется в положительную сторону. Притом что большинство Курильских островов представляют собой скалистую местность с высокими горами и вулканами, Шумшу фактически плоский, как блин, а самая высокая его точка имеет отметку 189 метров над уровнем моря. Летом (а длится оно ровно месяц – с 15 августа по 15 сентября) равнины Шумшу буквально ломятся от изобилия шикши – весьма распространённой северной ягоды, довольно пресной на вкус. Ввиду больших открытых пространств и очень сильных ветров растительность на острове специфическая. Например, здесь можно встретить настоящие густые смешанные леса высотой не более двух метров.

На Шумшу мало крупных хищников, если не считать редких медведей, приплывающих сюда с Камчатки в поисках рыбы, которой, к слову, здесь ещё больше, чем на материке. Ну а где много рыбы, там изобилие тюленей, нерп и сивучей. Водятся в этих местах и морские выдры – каланы. А на суше – изобилие грызунов и охотящихся на них лис. Одной из достопримечательностей Курил являются огромные и чёрные как смоль вороны. Не случайно именно эти птицы стали прообразом духа Кутха у ительменов – аборигенов Камчатки и Курил.

ИСТОРИЯ ЯПОНСКИХ ТАНКОВ ШУМШУ

Но вернемся к теме... С нашей точки зрения, уникальность Курил, и в особенности Шумшу, прежде всего в том, что на территории островов до сих пор находятся образцы японского вооружения и военной техники. Дело в том, что после капитуляции японского гарнизона Шумшу значительная часть трофейной артиллерии оказалась включена в состав дислоцированных там советских частей. Японские грузовики использовались по прямому назначению, а часть танков была переоборудована в «трактора» (с них сняли башни и вооружение). Подбитые в ходе боёв машины были либо разукрупнены на месте, либо перетащены в ремзону, находящуюся севернее Кузьминовского. Более того, по рассказам местных жителей, превращённые в тягачи танки использовались по прямому назначению до конца 70-х годов, а остальные машины выполняли роль «доноров» запчастей. Помимо танков на острове сохранились остатки грузовиков, самолётов, пушек и ряд других артефактов.

Вообще-то поисковые работы на острове были начаты достаточно давно – ещё в начале 90-х годов на Шумшу прибыла экспедиция во главе с руководителем поискового объединения «Экипаж» Сергеем Цветковым (ныне, увы, покойным). Главной задачей



3 сентября 1975 года на Высоте 165 был открыт большой мемориал. Там же находится ДЗОТ, амбразуры которого закрыли своими телами матросы Ильичёв и Вилков. Сегодня памятник практически заброшен и находится в аварийном состоянии (осенью 2009 года под порывами ветра часть шпиль на монументе обрушилась).



Как видите, погрузка техники на паром для её перевозки на Шумшу, как собственно и последующая выгрузка в порту Байково, является весьма нетривиальным процессом.

той экспедиции стала доставка в Москву японских танков. Изначально планировалось привезти две машины, но взлётно-посадочная полоса в Байково не позволяла Ан-12 подняться со столь тяжёлой ношей. В результате второй танк так и остался на полосе и его дальнейшая судьба неизвестна. Что же касается первой машины, то для того, чтобы самолёт мог взлететь, с неё пришлось демонтировать гусеничные ленты. Судьба вывезенного экземпляра сложилась удачно: уже в 1993 году отреставрированный в НИИ-38 танк «Ха-го» – здесь и далее японские названия в русской транскрипции, а точнее, «прочтении» ибо... В оригинальном варианте это мало того, что звучит как «Куйго-шики кеи-сенша Ха-Го», так ещё и пишется как 九五式軽戦車 八号. В общем, пусть будет «Ха-го». Так вот, спустя некоторое время этот «Ха-го» можно было увидеть на площадке возле Центрального музея Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Ну а полноценная открытая экспозиция трофейной техники была открыта лишь два года спустя, когда в дополнение к «Ха-го» со складов ГРАУ были переданы две японские пушки. Позднее



Японская 149-мм крепостная пушка до сих пор стоит на забетонированной площадке, где она была захвачена в августе 1945 года.



Сергей Цветков был одним из зачинателей поискового движения в СССР, а затем и в России. Первую экспедицию по поиску погибших советских солдат он организовал ещё в 1982 году, участв в 10-м классе. Позднее Сергеем было создано поисковое объединение «Экипаж», которое занималось поиском погибших бойцов и военной техники. На фото запечатлён момент подъёма танка Т-34 из озера Жарки (Жарковское) под Великими Луками осенью 1998 года. После реставрации танк занял место в экспозиции отечественной бронетехники Центрального музея Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Но сегодня Сергея с нами нет – 13 октября 2001 года Цветков погиб, обстоятельства его смерти до конца не выяснены.



Лёгкий танк «Ха-го», который, собственно, и был доставлен с Шумшу в начале 90-х годов в ходе экспедиции Сергея Цветкова. Характерная деталь – оригинальные гусеницы пришлось оставить на острове, и вместо них реставраторы использовали похожие элементы от советского тягача.

к ним присоединились привезённые с Шумшу американский истребитель Bell P-63 King Cobra и японский истребитель Nakajima Ki-43 Hayabusa. Шли годы, открытая экспозиция на Поклонной горе расширялась, и в какой-то момент стало понятно, что существующие выставки переросли себя. И вот, пришедший осенью 2008 года на должность заведующего отделом экспозиции вооружения, военной техники и инженерных сооружений Владимир Олегович Рыжов в качестве одной из идей предложил создать выставку, посвящённую Курильской десантной операции. Причём для создания экспозиции планировалось использовать не только уже имеющуюся в музее японскую технику и артиллерию, но и организовать экспедицию на Шумшу.

РАЗВЕДКА НА ПРИГРАНИЧНОЙ ТЕРРИТОРИИ

В январе 2009 года началась предварительная архивная работа, в ходе которой была изучена вся известная литература, перерыт Интернет, но вопросов возникало больше, чем ответов. В конце концов стало понятно: единственный способ получить достоверную информацию – изучить образцы на месте. Так возникла идея «разведывательной» экспедиции на Курилы группы из двух человек. Состав: Владимир Рыжов – руководитель и ваш покорный слуга – эксперт. Первоначально выезд планировался на конец мая – начало июня. Это наиболее идеальное для поисковых работ время. Примерно в этот промежуток времени на Курилах сходит снег, а трава ещё не успевает подняться. Однако в эти планы пришлось вносить коррективы – Курильские острова не курорт, а пограничная зона, и попасть туда не очень просто. В итоге улаживание различных формальностей привело к тому, что поездка едва не сорвалась (ситуация

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВОВ

Первыми обитателями Шумшу и находящегося рядом Парамушира (в переводе с языка айнов он называется «густонаселённый остров») были айны – народ загадочный и немногочисленный. Айны не похожи на соседние народы: они высокие, бородатые, с курчавыми волосами и чертами лица, больше напоминающими европеоидов. Айны являются древнейшими жителями Японских островов. Более двух тысяч лет айны воевали с пришедшими на острова племенами, которые впоследствии стали японцами. Именно от айнов японцы переняли культ меча, ритуальные самоубийства и многое другое. Постепенно айнов оттеснили на Хоккайдо, откуда многие из них перебрались на Курилы. История освоения Курил русскими начинается в 1711 году, когда на Шумшу высадились казаки по командованию Ивана Козыревского и Данила Анциферова. Позже русскими стало большинство островов Курильской гряды. В отличие от японцев, с которыми у айнов была давняя вражда, сосуществование местного населения с русскими было мирным, а на Шумшу даже был основан совместный посёлок Майруппо. После передачи в 1875 году Курил Японии айны покинули эти места. Японцы, впрочем, не очень стремились заселять острова, которые были заметно холоднее Хоккайдо. Лишь в 1892 году на территории Майруппо был основан посёлок Катаока. В течение последующих 50 лет на Шумшу и Парамушире японцы основали рыбацкие посёлки. Ещё один всплеск застройки этих территорий произошёл в 1940–1945 го-

дах, когда там появились военные базы. Очередной поворот судьбы в жизни этих мест случился в августе 1945 года. Шумшу вместе с остальными островами Курильской гряды был захвачен Красной армией. Спустя короткое время местное население было депортировано в Японию. Части, штурмовавшие остров, остались на нём же, первое время используя японские постройки. На местах, где были японские предприятия и военные базы, появились посёлки Байково, Козыревский, Шутово, Шумный, Бабушкино, Курбатово, Вилково, Дьяково. На японские аэродромы перебазировали части 128-й авиадивизии, в районе Байково японскую взлётную полосу использовали как гражданский аэродром. На острове базировались пограничники, силы ПВО, моряки и танковый полк, вооружённый средними танками Т-34-85. Распад СССР больно ударил по этим местам. Военные базы сократили, а вместе с военными ушли и жители. На Шумшу дольше всех держалось Байково, но после того как в апреле 1992 года при посадке на посадку разбился самолёт Л-410, аэропорт закрыли. После этого уход населения из посёлка стал лишь вопросом времени. На настоящий момент единственным обитаемым островом Северных Курил является Парамушир, на его территории находится город Северо-Курильск (туда перебрались многие из тех, кто раньше жил на Шумшу). Если в 1989 году население Северо-Курильска составляло 5180 человек, то к 2010 году этот показатель сократился до 2381 человека.



Средний танк «Чи-ха». По многочисленным надписям на его бортах можно узнать, кто служил на острове после войны.

прояснилась лишь к десятым числам августа). Финансирование экспедиции взял на себя Вячеслав Лен, без которого она вообще бы не состоялась. Кстати, положительному решению вопроса в немалой степени поспособствовал тогдашний глава администрации Северокурильского района Сахалинской области Александр Эрастович Сомов, за что ему большое человеческое спасибо.

Но улаживание приграничных формальностей – это лишь полдела, теперь надо добраться до Петропавловска-Камчатского, а тут встаёт другая проблема. В конце июля начинается сезон отпусков, и билетов просто нет, а те, что есть, продаются за астрономические деньги. Как вам 140 тысяч в один конец? И это родной «Аэрофлот»! Правда, всегда есть те, кто в последний момент не полетел, либо обходные пути, с пересадками. В нашем случае получилось «с пересадками»... Следующим этапом стало попадание из Петропавловска-Камчатского в Северо-Курильск. Помимо вертолётного сообщения, которое действует «по погоде», ещё одной «ниточкой», соединяющей Северо-Курильск с Большой землей, является теплоход «Гипанис» (путь между Камчаткой и Курилами он проходит за сутки). Остался последний бросок – через Второй Курильский пролив. Несмотря на то что остров Шумшу практически необитаем, туда ходит буксир. Он же является средством доставки техники: для этого буксир цепляется к старому ржавому плашкоуту, на который загоняется машина. Спустя примерно 30–40 минут после отхода от пирса буксир подходит к Байково, и здесь начинается нетривиальная процедура. Как я уже говорил, занявшие остров в 1945 году советские войска всю использовали японскую инфраструктуру. Так вот, причал военно-морской базы Катаока



Коренные жители курил – айны, внешне больше похожи на европейцев.



Посёлок Байково летом...



...и зимой (60-е годы).



Фюзеляж японского лёгкого бомбардировщика Kawasaki Ki-48. В районе аэродрома Кузьминовский находятся останки пяти самолётов этой модели.



После японцев на территории Курильских островов (в особенности на Шумшу) осталось много складов с боеприпасами. Кстати, гранаты до сих пор в рабочем состоянии...



Это не место стоянки туристов... Большая прозрачная бутылка в центре – из-под саке, а в маленькие тёмные бутылки японцы разливали пиво. Как ни странно, подобные находки встречаются повсеместно в районах японских гарнизонов.

до сих пор функционирует и альтернативы ему нет. Пирс серьёзно размывает, но он всё ещё способен принимать корабли (японцы строили на совесть). Правда, выгрузка техники с плашкоута производится через узкий створ, а все маневры ограничены глубокой промоиной.

ОБИТАЕМЫЙ ОСТРОВ

Называть Шумшу полностью необитаемым не совсем корректно. На северо-востоке, в районе Курбатова, находится маяк и пограничная застава. И именно пограничники, патрулирующие остров на тягаче МТ-ЛБ, являются настоящими хозяевами этих мест. На другом конце острова (мыс Чибуйный) находится маяк, где работает смена из трёх человек. Перемещаются они на отлично подходящем для этих мест тяжёлом гусеничном тягаче ГТ-Т. Кроме того, частыми гостями на острове являются рыбаки и охотники, благо что с дичью, ягодами и грибами здесь проблем нет. Кроме того, на острове периодически появляются инспекторы рыбоохраны, которые ловят браконьеров. Основная база инспекторов находится на озере Биттобу. Некоторые из брошенных домов в Байково превращены в тепляки, эту же роль выполняет насосная станция на пирсе. Некоторые любители экзотики переделывают в «тепляки» старые японские ДОТЫ – в них, конечно, тесновато, но это лучше, чем ночевать в палатке.

Основной контингент тех, кто приезжает в эти места – туристы, любители экстрима, рыбаки и охотники. Для подобной клиентуры существуют давно отработанные маршруты. Дороги, проложенные ещё японцами, сделаны так, что по побережью

можно доехать до Высоты 171, а затем пешком дойти до монумента возле Малой высоты, поглядеть на два сгоревших средних танка «Чи-ха» и продолжить путь в сторону аэродрома Кузьминовского и далее до Байково. Кстати, упомянутые «Чи-ха», как и стоящий ниже по дороге «Шинхото Чи-ха», притащены к монументу в годы, когда там строился музейный комплекс. Работа так и не была доведена до конца: то тут, то там валяются не вкопанные ограждения, а сами танки покрылись таким толстым слоем ржавчины и окалины, что он едва ли не толще самой брони.

ЗАСТЫВШЕЕ ВРЕМЯ И АГРЕССИВНЫЙ КЛИМАТ

По ряду причин экспедиция на Шумшу оказалась значительно короче, чем предполагалось. Но поскольку изучение на месте дало массу положительных результатов, потребовалось дополнительное обследование увиденных машин. По этой причине в конце октября была организована вторая экспедиция в том же составе. Кстати, по сравнению с летом попасть в Петропавловск-Камчатский оказалось на порядок проще: после окончания сезона отпусков билеты сразу же стали продаваться за разумную цену, да и достать их оказалось не проблема. Проблемы начались по прибытии: на Курилы и Камчатку пришёл циклон, который почти на неделю задержал отправление «Гипаниса». В Северо-Курильске оборвало провода и высыпало сразу более полуметра снега, впрочем, там к этому давно привыкли. Что же касается острова... Если бы какой-нибудь кинорежиссёр искал площадку для съёмок



Край ржавеющих экспонатов, остров Шумшу. Основные бои шли на северо-западе этого плоского клочка суши. С того времени технику растащили по всему острову.

фильма про ядерную зиму, то лучших декораций, чем осенний Шумшу, отыскать сложно. В начале ноября остров ещё не покрыт толстой снежной шапкой (циклоны поочерёдно «закачивают» сюда холодный и тёплый воздух), и Шумшу, северная точка которого находится на широте Киева, в это время относительно быстро избавляется от снежных заносов. А из-под снега начинают отчётливо проступать обломки цивилизации. Характерный момент – на острове можно встретить сразу три культурных слоя, которые перемешались друг с другом. Уже в порту, во время отлива, можно увидеть торчащие из промоины пирса остатки советского трактора ДТ-75, который лежит на раме от «полторки», а рядом с ними валяются ржавые железки явно японского происхождения. Но чем дальше дорога уходит в глубь острова, тем отчётливее начинает проступать из-под земли эпоха, когда на Шумшу хозяевами были японские армия и флот. То здесь, то там из-под земли и снега проступают отдельные узлы, а зачастую и почти комплектные остовы японских грузовиков. Кстати, в летнее время для поездок по острову больше всего подходили квадроциклы, а вот в условиях осени самым надёжным транспортом является знаменитый труженик севера – снегоболотоход ГТ-СМ. Кстати, эта машина выпускается Заволжским заводом гусеничных тягачей с 1968 года по сей день, правда, теперь вместо пожирающего до неприличия много топлива бензинового двигателя ставят более экономичный дизель.

Первой точкой нашего осеннего маршрута стал пляж, находящийся южнее развалин рыбацкого посёлка



Одна из статей дохода местного рыболовства – добыча гребешка. Мясо этого моллюска можно есть сырым, добавляя для вкуса соевый соус.

ГОРОД У БОЛЬШОЙ ВОДЫ

Нынешний Северо-Курильск стоит значительно выше, чем до начала 50-х годов. Дело в том, что 5 ноября 1952 года мощное цунами разрушило город практически до основания. Большинство жителей успело уйти перед первой волной, но после её прихода многие вернулись спасать имущество. И в этот момент пришла вторая, более высокая волна. Погибло 2336 человек... Теперь на месте старого города остались лишь порт и завод по переработке морепродуктов. Остальные же постройки в целях безопасности перенесли в глубь острова.



Во время отлива в порту можно увидеть торчащие из промоины пирса остатки советского трактора ДТ-75, который лежит на раме от «полторки», а рядом – ржавые железки явно японского происхождения.



Снегоболотоход ГТ-СМ – один из местных видов транспорта. Создана эта замечательная машина была в далёком 1968 году, но эта ретро-модель и сегодня вполне актуальна в северных районах России.



Панорама заброшенного посёлка Байково. Пристань на переднем плане и укрепления на холме имеют японское происхождение.

Дьяково. Дело в том, что согласно информации местных жителей, в этих местах, рядом с речкой Солнечной, до сих пор стоит японский плавающий танк «Ка-ми». И действительно, долго искать его не пришлось: скрытый летом от глаз высоченной травой, остов танка был хорошо различим. Есть первый экспонат? Да, но не всё так просто, как кажется. Дело в том, что уже после окончания войны артиллеристы с мыса Шумный использовали эту машину в качестве мишени и судя по всему «поработали» они на славу. Башня у «Ка-ми» отсутствует как класс (их сдавали в металлолом первыми), корпус явно горел, броневые листы вырваны, многие важные элементы банально отсутствуют. Да и ходовая часть, облегчённая по сравнению с базовым «Ха-го», за 65 лет прогнила насквозь. В этой связи нужно заметить, что местная среда вообще не слишком бережно относится к металлу: зимой двухметровый слой снега деформирует тонкую жёсть, а солёный воздух в сочетании с ветрами превращают металл кабин грузовиков в труху за 15–20 лет. Не выдерживают и рамы – многие прогнивают настолько, что ломаются от удара ногой. Не щадит время и танки: коррозия проедает японскую броню насквозь. Впрочем, насколько найденный нами танк оказался повреждённым, мы узнали лишь спустя год, а тогда он казался нам вполне пригодным для восстановления в качестве музейного экспоната.

ЦАРСТВО ЖЕЛЕЗОБЕТОНА

Севернее города Северо-Курильска находится плато, на котором японцы в своё время построили аэродром Китанодаи. Самолёты на аэродроме стояли в железобетонных капонирах (всего их здесь 31). Эти похожие на гигантские ракушки сооружения и сегодня производят сильное впечатление. Кстати, в отличие от «капитальных» аэродромов на Шумшу, взлётная полоса Китанодаи была не железобетонная, а выложена из деревянных плит. После войны плиты растащили на дома, а на территории аэродрома обосновались войска ПВО. Сегодня аэродром окончательно заброшен и сильно зарос стлаником.



Брошенный в ремзоне севернее Кузьминового средний танк «Чи-ха». Отсутствие башни и пулёмётной установки в лобовом листе – явный признак того, что после войны этот танк какое-то время использовался в качестве тягача.



Помимо танков в народном хозяйстве после войны трудились и японские грузовики. На фотографии останки японского маслаправщика.



На территории аэродромов Байково и Кузьминово лежит множество останков американских самолётов Bell P-53 King Cobra. После войны их быстро сняли с вооружения и они так и остались на окраинах аэродромов.

ДВЕ ГРАНДИОЗНЫЕ «СВАЛКИ» И ОДНА «РЕМЗОНА»

По пути от Солнечной к конечной точке маршрута (ремзона севернее аэродрома Кузьминовский) нас ждали две грандиозные «свалки». Первая из них – развалины посёлка Шутово (раньше здесь находился военный городок). Здесь всюду видны остатки техники, которая ещё лет 10–15 назад использовалась в Советской, а затем и в Российской армии. Большинство построек уже развалилось, но кое-где до сих пор высятся стены, укреплённые стальными листами, которыми выстилали лётное поле. Примерно минут через 20–30 езды по разбитой дороге начинается вторая и гораздо более древняя «свалка». Это территория японского аэродрома Мийосино (в послевоенное время он носил название Кузьминовский). На окраинах аэродрома можно увидеть вещи, которые принадлежали первым хозяевам. Рядом с остовами грузовиков лежат элементы конструкции, а нередко и целые узлы от японских самолётов – в 1945 году здесь было захвачено несколько лёгких бомбардировщиков Kawasaki Ki-48 (на них пилоты-камикадзе должны были атаковать вражеские корабли), которые и оказались разбросаны по окраинам Кузьминовского (летом мы здесь обнаружили пригодный к восстановлению фюзеляж одного из Ki-48, а во вторую поездку нашёлся и комплект крыльев). Главная свалка, впрочем, находится в центре аэродрома, на месте ремонтной зоны. Здесь в одной куче лежат грузовики и гусеничные тягачи советского, американского и японского производства. В основном здесь покоится матчасть подразделений, которые пришли сюда в 1945 году. Рядом валяются обломки истребителей P-63 King Cobra (всего на острове мы насчитали их 17 штук). Летательным аппаратом это назвать уже сложно: сохранилась краска и маркировки, но при этом остов буквально «обглодан». По сути, самолёт придётся восстанавливать с нуля.

От Кузьминовского до конечной точки маршрута уже рукой подать. Десять минут – и вот она, «ремзона». Советской техники здесь почти нет – все остатки японского происхождения. Вокруг валяются проржавевшие узлы и агрегаты, отдельные траки и куски гусеничных лент, но главное – несколько танков (лёгкие «Ха-го» и средние «Чи-ха»). Время их не пожалело: башен нет (лишь у некоторых «Ха-го» сохранились pokrытые сквозными трещинами куски «голов»), часть машин имеет пробоины, а пара танков подорвана – они могут стать лишь донорами агрегатов. Тем не менее с этим «материалом» уже вполне можно работать. Да, машины горевшие, ходовая часть прогнила, но их общее состояние вполне позволяет получить «на выходе» экспонат.

P.S. Обследование «ремзоны», длившееся не один час, приводит нас к однозначному выводу: мы вернулись сюда не зря. На следующий год можно планировать полноценную экспедицию, задачей которой будет являться вывоз обнаруженных образцов в Москву. Об этом в следующем, майском номере журнала....

RW



Когда-то этот Isuzu Type 94 (Isuzu TU10) трудился на аэродроме Китанодаи (Парамушир). Грузовик относительно неплохо сохранился (это не шутка – срастврационной точки зрения это вполне пригодные для восстановления остатки), и если задаться целью, то спустя некоторое время вся эта груда металлолома сможет самостоятельно передвигаться.



Ржавые бочки в местах дислокации советских подразделений. Но вот что странно, на некоторых из них мы нашли маркировки... Вермахта. Скорее всего, это трофейное имущество, попавшее на остров с советскими частями.



Останки японского плавающего танка «Ка-ми» на берегу речки Солнечная. Как показали дальнейшие события, бронекорпус только с виду казался сохранившимся.



Даже в таком виде танк представляет интерес как потенциальный музейный экспонат. Конечно, многое придётся сделать заново, но восстановить его до экспозиционного вида вполне реально.



На Шумшу находится немало брошенных плавсредств времён войны. Например, в Байково лежат сгнившие советские десантные плашкоуты. Но самой удивительной находкой стал плашкоут Daihatsu – в 1952 году волной цунами его перебрало на несколько сотен метров в глубь острова.



Памяти Сергея Рожкова

Увлечённые мечтатели и творцы делятся на две категории. Одни проносят яркую идею через всю свою жизнь, загоревшись ею ещё в детстве. Другие приходят к делу своей жизни внезапно. Собственно, так и произошло с Сергеем Рожковым. Всё началось с того, что, став в конце 90-х коммерческим директором компании, выросшей из бывшей автобазы Госкино, он обнаружил в пыльном гараже своего предприятия два полузабытых «брежневских» автомобиля. Строгий протокольный лимузин ЗиЛ-114 и потрясающий кабриолет ЗиЛ-117ВЕ (автомобиль обслуживал Леонида Ильича в Крыму) настолько поразили воображение Сергея, что решение их выкупить и привести в порядок созрело незамедлительно.

РОМАНТИК ЧЁРНЫХ ЛИМУЗИНОВ

А очень скоро Сергей понял, что бесповоротно влюбился. Или заболел, что, в общем, одно и то же. Объектом его страсти стали советские правительственные автомобили. Эта часть официальной истории ушедшей империи обладала невероятным шармом и притягательной силой. Очень скоро он познакомился со всеми мастерскими и организациями, занимающимися легковыми ЗиЛами, и одновременно стал своим человеком в механосборочном цехе № 6, рождавшем главные автомобили страны. Тем временем Рожков целенаправленно искал и реставрировал все новые уникальные экземпляры. Он уже не мыслил себя без Больших Чёрных Машин. И вместе с тем он познавал для себя их слабые стороны. Да-да, у ЗиЛов они были! Простым смертным и начальственным пассажирам этого знать не полагалось, но конструкторы автозавода, специалисты НАМИ долгие годы не могли справиться с капризной и ненадёжной системой питания, склонностью к перегреву и сложностями с запуском двигателя.

Сергей взялся решить застарелые проблемы. Причём он занялся этим уже тогда, когда в сознании окружающих и сами правительственные лимузины, и государство, их породившее, уже стали частью истории. Многие считали его чудачком и мечтателем. Но спустя год из мастерской Рожкова

вышла машина, оснащённая электронным моновпрыском! Вскоре он смог изменить систему охлаждения, электрику и аэродинамику подкапотного пространства. Доработанные автомобили настолько преобразались, что к Сергею сразу выстроилась очередь из владельцев и коллекционеров легковых ЗиЛов. От заказчиков не было отбоя. Но не это было целью. Работая над моновпрыском, Сергей Андреевич исследовал возможности оснащения восьмицилиндрового «зиловского» мотора распределённым впрыском и другие пути дальнейшего совершенствования этого двигателя. Но всё это было лишь этапом на пути к главной мечте – созданию совершенно нового представительского автомобиля марки ЗиЛ. Правда, в отличие от большинства мечтателей, Сергей Рожков чётко знал, чего хотел, и планомерно воплощал в жизнь свои идеи, шаг за шагом приближаясь к осуществлению главного. Привлекая оставшиеся ресурсы завода ЗиЛ, заводских конструкторов, кузовщиков и макетчиков, Сергей создавал новый автомобиль этой марки. При этом Рожков взял на себя роль и основного заказчика, и главного конструктора, и идеолога проекта, и ОТК. До рождения своей мечты он не дожил совсем немного – новый автомобиль уже был готов, оставались лишь финальные штрихи.

Сергей Андреевич Рожков умер 24 декабря 2011 года на пятьдесят первом году жизни. Светлая ему память.

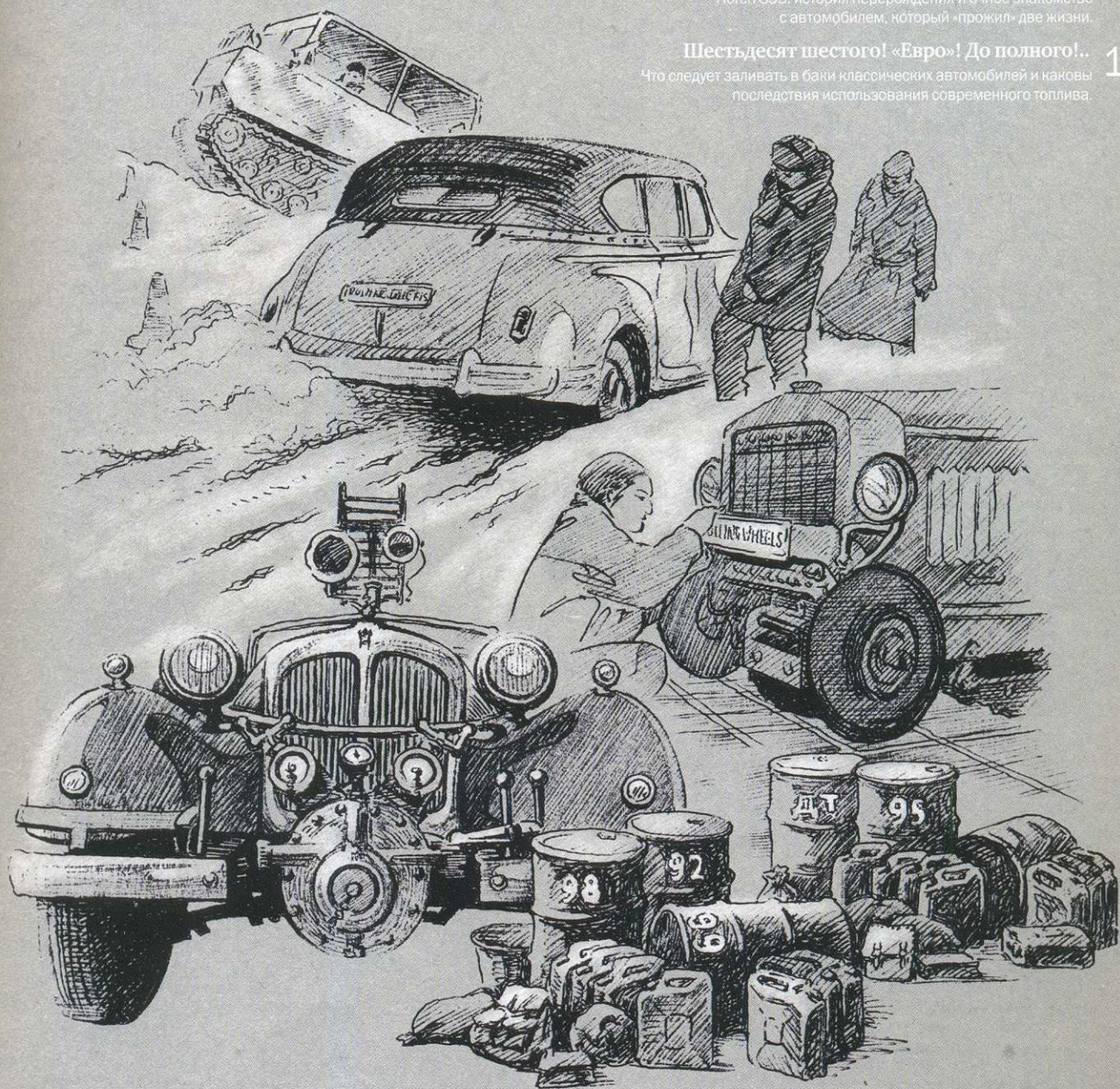
Для первого лица государства 46
Тестируем полноприводный ЗИС-110П (автомобиль обслуживал Н.С. Хрущёва).

Заложники французской доктрины 66
Бездеходы Второй мировой войны: Laffly S20TL VDP и Hotchkiss W15T47.

Маленький и ловкий хищник 84
Обстоятельный конструктивный анализ и краткий подмосковный тест Studebaker M-29C Weasel.

Самый красивый пожарный автомобиль 94
Hoch 853: история перерождения и очное знакомство с автомобилем, который «прожил» две жизни.

Шестьдесят шестого! «Евро»! До полного!.. 100
Что следует заливать в баки классических автомобилей и каковы последствия использования современного топлива.





Текст >> Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
Фото >> Алексей КОНОПЛЁВ,
Алексей ВАСИЛЬЕВ,
а также из архивов АМО ЗИЛ

История создания и полигонные испытания уникального полноприводного кабриолета ЗИС-110 П

ДЛЯ ПЕРВОГО ЛИЦА



История создания автомобиля ЗИС-110 изобилует крайне интересными моментами. Начиная с того, что, как две капли воды похожий на американский Packard One Eighty 1941 (42-го модельного) года, ЗИС не имеет с ним ни одной общей детали. И заканчивая тем фактом, что новый советский автомобиль высшего класса был создан от «партийного задания» до первого ходового образца меньше чем за год! И это в условиях, назвать которые комфортными язык не поворачивается – шла Вторая мировая война. Но сегодня речь пойдет не о модели в целом. Дело в том, что волей судеб в поле нашего зрения попал совершенно уникальный полноприводный кабриолет ЗИС-110П; автомобиль был сделан в единственном экземпляре для Никиты Сергеевича Хрущёва. Данная машина предназначалась для выездов Первого Секретаря ЦК КПСС в колхозы и целинные земли, освоение которых шло в тот момент полным ходом.

This material is dedicated to the test

of all-wheel drive cabriolet ZIS-110P manufactured in 1956. Tests of this unique make of the open car, created in one single copy for the top leaders of the country, namely, for Nikita Sergeyeovich Khrushchev, were carried out on special tracks and stands of Dmitrov automobile ground. The article tells the story of the make development, specifics of its original transmission with connected all-wheel drive and the people behind its creation. The automobile was designed for the drives of the USSR first person to agricultural and hunting lands.

ГОСУДАРСТВА

Итак, окрестности города Дмитрова, очень холодно, а передо мной стоит Автомобиль, сияющий, грациозный и вызывающий глубокий душевный трепет. Он – единственный в своем роде. Он – уникальный. Он восхищает игрой солнечных лучей, пронизывающих жгучий морозный воздух на отполированных до состояния зеркала бортах и бамперах. А ещё Он... оборудован мягкой складной крышей. С другой стороны, тестировать кабриолет при минус 20 – это даже романтично. Тем более что в наши планы входила не просто езда туда-сюда в рамках Дмитровского автополигона, а «самая настоящая охота» в тех же территориальных пределах. Хотя, почему бы и нет? Во-первых, как уже было сказано, данный автомобиль оборудован полным приводом и понижающей передачей. Во-вторых, наша тестовая группа соответствующим образом экипирована. А в-третьих, на нашем журнальном календаре зима 1956-го.

ПО ШТАБНЫМ ДЕЛАМ

Всего полноприводных ЗИС-110, по различным данным, было произведено от четырёх до пяти экземпляров. В том числе два опытных ЗИС-110Ш, базирующихся на агрегатах Dodge и ГАЗ. Собственно, именно эту внедорожную модификацию можно считать одной из наиболее важных вех в деле создания тестируемого сегодня «роскошного охотничьего транспорта». А началась вся эта полноприводная история с того, что в 1949 году, то есть спустя три года после появления модели ЗИС-110, партийные лидеры СССР, министры и высший офицерский состав окончательно пересели на эти замечательные автомобили. Пересечь-то они пересели, но спустя некоторое время стало ясно, что для генералов, которые в отличие от «всяких там гражданских» зачастую передвигаются по дорогам без твёрдого покрытия, тяжёлая заднеприводная машина не слишком подходила. Отсюда возникло задание, суть которого проще всего формулируется фразой: «Чтоб с полным приводом и к концу следующей недели». И тут-то возникла проблема – нет, в области конструирования полноприводных машин инженеры Завода имени Сталина обладали достаточным опытом и знаниями, но требование «к концу следующей недели» фактически исключало возможность серьёзного проектирования.



Хрущёв общается с покорителями целинных земель. Но в данном случае нас интересует не столько Никита Сергеевич, сколько стоящий на заднем плане уникальный полноприводный ЗИС-110П в кузове фэтон. Собственно, именно этот автомобиль мы и имеем честь сегодня тестировать...

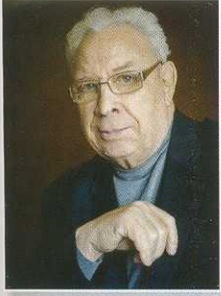


Полноприводный ЗИС-110П (шасси №3) с кузовом лимузин (фото сверху). В настоящее время автомобиль бережно хранится в одном из заводских цехов. Машина не до конца укомплектована, но находится в хорошем техническом состоянии (фото внизу). Насколько мы можем судить, агрегатно она соответствует протестированной нами версии с кузовом фэтон.



Фото на архиве Владимира Курьева

Для опытного образца были взяты агрегаты Dodge WC 51 и экспериментального ГАЗ-62 (коих в то время на заводе было предостаточно), а двигатель и рама были «позаимствованы» у бронированного ЗИС-115. В результате межвидового скрещивания великолепная независимая пружинная передняя подвеска была заменена на рессоры и неразрезной мост, топливный бак увеличился, а у приподнятого над рамой кузова появились дополнительные «юбки», скрывающие выступавшие агрегаты. Кстати, в процессе доводочных испытаний в экспериментальном цеху было создано несколько вариантов автомобиля. Это были вариации на тему жёсткости рессор, компоновки агрегатов и тому подобное – «конструирование» велось на «живых» автомобилях, которые тут же отправлялись на испытания. Такой подход изначально не мог дать на сто процентов качественный результат, но задание было выполнено в срок. Одна неувязка – машина получилась недостаточно хороша, во всяком случае для генералов. Комфорт ЗИС-110Ш был минимален (рессоры и тяжёлые мосты – не лучший вариант в плане плавности хода), масса и расход топлива слишком велики, а проходимость достаточно условна. Неудивительно, что приёмочные испытания для запуска в серию автомобиль не прошёл. Так, не начавшись, закончилось производство штабной модели... Но потраченные усилия не пропали даром – был получен



Иван Иванович ГРИДНЕВ

Начальник
технической части
производства
оригинальных
и специальных
автомобилей АМО ЗИЛ

КАБРИОЛЕТ БЫЛ ТОЧНО ОДИН

Когда я работал на производстве ЗИС-110, территория завода была совершенно другая. Сейчас мы зовём тот цех не иначе как «старый автобусный». На третьем этаже находились жестяники, на первом – сборка кузовов, на четвёртом – окрасочный цех. Кузова перемещали на специальных лифтах. Я почти ко всем ЗИСам имел отношение, работал в кузовном цеху. Тогда я был совсем молодой – семнадцать лет. Я пришёл на производство в 1955 году, за три года до окончания производства 110-й модели. До сих пор очень люблю эту машину, считаю её одной из красивейших. Меня привёл на завод отец – он в то время был макетчиком, создавал из дерева «болваны» для формирования кузовных деталей, в том числе и для модели ЗИС-101, когда ее начали делать уже не по американским штампам. Естественно, я хотел работать на производстве именно этих автомобилей – лучших советских машин. К сожалению, я был далёк тогда от технической стороны производства ЗИС-110, не могу ответить на технические вопросы по редукторам или раздаточной коробке, но по своей кузовной специальности помню всё. Помню, из каких частей состояли передние крылья, где были сварные швы, как делалась из четырёх отдельных листов крыша. А ещё помню, какие кузова мы отдавали в экспериментальный цех. Машину делали буквально «с ватманского листа», поэтому ни утверждённой документации, ни каких-либо ещё данных не было. Даже испытаний толком не вели: экспериментальщики её покатали слегка и успешно сдали. Естественно, мы все знали для кого машина – такие машины делались неспешно, по полгода, люди говорили. Ведь это был единственный кабриолет с полным приводом. Вот сколько всего было полноприводных, сказать не смогу, просто не вспомню, но кабриолет точно был один. Я лично делал к нему центральные стойки кузова. Машина эта совершенно точно была чёрная. Покрашена обычной «нитрой». Все эти мифы про «шесть слоёв лака» – враньё. Просто полированная чёрная нитрокраска.

бесценный опыт, а заодно и появилось понимание вектора развития подобных автомобилей. Собственно, с этого момента и начинается вторая часть истории.

ЗАМЕТКИ НА ПОЛЯХ

После неудачи с ЗИС-110Ш идея разработки полноприводного автомобиля высшего класса никуда не делась, разве что приоритеты стали несколько иными. Требовалось взять в качестве «основы» легковой ЗИС-110 и снабдить его дополнительными средствами преодоления тяжёлых полевых и грунтовых дорог, а именно приводом на передние колёса и понижающей передачей. Таким образом, в стандартном заднеприводном режиме машина оставалась бы обыкновенным (насколько слово «обыкновенный» применимо к ЗИСу) представительским автомобилем высшего класса, а при включении переднего моста получала бы существенный прирост возможностей на бездорожье. На этот раз к конструированию подошли более обстоятельно. Тем более что работы над полноприводной трансмиссией на московском автозаводе велись ещё с довоенных лет совместно с ГАЗ и НАТИ. В частности, грузовые автомобили ЗИС-32 (4x4) и ЗИС-36 (6x6) в небольшом количестве производились вплоть до эвакуации завода в Ульяновск. Ну а наличие в Горьком полноприводного ГАЗ-62 и вовсе упрощало задачу...

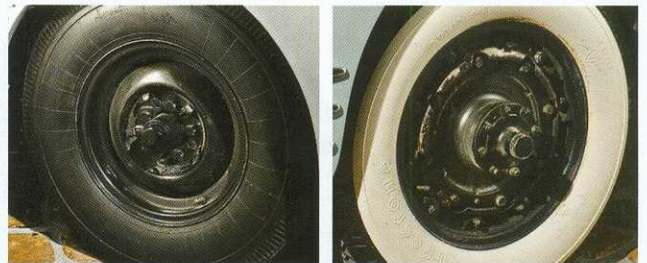
Таким образом, когда в 1955 году завод получил задание подготовить автомобиль повышенной проходимости для высшего руководства страны, заводчане, что называется, были во всеоружии. Используя вышеозначенную концепцию, собственные предварительные наработки и помощь со стороны Горьковского автозавода, ведущий конструктор завода Борис Фёдорович Тихомиров в сжатые сроки (скорее всего, автомобиль готовили к празднику 7 Ноября) представил ходовой предсерийный образец ЗИС-110П («П» – в данном случае означает не «полный привод», а «повышенной проходимости»).

За основу машины было взято шасси ЗИС-115 и его же доработанный восьмицилиндровый двигатель со сдвоенным карбюратором. Рама была изменена для прокладки переднего карданного вала и подвеса полноприводной трансмиссии. В итоге всё получилось крайне гармонично. Ни внешность, ни комфорт, ни надёжность не пострадали, а проходимость значительно повысилась. Машина прошла приёмку и таким образом положила начало крайне малой, но безусловно интересной серии с индексом ЗИС-110П. Что же касается виновника нашего сегодняшнего сюжета с «выездом на охоту в рамках Дмитровского автополигона», а именно фэтона ЗИС-110П, то непосредственно перед написанием этого материала мы руководствовались теорией



ВИЗУАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ КОЛИЧЕСТВА ВЕДУЩИХ МОСТОВ

Эта фотография является предметом особого интереса в среде коллекционеров марки ЗИС. Предполагается, что на фото изображён ещё один (второй) полноприводный фэтон 110П и, возможно, этот автомобиль сохранился. Увы, вынуждены констатировать – на снимке заднеприводная машина... Вы спросите, из чего сделан такой вывод, ведь внешне отличить ЗИС-110 и ЗИС-110П практически невозможно? Всё достаточно просто. Обратите внимание на размеры колёсных ступиц и соответственно декоративных колпаков полноприводной и заднеприводной версий (справа – версия 4x4). Да, в целом форман колпака не слишком различны, а вот глубина никелированной «тарелки» отличается весьма значительно. Более того, колпак от заднеприводной машины не налезает на ступицу 4x4 (мы проверили).



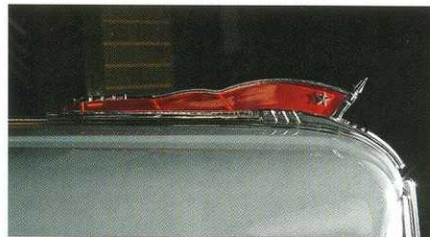
о существовании двух машин в этом исполнении. Теорией, которая была разрушена в ходе изучения фотографии предполагаемой второй открытой полноприводной машины. Ну а после разговора с работавшим в 50-е годы в кузовном цехе завода Иваном Ивановичем Гридневым сомнений и вовсе не осталось – полноприводный фэзтон был выпущен экспериментальным цехом в единственном экземпляре!.. И на этой высокой ноте я перейду непосредственно к рассказу об автомобиле.

ОСОБЕННО ПРИЯТНЫЙ ПРИ ПРИЁМЕ ДЖАЗА

Поверьте на слово, ЗИС-110 – это не просто нечто, похожее на Packard с элементами дизайна Buick и Cadillac. ЗИС-110 – это что-то совершенно иное, гораздо более гармоничное. А как вам такое наблюдение? Обычно во время съёмки теста фотограф занимает некую выигрышную с точки зрения «задника» и света позицию, а от тест-пилотов требуется несметное количество раз проехать мимо с разной скоростью и под разными углами с тем, чтобы впоследствии была возможность выбрать удачный ракурс. Так вот, в случае с ЗИС-110П мы столкнулись с неожиданной проблемой – автомобиль выглядел одинаково великолепно при любой точки зрения! А это завораживающее сочетание чёрного матерчатого верха и бледно-голубого кузова, зрительно придающее машине стремительность... Правда, справедливости ради нужно отметить – этот цвет не оригинальный. Изначально этот ЗИС вышел с завода в классическом чёрном цвете, а в характерный голубой был перекрашен позже. Но хватит эстетических словоизлияний – давайте заглянем под капот.

Для середины 50-х годов с технической точки зрения ЗИС-110 вообще и ЗИС-110П в частности не являли собой каких-либо технических откровений. Но для года 46-го, когда, например, рядный 8-цилиндровый двигатель ЗИС (точная копия мотора Packard 180) был представлен, – здесь полно новинок. Одно только применение гидравлических толкателей клапанов, позволявших избавиться от сложной процедуры регулировки, особенно осложнённой нижнеклапанной схемой двигателя, само по себе

После разговора с работавшим в 50-е годы в кузовном цехе Иваном Ивановичем Гридневым сомнений вовсе не осталось – полноприводный фэзтон был выпущен экспериментальным цехом в единственном экземпляре...



Машине первых лиц Советского государства красное знамя однозначно подходило лучше, чем «духи экстаза»... Кстати, сам флаг выполнен из трёх отдельных частей и при правильном освещении это создает иллюзию «трепещущего знамени».



Обрамление габаритных огней, как и большинство элементов декора, позаимствованы у Packard. Но позаимствовано творчески.

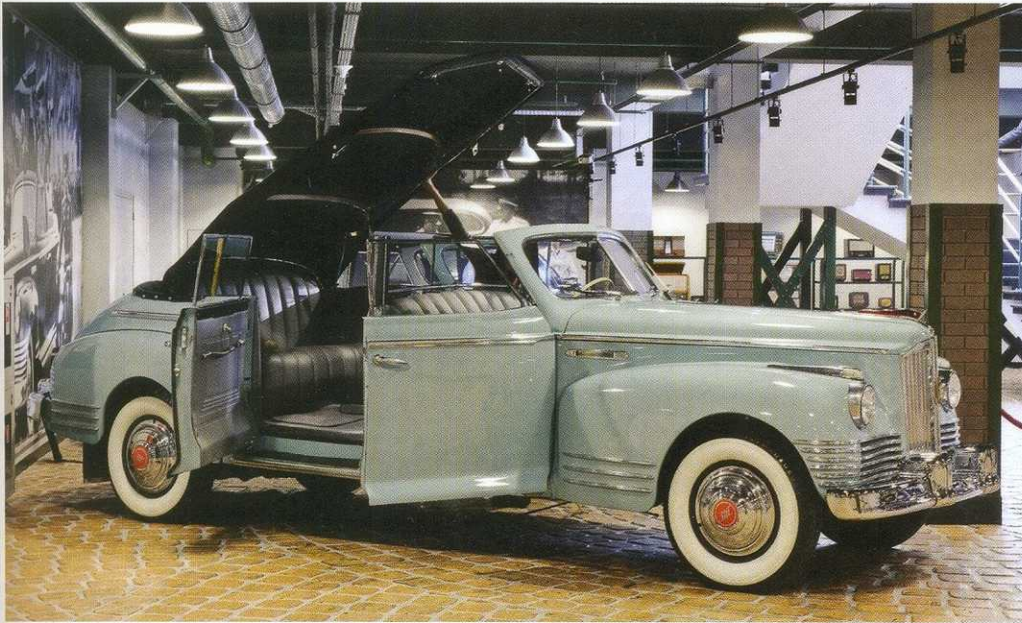


Packard 180 создавался, когда Америка переходила от удобных, но опасных, открывавшихся против хода дверей, на «безопасные», открывавшиеся по ходу. Как автомобиль высшего класса, Packard не мог поступиться удобством задних пассажиров, но игнорировать тенденцию было бы неправильно. В результате автомобиль, а вслед за ним и ЗИС-110, получил двери, открывающиеся навстречу друг другу.



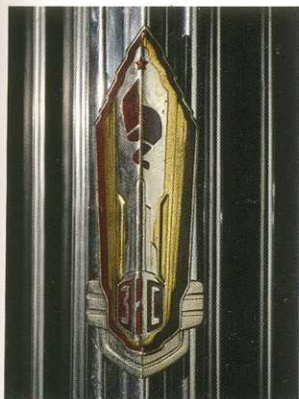
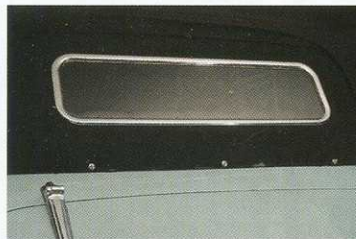
ЗИС-110П с кузовом фэзтон. Заложен и произведён в 1955 году, а сдан в эксплуатацию в 1956-м (точная дата неизвестна). Обратите внимание на номер шасси – первый.





КАБРИОЛЕТ, ФАЗТОН, ТУРЕНВАГЕН?

Очевидно, что назвать ЗИС-110П кабриолетом можно разве что с некоторой натяжкой. Дело в том, что конструкция его складной крыши по сложности установки скорее соответствует термину «фазтон» или «туренваген». Что, впрочем, неудивительно – первому лицу собственноручно складывать и устанавливать крышу не было необходимости, а трудозатраты обслуживающего персонала особенно никого не интересовали. Нет, мы нисколько не сомневаемся, что профессиональному, проверенному соответствующими органами водителю открыть целый ряд защёлок, отвернуть уйму винтов, отдельно снять маленькие задние стёкла и... демонтировать центральные стойки (учтите, что всё вышеперечисленное нужно выполнить в правильной последовательности) не составляло труда, да и времени занимало не слишком много. Нам же, без соответствующей тренировки, это показалось совсем непросто. Ещё больше времени заняла обратная сборка. Таким образом, мы вынуждены констатировать: в случае внезапно налетевшего ливня, наш «Никита Сергеевич» изрядно бы промок.



Автомобильные эмблемы являются предметом коллекционирования, что, в свою очередь, служит одной из причин их «дефицитности». На данном экземпляре заводской знак, к счастью, сохранился



Советскими ПДД допускалось (и даже рекомендовалось во имя снижения производственных издержек) использование одного заднего габаритно-тормозного фонаря, но на ЗИСах, естественно, не экономили.



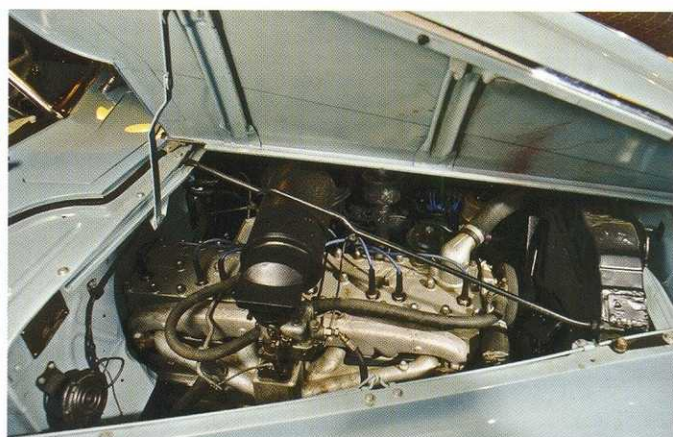
Ручка замка багажного отделения выполняет не только свои «прямые обязанности», но по совместительству является ещё и фонарём подсветки номерного знака.



Жалюзи, обычно представляющие собой отдельный блок, на ЗИС-110 сформированы самой декоративной решёткой. Вертикальные лопасти – поворотные и управляются термостатом автоматическим.



На этапе проектирования ЗИС-110 не просто «срисовывался» с зарубежных аналогов. Его правильнее назвать собственной разработкой, выполненной «по мотивам» Packard, Buick и Cadillac начала 40-х. Более того, кузов автомобиля проходил существенную доработку по результатам тестов в авиационной аэродинамической трубе.



Под капотом ЗИС-110П установлен шестилитровый двигатель ЗИС-115 – улучшенная версия мотора ЗИС-110 (мощность выросла со 140 до 162 л.с.). Кстати, под капотом можно увидеть свидетельство происхождения мотора – надпись «ЗИС» на голове блока расположена в том же месте, что и «Packard» на американском «первоисточнике».



Установленный под капотом ЗИС двигатель «корнями» уходит к моторам Packard и следовательно относится к довоенным нижнеклапанным агрегатам. Но внимание: при этом сами клапаны оборудованы безззорными гидравлическими толкателями (гидрокомпенсаторами).



Модели ЗИС-110П от бронированного ЗИС-115 достались и резервная система зажигания (фото слева), переключатель которой установлен под панелью приборов, и вторая система электропитания (фото переключателя справа). Бронированные автомобили оборудовались ими в обязательном порядке, а открытый полноприводный кабриолет получил их «в наследство».

было большим техническим шагом вперёд. А такие кажущиеся простыми вещи, как пусковой «автомат» в карбюраторе с воздушной заслонкой на основе биметаллической пластины, полный переход на электрический запуск (у машины отверстия для заводной рукоятки нет в принципе), демпфер крутильных колебаний на коленвале, второй термостат, автоматический управляющий жалюзи радиатора, двухнитевые фары-лампы – все это по-настоящему высокие технологии для своего времени. Увы, но на кабриолетах не использовалось ещё одно техническое чудо – электро-гидравлические стеклоподъёмники (здесь применён механический привод). Также нужно упомянуть про то, что тестируемый нами автомобиль оснащён тремя отопителями и радиоприёмником с управляемой из салона антенной! Кстати,

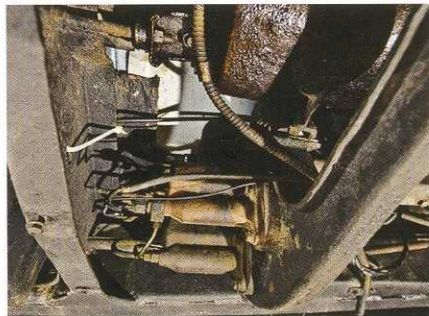
Для переднего моста была использована компактная главная пара с вдвое меньшим передаточным отношением, а к ней пристыкован понижающий шестерёнчатый редуктор.



Рама ЗИС-110П весьма существенно отличается от рам ЗИС-110. На «тяжёлом шасси» нет характерных для стандартного «сто десятого» X-образных поперечин с центром в середине базы. А ещё на этом фото видно, что карданные валы находятся в разных плоскостях, что, в свою очередь, требует для обеспечения плавной работы очень сложных расчётов геометрии.



На ЗИС-110 была применена полностью дублированная (уникальное решение для того времени) и достаточно эффективная гидравлическая тормозная система с исполнительными механизмами барабанного типа. Одно плохо: расположение элементов тормозной системы и в частности главного тормозного цилиндра никак не соответствует «внедорожному» позиционированию автомобиля.



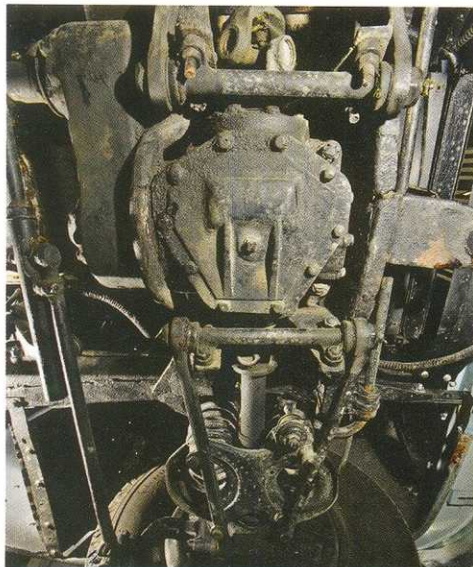
Для ускорения процесса прогрева двигателя и предотвращения выхолаживания системы охлаждения в верхнем баке радиатора располагается дополнительный термостат. Он автоматически управляет вертикальными элементами радиаторной решётки, играющими роль жалюзи.

о радиоприёмнике. Это просто нечто... Вот буквально пара строк из инструкции по эксплуатации ЗИС-110: «При регулировке тембра меняется цвет шкалы радиоприёмника. Правое положение (красный цвет) – приём речи. Среднее (белый цвет) – приём гоним. Левое положение (голубой цвет) – приём музыки. При любом цвете подчёркиваются басы, ударные инструменты, что даёт приглушённый мягкий звук, особенно приятный при приёме музыки джаза».

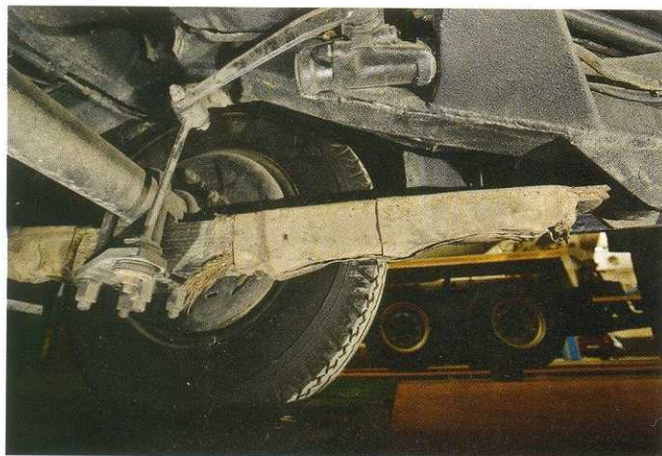
СОБСТВЕННО, О ГЛАВНОМ

Самая важная часть ЗИС-110П, отличающая его от «обычных сто десятых», – это его полноприводная трансмиссия. И здесь есть о чём поговорить. Дело в том, что модификация 4x4 не была серийной: изначально использовалась раздаточная коробка от ГАЗ-62 (по наследству от одного из опытных образцов модели Ш). Причём, несмотря на то, что различные источники утверждают о «специальной версии» этой РК для ЗИС, вся её «специальность» заключается в вилках крестовин, рассчитанных под иные, чем на полноприводном грузовике ГАЗ карданные валы. Конечно, я не могу утверждать со 100%-ной уверенностью, так как не разбираю агрегат, но есть мнение, что на серийных 110П раздаточная коробка была действительно немного переосмыслена и доработана. А то, что мы видим на тестируемом автомобиле, – развитие агрегата ГАЗ-62 под спецификацию ЗИС (конструктивная основа осталась без изменений, а внешних отличий мне разглядеть не удалось). Так что

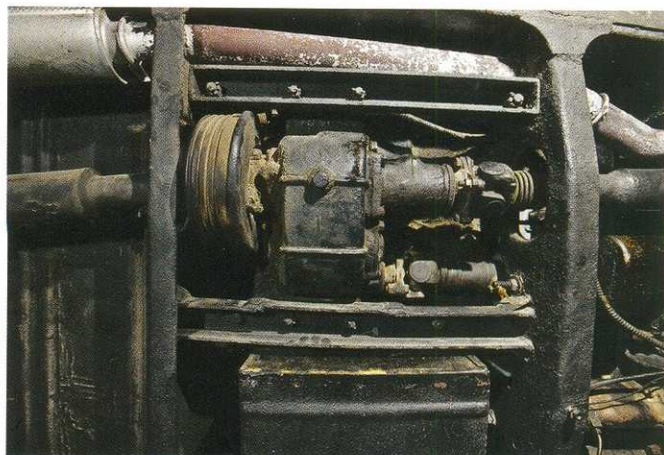
Система привода передних колёс... От компактного редуктора, не выступающего за габариты крепления нижних рычагов, к ступицам идут приводные валы с наружными шарнирами равных угловых скоростей. Что же касается применения двух пружин с каждого борта, то это решает вопросы компоновки привода.



в данном случае нам гораздо интереснее, например, шарниры равных угловых скоростей в приводе передних колёс (снова довольно передовая технология) и редуктор переднего моста (первенство в моём личном табели о рангах необычных технических решений). Точнее, не один передний редуктор, а целых два... Дело в том, что для привода передних колёс по компоновочным соображениям следовало применить достаточно компактный, но при этом соответствующий заднему по передаточному числу редуктор. А так как на полноприводной модификации использовался задний мост от «бронированного» варианта ЗИС-115 со всеми вытекающими в виде увеличенного передаточного числа и размера главной передачи, разместить под двигателем его полный аналог не представлялось возможным. Тогда за основу была взята компактная главная пара с вдвое меньшим передаточным отношением, а к ней пристыкован понижающий шестерёнчатый редуктор – его хорошо видно на фотографиях. В итоге передний мост получил передаточное отношение чуть большее, чем задний. С одной стороны, так делать неправильно. Но на дороге с асфальтовым покрытием полный привод включать никто и не собирался (инструкция



Применение в задней подвеске довольно длинных рессор с большим радиусом изгиба листа положительно сказывается на плавности хода. А для уменьшения трения между листами рессоры смазаны и заключены в плотные чехлы, предотвращающие попадание песка в пары трения.



Раздаточная коробка достаточно сильно смещена от продольной оси автомобиля: скрещивание «Газовских» и «ЗИСовских» технических решений просто не могло обойтись без «обходных технологий».



Передняя подвеска ЗИС-110 хоть и независимая, но обладает довольно большими ходами за счёт длины рычагов. Это тоже не в последнюю очередь влияет на комфорт, особенно на разбитых дорогах, а также добавляет машине и толику внедорожных способностей.



На этой фотографии прежде всего стоит обратить внимание не на масляный картер двигателя (на переднем плане), а на наличие «первичного» понижающего редуктора переднего моста – необычное и крайне редкое техническое решение.



Управление режимами трансмиссии ЗИС-110П возложено на три напольных рычага (у обычного ЗИС-110 рычаг КПП находился на руле). Самый большой – заводит коробку передач, а два коротких – включают передний мост и демультипликатор. В общем, всё достаточно стандартно. А вот расположение таблички с режимами работы «раздатки» удивило: ей почему-то «нашли место» у лобового стекла, на внутренней поверхности крышки пепельницы!



С этого ракурса передняя часть салона выглядит очень просторной, удобной и даже роскошной. На самом деле всё не совсем так – это просто рабочее место водителя.



Здесь мы снова наблюдаем наследие донора шасси – «бронированной» машины. Под элегантным щитком приборов установлена неказистая «юбка», на которую вынесена не только кнопка стартера, но и переключатель низковольтной части дублирующего зажигания, а также индикатор температуры масла.

это прямо запрещала), а сама по себе разница оказалась меньше, чем продольный увод шин. Кстати, пора бы действительно за руль – почувствовать, как оно на самом деле.

ДВУХМЕСТНЫЙ, ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ

В салоне этого шестиметрового автомобиля меня ждал сюрприз из сюрпризов. Нет, я знал, что средний рост человека каждые 10 лет увеличивается на 1 см, но чтобы настолько! Представляете, я со своими 190 см банально не поместился за рулём. Конечно же, протиснуться и занять более или менее подходящую позицию на великолепном мягком диване, в подушке которого пружины, как у дорогой мягкой мебели, перевязаны и одеты в противозвонные чехлы, мне удалось. Но теперь я понимаю, что ЗИС-110 создавался не как «автомобиль для водителя». В общем, во избежание повреждений за руль был посажен не менее рослый, но менее «объёмный» технический редактор (Исаев тоже помещался там в длину с трудом), а сам я перебрался на места для особо важных персон.

А вы знаете, здесь действительно оказалось очень здорово. По крайней мере два человека моей комплекции помещаются на роскошном заднем диване безо всяких проблем. И это крайне приятные, но совершенно незнакомые ощущения. Одно плохо – в отличие от автомобиля с кузовом лимузин, у открытого ЗИСа отсутствует упор для ног. Поэтому на неровной дороге мягкие подушки дивана аккуратно пытаются сбросить седока, а упереться



Спидометр ЗИС размечен довольно оригинально: скорость обозначена десятками. Не отстает в экстравагантности и подсветка шкалы – она меняет цвет от белого к красному в зависимости от скорости!



Если часы перед передним пассажиром выполняли скорее декоративную функцию, то приёмнику уделена масса внимания: регулировка тембра заставляла шкалу приёмника менять цвет в зависимости от настроек звука...





Ну что тут скажешь? Посадка на «любимое место Никиты Сергеевича» вообще не вызвала у меня каких-либо эргономических нареканий. Удобно, просторно и... психологически основательно.



На водительском месте Алексей Исаев – он не такой упитанный, как я, хотя тоже под 2 метра ростом. Впрочем, и ему пришлось бороться с теснотой. Отсюда вывод: для более-менее уверенного управления автомобилем водитель ЗИС-110 должен быть щуплой комплекции.



Багажное отделение шестиметровой машины даже по меркам 40-х годов просто микроскопическое. Впрочем, это действительно далеко не самая важная часть автомобиля для первых лиц государства. В конце концов, рядом всегда несколько машин обеспечения.



Посадка на «любимое место Иосифа Виссарионовича» – средние откидные кресла (страпонты) – никак не вписывалась в моё личное понимание комфорта. Хотя, чего можно хотеть от этого неказистого стульчика.



Задний диван на ЗИСах изготавливался по технологиям дорогой мягкой мебели. Полная изоляция пружин, прочный каркас, несколько слоёв обивки и самое главное – гагажий пух, набитый под давлением для получения характерной мягкой упругости.

ногами не во что. Даже если вытянуть ноги, впереди остаётся ещё минимум метр пространства до перегородки. В конечном итоге я нашёл решение – откинул раскладное кресло «среднего ряда» и упёрся в него. Правда, в этом случае места для ног осталось уже совсем немного. С другой стороны, насколько я помню, Никита Сергеевич обладал «стандартным партийным» ростом и, скорее всего, ему было очень даже комфортно. В общем, я удивлён, что такой огромный автомобиль фактически рассчитан на перевозку семи человек ростом не больше 165 см. А вот в моём «клиническом» случае ЗИС-110П автоматически становится... двухместным, причём оба эти места – задние! Но, как говорится, охота (как ни странно, во всех смыслах) пуще неволи, и спустя некоторое время я вновь заставил себя втиснуться за руль.

ПО ЗАСНЕЖЕННЫМ ДОРОЖКАМ

Итак, возвращаемся к тому, с чего мы начали... Три человека, два ружья, лес, ЗИС-110П и жуткий мороз. Догадайтесь, по какой причине мы не стали открывать верх? В общем, дабы не превратиться в ледяные скульптуры, мы с Алексеем Исаевым разделили роли. Я с удовольствием принял обязанности «прогулочного» режима вождения. А вот моему напарнику выпало проверить автомобиль в условиях несколько более экстремальных, о чём наш



Не понимаете, что происходит? Это трепетная сцена называется: «я еду задним ходом». Зря смеётесь – обзорность назад в фэнтоне практически отсутствует, наружных зеркал нет, а открыть дверь и высунуться вполоборота у меня не получилось из-за тесноты. И именно поэтому Исаев идёт рядом с медленно едущим назад автомобилем и рулит через открытое окно. Алексей, а может, я того, немного ускорюсь?..



Полигонная дорога зимой не отличается гладкостью. Во всяком случае, на машине сопровождения меня изрядно потряхивало. А вот ЗИС, напротив, отнёсся к такому покрытию с безразличием – был спокоен, мягок и солиден.

С точки зрения управляемости, наиболее полно ЗИС-110П раскрылся на «горной дороге». Влекомый всеми четырьмя колёсами, автомобиль отлично вёл себя в скольжении на виражах.





технический редактор и отчитался (см. «На удивление хорош в скольжении»). Проверка управляемости получилась несколько скомканной по причине совершенно не предназначенных для передвижения по плотному снегу и льду шин, но кое-какие выводы сделать удалось. Начну же я с того, что даже для своего времени управление ЗИС-110П нельзя назвать сверхкомфортным. Причина банальна – эргономика водительского места пала жертвой комфорта задних пассажиров. Причём факт этот заметен настолько, что даже лёгкий (правда, при этом очень «длинный») руль и относительно удобное расположение педалей и рычага КПП «разбиваются» о невероятную тесноту – между рулём и водителем места не остаётся совсем. Таким образом, любые управляющие действия в моём случае превращаются в борьбу с собственными конечностями. И заметьте, это совсем не типично для машин соответствующего класса 40-х, а тем более 50-х годов.

Зато плавность езды по родным «направлениям» находится на очень высоком уровне. Дороги, по которым мы перемещались в ходе теста, представляли собой укатанный снег и совсем не были ровными. Однако великолепная передняя независимая подвеска, работая «в тесном сотрудничестве» с длинными рессорами сзади и амортизаторами двойного действия, оставляла впечатление если не полёта, то вполне близкое. Таким



Настройка подвески ЗИС-110П близка к идеальной для быстрого прохождения скользких поворотов в режиме полного привода: небольшой снос вначале (верхнее фото) и плавный переход к контролируемому боковому скольжению при добавлении газа (нижнее фото).





Конечно, ЗИС-110П создавался не для быстрой езды по горным серпантинам (высокие крены кузова недвусмысленно намекают на это), но как же здорово этот величественный шестиметровый автомобиль ведёт себя в этом, в общем-то не свойственном ему амплу.

образом, нужно констатировать: если никуда не торопиться, теснота отходит на второй план, и все неприятные ощущения размываются под натиском этой всеобъемлющей, я бы даже сказал, корабельной размеренности. Если бы не хлопающий и гудящий на скорости тент, то можно было бы говорить об абсолютном комфорте как в плане вибраций, так и со стороны «звукового сопровождения».

Кстати, о звуках. Коли мы начали движение, то стоит снова поговорить о двигателе. Он настолько тих и прекрасно сбалансирован, что на холостых оборотах требуется прислушиваться на предмет «не заглох ли». Пока мы двигались по более или менее ровному, но скользкому рельефу, оценить по достоинству «рядную восьмёрку» было непросто. Зато, как только удалось добраться до горных серпантин, мотор показал себя во всей красе. Эластичность и пренебрежительное отношение к подъёмам – вот конёк этой «фабрики крутящего момента». Нет, безусловно, это совсем не похоже на современные двигатели. Попробуйте на чём-нибудь выпуска 2012 года и весом 3 тонны тронуться с третьей передачи, минимально используя педаль сцепления. Вас ждёт безусловное фиаско и насмешливые лица прохожих. Здесь же 6 литров объёма и 400 Нм крутящего момента просто делают своё дело. Автомобиль «везёт» на любой передаче, с любых оборотов и великодушно прощает любые ошибки с выбором



Серия заездов на управляемость дала достаточно неожиданные результаты – смотри вставку: «Удивительно хорош в скольжении». Если коротко: и в заднеприводном, и в полноприводном режимах ЗИС-110П вёл себя достаточно прогнозируемо на нестабильном покрытии.

ОЧЕНЬ ХОРОШ В СКОЛЬЖЕНИИ

По той совокупности режимов движения, в которых мы тестировали ЗИС-110П на скользком покрытии, мы можем сделать выводы об особенностях его управляемости. Так, в заднеприводном режиме автомобиль обладает небольшим запасом недостаточной поворачиваемости при достаточном стабилизирующем моменте на управляемых колёсах даже на скользком покрытии. В результате при прямолинейном движении ЗИС ведёт себя очень стабильно, слабо реагируя на неровности и колею. Траекторная устойчивость при небольшом уровне боковых ускорений высокая. В поворот автомобиль, несмотря на большое передаточное отношение рулевого привода, входит охотно, следуя за управляющим воздействием, склонности к излишнему сносу передних колёс, как принято на современных автомобилях, не наблюдается. Причём этот эффект сохраняется и в ведомом режиме, со сброшенным газом. При росте уровня боковых ускорений начинает наблюдаться снижение курсовой устойчивости, начинается занос, который требует очень быстрой коррекции «на опережение», что сильно затруднено отсутствием гидроусилителя руля и большим передаточным числом рулевого привода. При дальнейшем развитии заноса происходит резкий срыв в скольжение и передних колёс, полная потеря курсовой устойчивости вплоть до разворота автомобиля, что усугубляется относительно небольшими предельными углами поворота управляемых колёс. Причём, несмотря на длинную базу автомобиля, процесс протекает очень быстро, предъявляя высокие требования к квалификации водителя, к его умению прогнозировать ситуацию.

При включении полного привода (что для данного автомобиля допустимо на скользкой дороге благодаря применению шарниров равных угловых скоростей в приводе передних колёс) курсовая устойчивость и стабильность прямолинейного движения ещё более возрастают, а вот траекторная устойчивость снижается. Автомобиль входит в поворот уже не так охотно, наблюдается небольшой снос передних колёс. Но в ведущем режиме при повышении уровня боковых ускорений, когда начинается срыв в скольжение уже задней оси, автомобиль как бы стабилизируется, и появляется возможность относительно легко контролировать его в скольжении под тягой, что неожиданно приятно для такого тяжёлого автомобиля без гидроусилителя руля. При входе в поворот в ведомом режиме, со сброшенным газом, ЗИС ведёт себя, как и большинство автомобилей с жёстко подключаемым полным приводом, то есть начинается значительный снос передней оси, и в результате вход в поворот оказывается сильно затруднён.

В целом характеристики управляемости ЗИС-110П находятся на высоком уровне для машин с жёстким подключением полного привода даже по сегодняшним меркам, но при этом автомобиль требует высокой профессиональной подготовки водителя (особенно при движении на заднем приводе по дороге с низким коэффициентом сцепления). Что, впрочем, неудивительно, учитывая назначение автомобиля.



Не секрет, что жёсткость стабилизатора поперечной устойчивости очень сильно влияет на управляемость автомобиля и её подбор на машине с подключаемым полным приводом всегда компромисс. Причина тривиальна – так как для разных режимов трансмиссии нужна различная настройка подвески. В этом смысле тестируемый сегодня нами автомобиль не стал исключением. Для режима 4x2 стабилизатор, установленный на ЗИС-110П, несколько мягковат, а для полного привода он слишком жёсткий. В общем, типичное компромиссное решение.



Что же касается заднеприводного режима, то он оказался практически несовместим со скользкой дорогой и высокой скоростью. Срыв в занос ЗИС-110П происходит очень резко. При этом очень «длинный» рулевой привод без гидроусилителя и малые углы поворота колёс не позволяют оперативно «вытащить» машину из заноса. Так что, разворот на 180 градусов почти гарантирован.

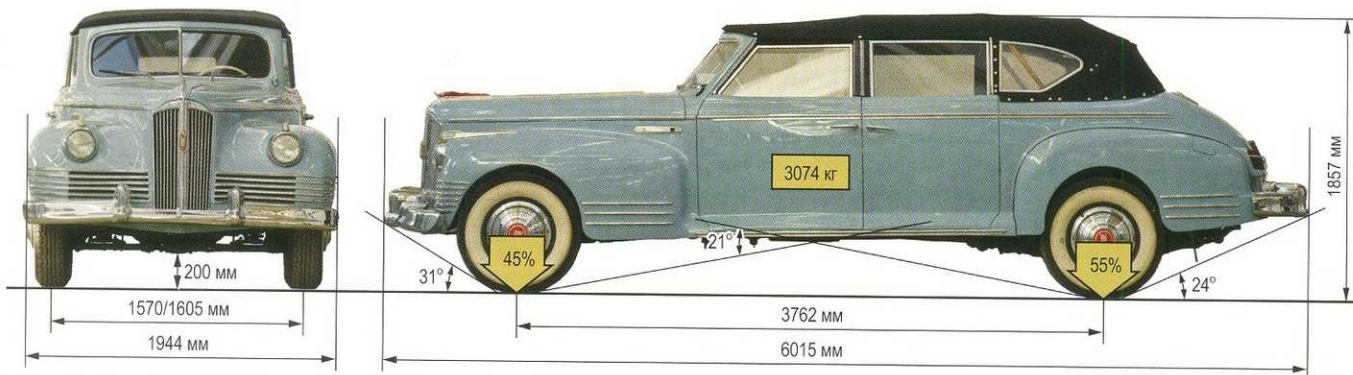


ступени КПП. И главным следствием сочетания всех указанных выше положительных качеств является удивительная плавность и этакая благородная неспешность во всём, что делает ЗИС-110П. К сожалению, это относится и к маневрированию – углы поворота передних колёс заметно ограничены небольшими максимальными углами работы ШРУС в приводах. И это всё, что я вам расскажу о поведении машины на дорогах. Отчасти потому, что самое время испытать ЗИС-110П в «предусмотренной проектным заданием» среде обитания.

ОХОТНИЧЬИМИ ТРОПАМИ

Нужно заметить, что предварительно произведённая оценка машины на измерительных стендах дала вполне приличную, но далеко не идеальную картину потенциальных внедорожных способностей ЗИСа. Несмотря на увеличенные шины в размерности «бронированного собрата» (7,50-17), дорожный просвет под передним мостом составил отнюдь не рекордные 200 мм, а под раздаточной коробкой – 235 мм. Правда, подъём переднего колеса, характеризующий теоретическую высоту преодолеваемого без диагонального вывешивания препятствия, составил внушительные 570 мм, но при настолько длинной

ЗИС-110П. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



В реальности геометрические параметры проходимости ЗИС-110П ещё лучше – на автомобиль устанавливались колёса большего размера с внедорожным протектором. И заявленная величина клиренса под балкой передней подвески полностью гружёного автомобиля составляла 220 мм.

ЗИС-110П. Высота подъёма колеса (мм) до наступления диагонального вывешивания (замеры Rolling Wheels)



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	ЗИС 115 L8 карбюраторный нижнеклапанный
Рабочий объем, см ³	6007
Степень сжатия	6,85
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	90/118
Мощность, л.с. при об/мин	162/3600
Охлаждение	жидкостное
Электрическая система	6В, плюс на массу, резервная система зажигания
Трансмиссия	механическая, синхронизированная
Полный привод	подключаемый передний мост, с демультипликатором
Главная передача	5,3:1
Масса, кг	3074
Запас топлива, л	80
Расход топлива средн., л/100 км	23
Максимальная скорость, км/ч	140

базе (3762 мм) и этот показатель не внушает трепета. То есть, осмысливая предстоящий съезд с дороги, следовало постоянно держать в уме озвученный в начале статьи тезис об условности вездеходных качеств ЗИС-110П.

Итак, перед нами лежит давно не ездая и соответственно укрытая снегом лесная дорога. Передний мост подключен, демультипликатор активирован. Остаётся только плавно надавить на соответствующую педаль. Стоит ли говорить, что автомобиль массой 3100 кг практически сразу же отказался двигаться по глубокому снегу. Положение осложнялось ещё и тем, что структура покрова оказалась самой неприятной из возможных: под 20-сантиметровым слоем достаточно рыхлого снега находился толстый прочный наст, под которым пряталось ещё сантиметров 15 «муки». Выглядело это следующим образом: я медленно и спокойно въезжаю в сугроб, стараясь держать стабильные средние обороты, дабы сохранить поступательное движение. Всё, кажется, идёт прекрасно... Но тут раздаётся леденящий душу «хрум», и три тонны, обутые в самую неподходящую резину из возможных, проламывают себе четыре аккуратных ямки под колёсами. Приехали. Вытаскиваем... Посовещались, принимаем судьбоносное решение: если автомобиль слишком



Важная часть подготовки к выезду на «охоту» – внимательный осмотр автомобиля (сопровождается взвешиванием и замерами) и последующее обсуждение тактики возможной эвакуации. В общем, обстоятельность прежде всего! Тем более что автомобиль и костюмы обязывают...



Перед выездом в лес мы решили проверить ЗИС-110П на участках попроще. Что называется, на удалении «вытянутого троса»... Первые результаты обнадѐжили – автомобиль легко «утаптывал» свежавыпавший снег своими тремя «снаряжѐнными» тоннами.



А вот и первая незапланированная остановка... Заехав чуть поглубже в снежную целину, машина просто проломила скрытый под рыхлым слоем снега наст и сразу же «угнездилась». Теоретически можно было бы, продолжая буксовать, в конечном итоге докопаться до твердого покрытия, но это, во-первых, долго, а во-вторых, не очевидно. Решили «идти в деревню за трактором»...

тяжёл для движения медленного, то инерция быстро движущегося автомобиля должна придать ему необходимый запас тяги и взломать наст. И действительно, с этого момента всё стало гораздо веселее! Вы не представляете, насколько здорово наблюдать перед собой огромный капот с красным флагом, окутанный потрясающей красоты снежными бурунами. Машина пошла, и это было действительно здорово. Вместе с тем не скажу, что скоростное преодоление препятствий является коньком ЗИСа. Скорее наоборот. Просто в конкретно взятых условиях этот трюк сработал. Оказавшись в лесу, ЗИС-110П почувствовал себя гораздо увереннее (снег был здесь более плотный, чем на открытых участках). Полный привод прекрасно отработывал своё предназначение, и, оставляя за собой не слишком глубокую колею, роскошный шестиметровый вездеход уверенно вёз нас к новым «охотничьим» приключениям.

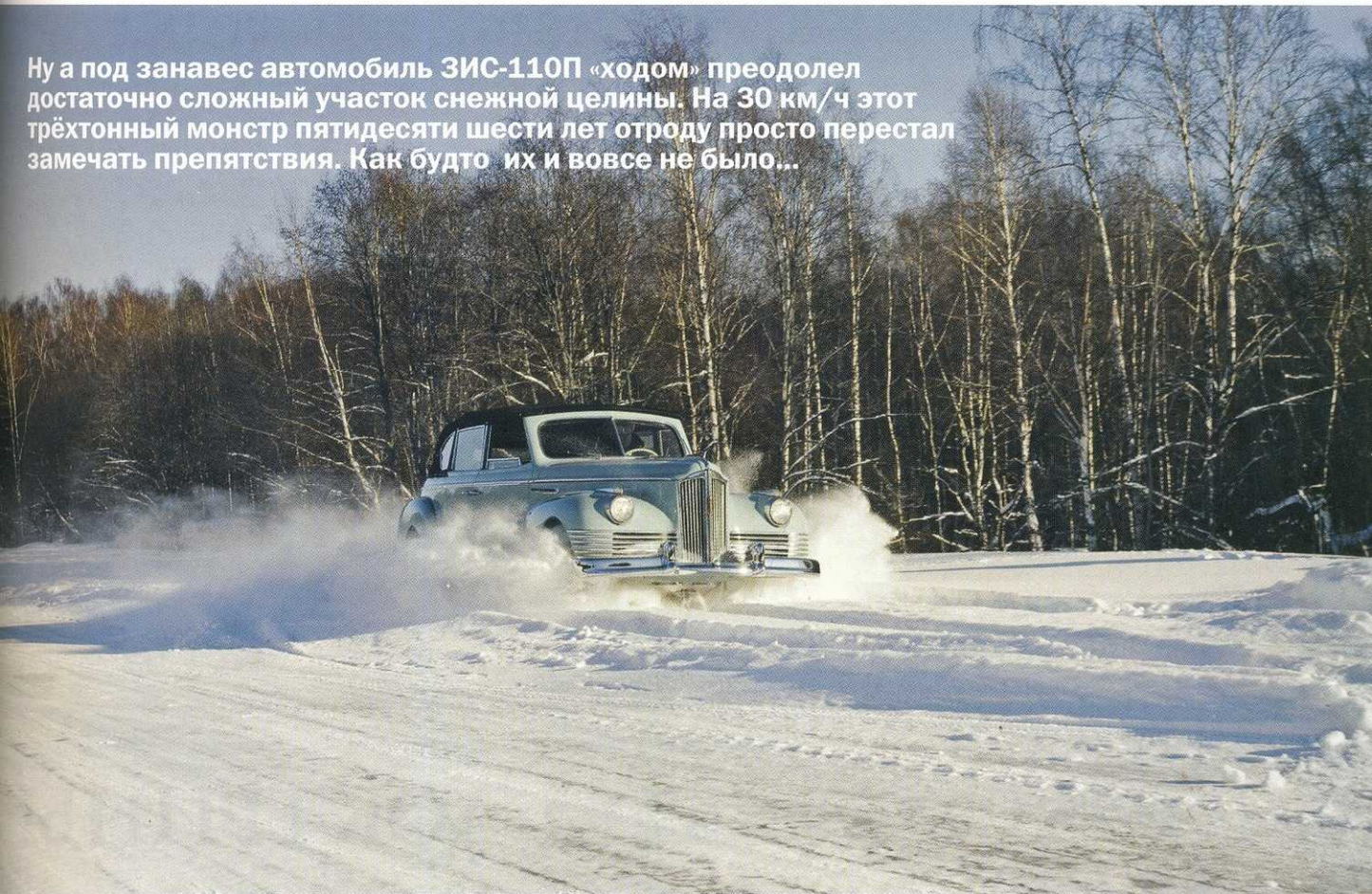
P.S. Традиция создания уникальных внедорожных автомобилей для глав государств корнями уходит глубоко в историю. Многие вспомнят полугусеничный «Кегресс» российского императора Николая II или Mercedes G4 W31 6x4 Адольфа Гитлера. Но все они не обладали полным приводом. Несведущий человек может сказать, что первым «королевским внедорожником» был Range Rover (1969 год). Но по итогам сегодняшнего теста мы можем констатировать: первый полноприводный внедорожник для первых лиц государства был сконструирован и изготовлен на московском Заводе имени Лихачёва в 1955 году. RV

Чем дальше мы уезжали от цивилизации (тарированные подьёмы Дмитровского автополигона на заднем плане – не более чем мираж...), тем приятнее становились «лесные дорожки». Нет, правда, снег стал заметно плотнее, и нам показалось, что ЗИС попал в свою стихию. По крайней мере, он достаточно успешно преодолевал несложное, но всё-таки бездорожье. И не забывайте – перед вами не утилитарный вездеход, а автомобиль первого лица государства.



Редакция благодарит Вячеслава Лена за предоставленный автомобиль и директора «Производства оригинальных и специальных автомобилей» АМО ЗИЛ Михаила Саттарова за помощь в подготовке материала.

Ну а под занавес автомобиль ЗИС-110П «ходом» преодолел достаточно сложный участок снежной целины. На 30 км/ч этот трёхтонный монстр пятидесяти шести лет отроду просто перестал замечать препятствия. Как будто их и вовсе не было...

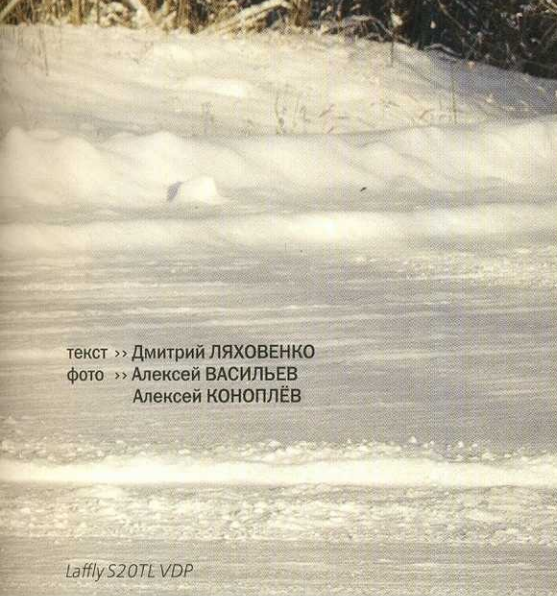




ЗАЛОЖНИКИ ФРАНЦУЗСКОЙ ДОКТРИНЫ

Тест артиллерийского тягача Laffly S20TL VDP
на фоне «младшей» модели Hotchkiss W15T47

Проводя параллели со множеством других автомобилей, которые мне довелось ранее тестировать, можно сказать, что по-настоящему уникальные машины крайне редко удаётся опробовать дважды. Но в данном случае правило «хорошего понемногу» было самым неожиданным образом нарушено. Дело в том, что артиллерийские тягачи конструкции Laffly, несмотря на всю свою редкость, уже второй раз попадают в поле зрения нашей тестовой команды. Правда, тестируемые модификации и условия проведения испытаний в обоих случаях несколько разнятся: сегодня это «большой» Laffly S20TL VDP и минус 20 градусов по Цельсию, а в предыдущем случае – «младшая» модель W15T47 и климатический комфорт золотой осени. В общем, как вы уже поняли, сегодня нам есть о чём поговорить.



текст >> Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Алексей КОНОПЛЁВ

Laffly S20TL VDP



Hotchkiss W15T47

Прежде чем начать рассказ о тестируемой сегодня машине, я хочу сказать, что подавляющее большинство французских артиллерийских тягачей времен Второй мировой войны в известном смысле – «вещь в себе». Причём в основе этой конструктивной оригинальности лежат не просто предпочтения производителей армейской техники, а французская военная доктрина. Дело в том, что на основе прошлого опыта Франция строила свою военную доктрину на концепции очень мощной обороны. А что такое оборонительная тактика? Это прежде всего бои, проходящие примерно на одном и том же участке местности. Так вот, в результате этих самых боёв данная территория превращается в нечто, напоминающее последствия вселенской катастрофы. Причём, основываясь на богатом опыте ведения «окопных войн», французы предполагали, что окопов и прочих фортификационных сооружений будет вырыто невероятное количество. А теперь представьте себе, что по всей этой измученной боями земле нужно будет оперативно транспортировать, к примеру, ту же артиллерию. В такой «внедорожной обстановке» к чему-то вроде Willys MB орудие (даже самое лёгкое) уже не прицепишь – бессмысленно. Догадываетесь, что получилось в итоге? Правильно: тягач

Laffly. Или, говоря другими словами, машина, концепция коей зиждется на основе серьёзного, с точки зрения внедорожных способностей, артиллерийского тягача, проходимость и «живучесть» которого поставлены во главу угла при абсолютной вторичности любых скоростных и дорожных параметров. Отсюда, собственно, и целый ворох нестандартных технических решений, буквально поражающих воображение мало-мальски понимающего в механизмах человека.

ФАРЫ НЕМЕЦКИХ МАШИН БЫЛИ БЕЛЫМИ

Осматривая тестируемый Laffly S20TL VDP со всех возможных сторон, я не переставал удивляться, насколько неказист наш сегодняшний испытуемый: тут и врождённая «косолапость» колёс, и зрительно не стыкующиеся кабина и узкий вытянутый моторный отсек с «кроличьими зубами» пневматиков, и нарочито выпученные жёлтые фары. Кстати, о жёлтых лампочках в фарах. В своё время мы уже писали о них, но поскольку это было в рамках другого издания, то напомним... Жёлтые лампочки, установленные в фарах тестируемого Laffly S20TL VDP, не случайность. Более того, жёлтые фары долгое время оставались французской особенностью, и связано это было не с ездой в тумане, как многие думают. «Цветной» свет был введён в 1936 году в ответ на потребность французской армии идентифицировать приближение вражеской колонны. А так как фары немецких машин были белыми, то французы решили сделать свои жёлтыми. Загадочным образом запрет на белые фары остался в силе даже после падения Берлинской стены. И только в 1993 году во Франции было разрешено использовать обычный белый головной свет.

Бросается в глаза и ещё одна особенность Laffly S20TL – а именно руль, расположенный с правой стороны. Тут в очередной раз требуются пояснения... Несмотря на то что правостороннее движение во Франции было учреждено ещё декретом 1789 года, в 20–30-х годах XX века многие французские автомобили имели правый руль. Среди доводов в пользу такого решения присутствовал следующий аргумент: когда органы управления находятся слева, у водителя возникает желание ехать посередине дороги, поскольку он плохо видит обочину. С другой стороны, для военных автомобилей, шофёры которых в тёмное время суток должны соблюдать правила светомаскировки, это, наверное, было действительно актуально.

This material describes a winter test

of French artillery tractor Laffly S20TL VDP of the World War II time, comparing with the autumn test of its junior brother W15T47. It gives information about special features of the dedicated army body designs in these automobiles. Tests of these unique vehicles were held on the testing roads of Dmitrov automobile ground. Behavior of these automobiles on complex relief impresses greatly. Owing to the excellent design of their transmission and additional supporting wheels, the easiness of their overcoming usually insurmountable obstacles is astonishing.



Laffly S20, мягко говоря, не блещет изысканностью дизайнерских решений. Напротив: визитной карточкой этих машин стали функциональность и главенство содержания над формой.



Непомерно большой передний свес – ещё одно оружие в борьбе с бездорожьем. Опорные катки Laffly прекрасно зарекомендовали себя на рельефе и при преодолении траншей.



Жёлтые фары французских автомобилей служат не только для освещения дороги, но и выполняют функцию системы «свой-чужой».



Система охлаждения двигателя по версии Laffly – это достаточно сложное инженерное «сооружение», включающее в себя десять легко отключаемых секций радиатора. Что, в свою очередь, обеспечивает прекрасную выживаемость машины.



Удивительно, но уровень проработки «мелочей» у Laffly настолько высок, что даже в элементах тента сделаны аккуратные вырезы под все ручки и крючки. На фото: фиксатор рамки лобового стекла.



Брезентовые двери скатываются в трубочку и надёжно фиксируются ремешками из сыромятной кожи. В основном так и ездили – на военной машине важна скорость посадки и выгрузки экипажа.



Светомаскировочный огонь направлен чётко под нос машины. Таким образом даже пятно света на дороге скрыто от посторонних глаз. Правда, собственно, и водителю машины оно видно не слишком хорошо...



Главным элементом артиллерийского тягача является буксирное приспособление, от удобства пользования которым зависит скорость развёртывания орудия на позиции. А то, что жёсткозакрепленная подножка не мешает сцепному устройству, говорит о продуманности конструкции.



И снова о маскировке: это знаки движения в колонне. Примитивно, но они дают малое световое пятно, сами символы хорошо читаемы.

ВЫСОКОПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЙ ТРУД В УСЛОВИЯХ ОККУПАЦИИ

Протестированный нами Laffly S20TL изготовлен фирмой Hotchkiss, о чём говорит заводская табличка (см. «Запрограммированное поражение», стр. 124). Куда более занятная история приключилась со вторым героем материала: официально тягачей Hotchkiss W15T изготовлено всего 80 штук. Но при этом ничего не говорится про деятельность Hotchkiss после оккупации севера Франции. Если же судить по маркировкам протестированной нами машины, их никак не меньше 350 штук! Вызывает вопросы и тот

факт, что по состоянию на 1944 год в немецких подразделениях во Франции эта малосерийная машина числится десятками. Таким образом становится ясно, что в годы войны ряд французских производителей выпускал машины по немецким заказам. К слову, W15T сохранилось больше, чем других военных машин Laffly, и на сегодняшний день известно по меньшей мере о десяти экземплярах. Что, согласитесь, для автомобиля, официально выпущенного тиражом в 80 экземпляров, подозрительно много.



ШКОЛА ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ДИЗАЙНА

Но вернемся к запрограммированной «неказистости»... Да, я понимаю, Laffly W20TL сугубо военный автомобиль. Но посмотрите на тот же Dodge WC 63 или Sd. Kfz. 7. Очевидно, что оба они нарисованы людьми, не лишёнными художественного образования и вкуса. Laffly же, судя по всему, создан инженерами, которым по большому счёту было всё равно, срзлит ли потомков внешность этого утилитарного транспортного средства. А вот свобода Республики, зависящая в том числе и от функциональности их творения, для этих людей была не пустым звуком. Это чувствуется в каждой детали, в каждом внешне пугающем, но крепком элементе конструкции. Но самое интересное, что такой сугубо функциональный подход в прямом смысле развязал руки создателям машины. Вы только представьте, им было ни к чему соблюдать дизайнерские «каноны» и ломать голову над привязкой компоновки к традиционным стилистическим

решениям. Напротив, всё выглядит так, словно изначально было создано уникальное шасси, а после сверху был банально «посажен» кузов, который, между прочим, сам по себе тоже не просто «железная коробка». Начать с того, что кузов Laffly S20TL состоит из трёх совершенно не зависящих друг от друга частей, жёстко прикрученных к раме. Щели между частями затянуты брезентовыми вставками, и сделано это исключительно из соображений защиты от воздействий внешней среды (чтобы грязь не скапливалась...). А теперь давайте вспомним: у того же Dodge WC конструкция вполне традиционна – кузов цельный и подвешен на раму на подушках. Так что же получается? При преодолении рельефа рама принимает самое живое участие в артикуляции осей, а установленный на ней кузов кричит, скрипит и всеми силами пытается противостоять скручиванию. Это приводит к его преждевременному износу и пусть небольшому, но ухудшению проходимости на рельефе.



Несмотря на внешнюю и конструктивную схожесть, подход к эргономике передних сидений у Laffly S20 более «гуманистичный», чем в модели W15T. Что, в свою очередь, обеспечивает вполне приемлемые условия для водителя этого армейского вездехода.



Этот «туннель» под сиденьями орудийного расчёта Laffly W20TL – не что иное, как отсек для перевозки 81-мм миномёта.



Рундуки, установленные на W15T (фото внизу), – это вариант артиллерийского тягача без возможности перевозки расчёта (класс транспортируемых орудий у «маленького» Laffly ниже). А вот «большой» S20 (фото вверху) вмещает необходимые объёмы в своих бесконечных потайных ящиках, успешно совмещая это с возможностью перевозки 10 человек.



Высшая степень аккуратности: каждый лючок или дверца S20TL закрывались замочками, для которых существовали ключики на цепочке (в транспортном положении они висели на специальных крючках).



Несмотря на то что органы управления обеих машин практически одинаковы, рабочее место водителя Hotchkiss W15T грешит серьёзными эргономическими просчётами.



Если с приборами Laffly S20TL ясно, то про загадочную «ручку со стрелкой» (фото сверху: левый нижний угол) стоит сказать особо. Это дистанционная регулировка установки угла опережения зажигания! Нельзя не упомянуть и механический выключатель стартера. Если потянуть чёрную ручку (фото сверху: левый верхний угол), то приводной тросик (фото внизу) замкнёт контакты на стартере, и двигатель заведётся.



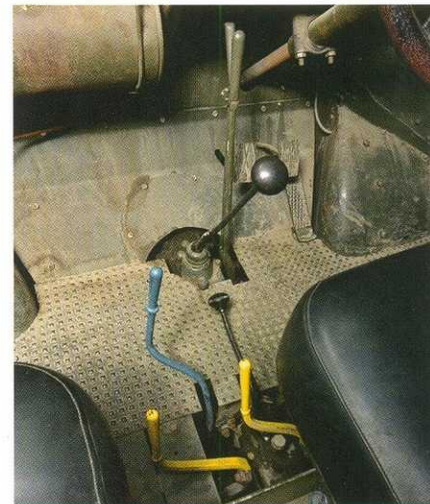
Такие приборы «все в одном» встречаются на некоторых моделях Hotchkiss. Причём далеко не самых дешёвых. Как следствие, панель приборов Laffly смотрится «разношёрстно», но стильно.



Характерный момент: посадка в «большом» Laffly удобна вне зависимости от антропометрических характеристик его водителя.



Обратите внимание: подрулевые рычажки управления светом и указателями поворота выглядят вполне современно. Причина проста – на этот армейский автомобиль они попали с гражданской машины высокого класса.



Рычагов управления трансмиссией непривычно много. Помимо рычага включения понижающей ступени присутствуют также блокировка дифференциала и рычаги подключения переднего привода каждого борта.

В случае же с Laffly всё с точностью наоборот: три независимые части кузова свободно «гуляют» друг относительно друга. Что, во-первых, не мешает раме «играть», а во-вторых, несмотря на кажущуюся «хлипкость» конструкции, срок службы у такой схемы выше.

НА УДИВЛЕНИЕ УДОБЕН

Вдоволь налюбовавшись (я нисколько не иронизирую) конструктивными решениями французского тягача, я перемахнул через «дверной» проём и огляделся в салоне. Здесь всё очень просто, а функциональность и надёжность внутри заметна даже сильнее. Начать с того, что обод руля выполнен из стали – никакого пластика или дерева (учитывая не самую тёплую погоду, получилось несколько... неожиданно). Но зато мне удалось почти сразу осмыслить гениальную идею с практически центральной посадкой водителя. Как я уже говорил, руль здесь расположен справа, но не совсем – остаётся место для бойца, перед которым ко всему прочему установлено ещё и крепление для оружия. Слева от водителя всё точно так же, только гипотетически помещаются целых два солдата. Четыре человека на передний диван помещаются с трудом, но, как говорится: «а la guerre comme a la guerre». В любом случае за рулём Laffly сидеть вполне комфортно и управлять машиной даже в относительной тесноте кабины

можно вполне успешно. Кстати, на «маленьком» Hotchkiss W15T всё было несколько по-другому: два низких передних кресла, установленных буквально на полу, сильно придвинутый к водителю руль и педали, вынесенные невероятно далеко вперёд – удобной такую посадку не назовёшь. А на S20TL широкая четырёхместная скамья, разделённая надвое ворохом рычагов управления трансмиссией, а тут ещё сидящие по флангам стрелки прикрывают. Решение, на мой взгляд, очень грамотное: во-первых, из-за того, что вести огонь с борта «через голову» водителя не так просто, а во-вторых, хорошо обученных водителей было не так уж и много, а для управления этим автомобилем просто «легковой подготовки» недостаточно.

И вот преисполненный чувства, которое можно выразить фразой «меня берегут, и это приятно», я стал разглядывать задний отсек, состоящий из двух разделённых перегородкой частей... Что, собственно, и является следствием вышеупомянутого деления кузова на секции. Получается, как на пикапе Double Cab, – два ряда сидений «пассажиры», а задний отсек может быть использован как угодно, начиная с размещения там личного состава и заканчивая приличным грузом боеприпасов. В нашем случае мы видели оба варианта: у W15T почти вся задняя часть была заставлена рундуками, а у S20TL как раз оказался грузо-пассажиры вариант. Мало того, как у добротного



Кажущийся совершенно беззащитным поддон двигателя Hotchkiss 680 на самом деле выполнен из толстой литой стали с мощным двухсторонним оребрением для охлаждения масла.

функционального автомобиля, у Laffly S20TL я обнаружил приличное количество потайных ёмкостей для хранения оружия, всевозможного инвентаря и инструментов. Практически ни одной полости, не задействованной в утилитарных целях, в машине нет – всё идёт в дело, вплоть до того же пространства под сиденьями, обычно остающегося неиспользованным.

НЕСТАНДАРТНОЕ МЫШЛЕНИЕ

С этого многообещающего подзаголовка я начну рассказ о том, что я увидел, забравшись в смотровую яму и бросив взгляд на невероятно сложный конструктив, внешне кажущегося очень простым, автомобиля. Вот уж где сюрприз на сюрпризе. Вы спросите, что же меня так удивило? Взгляните на фотографии. Причём начните с подсчёта количества карданных передач... Дело в том, что в 30-х годах схема с «ломающимися» осями была в фаворе конструкторов всего мира. Первоначально данная идея принадлежала гениальному Гансу Ледвинке, прославившему марку Tatra и создавшему целый ряд интересных конструкций, часть которых успешно применяется и по сей день. Но на Laffly пошли своим путём. В отличие от схемы с хребтовой рамой и единственным редуктором, на французских тягачах применяется хребтовый подвес только задних качающихся полуосей, причём со своим редуктором на каждое колесо. Получается некий «бутерброд». Стандартная рама лестничного типа, на которой



Сравнивая два тягача Laffly, невозможно не обратить внимание на конструктивное различие передних подвесок. У W15 (фото внизу) спереди использованы пружины и телескопические амортизаторы, а у S20 (фото сверху) – рессоры и их... межлистовое трение.

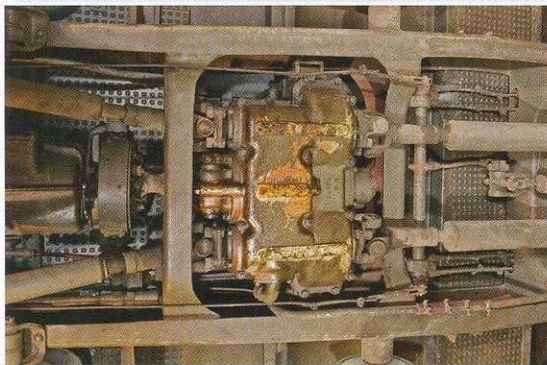
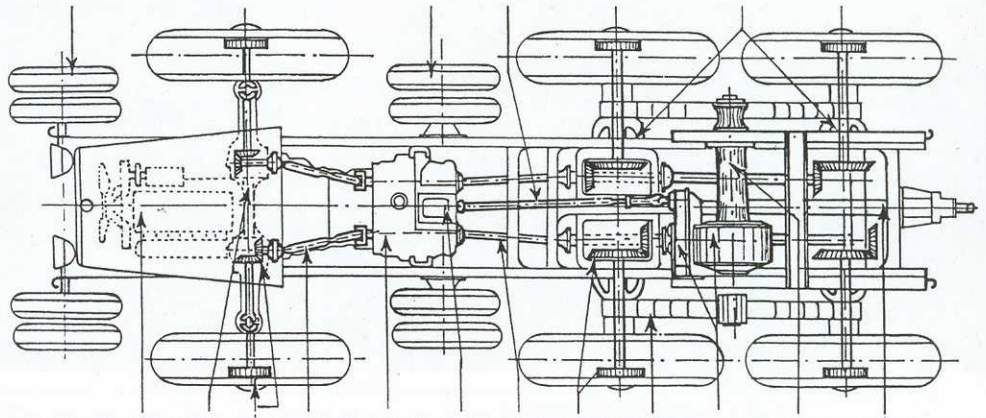


установлены рессоры передней подвески и качающиеся перевёрнутые рессоры задней. Но при этом сзади добавлена ещё одна очень массивная продольная балка для крепления всего, что относится к подвеске и приводу задних колёс.

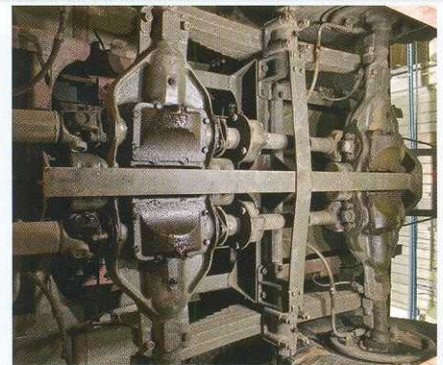
Такая схема, в отличие от конструкции Ледвинки, позволяет создать полностью независимую схему приводов каждого борта. Фактически всё начинается с раздаточной коробки, которая раздаёт момент на четыре вала, позволяя, например, наряду с задними включать в работу и одно из передних колёс. То есть в какой-то момент машина может обладать приводом 6x4, в какой-то – 6x6, а в какой-то... 6x5! В раздаточной коробке помимо понижающей ступени присутствует и блокировка межбортового дифференциала – единственного, присутствующего в данной трансмиссионной схеме. Получается некое подобие скорее техники гусеничной, нежели привычной нам колёсной. Причём вся эта сложная система работает, в том числе и на повышение «живучести» в боевых условиях – повреждение любого из приводов лишь немного снизит проходимость. Более того, машина может относительно спокойно передвигаться с полностью неисправным приводом целого борта (если, например, при подрыве на мине повредятся три вала из шести). Да и вообще вопрос выживания автомобиля на поле боя поставлен во главу угла конструкции Laffly. Посмотрите на радиатор: тоже конструкция не из простых. Это десять (!) отдельных радиаторов, объединённых в единый «пакет»

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРИНЦИПЫ БОРТОВОЙ СХЕМЫ ТРАНСМИССИИ

На всех армейских Laffly применяется трансмиссия схожей конструкции, причём это справедливо как в отношении машин с колесной формулой 4x4, так и 6x6. Более того, в этих французских автомобилях прослеживается та же идея всеобщей унификации, что и в немецких «единых» военных машинах. Но если немцы старались добиться высокой проходимости за счёт применения везде, где только можно, самоблокирующихся дифференциалов, то французские конструкторы пошли другим путём. Они использовали трансмиссию, в которой был всего один дифференциал – межбортовой. А поскольку располагался он непосредственно в раздаточной коробке, то применить в этом случае его жёсткую блокировку не составляло большого труда. Из соображений геометрии ясно, что когда автомобиль поворачивает, то самая большая разница между путями, проходимыми колёсами, это отличие в расстоянии, преодолеваемом колёсами разных сторон автомобиля. На этом принципе и основана идея схемы бортовой трансмиссии, в которой колёса одного борта соединены между собой валами, а дифференциал компенсирует разницу скоростей между каждым из бортов. Идеальная схема, особенно учитывая то, что в ней принципиально невозможно так называемое диагональное вывешивание – бич всей колёсной техники на сложном рельефе. Но, увы, идеально только на бумаге... В реальности всё оказывается не совсем так. При переезде



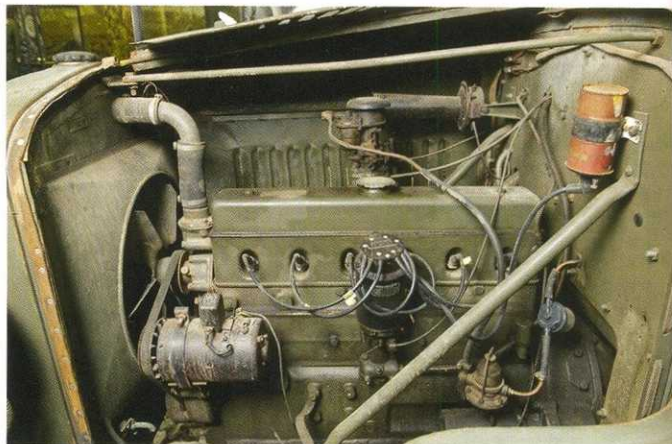
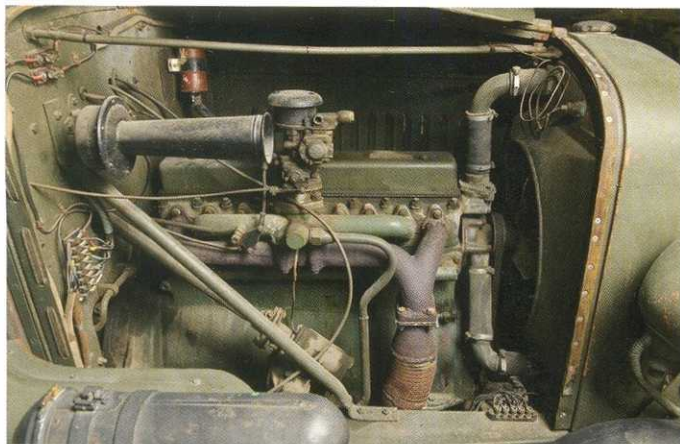
Тот редкий случай, когда раздаточная коробка абсолютно симметрична как конструктивно, так и с точки зрения распределения момента. В функции агрегата входит не только распределение крутящего момента через межбортовой дифференциал на колёса левой и правой сторон автомобиля, но и подключение приводов передних колёс. Причём каждого по отдельности своим рычагом. Также в состав данной раздаточной коробки входит демультипликатор и у некоторых отбор мощности на привод лебедки.



Не считая качающейся перевернутой рессоры, установленной на главной раме, вся задняя подвеска собрана на отдельном «хребте». А в каждом из рычагов-полуосей находится собственный конусный редуктор, приводящий бортовую передачу. Обратите внимание: своеобразная «развязка» среднего и заднего колёс выполнена на резинометаллической муфте.



колёсами одной стороны неровности они проходят разные пути, что приводит к постоянной «циркуляции момента», то есть к нагрузке трансмиссии одного борта паразитным моментом вплоть до проскальзывания колёс. А это, как вы понимаете, не добавляет ей надёжности и приводит к перерасходу топлива. К тому же появляются достаточно сильные рывки на рулевом колесе. Для борьбы с этим неприятным явлением конструкторы Laffly ввели в трансмиссионную схему муфты отключения передних колёс (по одной на каждое колесо), а в валы привода колёс третьей оси оборудовали специальными резиновыми муфтами с большим углом допустимого закручивания. В результате простейшая бортовая трансмиссия стала конструктивно отнюдь не проще, чем у откровенно переусложнённых немецких автомобилей. Взять хотя бы количество рычагов управления раздаточной коробкой, которое вызывает шок у всех, кто первый раз его видит.



При всей своей 6-цилиндровой простоте, установленный на Laffly S20 двигатель Hotchkiss 680 вовсе не прост. Начать с того, что он верхнеклапанный и разработан для, как сейчас бы сказали, «легкового автомобиля со спортивной ноткой». В ходе адаптации к тягачу мотор был немного деформирован (правда, дешевле от этого не стал).



Несмотря на сложность и высокую цену, применение магнето на армейской машине имеет свои преимущества. Например, такой автомобиль можно легко завести «с буксира» и дальше эксплуатировать вообще без аккумулятора. Фактически к нему подходит только один провод для глушения мотора и тросик регулировки опережения...



Система питания на основе карбюратора Solex с падающим потоком, дожив, на удивление неплохо справляется с приготвлением горячей смеси. А вот полное отсутствие воздушного фильтра на военном внедорожнике вызывает удивление. Вместо него лишь штампованный колпачок.

Конструкция радиатора не отличается простотой – десять отдельных секций, объединённых в единый «пакет». Достаточно перекрыть пробитую секцию и можно продолжать движение.



Обратите внимание на специальные электротехнические гайки-барашки, дающие возможность ремонтировать электропроводку (например, менять разбитые фары) без использования инструмента.



Внутри ступиц всех артиллерийских тягачей Laffly расположены планетарные редукторы. Такая компоновка позволяет сильно уменьшить размер конических редукторов и, соответственно, увеличить клиренс.

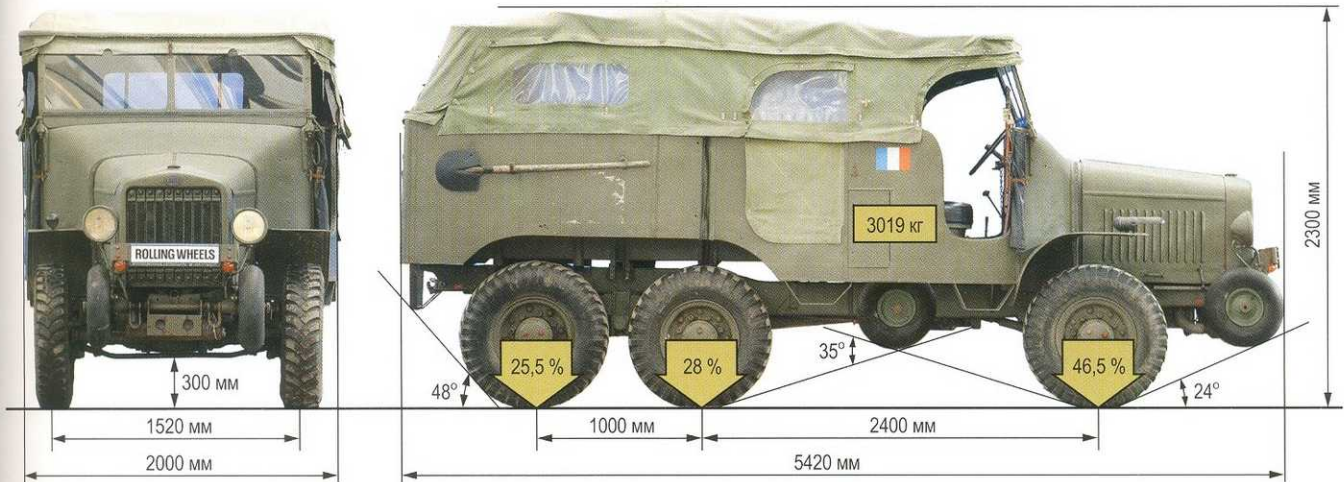


Слив воды из двигателя в сильный мороз имеет большое значение для сохранности техники в зимних условиях, а следовательно, лёгкости проведения этой операции придавалось большое значение. Нет, правда, такой вот «самоварный» краник гораздо удобнее традиционных пробок под ключ.



На «младшем» Laffly был установлен «младший» вариант того же верхнеклапанного мотора: всё тоже самое, только 4 цилиндра. Кстати говоря, воздушный фильтр и здесь не предусмотрен.

LAFFLY S20TL. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



с характерными «кранами». Достаточно просто перекрыть пробитую секцию и продолжать движение без потери охлаждающей жидкости пусть и с ухудшившимся тепловым режимом (но кого в ходе боя волнует небольшой перегрев). Одно но: представьте, сколько стоило производство такого радиатора. С такой же основательностью выполнен, к примеру, и полностью литой поддон его шестицилиндрового 68-сильного двигателя и ещё множество систем и механизмов тягача. Да и вообще в машине на фоне внешней простоты удивляет проработанность мелочей. Взять хотя бы наличие на колёсных дисках специальных зацепов для быстрого монтажа цепей противоскольжения.

ДВА ТЯГАЧА НА ОДНОМ СТЕНДЕ

Как я уже несколько раз упоминал, в ходе последних испытаний в наших руках побывал «большой» тягач Laffly S20TL, а ранее нам довелось тестировать «маленький» Hotchkiss W15T.

Естественно, было интересно сравнить на стендах работу одной и той же схемы подвески, выполненной в двух типоразмерах. Но, к сожалению, не всё пошло гладко. Дело в том, что у «большого» тягача отсутствовали ограничители хода подвески. А при такой схеме хода подвесок теоретически равны длине рычага и теоретически же полуоси колёс способны встать перпендикулярно полу. Теоретически... Ибо на стенде измерения артикуляции мы выяснили, что отсутствующие в данном случае тросы ограничителей прежде всего были призваны предохранять от разрушения рессоры.

В общем, хорошо, что вовремя остановились. В итоге высота преодолеваемого препятствия получилась равна 500 мм, но этот показатель крайне относителен. Тем более что «маленький» W15T в своё время вывесился уже при подъёме колеса на 368-миллиметровую отметку. С другой стороны, автомобилю с бортовой схемой трансмиссии этот параметр и не важен. Что же до остальных

LAFFLY S20TL. Высота подъёма колеса (мм) до наступления диагонального вывешивания (замеры Rolling Wheels)



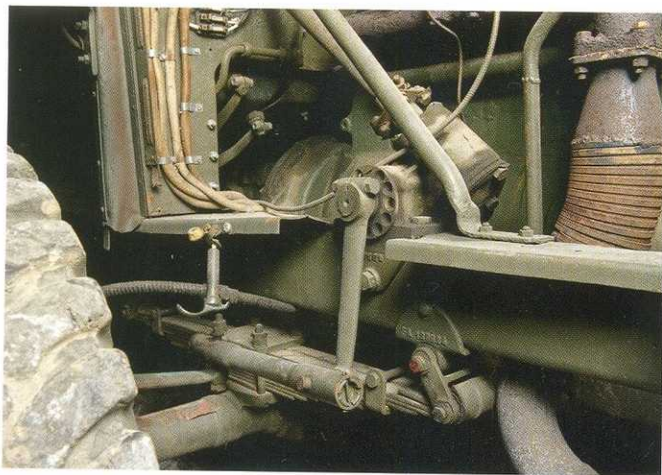
Высота подъёма площадки стенда говорит о хорошей артикуляции подвески, но нужно иметь в виду, что при бортовой схеме трансмиссии это не так сильно влияет на проходимость, как для автомобилей с классической мостовой.



Опорные катки, повышающие способность машины к преодолению рвов, насыпей и контрэскарпов (самые распространённые препятствия на глобальных линиях обороны Первой мировой) оказались не слишком востребованными в скоротечных боях следующей большой войны. Что в очередной раз подтверждает: «генералы всегда готовятся к прошедшей войне». Впрочем, «старый солдат» этого не знает и перед выездом на спецдороги тщательно проверяет состояние «подкатышей»...



Из-за запредельных усилий на рулевом колесе проверка управляемости свелась к тесту на маневренность. Впрочем, в менее напряжённых условиях Laffly S20 показал себя совсем неплохо для грузового автомобиля, ориентированного на преодоление «триальных» препятствий.



Рулевое управление тягача построено по стандартному «грузовому» принципу, да и время своё берет. В итоге червячный механизм частично заблокирован трением, что не лучшим образом сказалось при движении на «змейке». Даже на скользкой поверхности усилия на рулевом колесе были слишком велики, а попытка совершить стандартные манёвры превратилась в упражнения по армреслингу.

геометрических размеров, то они отражены на схеме. В конце концов мы решили, что проверка машины на реальных препятствиях выйдет значительно более показательной, и с этой мыслью отправились на «спецдороги» и «спецбездорожье».

УПРАВЛЯЮЩИМ ДЕЙСТВИЯМ ПОДЧИНЯЕТСЯ

Начали мы с традиционной оценки управляемости, хотя, если честно, всё было понятно и без проезда по «змейке». Стоит ли говорить, что при проектировании внедорожного артиллерийского тягача возможность поворачивать давалась ему скорее как необходимая и скучная условность, чем как орган активного управления (это шутка, но в ней есть доля правды). И вот ещё какой момент – если вы внимательно посмотрите на фотографию «извивающегося» между конусами Laffly, то обратите внимание на выражение лица нашего технического редактора Алексея Исаева (в силу целого ряда обстоятельств именно ему выпало исполнять это непростое задание). Так вот, это он не «грустную песню поёт», а просто самоотверженно вращает руль...

Нет, говорить, что машина не подчиняется управляющим действиям, я бы не стал. Скорее, наоборот, она довольно послушна. Но рулевое управление явно рассчитано на человека

физически очень развитого. Зато движение по полигонным дорогам выявило существенные различия между «большим» и «маленьким» Laffly. У S20TL в подвеске отсутствуют амортизаторы. То есть отсутствуют в принципе, конструктивно. А вот у «младшего» тягача они не просто есть, но ещё и невероятно прогрессивные для 30-х годов, телескопические. Да и пружинная подвеска даёт о себе знать. В общем, «большой» тягач оказался несколько проще конструктивно, да и трясло в нём явно сильнее (даже при почти максимальных 40 км/ч можно было ощутить каждую шашечку протектора). Но это, как мы уже успели выяснить, данные несущественные. Просто автомобиль должен выполнять ту работу, ради которой он создан. Поэтому я с плохо скрываемым удовольствием направил нос тягача в направлении обочины.

СРЕДНЕРУССКОЕ ЗИМНЕЕ БЕЗДОРОЖЬЕ

А теперь я хочу поделиться с вами всей той массой удовольствия, которую может подарить на бездорожье автомобиль, столь однозначно «заточенный» для преодоления максимально сложных препятствий. Настраивать себя на позитивную оффроудную волну мне не потребовалось – всё складывается само собой. И даже машина, начавшая было хандрить после «змейки»,



Барabanные тормоза с механическим приводом (на фотографии хорошо видны его коромысла-уравнители) обеспечивали большому Laffly тормозную динамику в полном соответствии с разгонной...



Движение по относительно ровным заснеженным дорогам выявило очевидное: на твердых покрытиях этот французский артиллерийский тягач чувствует себя не слишком уверенно. Излишняя жёсткость, низкая скорость и повышенная шумность... В общем, не требуя от машины невозможного, мы отправились в её «естественную среду обитания».



Бортовая схема трансмиссии и способность подвески «обтекать» препятствия буквально «отправили в нокаут» старые добрые чугунные надолбы. Причём как в летнем варианте, так и изрядно присыпанные снегом. Мы же, в свою очередь, были вынуждены признать: на подобном рельефе оба испытуемых были вне конкуренции.

казалось обрела второе дыхание. Самое время начать углублённое изучение способностей тягача Laffly S20TL VDP на достойных его конструкции препятствиях. По традиции, сложившейся еще с незапамятных времён, мы первым делом отправились на искусственные знакопеременные препятствия. Как и ожидалось, данная спецдорога, снабжённая расположенными в шахматном порядке надолбами, оказалась покрыта толстым слоем снега. Но это только придало испытанию осмысленности – совместить два теста в одном было весьма заманчивым. Правда, в визуальном смысле получилось несколько скучновато. Laffly двигался по этой укрытой снегом «лунной поверхности» настолько легко и непринуждённо, что сидя за рулём вполне можно было заниматься созерцанием окрестностей. Кстати, здесь же я имел возможность воочию наблюдать работу упомянутой ранее трёх секций кузова. Так вот, на перегибах край задней секции поднимался над кромкой средней части на высоту

до десяти сантиметров, а моторный отсек тоже, скорее всего (из кабины я этого не видел), плавал на аналогичную величину. Вот вам и двадцать дополнительных сантиметров общей артикуляции. Для нашего тягача по указанным выше причинам этот параметр не столь важен, но для более или менее стандартных внедорожников идея вполне рабочая.

Но впереди нас ждали ещё два испытания. Во-первых, хотелось поехать по лесным дорогам, которые не использовались с осени и в связи с этим были основательно засыпаны снегом (на полигоне чистят только дороги, на которых ведутся испытания). Въезд на лесной участок преграждал основательной высоты снежно-ледяной бруствер. Я не сомневался, что геометрических параметров автомобиля хватит для проезда сквозь «отвал», но меня беспокоило, хватит ли 80 лошадиных сил для того, чтобы перетящить через пережат три с лишним тонны снаряжённой массы и не потерять инерцию. Но волновался я зря.

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HOTCHKISS W15T47

Тип двигателя	Hotchkiss 486
	L4 верхнеклапанный
Рабочий объем, см ³	2312
Степень сжатия	5,4
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86/99,5
Мощность л.с. при об/мин.	56@3200
Охлаждение	жидкостное с многосекционным радиатором
Электрическая система	6В, зажигание от магнето
Трансмиссия	механическая несинхронизированная
Полный привод	бортовая схема с понижающей ступенью в РК и блокировкой межбортового дифференциала
Снаряжённая масса, кг	3250
Вместимость, чел.	6
Грузоподъёмность, кг	1200
Запас хода, км	н.д.
Расход топлива средн. л/100 км	45
Максимальная скорость км/ч	48

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ LAFFLY S20TL

Тип двигателя	Hotchkiss 680
	L6 верхнеклапанный
Рабочий объем, см ³	3016
Степень сжатия	6,85
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	80/100
Мощность л.с. при об/мин.	68@3200
Охлаждение	жидкостное с многосекционным радиатором
Электрическая система	6В, зажигание от магнето
Трансмиссия	механическая несинхронизированная
Полный привод	бортовая схема с понижающей ступенью в РК и блокировкой межбортового дифференциала
Снаряжённая масса, кг	3650
Вместимость, чел.	12
Грузоподъёмность, кг	1750
Запас хода, км	138
Расход топлива средн. л/100 км	45
Максимальная скорость км/ч	50



Эта засыпанная снегом лесная дорога представляла собой череду спусков и подъёмов... Так вот, первая же попытка вскарабкаться вверх по склону заставила нас вспомнить о необходимости подключения привода правого и левого передних колёс (именно так, по отдельности).



Выезд на спецучасток «лесная дорога» преграждал внушительный снежно-ледяной бруствер, и «пробивать» его на любом стандартном внедорожнике я бы не рискнул. Но весящий под 4 тонны армейский (и, следовательно, «цельнометаллический») Laffly легко превратил это препятствие в романтически-белую зимнюю пыль.



Мы достаточно долго искали и, в конце концов, всё-таки нашли препятствие, которое смогло бы «успокоить» большой Laffly. После чего я наконец смог оценить удобство крепления его оригинальной лопаты...



Работа с оригинальным шанцевым инструментом была поручена специально обученному «французскому солдату», который в полном соответствии с историческими реалиями одет в настоящую... британскую военную форму. Дело в том, что после захвата Франции остатки вооруженных сил Республики получали обмундирование и оружие от британских и американских поставщиков, что естественным образом сказалось на внешнем виде французских солдат и офицеров.



На этой фотографии, собственно, запечатлён момент движения по снежной целине в небольшой подъём. Пробуксовка критическая, а скорость поступательного движения практически нулевая.

Стоило тягачу набрать небольшую скорость, и завал буквально разлетелся на куски. А вот небольшой шедший сразу за брествером подъём в сочетании с довольно глубоким снегом заставил Laffly S20TL остановиться. Пришлось... подключить передний мост, задействовать понижающую ступень трансмиссии, а заодно и заблокировать межбортовой дифференциал. А в общем, после всех этих приготовлений стало ясно, что глубокий снег тоже не срабатывает. Машина просто ехала...

Нет, так дело не пойдёт. Оглядевшись по сторонам, мы нашли хороший сугроб, представлявший из себя метровый слой достаточно плотного снега. И не ошиблись!.. До выхода на более или менее ровную поверхность машина не дотянула каких-то пару метров. Тем не менее у нас появился повод расчехлить (а точнее, снять с борта) штатный шанцевый инструмент. Машина была вызволена довольно скоро, но предел проходимости мы вроде как нашли...

ЧТО МЫ ДЕЛАЛИ ПОЗАПРОШЛОЙ ОСЕНЬЮ

К сожалению, суровые зимние условия не дали нам рассказать ещё о двух важных вехах, являющихся чуть ли не ключевыми для Laffly. Поэтому давайте обратим историю вспять и попробуем восполнить пробелы теста Laffly S20TL с помощью

уже неоднократно упомянутого Hotchkiss W15T. Первая – это работа его опорной пневматики. Самое интересное, что эти маленькие колёсики не просто «вспомогательная» функция. Как я уже говорил в начале статьи, Laffly проектировали для работы в условиях «окопной войны». Поэтому снабдить машину системой преодоления окопов и рвов было просто необходимо. Тем более что если вы внимательно присмотритесь к профилю тягача, то поймете, настолько сильно вынесена его передняя часть. Причём это не ошибка при расчётах геометрической проходимости, а с точностью до наоборот. Дело в том, что преодоление рва или окопа машина начинает с того, что как бы «переносит» передние пневматики через траншею. Затем передние колёса аккуратно проваливаются в окоп, но ролики уже на другой стороне, и четыре ведущих задних колеса спокойно докатывают передние колёса до противоположной стены окопа. Дальше дело техники – задняя каретка «перематывает» препятствие уже значительно проще. Ну а в качестве страхующего элемента опорные пневматики есть и в базе, практически прямо под водительской дверью. То есть налицо достаточно адекватная «имитация» преодоления подобных препятствий гусеничной техникой.

Вторая же «важная веха» – это способность двигателей Hotchkiss выдавать очень высокий момент на практически холостых оборотах. В результате преодоление сложных препятствий, требующих «ползущего» режима и движения по скользким поверхностям, даётся машине относительно легко. Вы не представляете, каково было наше удивление, когда Laffly W15T довольно уверенно одолел размокший под осенним дождём глинистый подъём, оказавшийся накануне «не по зубам»

С современной точки зрения испытанные нами тягачи технически несовершенны. Но вместе с тем использованные в них конструктивные решения заслуживают самого глубокого уважения.



Сказать что-то ещё про удивительные внедорожные способности тягачей Laffly непросто. Такое ощущение, что им не важны рельеф и «покрытие», находящиеся под колёсами: мокрая трава, переувлажнённая глина... снег. Нам же остаётся пожалеть только об одном: сегодня этих поистине неординарных автомобилей остались буквально единицы.

На этом фото можно наблюдать уверенное движение Hotchkiss W15T в неочевидный на фотографии, но на самом деле достаточно крутой и при этом очень скользкий глинистый подъём. Скажу сразу: на этом покрытии и человеку стоять-то сложно. Однако машина медленно, но верно одолела препятствие и забралась на холм. Всему «виной» бортовая схема трансмиссии, почти равная по внедорожным способностям гусеничной, и двигатель с прекрасной «низовой» характеристикой.





Преодоление рвов и окопов – задача практически невыполнимая для обычного внедорожного автомобиля. Но для Laffly это совсем не проблема. На нижней фотографии хорошо виден первый момент преодоления рва с вертикальными стенками. Кажется, что сейчас передняя ось упадёт в окоп и движение застынет. Но опорные «пневматики», расположенные на удлинённом переднем свесе, выполняют роль опорных катков, и машина, подталкиваемая задними колёсами, легко забирается на «ступеньку».



Движение в условиях, когда перемещение нормального автомобиля просто невозможно (на снимке Hotchkiss W15T штурмует крутой и скользкий подъём, а несколькими часами ранее он «остановил» трёхосный «Урал») – это как раз то, ради чего и создавалось такое сложное и конструктивно необычное шасси. Шасси для автомобиля, который был призван спасти Третью республику, но не смог.

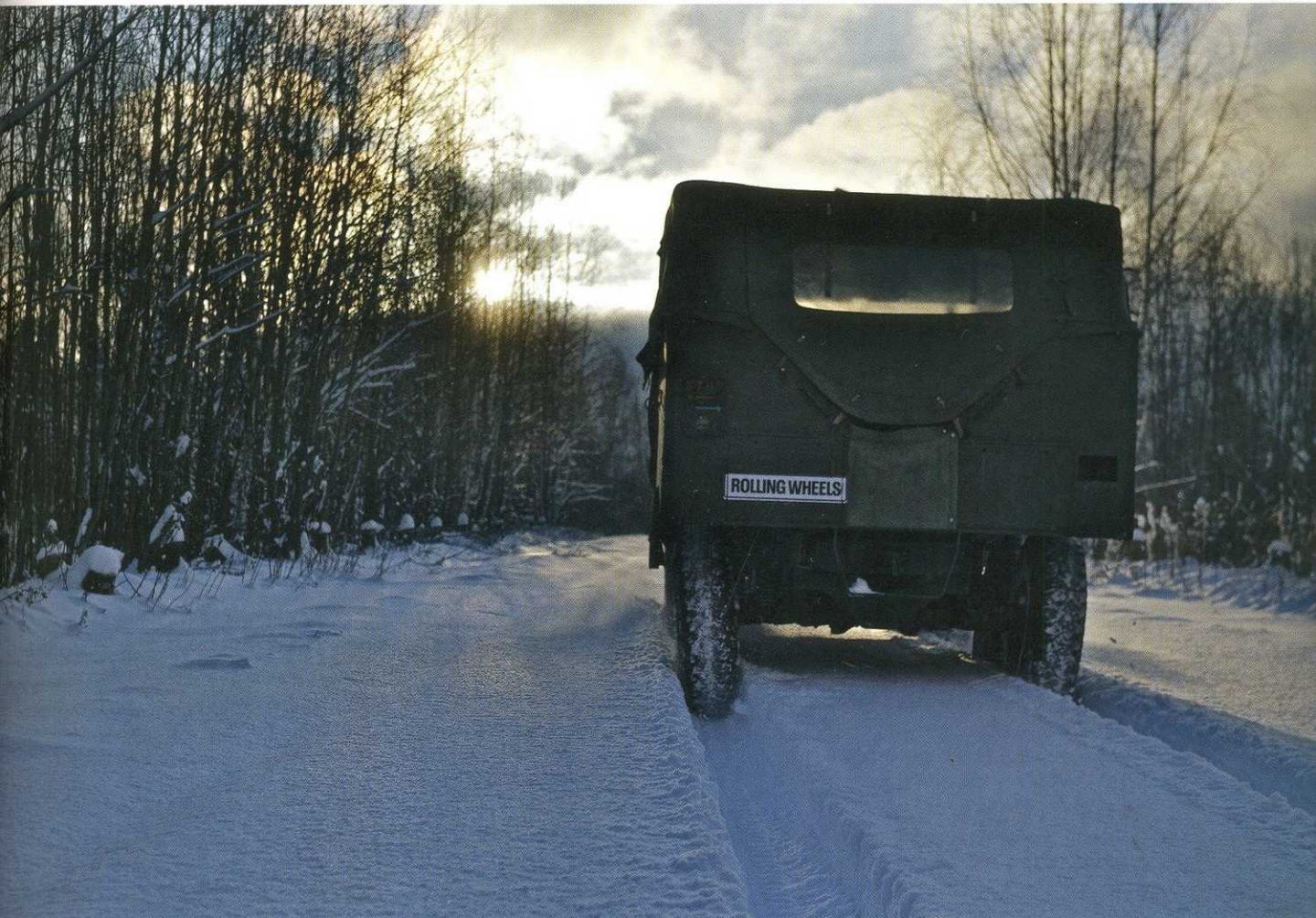
трёхосному «Уралу». И это притом что протектор установленных на Laffly шин был не самый подходящий для подобных подвигов. С другой стороны, просто аккуратное движение «в натяг» без срыва в пробуксовку – и результат налицо.

ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ

Да, с современной точки зрения испытанные нами французские артиллерийские тягачи технически несовершенны, но вместе с тем мы не можем не признать, что применённые в них конструктивные решения заслуживают как минимум глубокого уважения. Большой смелости стоило и запустить подобный тягач в войска (я не уверен, что обслуживание его трансмиссии было простым делом). Мало того, этот автомобиль прежде всего – военная техника, пусть и снабжённая впечатляющими «системами выживания». При таком конструкторском подходе его стоимость явно не стыковалась со средним «циклом жизни» машины в боевой обстановке. Но загляните в недалекое будущее. До сих пор на вооружении НАТО стоят машины Steyr Pinzgauer (независимая подвеска на основе «ломающихся» мостов), а бортовые схемы трансмиссии повсюду используются в колёсной технике повышенной проходимости, созданной для работы в труднодоступных районах. То есть какое-никакое наследство тягачи повышенной проходимости Laffly нам всё-таки оставили. А может быть, они просто слишком рано появились на свет? RW



В настоящее время протестированный нами Laffly S20TL находится в экспозиции музея «Моторы войны» на Поклонной горе. Где все желающие могут ознакомиться с этой уникальной французской машиной.





текст >> Алексей ИСАЕВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Юрий ПАШАЛОК

МАЛЕНЬКИЙ и ЛОВКИЙ ХИЩНИК

Конструктивный анализ и краткий тест
вездехода-амфибии Studebaker M-29C Weasel

Когда нам представилась возможность протестировать (пусть даже и в несколько усечённом варианте) этот небольшой гусеничный вездеход времён Второй мировой войны, я ни минуты не сомневался. Эта амфибия очень интересна по своей конструкции и совершенно не соответствует обычному представлению о гусеничном вездеходе, как о тяжёлом, лязгающем гусеницами неповоротливом чудовище. Начнём с того, что Weasel совсем не велик – без дополнительных поплавков, с которыми он иногда назывался Water Weasel и Ark (ковчег), не многим

более трёх метров в длину и полутора в ширину. Что неудивительно, так как он создавался непосредственно после неудачи с Ford GPA Amphibian, которые в итоге были в основном отправлены по ленд-лизу в Советский Союз, как плавающий аналог только что появившегося в те дни армейского транспортного средства, известного сейчас как джип. В полном соответствии со своим именем (ласка), Weasel необычайно проворен – максимальная скорость этой компактной гусеничной машины составляет более 50 км/ч!

Большинство доживших до наших дней Water Weasel не сохранили съёмных поплавков, располагавшихся на передней и задней оконечностях корпуса и значительно повышавших мореходность амфибии. Не исключение и рассматриваемый нами M29C. От «мореходности» остались только болты крепления носового и кормового понтонов. Отсутствуют и специальные откидные дефлекторы на гусеницах – они существенно повышали

Этот вездеход-амфибия времён Второй мировой войны практически не известен в России. При этом он очень интересен по своей конструкции и противоречивой истории создания. Взять хотя бы тот факт, что это транспортное средство совершенно не соответствует нашим общепринятым представлениям об армейском гусеничном вездеходе. Впрочем, ничего удивительного в этом нет – Weasel был придуман в Англии, создан в Америке, а применялся на четырёх континентах и в водах всех пяти океанов. И это притом, что изначально Weasel задумывался как транспорт для проведения спецопераций в снегах Норвегии. Кстати, с английского слово Weasel переводится как ласка – хищное млекопитающее семейства куньих. А как известно, этот зверёк невелик, ловок и проворен, быстро бегаёт, хорошо лазает и прекрасно плавает...



Первый гусеничный вариант Weasel - T15 на войсковых испытаниях в Британской Колумбии (1942 год).



На фото с испытаний модели T24 хорошо видны его габариты в сравнении с «одноклассником» (в армии США Weasel должен был заменить неудачный плавающий автомобиль Ford GPA).



Это фото, сделанное во время летних испытаний в песчаных дюнах Индианы перед высадкой в Северной Африке, косвенно подтверждает динамические характеристики и энергоёмкость подвески Weasel.



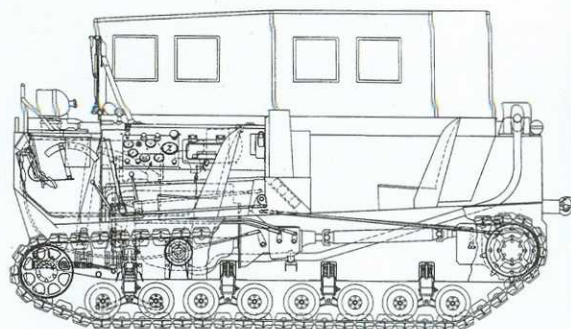
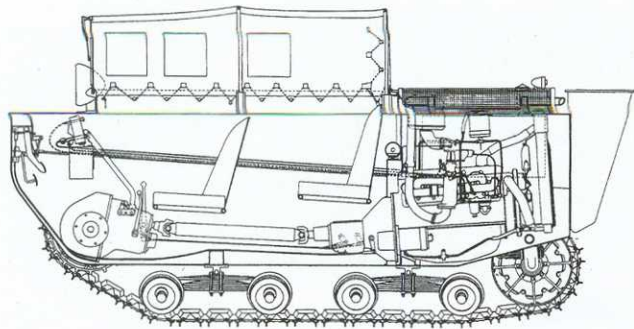
Со снятыми понтонами и гидродинамическими щитками M29C больше похож на формально сухопутный (плавать эта модель всё-таки умела) M29.

The test of unfamiliar in Russia M-29C Cargo Carrier Amphibian –

Weasel, manufactured by Studebaker Corporation in 1944. It provides impressions of its running over snowed roads, deep snow and winter obstacles, snow-covered ditches and trenches. It describes the advantages of the caterpillar motion on soft snow and impressions of its high energy power of the Weasel suspension on obstacles. The article describes the specifics of driving the vehicle with its differential turning mechanism which seems to us rather advanced. It also dwells on the structure of Weasel and its history from prototype T15 to the controversial and extraordinary hero of our test. It was invented in England, created in America and used on four continents and in the water of five oceans. That was all despite the fact that initially it was designed as a vehicle for special operations in the snow of Norway.

НЕ ЗАЦЕПИВШИСЬ ЗА КОМИНГС

Компоновка салона, если так его можно назвать, Weasel не совсем обычна – водитель сидит отдельно в передней части, слева от двигателя, а позади него находится транспортная



Компоновка раннего M28 (T15) с задним расположением двигателя и передними ведущими звёздочками лучше с точки зрения проходимости и самоочистки гусениц. Но она ограничивала экипаж Weasel водителем и одним бойцом. К тому же у машины отсутствовала грузовая платформа.

У модели M29 двигатель расположен спереди, а сзади имеется грузовое отделение с сиденьями для трех десантников. Воздух, охлаждающий двигатель, засасывается через люк перед лобовым стеклом, а затем проходит по туннелю под полом, попутно охлаждая трансмиссию, и выходит через шахту глушителя.



Лючок справа от водителя позволял оперативно протереть высоковольтные провода и катушку зажигания, если их заливало водой на плаву.



Нельзя сказать, что расположенные сбоку приборы хорошо читались, но вся необходимая информация здесь присутствовала.



При центральном расположении переключать передачи можно той рукой, которая свободна от манипуляций рычагами управления поворотом.



Залезать в любую компактную амфибию непросто по определению, но посадка в Weasel, учитывая его низкий тент и высокий борт, и вовсе была акробатическим упражнением.



Нужно отметить, что для столь маленькой амфибии Weasel обладает неожиданно большой грузовой площадкой благодаря рациональности его компоновки. Также обратите внимание на прямоугольное гнездо на капоте двигателя и изогнутую трубу за правым задним сиденьем – это кронштейны крепления носилок (аналогичные есть и сзади).



площадка во всю ширину вездехода. Там находятся три сиденья в ряд и предусмотрено место для большой радиостанции или другого столь необходимого оборудования (были варианты с пулемётом, с малокалиберной пушкой и даже с безоткатным орудием), на стенках расположены крепежи для носилок. Всё это хозяйство накрыто квадратным тентом с целлулоидными окошками. Вот, собственно, и всё, ознакомительный осмотр окончен, пора садиться за руль или, сказать точнее, за рычаги – поворот M29C осуществляется изменением скорости вращения гусениц.

Кстати, сам процесс посадки в амфибию также существенно отличается от привычного автомобильного. Надо откинуть полог тента, перелезть через довольно высокий борт и, не зацепившись за комингс, опуститься на низкое брезентовое сиденье. При этом рычаги управления поворотом и переключением передач оказываются между ногами. Это делает процесс переключения передач не совсем традиционным, зато его можно осуществлять любой рукой, что важно, учитывая то, что управление поворотом требует поочередного участия обеих рук. Педали газа и сцепления расположены на своём обычном месте, а вот панель приборов оказалась справа на кожухе двигателя. Впереди, на ветровом стекле, два стеклоочистителя – ручной и электрический (вполне разумное дублирование, учитывая возможность высадки через полосу прибора). Посадка водителя практически вертикальная, ноги слегка поджаты, но если

Для человека, привыкшего к рулевому колесу, управление гусеничной техникой затруднительно. Но в случае с Weasel ситуация иная...

сравнить с нашим ГТС, то она весьма комфортна. Ещё одной особенностью такой организации рабочего пространства является то, что водитель практически любого роста может управлять вездеходом сразу, без регулировок, а это очень важно в боевой обстановке. Нужно отметить, что в насквозь пропитанном военной эстетикой той поры внутреннем пространстве Weasel осваиваешься удивительно быстро.

НЕОЖИДАННО ЛЁГКО В УПРАВЛЕНИИ

Поскольку в силу ряда объективных причин организационного характера время «работы» с машиной у нас было крайне ограничено, завожу мотор. Большой ручкой включаю «массу», зажигание, теперь стартер. И вот, выплюнув облачко дыма, заработал известный своей неприхотливостью двигатель Champion Model 6-170 фирмы Studebaker. Первые впечатления от звукового фона: выхлоп отведён назад и вправо, его звук не очень назойлив, да и вибрации рядной «шестёрки» невелики. Но плоские стальные панели корпуса не слишком эффективная шумоизоляция, в общем, грохот в кокпите стоит изрядный, хотя для военной техники Второй мировой всё это в порядке вещей. Более того, в какой-то момент я ощутил, что окружающие меня звуки – это не что иное, как дух той исторической эпохи... И спустя некоторое время я настолько проникся героикой этого маленького, но очень ловкого «хищника», что невольно представил себя прорывающимся через кольцо окружения сквозь заснеженные леса под Арденнами.

Тем временем двигатель слегка прогрелся, и можно было трогаться. Первая передача без синхронизатора и включается на удивление чётко. После чего Weasel легко, без надрыва трогается с места. Пробую поворачивать. Для человека, привыкшего к рулевому колесу, управление гусеничной техникой всегда представляет значительную сложность. Всё происходит как-то не так... Но в случае с Weasel ситуация иная – здесь вполне современный (современный нам,



Гусеницы Weasel хорошо очищаются (обратите внимание на «струю» снега, отбрасываемую в бок от заднего ведущей звёздочки). Что, в свою очередь, очень важно для обеспечения высокой проходимости по снегу, поскольку снижает риск забивания им ходовой части.



Восемь пар опорных катков по обоим бортам обеспечивали машине равномерное распределение давления на грунт.



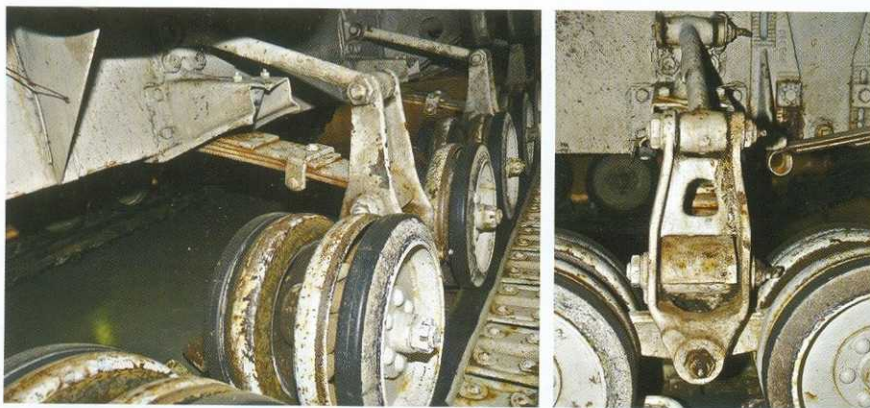
Требуемое натяжение гусеничной ленты конструктивно обеспечивается четвертьэллиптической рессорой.



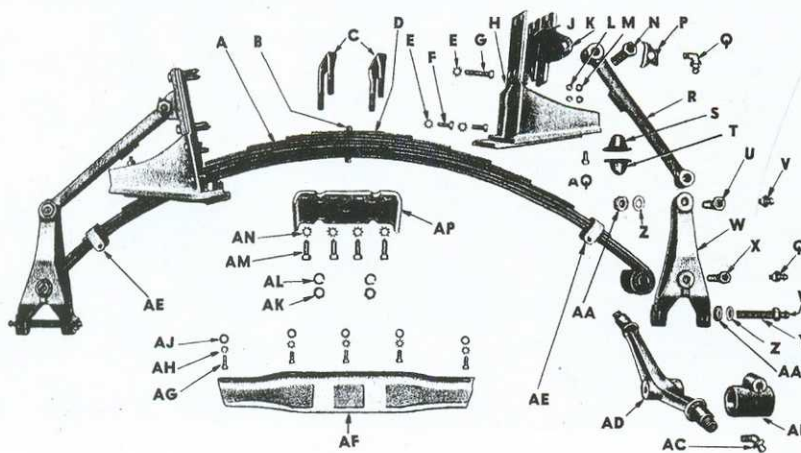
Ровное днище снегохода-амфибии не только повышало проходимость, но и снижало сопротивление на плаву. Обратите внимание на съёмные крышки, закрывающие детали подвески снизу.



Подвеска Weasel на полуэллиптических рессорах оказалась не только очень энергоёмкой, но и как ни странно весьма комфортной!



Каждый баланси́р двух пар опорных катков крепится к своей стойке подвески (зафиксирована от наклона рычагом и рессорой), рабочие хода которой ограничиваются буферами. Такая конструкция одновременно обеспечивает и хорошую плавность хода и не даёт гусенице перекашиваться и сходить. И ещё внутренняя направляющая катков сделана из тонкого листа стали, что сильно снижает шум при движении.



а не сороковым годам прошлого века) дифференциальный механизм поворота, и при затормаживании любого фрикциона вездеход начинает двигаться по дуге, а не вертеться на месте. Как следствие, за рычагами «Ласки» освоился я очень быстро, впрочем, как и американские солдаты когда-то. Да и вообще благодаря такой конструкции трансмиссии Weasel оказалось очень легко управлять. К тому же на повороте нет той потери скорости, которая происходит при обычном затормаживании одной гусеницы. А поскольку фрикционный механизм работает в масляной ванне и «схватывает» достаточно мягко, то у меня получилось очень быстро научиться плавно регулировать радиус поворота. Кстати, вторая и третья передачи здесь синхронизированы, и после прогрева коробки они стали переключаться довольно свободно, особенно учитывая тот факт, что разрывы в передаточных числах между ними не очень большие. Что же касается широкого рабочего диапазона трансмиссии Weasel, то он получен за счёт большого передаточного отношения демультипликатора. Но настолько большого, что третья пониженная заметно медленнее, чем первая повышенная. А вообще на утоптанном просёлке Weasel легко разго-

Этот вездеход прежде всего создавался как транспорт для Норвежской операции и, следовательно, был изначально рассчитан на работу в суровых условиях Скандинавии.

няется до 25 миль в час по спидометру (40 км/ч) и неожиданно мягко преодолевает колдобины. Ехать быстрее, учитывая раритетные резинометаллические гусеницы и хлопающий на ветру брезентовый тент, как-то и не хочется: впечатлений и так через край. После такого опыта фотографии прыгающего в ходе заводских испытаний 1943 года с полным отрывом гусениц по песчаным дюнам озера Мичиган Weasel перестают казаться рекламным трюком.

ГЛУБИНА СНЕЖНОГО ПОКРОВА НЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЯ

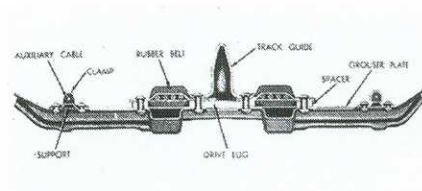
Теперь можно и «в поля»... Широкие полуметровые гусеницы почти не проваливаются в снег. Несмотря на экипаж из четырех человек, удельное давление



Опорная поверхность ведущего колеса имеет резиновое покрытие, не дающее ему обрести льдом (это может привести к сходу гусениц).



Стальные траки гусениц имеют специальные резиновые башмаки для «бесшумного» движения по дорогам с твёрдым покрытием.



Конструкция резинометаллической гусеницы Weasel весьма интересна. Отдельные траки связаны между собой четырьмя ремнями (наподобие вентиляторных) привулканизированными к ним стальными крепёжными пластинками. Или, как вариант, боковые ремни могли быть заменены на стальные тросы, как на схеме.



Удельное давление гусениц даже у гружёного Weasel меньше, чем у большинства современных снегоходов – 130 г/см²! Благодаря этому уникальная ретро-амфибия может преодолевать снежный покров любой глубины.

всё равно остаётся очень низким. Оно и понятно – вездеход создавался прежде всего как снегоходный транспорт для планировавшейся Норвежской операции и рассчитывался именно на эти условия движения. Для Weasel не страшен снег любой глубины! На поле, в глубоких сугробах и перемётах вдоль леса глубина оставляемой им колеи почти не отличается. Снег просто уплотняется до необходимой величины, и машина не проваливается глубже. Первые выпуски Weasel снабжались гусеницами шириной 380 мм, но с 1944-го их ширина была увеличена до 20 дюймов (508 мм). Именно такие были установлены на тестируемом экземпляре, что и дало несравненные показатели проходимости не только на снегу, но и в болоте.

При движении по целине скорость из-за возросшего сопротивления упала, но всё равно осталась довольно высокой для 70-сильного и почти 70-летнего двигателя, что прежде всего говорит о высоком техническом совершенстве гусеничного движителя. Кстати, дифференциальный механизм поворота отлично показал себя и в изменившихся условиях. Благодаря тому что на обе гусеницы постоянно передаётся крутящий момент, не происходит явления, характерного для механизмов с затормаживанием одной гусеницы, когда при размыкании бортового

фрикциона вездеход вместо того, чтобы повернуть, останавливается и начинает беспомощно копать снег одной гусеницей. И в результате оказывается способен двигаться только прямо. Надо признать, что, несмотря на возраст, Weasel удивил отличной манёвренностью в глубоком снегу, особенно учитывая мою не слишком высокую квалификацию механика-водителя. Как раз то, что нужно для среднестатистического солдата. Недаром на вооружении норвежской армии Weasel стоял до 1984 года.

На сложном рельефе Weasel тоже не спавал. Включаем пониженную передачу и с лёгкостью преодолеваем засыпанные снегом ямы и траншеи. Причём «Ласка» выбирается из них даже одновременно с поворотом! И хотя справедливости ради нужно отметить, что в некоторых случаях сцепных

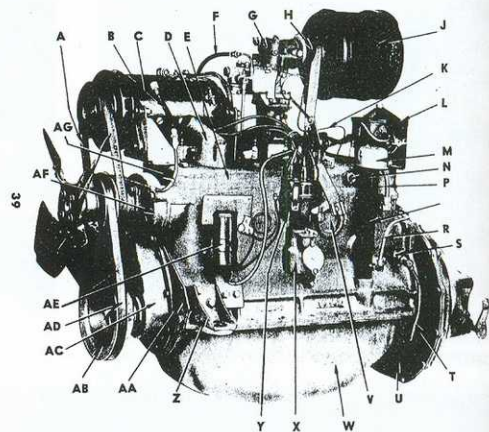


Для столь лёгкого вездехода 70 л.с. вполне хватает для динамичного движения.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ M29C WEASEL

Тип двигателя	6–170 четырёхтактный, карбюраторный с боковыми клапанами
Число цилиндров/расположение	6 в ряд
Рабочий объём, см ³	2786
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76,2/101,6
Мощность л.с. при об/мин.	70/3600
Охлаждение	жидкостное
Электрическая система	12В
Трансмиссия	механическая трёхступенчатая с демультипликатором, синхронизаторы на второй и третьей передачах переднего хода
Механизм поворота	дифференциальный, с мокрыми фрикционами
Масса (без/с поплавками), кг	1710 /2195
Грузоподъёмность, кг	710 /550
Запас топлива, л	133
Радиус поворота, м	3,6
Макс. скорость: суша/плав, км/ч	51 / 6,4
Длина (без/с поплавками/с рулями), мм	3200 / 4400 / 4795
Ширина (без/с экранами), мм	1524 / 1700
Высота, мм	1790
Клиренс, мм	280

свойств гусениц не хватало для преодоления подъёма «в натяг», но тогда выручал запас мощности, позволяющий преодолеть препятствие «ходом». Несмотря на то, что механик-водитель и экипаж размещены в относительно комфортной и широкой зоне значительно выше гусениц, центр тяжести машины в целом расположен низко, а значит, и вероятность перевернуться невелика. Происходит это благодаря тому, что все тяжёлые агрегаты находятся в тоннеле между гусеницами. Но хватит, не будем дальше искушать судьбу (шустрый американский «зверёк» и так подарил массу положительных эмоций), а поговорим об историческом пути, пройденном конструкцией «Ласки».



Нижнеклапанный двигатель Studebaker 6-170 Champion был специально модифицирован для установки на Weasel: генератор перенесён вверх, переделан привод вентилятора охлаждения и установлен специальный карбюратор, который больше нигде не применялся (последнее стало настоящей проблемой для сегодняшних владельцев M29C). Важная деталь – за время выпуска машины несколько раз менялась система подачи воздуха в карбюратор, что заметно, если сравнить рисунок двигателя из журнала запчастей и фото внизу.



ОТКУДА ЧТО БЕРЁТСЯ

Дело в том, что на примере Weasel очень интересно проследить весь процесс становления от первого прототипа T15, созданного всего за 34 дня инженерами Studebaker Corporation по просьбе Уинстона Черчилля, до серийной армейской машины. Прежде всего нужно сказать, что в основу Weasel был положен проект, созданный после первой неудачной операции англо-французских войск в Норвегии в марте 1940 года (они буквально увязли в снегах) британским журналистом и изобретателем Джеффри Пайком. Конструкция T15, созданного в мае 1942 года, сильно отличалась от окончательного варианта. Двигатель был установлен сзади, ведущими были передние звёздочки. Эта схема наиболее предпочтительна для движения по снегу, так как одновременно обеспечивает и равномерное распределение нагрузки, и отличную самоочистку гусеничной ленты. Компоновка благотворно сказалась и на центре тяжести – он оказался очень низким. А вот сидячих мест получилось только два и располагались они друг за другом. Опорных

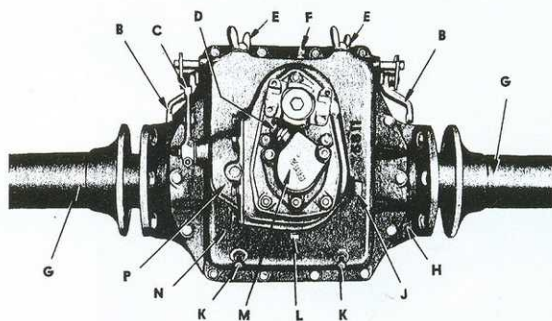
В ходе испытаний, проходивших зимой 1942–1943 годов, выяснилось, что на снегу Weasel превосходит любую вездеходную технику.

катков было всего четыре пары на каждую гусеницу, а простейшая подвеска основывалась на продольных рессорах, расположенных между парами катков (схема, используемая на многих английских танках той поры). Но вместе с тем T15 уже имел дифференциальный механизм поворота. После испытаний зимой 42–43-го годов выяснилось, что, несмотря на наличие многих недостатков, в частности периодические сходы гусениц, Weasel в снегах обладал возможностями, далеко превосходившими всю имевшуюся технику. В итоге после доработки машина была рекомендована к принятию на вооружение под обозначением M28. Впрочем, произведено M28 было совсем немного. Причина проста – к тому времени у военных пропал интерес к операции в Норвегии...

Про Weasel вспомнили только при планировании военных операций в Европе, когда выявилась необходимость в плавающем вездеходе. Тут же началась дальнейшая модернизация его конструкции с целью увеличения вместимости и грузоподъёмности – качество, определяющих его успешность во время высадки десанта. Двигатель перенесли вперёд, в тоннель между гусеницами, в задней части которого разместили механизм поворота. Ведущими стали задние звёздочки, водителя посадили рядом с двигателем, транспортное отделение расширили почти на всю ширину кузова, а топливный бак объёмом 133 литра «переехал» в правый передний угол корпуса. Кроме того, Weasel получил принципиально другую длинноходную подвеску на поперечных рессорах и рычагах, с восемью парами опорных катков (помимо обеспечения более равномерного давления резинометаллической гусеницы на грунт она «вылечила» Weasel от частого сбрасывания гусениц). И в таком виде, под индексом T24, доработанный Weasel прошёл войсковые испытания и вскоре был принят на вооружение под обозначением M29.



Благодаря дифференциальному механизму поворота Weasel очень легко управляется, затормаживание фрикциона приводит к движению по дуге, а не вращению на месте.



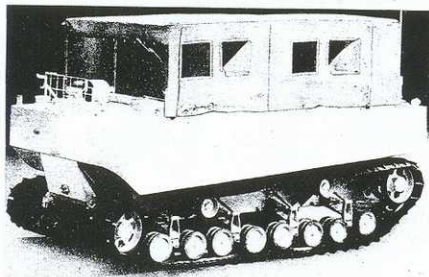
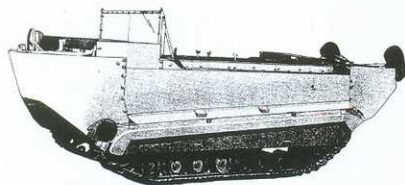
Ведущая ось Weasel представляет собой весьма сложный агрегат. В одном картере расположены демультипликатор, коническая главная передача и цилиндрический межбортовой дифференциал (хорошо видны на фото), а также две планетарные передачи с бортовыми тормозами (показаны на рисунке). Когда лента бортового тормоза останавливает барабан с солнечной шестерней, сателлиты, соединённые с осями шестерён дифференциала, начинают вращаться относительно корпуса дифференциала и соответственно полуоси начинают вращаться с различными скоростями. В результате Weasel начинает поворачивать по радиусу 3,6 метра.



При движении «в натяг» по сложному рельефу сцепления резинометаллических гусениц со снегом и промёрзшим грунтом хватало не всегда. Приходилось менять тактику...



Для улучшения мореходности Weasel получил съёмные понтоны: передний с имевшим ременный привод от двигателя кабестаном и задний с двумя подъёмными рулями, заметно изменившие его внешний вид. Также машина была оборудована гидродинамическими щитками на гусеницах с отверстиями-соплами в передней части, что позволило поднять скорость на плаву с 3 до 6 км/ч.



ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ВЫХОД В МОРЕ

Поговорим еще об одной способности Weasel. Правда, в силу ряда объективных причин опробовать в деле её не удалось... Как уже было сказано выше, модели M28 и M29 могли плавать. Но использованный механизм поворота, давая серьёзные преимущества на суше, оказался не слишком-то работоспособен в воде. Дело в том, что относительно небольшая разница в скоростях движения гусениц (именно она обеспечивала хорошую маневренность в обычных условиях) не давала возможности эффективно управлять машиной на плаву. Как следствие, в бурном море Weasel оказывался беспомощным и практически непригодным к высадке из-за течений у побережья Нормандии. Попытка установить подвесной мотор была признана неудачной, и конструкторы начали создавать амфибийную модификацию «Ласки», попутно решив кардинально улучшить мореходность. В результате всех этих переделок Weasel получил дополнительные поплавки в передней и задней частях кузова. Причём в переднем поплавке располагались откидной волноотбойник, кабе-

Были установлены боковые экраны и сделаны сопла, разворачивающие часть потока. Всё это позволило увеличить скорость на плаву с 3 до 6 км/ч.

стан с ременным приводом от коленчатого вала двигателя и дополнительный трюм. А на заднем были установлены два руля с тросовым приводом от специального штурвала (тем самым была решена проблема с управлением).

Но этим нововведения не ограничились: для обеспечения необходимой скорости на плаву потребовалось увеличить эффективность гусеничного привода как водного движителя. Были установлены боковые экраны, закрывавшие верхнюю (не рабочую) часть гусениц, причём в передней их части были сделаны специальные отверстия – сопла, разворачивающие часть паразитного потока в сторону движения. В результате этих мероприятий удалось увеличить скорость на плаву с 3 до 6 км/ч. Weasel комплектовались специальным накладным стеклом с уплотнителем



Щиток, закрывавший воздухозаборник радиатора двигателя от прибойных волн, имеет прорези для прохода ремня привода кабестана.



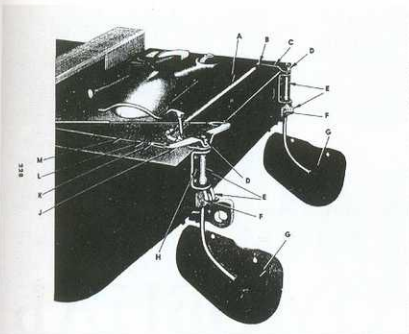
Weasel имел два стеклоочистителя: один с ручным, а другой с электрическим приводом.



Чтобы лобовое стекло не обмерзло, в комплекте имелось второе накладное. Причём оно было укомплектовано уплотнителем по периметру и электроподогревом.



Когда-то этими болтами крепились съёмные понтоны, повышавшие «мореходность».



Откидные рули, применявшиеся для управления на плаву, синхронно поворачивались тросовым приводом от специального штурвала, крепившегося на комингсе перед водителем.



...В ситуациях, когда не хватало сцепления гусениц, выручала мощность двигателя, позволявшая в случае необходимости штурмовать препятствия «ходом».

по периметру и электрообогревом, позволяющим водителю сохранять видимость в любых условиях, и помпой для откачки воды. Амфибии, предназначавшиеся для холодного театра военных действий, получили автономный бензиновый отопитель. В таком виде Weasel получил обозначение M29C и был выпущен более чем в 15 тысячах экземплярах.

ИСТОРИЧЕСКОЕ ПОСЛЕСЛОВИЕ

«Ласка» успела поучаствовать не только во Второй мировой войне, но и во многих локальных конфликтах (в частности в Индокитае). За время службы Weasel его вездеходные и ходовые качества пригодились в разных областях. Но особенно эффективным транспортом он показал себя при эвакуации раненых с поля боя. Ну а после окончания боевых действий значительная часть Weasel была отправлена на Аляску, где эксплуатировалась до шестидесятых годов, а оставшиеся в Европе ещё долгое время стояли на вооружении в армиях стран НАТО (подробно

об истории гусеничных вездеходов Weasel см. на стр. 132), а опыт её боевого применения и заложенные в конструкцию принципы послужили основой для разработки большого числа американских армейских гусеничных вездеходов-амфибий начала 50-х. Более того, машина оказалась очень удачной, опыт её боевого применения и заложенные в её конструкцию принципы послужили основой для разработки большого числа американских армейских гусеничных вездеходов-амфибий начала 50-х годов, предназначенных для планировавшихся в то время военных действий против стран Варшавского договора в Гренландии. RW

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ
Евгений КОНСТАНТИНОВ
архив музея Августа Хорьха
в Цвиккау



Знакомство с модифицированным Horch 853

САМЫЙ КРАСИВЫЙ ПОЖАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

До того как этот красный Horch 853 стал музейным экспонатом, он фактически «прожил» две жизни. Первая была яркая, но, увы, короткая. Будучи собран в феврале 1935 года на заводе в Цвиккау, герой нашего рассказа (тогда ещё кабриолет) через несколько месяцев перевернулся в ходе тестов на северной петле Нюрбургринга. После чего автомобиль, а точнее то, что от него осталось, был возвращён на родной завод, где ему подарили вторую, на этот раз более продолжительную жизнь. Собственно, там «возрождённый» и остался, проведя последующие полвека на боевом дежурстве.

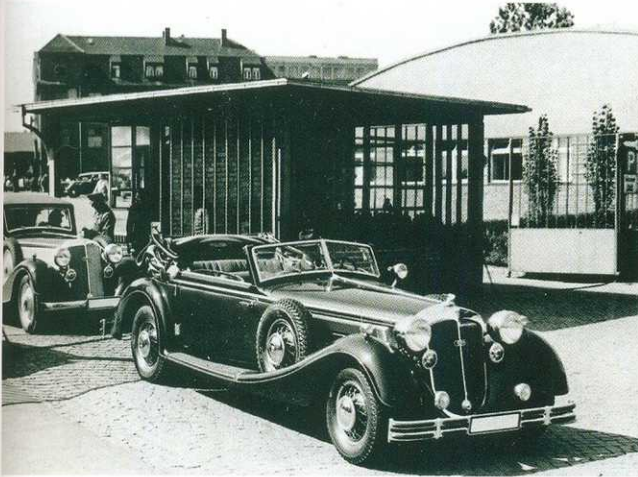
Шасси этого Horch имеет номер 853 002 (то есть второе в серии 853). Как уже было сказано выше, оно было выпущено в феврале 1935 года, незадолго до Берлинского автосалона, где эта модель и дебютировала. Изначально оно принадлежало двухдверному кабриолету – именно в таком кузове дизайнер Гюнтер Миквош представил миру новую модель Horch, вскоре признанную одним из самых красивых автомобилей 30-х годов. Его дизайн нельзя было назвать революционным. Напротив, он вобрал и гармонично соединил всё то, что мы с вами привыкли называть «предвоенной классикой». Но как бы там ни было, а вытянутый двухдверный автомобиль с длинным капотом получился чертовски красив, и его первый показ стал воистину триумфальным. Заказы на спортивный кабриолет ценой 14 900 рейхсмарок начали принимать прямо на берлинском выставочном стенде. Это при том, что на момент появления Horch 853 он был самым



Стенд Auto Union на Берлинском международном автосалоне 1935 года. На первом плане автомобили Horch.

The material runs about

a fire-engine on Horch 853 chassis. This automobile was converted from a pre-series cabriolet that had crashed during tests in 1936. The vehicle service over fifty years in the fire department of Horch factory (later renamed as Sachsenring) in the town of Zwickau. The traditional body configuration of a multi-purpose fire-engine of that time was based on the principle of a line – a ladder – a pump. Here, due to its huge power capacity the fire pump was the essential tool and gave this reliable vehicle a chance to serve a long life.



Ещё один новый спорт-кабриолет выходит из ворот завода Horch. Сентябрь 1936 года.



Богатая приборами передняя панель из капы ореха и палисандра соединяла в себе спортивность и высокий статус модели.

дорогим автомобилем в модельном ряду Horch! Да что там «на момент появления» – за всю историю легендарной немецкой марки очень немногие модели смогли перешагнуть эту ценовую планку.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ ТРЕБОВАЛА ДОВОДКИ

При всём том нужно отметить, что первые экземпляры Horch 853 технически были совсем не идеальны. Де-факто это были предсерийные прототипы, которым прежде всего требовалась серьёзная доводка шасси. Ситуация усугублялась ещё и тем, что заявленная спортивность модели предполагала добавляющую курсовую устойчивость, управляемость, низкие крены кузова и... плавность хода в соответствии со стандартами марки. Кстати, необходимость в длительной доработке шасси отчасти была вызвана тем, что создавалось оно фактически с чистого листа. В задней подвеске для снижения неподдресоренных масс конструкторы Horch впервые использовали подвеску типа De Dion, а спереди стояла традиционная для

фирмы независимая подвеска на верхней поперечной рессоре и нижних поперечных рычагах. И вот ещё какой момент – как это ни странно, но к началу серийного производства в июне 1935-го новый флагманский спорт-кабриолет именной немецкой марки прошёл лишь серию обычных дорожных тестов, совершенно не учитывающих особенности спортивных режимов. Последствия не заставили себя ждать – с тем, что не выявили заводские испытатели во главе с Эрнстом Райсером, очень быстро столкнулись покупатели (учитывая стоимость и имидж машины, несложно догадаться, что «испытателями поневоле» стали не последние в рейхе люди). Очень скоро на завод посыпались грозные рекламации, связанные с поведением машины на высоких скоростях при спортивном стиле вождения. Вибрации, рысканье, произвольный уход с траектории и другие непозволительные автомобилю такого класса «вольности» зачастую приводили к авариям и требовали немедленного устранения причин. И действительно, вскоре серийное 853-е шасси подвергли серьёзной доработке, включившей в себя даже



Заводская пожарная команда Horch в 30-е годы была полноценной, хорошо подготовленной и укомплектованной частью. В ней был полный набор необходимых спецавтомобилей...

... а боеспособность огнеборцев поддерживалась на должном уровне регулярными тренировками. Ноябрь 1936 года.



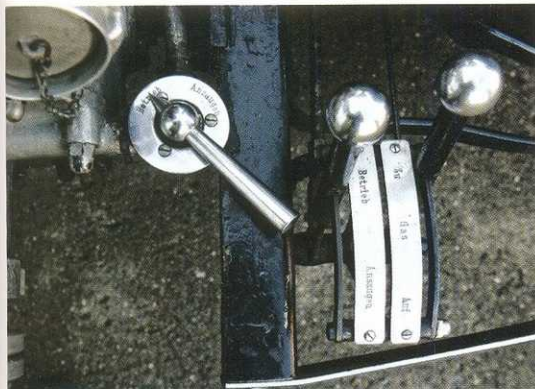
Кузов типа линейка был наиболее популярен среди довоенных пожарных машин. При этом большое количество закрывающихся ниш, полостей и навесных креплений позволяло разместить весьма приличный запас противопожарного снаряжения.

увеличение жёсткости рамы посредством установки дополнительной крестообразной поперечины. Но поправить утраченное реноме это уже не помогло: в глазах автомобильной общественности данный кабриолет навсегда потерял спортивный имидж, спустившись в неписаной табели о рангах до уровня прогулочной машины. Что, справедливости ради замечу, совершенно не помешало автомобильной прессе удостоить Horch 853 титула самого красивого предвоенного спорт-кабриолета.

Вы спросите, а что делает рассказ о проблемах с управляемостью кабриолета в статье о пожарной машине? Все очень просто – данный исторический экскурс объясняет, почему предсерийный автомобиль продолжали гонять по тестовой трассе спустя почти год после начала официальных продаж. Более того, он косвенно даёт понять из-за чего, собственно, случилась авария, итогом которой стало удивительное превращение «самого красивого предвоенного спорт-кабриолета» в самый красивый пожарный автомобиль.

В БОРЬБЕ С ОГНЁМ ГЛАВНОЕ – СКОРОСТЬ

По предложению конструктора Карла Деммриха покорённый в ходе заводских испытаний кабриолет полностью переделали, и 28 ноября 1936 года в пожарной части завода Horch появился ярко-красный автомобиль с удлинённой до 3800 мм колесной базой, новым кузовом и агрегатами от 853-й модели. Стоит отметить, что существовавшая с 1910 года заводская пожарная команда к середине 30-х была оснащена и укомплектована весьма серьёзно. Причём вся используемая спецтехника, кроме одной сверхвысокой автолестницы, была построена именно на основе легковых автомобилей марки Horch. Что, впрочем, совсем неудивительно – это сегодня пожарные машины выпускаются на грузовых шасси, а в те далёкие годы преимущественно изготавливались именно на базе легковых моделей. Выносливости и долговечности им вполне хватало, за пределами грузоподъёмности в большинстве случаев от них



Пожарная помпа работает от двигателя втомобилиа, а всё управление ею вынесено прямо к агрегату. Слева поворотная рукоятка – основной выключатель привода помпы, два рычага справа – подключение к механизму отбора мощности и акселератор.



В сравнении с кабриолетом-прародителем кокпит пожарного автомобиля стал настолько непритязателен и практичен... что его нередко мыли просто из шланга.



Верхнеклапанная рядная «восьмёрка» объёмом 4911 см³ и мощностью 100 л.с. при 3400 об/мин для своего времени была по конструкции очень прогрессивным двигателем. Приготовление горячей смеси здесь осуществлялось двухкамерным карбюратором с падающим потоком Solex 35 IFF.



Четыре «дудки» на ресивере в углу моторного отсека – не что иное как пневматическая пожарная сирена с компрессором, приводимым в действие небольшим электромотором, на котором и установлены её раструбы. На стандартных 853-х всего этого оборудования естественно не было.

не требовалась, а самыми важными параметрами считались энерговооружённость и скорость. И как раз с этим у Norch 853-го проблем не наблюдалось.

Двигатель, без малого пятилитровая рядная «восьмёрка», являлся самым мощным из серийных силовых агрегатов, имевшихся на тот момент у Auto Union (гоночные моторы «серебряных стрел» не в счёт). Этот мотор был создан Фрицем Фидлером, возглавившем заводское КБ после Пауля Даймлера. Взавшись в начале 30-х за усовершенствование легендарных силовых агрегатов Norch 8, Фидлер добивался одновременного прироста мощности и экономичности. В результате получилась очень прогрессивная и удачная конструкция с верхним расположением клапанов и распределителя. Причём двигатель постепенно совершенствовался в мелочах – и, если брать все его модификации, в итоге стал самой массовой рядной «восьмёркой» за всю историю немецкого автомобилестроения.

3000 ЛИТРОВ В МИНУТУ

Но вернёмся к герою нашего повествования. Новый «пожарный» кузов «взял» от кабриолета лишь ту часть, что находится между передним бампером и рулевым колесом. Впрочем, могло ли быть иначе? Ведь в те годы при создании автомобилей быстрого реагирования всё ещё оглядывались на конные традиции. А в классическом пожарном обозе основным типом экипажа была «линейка», в которой пассажиры сидели в два ряда спиной друг к другу, боком по ходу движения. Такая компоновка позволяла разместить большее число людей при меньшем размере кузова. В результате переоборудования четырёхместный кабриолет стал способен принять на борт команду из 12 человек, включая водителя и командира! Разумеется, я не удержался и, представив себя бойцом пожарного расчёта, «примерил» лавку. А что – вполне нормально. Конечно, особо далеко так не поедешь, но на срочный выезд в пределах заводской территории и даже небольшого города – вполне. Можно даже, как

Этой деревянной лестницы хватало, чтобы достать до второго этажа промышленного здания. Для более высотных работ в парке пожарной команды была отдельная мощная автолестница.



На передней стойке лестницы также закреплены прожектор, синий проблесковый маяк и опора радиоантенны.



Расположение мощной и тяжелой помпы в переднем свесе вызвано прежде всего компоновочными соображениями. В конце 30-х при конструировании пожарных машин этот громоздкий агрегат уже старались устанавливать в базе.



Фильтры для забора воды из открытого водоёма. На переднем плане – грубой очистки, на заднем – тонкой. Один надевается на другой, а оба вместе – на водозаборный рукав.

в троллейбусе, держаться за свисающий сверху ремешок. Что же касается командирского и водительского места, то там вообще шикарно. Оно и понятно, ведь за исключением упрощённой обивки и единого дивана вместо отдельных кресел, там ничего не изменилось. Разве что под торпедой со стороны командира появился несколько выбивающийся из общего стиля запирающийся металлический «бардачок».

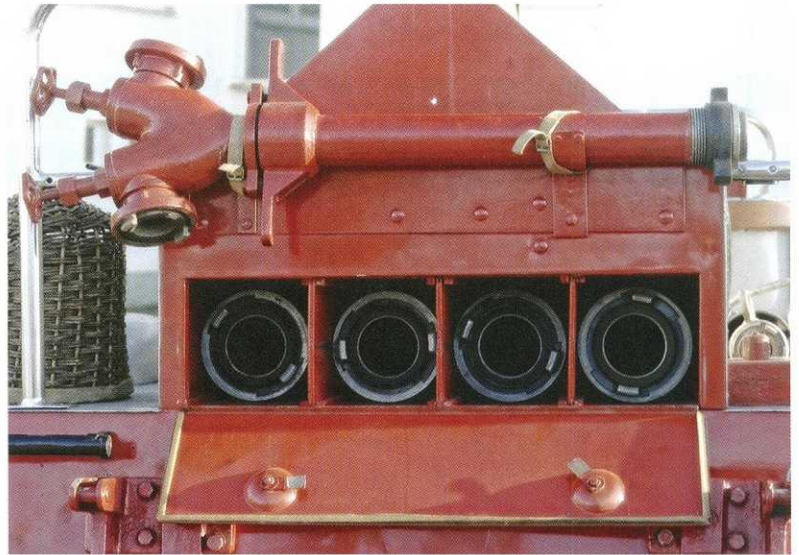
По своей компоновке этот пожарный автомобиль относится к универсальным машинам быстрого реагирования. В его задачу входило как можно быстрее доставить на пожар насос, лестницу, рукава, подсобный инструмент и управляющийся со всем этим расчёт. А в связи с тем, что городская водопроводная сеть предвоенной Германии была построена с учётом возможности ее использования для тушения пожаров, автомобиль укомплектован двумя колонками для присоединения к уличным гидрантам. Вообще же на борту имеется несколько обычных

пожарных стволов, два воздушно-пенных, разветвителя, переходники, а также порошковые и углекислотные огнетушители. При этом все свободные полости кузова (под лавкой, между колёсных арок, в заднем свесе и даже в левом переднем крыле вместо запасного колеса) превращены в полезные шкафы и ящики. На заднем борту установлено крепление для катушки с рукавами, а над головами расчёта – выдвигаемая лестница. Для каждого инструмента и приспособления есть своё штатное место. Всё продумано таким образом, чтобы в транспортном положении пожарное оборудование не мешало, но при этом находилось в лёгком доступе. Для каждой мелочи предусмотрен крепёж или ниша, а то, что можно перепутать, – подписано.

Однако главный «инструмент» расположен в переднем свесе. Это механическая двухканальная центробежная помпа номинальной производительностью 2500 л/мин (максимальная, по данным испытаний, достигает почти 3000 л/мин). Данное



Кронштейны на заднем борту предназначены для крепления катушки с запасом рукавов.



Одна из двух колонок для подсоединения к уличному водопроводу. Под ней в нишах хранятся пожарные стволы.



Одной из двух запасок пожертвовали, чтобы разместить в левом переднем крыле дополнительную нишу для оборудования. Открыв её, мы нашли оригинальный винтовой домкрат этого автомобиля.



Место под лавкой для расчёта тоже не пустует: здесь живут вентили, разветвители и другие громоздкие приспособления.

устройство, способное запитывать водой две независимые рукавные магистрали, имеет механический привод от двигателя через специальный механизм отбора мощности, позволяющий управлять помпой снаружи автомобиля. Кстати, этот агрегат, в своё время выпущенный фирмой Flader из Йоштата, долгие годы был самым мощным пожарным насосом на автомобильном шасси во всей округе города Цвиккау, а потому оснащённый им автомобиль периодически привлекался для тушения особо сложных возгораний далеко за стенами родного завода. Даже после того как в первой половине 60-х заводская часть была укомплектована машинами на шасси IFA S 400, насос на базе Horch 853 продолжали использовать, в случае если не было возможности подключиться к гидранту и требовалось подать в длинную магистраль воду из открытого водоёма. Оно и понятно – даже по современным меркам этот насос 1936 года выпуска очень даже неплох и по своим рабочим характеристикам

сопоставим с теми же помпами ПН-40 УВ-01 или НЦПН 40/100 (применяемыми на современных насосно-рукавных автомобилях, построенных на шасси ЗИЛ).

P.S. В музей Августа Хорьха этот 56-летний Horch 853 попал в 1991 году из гаража пожарной части Sachsenring (это предприятие вобрало инфраструктуру заводов Horch и Audi в Цвиккау). Попал в рабочем, исправном и комплектном состоянии. То есть сменил боевое дежурство на музейную экспозицию. И пусть в последние годы автомобиль больше использовался во время парадов, чем для повседневной борьбы с огнем, он и сейчас готов нести службу. Требуется лишь расконсервация... **RW**

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала генерального директора музея Августа Хорьха в Цвиккау Рудольфа Фольхальса и научного сотрудника Юргена Пёниша.

ШЕСТЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ! «ЕВРО»! ДО ПОЛНОГО!..



текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Алексей КОНОПЛЁВ
Евгений ПЕВЗНЕР
и из архивов

Особенности эксплуатации исторических автомобилей на современном топливе

Совершенствуясь год от года, автомобильные двигатели внутреннего сгорания становятся всё более удобными в эксплуатации, экономичными и экологически чистыми, но при этом всё более привередливыми. Парадокса в этом утверждении нет: с одной стороны, удлиняются интервалы обслуживания, сокращаются и упрощаются регламентные работы, а с другой – всё выше становятся

требования к качеству топлива, смазки, охлаждающей жидкости. Вслед за этими требованиями (или, наоборот, опережая и подстегивая?) совершенствуются и применяемые в автомобиле продукты нефтехимии. Но возникает закономерный вопрос – как влияет использование всех этих прогрессивных и экологически корректных продуктов на старые добрые моторы ретро-техники?

В среде автомобилистов существуют два прямо противоположных мнения относительно взаимодействия современных нефтепродуктов с историческими двигателями. Одни считают, что новое, изготовленное по современным технологиям горючее по всем параметрам лучше старого, а другие – что раз мотор антикварного автомобиля рассчитан на старые топливные материалы, то именно их и следует применять, согласно оригинальной пожелтевшей инструкции... Обе точки зрения не лишены здравого смысла, но лишь отчасти. С одной стороны, часть описанных в «пожелтевших инструкциях» материалов и стандартов уже давно канули в Лету, а с другой – современное автомобильное топливо действительно создаётся в расчёте на современные конструктивные и технологические особенности. Таким образом, однозначно сказать, как оно будет взаимодействовать с техникой, созданной в далёком прошлом, нельзя. Они действительно друг друга не предназначены, но конфликта при этом может и не возникнуть. В общем, жёсткая закономерность тут в любом случае отсутствует.

КРАТКИЙ ТОПЛИВНО-ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

Прежде всего нужно отметить, что в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания продукты перегонки нефти использовались не всегда. В самом начале «большого автомобильного пути» это был светильный газ, получаемый в газогенераторе. Именно на этом продукте пиролиза древесины, открытом в 1804 году, работали все двигатели внутреннего сгорания доавтомобильной эпохи, включая первые моторы Отто. И лишь в 1872 году, предвидя перспективы установки двигателя на легковой транспорт, американский инженер-механик Джордж Брайтон создал первый в мире бензиновый мотор. Правда, в его конструкции хватало недостатков, и по большому счёту бензиновая эпоха началась десятилетие спустя – с изобретением пульверизационного карбюратора. Чуть позже начались работы над моторами, работающими на тяжёлом топливе. Но даже после успешного воплощения в жизнь Рудольфом Дизелем двигателя с воспламенением от сжатия такие моторы по разным причинам ещё долгое время не имели широкого распространения на автомобильной технике.

Тем временем двигателестроение и нефтехимия совершенствовали свои технологии, совместными усилиями повышая коэффициент полезного действия и другие эксплуатационные характеристики автомобильных моторов. И все эти старания не пропали даром – сегодняшние силовые агрегаты весьма далеко ушли от своих предшественников даже полувековой давности, да и топливо теперь существенно отличается от того, что было в те

This material runs about the features

of using the latest grades of petrol and diesel fuel in the engines of old historic automobiles. The octane rate rose along with the growth of motor compression rate – and the older an automobile is – the more difficulties appear with the use of high-octane grades of petrol. Another problem associated with a part of old cars is related to the prohibition of leaded fuel. Operation with non-leaded fuel accelerates wear of these parts. However, the speed of this process also varies considerably depending on the design and temperature mode of a specific motor. Therefore, taking into account that the average mileage of retroautomobiles is not high, this wear factor can be sometimes ignored, whereas in other cases lubricant additives are required. The owners of diesel rarities should make sure that the fuel corresponds by its lubricating properties to the valid standards.

годы. Таким образом, приходится констатировать, что в современных условиях «топливных» вопросов по эксплуатации ретро-техники не возникает разве что у владельцев газогенераторных автомобилей и... паровых машин (состав дров, угля, торфа и иных твёрдых материалов, которыми требуется топить эти давно ставшие достоянием истории типы двигателей, за последние века не сильно изменился). А вот жидкое топливо для двигателей внутреннего сгорания стало другим, причём особенно сильные метаморфозы произошли с ним в последние десятилетия.

С ДИЗЕЛЬНЫМИ МОТОРАМИ ПРОЩЕ

Как ни странно, но с «топливной» эксплуатацией дизельных двигателей, менее распространённых и всегда считавшихся более сложными, в наши дни особых трудностей нет – старые моторы с воспламенением от сжатия прекрасно работают на современном горючем. Основной показатель воспламеняемости дизтоплива, его цетановое число (определяет промежуток времени от впрыска топлива в цилиндр до начала его горения) по сравнению с серединой XX века выросло. При этом оно осталось в оптимальных для старых моторов пределах: современный ГОСТ требует 45–50 единиц, тогда как цетановое число прямогонной солярки первой половины XX века было в районе 40. Это значит, что на современном топливе в двигателе уменьшится задержка воспламенения, а топливная смесь будет гореть более равномерно и плавно. В общем, старым дизелям от этого только лучше: жёсткость и шумность работы снижается, а мощность и ресурс возрастают. Единственное принципиальное отличие современной солярки от старого топлива – это почти полное отсутствие серы, связанное с экологическими требованиями к чистоте выхлопа. Если



До тех пор, пока на российских заправках остаётся 80-й бензин, у автораритетов проблем с топливом не будет. По крайней мере, у машин 60-х годов выпуска.



Двигатель этого Porsche 356A (как и многих других спортивных машин 50-х) рассчитан на 95-й бензин и в наши дни его можно заправить на любой колонке. Но важно знать, насколько данная модель требовательна к наличию в топливе тетраэтилсвинца.

по нормам Евро-5 допускается не более 0,001% серы, то ещё тридцать лет назад её вообще никто не регламентировал, и её содержание могло достигать 0,2–0,5%. Что называется, почувствуйте разницу. Проблема в том, что именно сернистые соединения в составе горючего традиционно выполняли роль смазки топливного насоса высокого давления. Поэтому, когда в борьбе за окружающую среду её содержание снизилось до 0,05%, у машин в массовом порядке начались проблемы с топливной аппаратурой. Пришлось вместо серы добавлять в дизельное топливо специальные смазывающие присадки, созданные на базе производных от таловых масел. И действительно, это помогло – дизельное топливо соответствующее современному стандарту, обладает достаточными смазывающими свойствами для топливной аппаратуры любого года выпуска. Опасаться стоит разве что «сухого» горючего, то есть топлива, которое могло быть выпущено как «левым» образом (путём смешивания в цистерне мазута и керосина), так и вполне законно, по до сих пор не отмененному ГОСТ 305-82 (он уже регламентирует максимальное содержание серы, но не оговаривает противозадирные свойства). Таким образом, оно достаточно оперативно выводит из строя любой механический ТНВД. Что же касается других

добавок, то в современном дизельном топливе присутствуют цетаноповышающие компоненты и депрессно-диспергирующие присадки для повышения низкотемпературных свойств, а в целом оно стало чище в расчёте на работу с более точной и нежной топливной аппаратурой современных машин.

ОКТАН НЕЧАЯННО НАГРЯНЕТ

С бензиновыми моторами всё не так однозначно. Карбюратор – это объёмный дозатор. А так как удельный вес у всех бензинов примерно одинаков независимо от исторического периода их производства, то и необходимости в специальной перенастройке старинных карбюраторов под современное топливо нет. На этом все простые универсальные рекомендации заканчиваются. Дальше возникают многочисленные «если» и «в случае». Первая проблема состоит в том, что октановые числа, характеризующие антидетонационную способность топлива, в последние десятилетия стали заметно выше. И это хорошо. Не зря же в инструкциях пишут «применять бензин с октановым числом не ниже...» Стало быть, выше – должно быть лучше с точки зрения отсутствия детонации? С одной стороны, всё правильно. С повышением октанового числа улучшается эластичность работы мотора, снижается износ, а заодно растут и динамические показатели. В карбюраторных двигателях при резком открытии дроссельной заслонки во время интенсивного разгона первыми из карбюратора в цилиндры летят лёгкие фракции, а тяжёлые их догоняют. А поскольку лёгкие фракции обладают меньшей детонационной стойкостью, поэтому детонация на разгоне – довольно частое явление, особенно если используется бензин с минимально допустимым октановым числом.

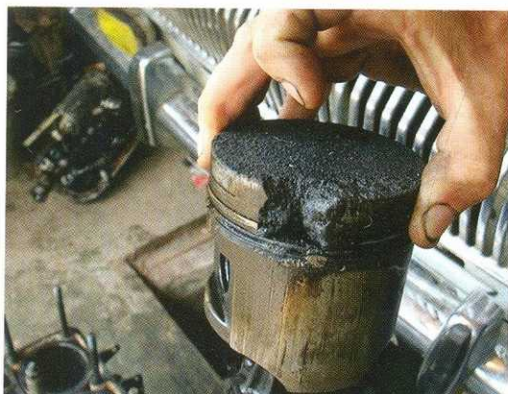
С другой стороны, чем выше октановое число топлива, тем медленнее оно сгорает и тем дольше распространяется фронт пламени при низком давлении из-за низкой степени сжатия. При этом температура его горения получается выше. Разница с низкооктановым бензином, использовавшимся во времена юности антикварного автомобиля, по пиковой температуре в камере сгорания может достигать ста градусов! Тем самым серьёзно повышается тепловая нагрузка на цилиндро-поршневую группу и клапаны, тянущая за собой возможные проблемы с недостатком охлаждения, локальным перегревом и нехваткой тепловых зазоров. А если учесть, что старые двигатели, как правило, не имели залитых термостабилизирующих вставок в поршне и потому более чувствительны к температуре... Все эти возможные негативные последствия и заставляют с большой осторожностью применять современные бензины в старых моторах.

МОТОРНЫЙ И ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ МЕТОДЫ

Но на практике всё ещё сложнее и запутаннее, даже если не брать в расчёт, что один и тот же бензин имеет разные октановые числа при измерении по разным методикам и, соответственно, различается детонационной



Задир на деталях ТНВД прежде всего возникают в результате использования «сухой» солярки, отличающейся низкими смазывающими свойствами.



Высокое октановое число используемого бензина в сочетании с неправильной регулировкой зажигания приводит к печальным результатам. Из-за роста температуры в цилиндре могут потрескаться и прогореть как поршни, так и клапаны. Причём не обязательно одновременно. Что произойдет раньше, зависит от их индивидуальной термостойкости.



стойкостью на разных режимах работы двигателя. Октановое число, написанное на современных бензоколонках, измерено по исследовательскому методу, а тест по моторному методу более «жесткий» – и потому даёт более низкое число. В результате оказывается, что классический А-76 никуда не делся, а просто переименовался в Аи-80, а у Аи-92 и Аи-95 октановые числа по моторному методу приблизительно 83 и 87. Точнее сказать сложно, потому что нельзя линейно переводить число из одного метода в другой. Это индивидуальные свойства каждой партии топлива, а разность между числами характеризует детонационную стабильность бензина во всём диапазоне режимов работы двигателя. Так как в прошлом детонационную стойкость бензинов испытывали, как правило, по моторному методу, то и различие их с современным топливом, обозначаемым по исследовательскому методу, не настолько велико, как кажется на первый взгляд.

Но этим нюансы не ограничиваются – специфика горения смеси, склонность к детонации, к прогарам и локальным перегревам зависит и от особенностей мотора. Причём важна не только степень сжатия, которую он обеспечивает, но и форма камеры сгорания, конструкция головки блока, особенности охлаждающего контура и другие конструктивные моменты. Мало того, изменения во фракционном составе топлива и содержании примесей, произошедшие за последние десятилетия, привели к тому, что при равной детонационной стойкости современный бензин горит несколько быстрее. В результате всего этого корректировка повышенного октанового числа увеличением угла опережения зажигания становится очень индивидуальной вещью. Величина необходимой корректировки может быть разной, к тому же существуют двигатели, где в этом просто нет необходимости: они и так прекрасно работают на бензинах в большом диапазоне октановых чисел. Точно так же есть моторы, для которых одной корректировкой угла положение не исправишь. Им требуется полная перенастройка системы зажигания и корректировка состава рабочей смеси. Это уже стеновые работы из разряда «алхимии», но прежде всего они касаются совсем уж антикварных моторов, рождённых на заре автомобилестроения (используемая там степень сжатия настолько низка, что её невозможно компенсировать простым поворотом распределителя). Альтернатива – конструктивное повышение степени сжатия мотора, осуществляемое хирургическим путём.

БЛАГОТВОРНЫЙ СВИНЕЦ

Применявшаяся в качестве антидетонатора ещё в 20-х годах прошлого века этиловая жидкость (или тетраэтилсвинец) обладала рядом побочных эффектов. Помимо высокой токсичности она обладала хорошей смазывающей способностью. И конструкторы моторов это использовали – в целом ряде двигателей в задачу тетраэтилсвинца, а точнее продуктов его сгорания, входила смазка выпускных клапанов. Такие двигатели были



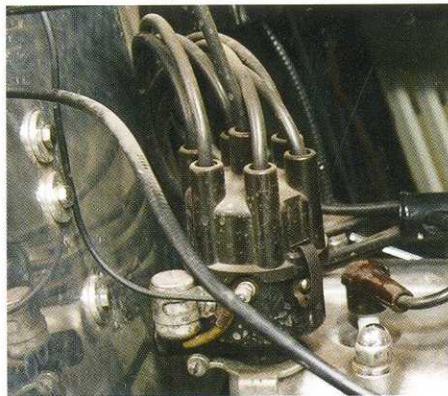
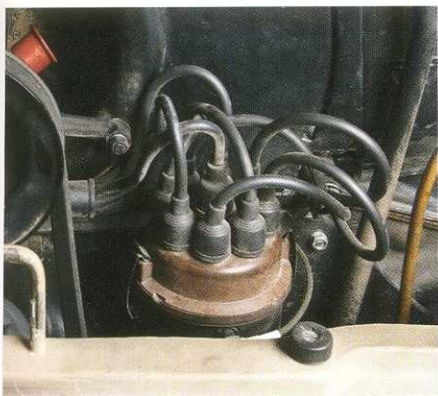
Денис ИЗВЕКОВ

Научный сотрудник
отдела горюче-смазочных
материалов НАМИ

МОЖНО ПОКУПАТЬ АВИАЦИОННЫЙ БЕНЗИН В ФИНЛЯНДИИ...

Двигатели старинных автомобилей проектировались для работы на бензине, существовавшем в их время. К примеру, в 50-е годы у нас в стране в ходу был бензин с октановыми числами 66, 70, 74. Сейчас такого топлива в принципе нет. А моторы тех лет, с низкой степенью сжатия, проектировались исходя из применения такого бензина. Современное высокооктановое топливо повышает теплонапряжённость работы этих двигателей, что может быть опасно прогаром прокладки и клапанов.

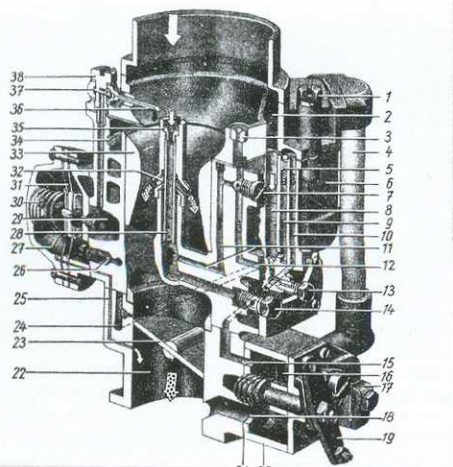
Очевидно, что понижать октановое число какими-то присадками, заливаемыми в бак автомобиля, не имеет смысла. Такие вещества есть, но как они скажутся на других качествах топлива? Поэтому основной метод – это корректировка угла опережения зажигания. Надо изменить угол опережения, чтобы температура в цилиндре не повышалась критично. Как конкретно – зависит от степени сжатия и особенностей каждого конкретного мотора. Скажем, двигатель ЗИС-110 со степенью сжатия 6,5:1, рассчитанный на 74-й бензин, вообще без всяких корректировок может работать на 80-м. Ядовитая этиловая жидкость сейчас на заправках вне закона. В России производство такого бензина запрещено, но при этом применение разрешено. В ЕС ситуация обратная: применять на автомобильной технике нельзя, а на авиационной – можно, поэтому он там производится. А значит, для требовательных к тетраэтилсвинцу машин можно закупать авиационный бензин в Польше или Финляндии. Правда, это очень дорого: 120–130 рублей за литр. Возможно, в Европе, где доля таких моторов исторически была высока, существуют поверхностно-активные присадки для смазки клапанов, но в нашей стране двигатели конструировали без учёта свинцовых примесей в бензине, поэтому работ по замене этиловой жидкости в роли смазки не проводилось, и таких присадок нет. С дизелями всё просто: современное топливо подходит для них без ограничений. Ещё раз подчеркнут, что не надо, беспокоясь о состоянии ТНВД, дополнительно добавлять масло в соответствующее ГОСТу дизельное топливо. Современные присадки обеспечивают достаточную смазывающую способность, а масло только ухудшает процесс сгорания и увеличивает закоксовывание форсунок.



Независимо от внешнего вида все распределители зажигания имеют схожее устройство. Но имейте в виду, поворотом их корпуса можно изменить лишь начальный угол опережения зажигания, тем самым компенсировать некоторую избыточность октанового числа не получится. В сложных случаях нужно перенастраивать сам распределитель. И тут без специального стэнда не обойтись.



После запрета этилированного бензина химические концерны занялись поиском замены тетраэтилсвинцу, как смазке для клапанов. Сейчас в Европе популярны присадки на основе соединений калия.



Посмотрите на устройство этого довольно простого однокамерного карбюратора конца 30-х годов и попробуйте сосчитать, сколько здесь «резинок», не отличающихся стойкостью к кислородосодержащим присадкам современного топлива. То-то же... А ведь есть ещё топливный насос!



Жан-Клод МОРЕЛЛЕ (ФЕНУЙ)

Организатор ретро-пробегов и африканских ралли, специальный корреспондент Rolling Wheels

ТЕТРАЭТИЛСВИНЕЦ НЕ ОБЯЗАТЕЛЕН

Ни одна из тех присадок, предназначенных для смазки клапанов вместо запрещённой этиловой жидкости, что тестировались во Франции за последние 15 лет, не дала однозначно положительных результатов. Даже если не принимать в расчёт довольно высокую цену, главная проблема в том, что они засоряют систему питания, особенно в двигателях малой кубатуры и в частности мотоциклетных. Если добавить такую присадку и затем не ездить 2–4 месяца, двигатель очень тяжело завести, карбюратор начинает «чихать», приходится чистить всю систему питания. Сёдла клапанов старинных автомобилей более хрупкие, чем у современных, но эти присадки не защищают их. Кроме того, по качеству эти сёдла очень различаются. У французских моторов, особенно Simca 1000, они очень недолговечны. Наиболее прочными считаются американские двигатели 40–70-х годов. Кстати, американцы никогда не используют присадки и рекомендуют заливать лучшее топливо. На своих исторических Cadillac, Volvo и BMW я езжу на неэтилированном бензине с октановым числом 98. За годы такой эксплуатации никаких проблем не возникло. Главное – избегать неэтилированного 95-го бензина с метанолом, который может повредить прокладки.

Мой друг Жерар Лепрон, считающийся во Франции лучшим специалистом по двигателям Volvo V18 и V 20 (для моделей 544, 122, P1800 и L3314), добавляет смазывающую присадку в современный неэтилированный бензин, потому что это требуется по инструкции. А друзья из клубов любителей Citroën 2 CV регулярно участвуют в рейдах и кто-то из них пользуется присадками, кто-то нет, но результат один: особой разницы по ресурсу они не отмечают. Все они тоже ездят на 98-м бензине, а когда его нет, обязательно добавляют октаноповышающую присадку. Ещё любопытная деталь: начиная с 1989 года на Citroën 2 CV стали использовать новые более совершенные алюминиевые головки цилиндров Alumasa испанского производства, и многие владельцы машин давних лет выпуска установили их на свои моторы, одновременно получив прирост мощности оригинального двигателя.

рассчитаны исключительно на заправку этилированным топливом. Благо недостатка в нём не было: практически всё более или менее высокооктановое топливо содержало свинец. Сложности возникли в последние лет двадцать, когда смертельно ядовитый этилированный бензин был постепенно выведен из применения на автомобильном транспорте.

Но заменив этиловую жидкость другими октаноповышающими присадками, химики упустили из виду смазывающие свойства «запрещённого» соединения. И вскоре выяснились интересные подробности: в то время как одним конструктивно «этилозависимым» моторам на практике такая смазка не очень-то требовалась, у других (например, Ferrari) оставшиеся без защиты клапаны довольно быстро выходили из строя. В общем, вы уже поняли, что в этом вопросе всё тоже сугубо индивидуально.

ГУБИТЕЛЬНЫЙ КИСЛОРОД

Ища замену тетраэтилсвинцу, химики перепробовали в качестве антидетонаторов много различных веществ, пока не остановились на органических соединениях. Сейчас в бензины чаще всего добавляют монометиланилин или метилтрибутиловый эфир. Однако благодаря входящему в их состав кислороду органические присадки могут быть агрессивны по отношению к резине, уплотнителям, а также медным и латунным шайбам в системе подачи топлива.

В прежние времена, когда резиновые изделия были значительно менее стойкими, к бензину с кислородосодержащими присадками предъявлялись достаточно жёсткие требования по совместимости с этими материалами, однако химическая наука шагнула вперёд, и были созданы суперстойкие синтетические каучуки, производители топлива практически перестали обращать на это внимание. А меж тем у старинных машин в топливной системе (особенно в карбюраторе) сохранилось множество оригинальных резинок. Довольно высок риск, что при контакте с современным «насыщенным» кислородом бензином они разбухнут, потрескаются или как-то иначе придут в негодность. Впрочем, кислородосодержащие эфиры и анилины добавляют обычно в высокооктановое топливо. Они гарантированно будут в Аи-95 и 98, но уже Аи-92 вполне может оказаться и без таких присадок, а в Аи-80 их и вовсе не применяют. Если имеются сомнения, то на заправке можно посмотреть паспорт топлива, в котором должна быть указана массовая доля кислорода. По ГОСТ она не более 2,7%. Но его может быть и меньше: скажем, 0,5–0,6% или вовсе не быть. Что, с точки зрения сохранности топливной системы дорогих нашему сердцу раритетов, даже лучше.

ТРЕБУЮТ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОДХОДА...

Вопросы использования современного бензина в ретро-технике только на первый взгляд кажутся простыми. Каждый мотор требует индивидуального подхода с теоретическим погружением в его конструкцию и историю. И то, что допустимо для одних пожилых агрегатов, может привести другие к скорой кончине. Но если всё делать осмысленно, то ничего страшного в заправке современным горючим нет, надо выяснить нюансы конкретного мотора, связанные с его индивидуальными требованиями к октановому числу и необходимости в смазке выпускных клапанов. Правда, не стоит забывать, что некоторые двигатели, особенно совсем древние, могут потребовать серьёзной перенастройки системы зажигания. А вот с дизельными моторами проще: их можно «кормить» любым дизтопливом, удовлетворяющим современным требованиям по смазывающим способностям.



P.S. В данном материале мы не касались двухтактных смесей, масел, смазок, а также охлаждающих и тормозных жидкостей и т.д. Одним словом, нам еще будет о чём поговорить в следующих номерах...

Русские водители парижского такси 106
Часть первая: статистика, воспоминания современников.

Танки на острове, или Последнее сражение Второй мировой 114
Рассказ о событиях, происходивших на Курильских островах в августе 1945 года.

Запрограммированное поражение 124
На примере компании Laffly мы попробуем разобраться, как военные Третьей республики загнали себя в тупик.

История «Ласки» 132
Гусеничный вездеход M29 Weasel достаточно сильно выбивался из общего ряда американской техники.



РУССКИЕ ВОДИТЕЛИ ПАРИЖСКОГО ТАКСИ



текст >> Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
фото >> из архива автора
и Александра ЕЛЬЧАНИНОВА

часть первая:

СТАТИСТИКА, ВОСПОМИНАНИЯ СОВРЕМЕННОКОВ

После революции в Париж хлынули эмигранты из России. И многие из них сели за руль такси.

В 20-х годах прошлого века среди парижских таксистов появилось много русских водителей, которые настолько отличались от своих французских коллег, что спустя несколько лет о них стали слагать легенды. Среди многочисленных баек самым популярным стал рассказ о том, что таксистами работали сплошь особы царских кровей, князья и прочая титулованная знать. Попробуем разобраться, так ли это? Ведь согласно статистике в 1931 году в Париже насчитывалось около 20 тысяч таксистов, из них русских – примерно шестая часть! Выходит, три с лишним тысячи князей?

Так кем же на самом деле были русские таксисты? Ответ прежде всего начал искать в справочнике «Русское зарубежье во Франции», где приводится несколько десятков тысяч биографий наших соотечественников, уехавших из России после Октябрьской революции. Среди них были отобраны только те, в которых были прямые указания на то, что человек работал таксистом в Париже. Набралась 231 фамилия. Таким образом, у меня на руках оказалась пригодная для анализа выборка...

231 ФАМИЛИЯ

Примерно 88% нашего списка русских таксистов-эмигрантов в прошлом были военными. Среди них – восемь генералов, один адмирал и 53 старших офицера. Младших офицеров, гардемарин и вольноопределяющихся числится 141 человек, гражданских чиновников – 24, нижних чинов – 5 человек. Из них большая часть принимала участие в Первой мировой и Гражданской войнах. Воевали достойно: в нашем списке 41 кавалер георгиевских наград. Весьма высоким по тем временам был и образовательный уровень русских таксистов: 18% из них были с законченным высшим образованием, а 11% до войны обучались в высших учебных заведениях. Из оставшихся 71% большая часть имела среднее образование (гимназии, реальные или военные училища). Что же касается происхождения, то только 6% из выборки оказались дворянами. Скорее всего, процент дворян среди парижских таксистов был выше, но в нашем источнике прямо об этом не говорится, поэтому примем именно это количество. Зато в это число входят три князя, граф и барон.

Вопреки широко распространённому мнению, политические убеждения русских таксистов также были весьма разноплановыми. Только 6% были убеждёнными монархистами и участвовали в работе монархических организаций. Остальные же придерживались иных воззрений – от демократических до фашистских. Были среди

In the 20-30s last century among Paris taxi

drivers there appeared a lot of Russian drivers who significantly differed from their French colleagues. No surprise there emerged legends that taxi drivers were persons with royal blood, princes and other aristocracy. Who were in fact these Russian taxi drivers and why they opted for this job is told by the automobile historian Konstantin Shlyakhtinsky. The article reveals little-known facts from the life of emigrant chauffeurs, while their unique folklore will be discussed in the next issue of the magazine.



Адмирал российского флота
Георгий Карлович Старк в годы
эмиграции работал
парижским таксистом.

**Политические
убеждения русских
таксистов были
разноплановыми.
И только 6% из них
были убеждёнными
монархистами
и состояли
в монархических
организациях.**



В тридцатые годы такие столбы на парижских улицах обозначали стоянки такси. Клиентов можно было брать только на них. Надпись на ящике с телефонным аппаратом: «Автомобили с этой стоянки можно вызвать по телефону».

русских водителей и весьма известные личности. Взять хотя бы адмирала Георгия Карловича Старка, который командовал белой Каспийской флотилией, а затем – Тихоокеанским флотом. Уйдя из Владивостока в 1922 году вместе с эскадрой кораблей, переполненных эмигрантами, он, в конце концов, оказался в Париже с двумя детьми на руках и без всяких средств к существованию. Волею судьбы Старк стал шофёром такси. Немало поколесил по ночным улицам и герой войны с Германией, георгиевский кавалер генерал-майор Амос Карпович Негоднов, командовавший подразделениями Терских казаков. После разгрома белого движения он приехал во Францию, где стал таксистом в Париже. Покрутил «баранку» и генерал-майор Генерального штаба Иван Терентьевич Борисевич. Ну а для князей Петра Александровича и Сергея Александровича Оболенских работа в такси и вовсе стала делом семейным. Бывший военный агент Российской империи во Франции граф Алексей Алексеевич Игнатьев в своих мемуарах «Пятьдесят лет в строю» писал, что парижским таксистом стал бывший депутат Государственной думы, георгиевский кавалер и выпускник Пажеского корпуса Борис Александрович Энгельгардт. Там же Игнатьев пишет: «... выходя однажды из Торгпредства, я был окликнут шофёром

такси, бодрым мужчиной с седой бородой, оказавшимся Мандрыкой, моим бывшим фельдфебелем Пажеского корпуса и по этой должности камер-пажом государя... Он был исправным служакой, флигель-адъютантом и нижегородским губернатором». Как видим, на самом деле история о князьях-таксистах оказалась довольно далёкой от истины. Откуда же пошла эта легенда? Скорее всего, от самих русских таксистов. Видимо, ее придумали для того, чтобы вызвать сочувствие пассажиров-буржуа, что, естественно, сказывалось на размерах чаевых. Простодушные французы верили подобным рассказам, поскольку русские шофёры были гораздо более образованными и воспитанными людьми, чем их французские коллеги, зачастую неграмотные, пересевшие на автомобиль с конных фиакров или приехавшие в Париж из провинции.

РУССКИЕ НЕ ТРЕБОВАЛИ ЧАЕВЫХ

Стать парижским таксистом было не так уж и просто. Чтобы лишний раз убедиться в этом, достаточно перечислить формальности, которые надо было соблюсти. Прежде всего необходимо было зарегистрироваться в префектуре, получить вид на жительство и право на работу. Затем требовалось сдать экзамены на водительские права и каждые два года их возобновлять. Следующий этап – сдача экзаменов на право работы в парижском такси. Для этого надо было назубок выучить карту города и сдать экзамен по французскому языку. С первого раза преодолеть эти препятствия мало кому удавалось. Чаще всего сдавать приходилось по два, а то и три раза. В одной из парижских газет однажды появилась заметка о том, что русский эмигрант сдал экзамен на таксиста и... умер от радости, едва получив заветное разрешение.



Генерал Пётр Иванович Секретёв стоял у истоков военного автомобильного дела в России. В 1910 году он получил под своё командование Учебную автомобильную роту, которая позже была преобразована в Военную автошколу и подготовила сотни офицеров-автомобилистов и более тысячи военных шофёров и механиков для русской армии. После Февральской революции Секретёва арестовали. Проведя несколько месяцев в тюрьме, он был освобождён по амнистии. Эмигрировав во Францию, генерал не стал таксистом, а используя старые связи, устроился на хорошую должность в автомобильную фирму. А вскоре на имевшиеся в его распоряжении средства он открыл гараж и русские шофёрские курсы (одни из первых в Париже). Благодаря этому профессию шофёра получили несколько сотен эмигрантов, многие из которых стали водителями парижского такси.

Следующий этап – поиск места. Здесь нужно заметить, что владельцы крупных гаражей, предъявлявшие довольно высокие требования к водителям, которым сдавали в аренду автомобили, благоволили к русским эмигрантам и с удовольствием брали их на работу. Со временем даже появились гаражи, где работали только русские шофёры. Обычно машина арендовалась водителем на определённое время. Можно было, к примеру, выезжать на «Гран журне», который длился 15, а то и более часов, или ограничиться «Пти журне», то есть 12-часовым рабочим днём. Некоторые предпочитали работать исключительно ночью. Таких шофёров называли «ночники» в отличие от «дневников», выезжавших в город утром или днём.

Рабочий день у большинства таксистов начинался в «шофёрском бистро», которых было немало разбросано по Парижу. Перед началом смены таксист плотно завтракал под водку, играл партию-другую на бильярде и только после этого, часов в 11 дня, начинал «Гран журне». Надо сказать, что употребление алкоголя за рулём в то время ещё не было запрещено, поэтому «шоффэр под шофэ» никого не удивлял. За аренду автомобиля водитель обычно платил 60 франков в смену. Кроме того, он оплачивал горючее, страховал и чинил машину. Обычно на это шла часть чаевых денег. Нормой сменного счёта была

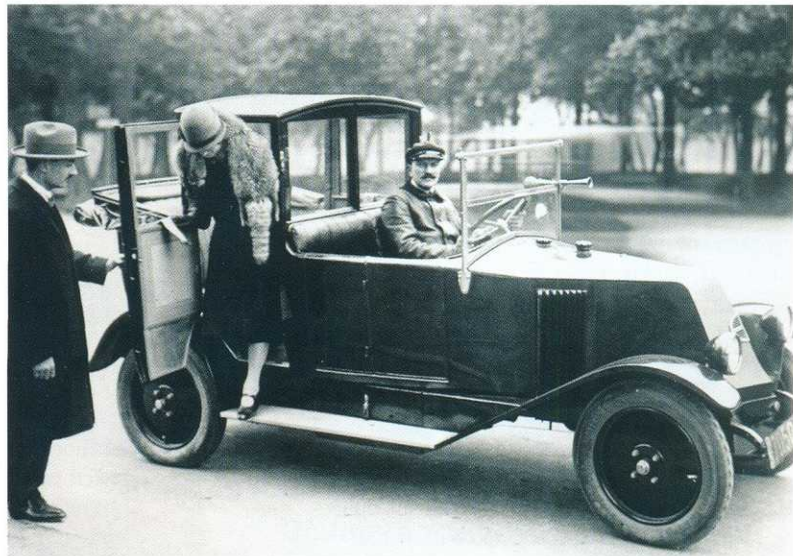


Помимо повседневных пассажирских перевозок парижским таксистам (в том числе и русским) приходилось заниматься и глобальными переездами.



Лицензия, выданная русскому водителю Борису Михайлову на право управления автомобилем-такси в Париже и департаменте Сена.

считалось 120 франков. Частые и короткие поездки с чаевыми были выгоднее длинных маршрутов. Чтобы зарабатывать приличные деньги, требовалось крепкое здоровье, выносливость и умение обойти местных коллег. Кстати, к русским таксистам доброжелательно относились не только хозяева гаражей, но и большинство клиентов. Эмигранты были честны, пассажиров не обсчитывали, редко мошенничали со счётчиком и почти всегда возвращали забытые вещи. А ещё французам нравилось, что русские не требовали чаевых. Кстати, ежегодно городские власти публиковали «Списки честных таксистов», вернувших забытые пассажирами вещи. В них часто попадали и русские фамилии. Водителю в этом случае выдавалась соответствующая бумага. Иной раз она оказывалась весьма полезной. Особенно если пассажир оказывался мошенником и пытался «снять» деньги с таксиста. Когда дело доходило до полиции, предъявление такой справки свидетельствовало в пользу порядочности шофёра.



Такси Renault NN было одним из самых распространённых на парижских улицах в 20-е годы прошлого века.



Выдающийся писатель русского зарубежья Гайто Газданов более 20 лет проработал парижским таксистом.

ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО ИМЕТЬ МУЖЕСТВО

А вот коллеги-французы русских, мягко говоря, недолюбливали. Это и понятно – эмигранты «отбивали» у них работу. Конфликты на этой почве возникали довольно часто, поскольку все «хлебные места» в городе были давно поделены. И тут надо было смотреть в оба: прокальвание шин незваным конкурентам было обычным, почти невинным развлечением. Случались драки и другие инциденты: например, машина с шофёром-французом налетала на стоящее «русское» такси. И хотя невинность нашего соотечественника в данном случае была очевидна, шофёры-французы набрасывались на эмигранта с самыми нелепыми обвинениями. А если тот возражал, то в ответ слышалось: «Ты сам во всём виноват,

Они были офицерами, адвокатами и докторами. Имели слуг и всё, что полагается богатым людям. А теперь они водят такси. Думаю, что для этого надо иметь мужество.



Образ русского таксиста в глазах парижан... Во всяком случае, художник, нарисовавший эту карикатуру, «видел» их именно такими.

сидел бы в своей Москве, так ничего бы с тобой не случилось!» Справедливости ради нужно отметить, что так думали далеко не все таксисты-французы. Вот что, например, рассказывает известный писатель русского зарубежья Гайто Газданов (проработавший водителем такси в Париже много лет) в своем романе «Ночные дороги» об одном из французских таксистов: «...шофёр, с которым я несколько раз встречался на стоянках, сказал мне: – Вот говорят: русские, русские. А я их жалею, понимаешь? Ты видишь их и смотришь на них, как на всех остальных, и не понимаешь, насколько они несчастны. Они были адвокатами, докторами, офицерами, имели слуг и всё, что полагается богатым людям. А теперь они водят такси, как ты или я. Это тяжело. Я думаю, что для этого надо иметь мужество. И он рассказал мне, что его жена до войны служила горничной у какого-то русского в Париже. И что теперь он встретил этого же русского, который работает шофёром. Вот это, брат, катастрофа!»

Парижская полиция наших соотечественников тоже не жаловала. Пишут, что стоило русскому шофёру не заметить дорожный знак, как его тут же арестовывали, сажали в тюрьму, а затем могли и выслать из страны. Но, несмотря ни на что, выбиться в таксисты было мечтой многих русских... Известно, что многие русские не сразу сели за руль такси. До этого им пришлось немало поработать на французских шахтах, заводах

и стройках. Тяжёлый, монотонный и отупляющий труд под постоянным контролем начальства угнетающе действовал на эмигрантов. Ведь до того как превратиться в «новых пролетариев», многие из них командовали войсковыми подразделениями и вели светский образ жизни. Какие чувства владели этими людьми? Казалось бы, сегодня узнать об этом уже нельзя, ведь все они давно ушли из жизни. Но поскольку среди русских беженцев были люди с литературным даром, такая возможность всё-таки есть. Так, бывший гусарский полковник Алексей Васильевич Посажный описал свои переживания в стихах:

*«Не услышать нам конского ржання
Не дожидаться сигнальной трубы
Не увидеть Иуды дрожання
На заводах погибнем рабы»*

Или вот ещё одна цитата из того же автора:

*«Он рожденный для гор лесов и степей
Для парада блестящего бала
Изнывает теперь от фабричных цепей
Утопает в пучине из кала
Проводивший все дни средь пиров и охот
И военной веселой работы
Погибает теперь от мещанских забот
К бытию потерявши охоты»*

Не мудрено, что при таких умонастроениях вырваться из «заводского плена» и стать «вольным» таксистом было мечтой многих людей. Этот вывод подтверждает и современный французский историк Елена Менегальдо в своей книге «Русские в Париже»:



Рекламный плакат гаража такси фирмы Motobloc. В этой компании работало немало русских таксистов.

«Такси для русских эмигрантов было не просто профессией, одним из способов зарабатывания на жизнь или средством передвижения, такси символизировало само передвижение, русскую лихость, свободу, бессмертную птицу тройку». Вот так, и ни как иначе! Ну а если прибавить сюда неплохую по тем временам зарплату, которая в конце 20-х годов могла доходить до 100–120 франков в смену (среднемесячное жалованье по стране составляло около 755 франков), то становится понятно, почему русские эмигранты так стремились в такси.

ОБЫЧНОЕ РАЗДВОЕНИЕ ЛИЧНОСТИ

Вообще-то парижские русские были очень странными таксистами. Шесть дней в неделю они носили форменные пальто и тужурки, мокли под дождём в ожидании клиентов, меняли шины, ругались с конкурентами, а по воскресеньям шли в ближайший православный храм в дорогих костюмах. После чего, облачившись в мундиры своих уже не существующих полков, спешили на собрание эмигрантских организаций и сообществ, где снова становились господами генералами, полковниками

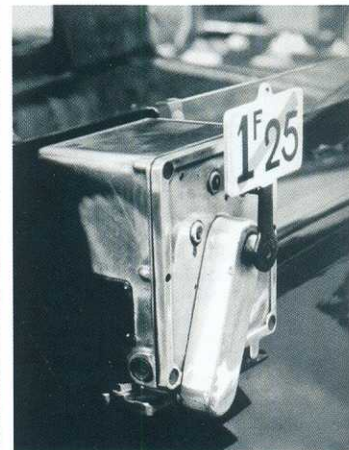


Grand Garage Moderne... Несмотря на громкое название, этот гараж Renault по меркам Парижа того времени считался совсем небольшим.

и штабс-капитанами... Вышеозначенный разрыв между «воскресной утопией» и шофёрскими буднями не лучшим образом действовал на психику. Как следствие, русским таксистам требовалась какая-то «отдушина»... Примеров на эту тему множество. Так, в мемуарах Гессена рассказывается об одном шофёре такси, который все заработанные деньги тратил на покупку редких русских книг, чтобы «сберечь их для России», и в конечном итоге собрал библиотеку из полутора тысяч раритетов! Другие находили утешение в «политике» или «бизнесе», и именно эту категорию наиболее ярко описал Гайто Газданов: «Моими постоянными соседями по столу были два русских шофёра, уже немолодые и чрезвычайно занятые люди, Иван Петрович и Иван Николаевич...

Иван Петрович был организатором политических партий. У него было человек пятнадцать друзей, которые составляли ядро организации, постоянно менявшей название. Он последовательно возглавлял то «союз младших офицеров уланских полков», то «объединение бывших воспитанников северных кадетских корпусов», то «братство инженерных частей», то «координированное общество машинной тяги западного фронта». Иван Петрович всегда был плохо одет и мало зарабатывал, так как большую часть времени посвящал этому своеобразному *perpetuum mobile*.

Иван Николаевич не занимался политикой, но был одержим очень странной административной манией. Его жизнь заключалась в том, что он вступал во всевозможные акционерные



Основная задача таксометра (в просторечии – счётчика) заставить водителя поступать так, как положено, а не так, как он считает нужным. Счётчики работали по дневному и ночному тарифам. Ночной был более выгодным для таксистов.

общества, организованные, конечно, русскими эмигрантами, бывал на собраниях, голосовал, становился акционером и делался, наконец, членом правления. На этом кончалась положительная часть его программы. Он вдруг выяснял или ему вдруг начинало казаться, что он стал жертвой какой-то жульнической махинации точно так же, как большинство членов этого акционерного общества. Иван Николаевич уходил из правления, демонстративно переставал являться на собрания и обращался к адвокату с тем, чтобы возбудить процесс против правления общества... Жизнь этих людей была посвящена почти одинаковым целям; во всяком случае, их деятельность была совершенно бесплодна».

ЦЕННОСТИ КУЛЬТУРНОГО ПОРЯДКА

А вот еще типаж, и тоже от Газданова: «Почти с такой же регулярностью, с какой я приезжал в кафе напротив вокзала, я бывал каждую ночь на одной из шофёрских стоянок в Пасси. Впервые я попал туда потому, что меня привлек ожесточённый спор двух шофёров, они размахивали руками, кричали и вообще находились в таком возбуждении, что казалось драка была неизбежна. Я остановил автомобиль и, подходя к ним, ещё издали услышал: – Позвольте... Нет, не могу позволить: Русская судебная реформа является... Я подошёл ближе, и мне пришлось присутствовать при длительной дискуссии; клиентов, к счастью, не было, и я узнал много интересного. Спор не отличался последовательностью; после судебной реформы шли декабристы, после декабристов – суждения о Тевтонском ордене, после Тевтонского ордена – славянофилы и русская историософия, затем Атилла, его роль, его культурный уровень, и потом, наконец, современная английская литература, на которой этот диалог был прерван, так как подошли клиенты и шофёр, защищавший судебную реформу, повёз их – за шестнадцать франков – из Пасси в порт д'Орлеан. Впоследствии я познакомился с ним ближе, так же, как с обычными его собеседниками



Работа была не всегда. А поскольку ездить по городу в поисках пассажиров запрещалось, таксистам приходилось часами ожидать клиентов на специальных стоянках.

Близость к местам ночных развлечений парижан делала площадь Клиши одним из тех мест, где постоянно дежурили таксисты всех национальностей. Естественно, работали здесь и наши соотечественники.



с той же стоянки. В России он готовился к профессии, во время войны работал в Министерстве иностранных дел, так как знал несколько иностранных языков, и всю жизнь до отъезда за границу учился. Он ездил на автомобиле, как и другие его товарищи по несчастью, русские интеллигенты, и оставался совершенно чужд этому делу, которого он, в сущности, не понимал и в котором участвовал только механически. Во-первых, он был иностранцем, во-вторых, из его огромной культуры нельзя было извлечь никакой непосредственной коммерческой выгоды, в-третьих... ценности именно культурного порядка, если только их нельзя немедленно эксплуатировать, не имели никакого значения... Они были шофёрами такси, и, стало быть, за год или два работы они видели столько человеческой мерзости, что её хватило бы на десяток человеческих жизней. И это, пожалуй, было самое печальное и самое непоправимое в их ремесле. Некоторые из них, однако, находили в себе достаточно сил, чтобы сопротивляться влиянию среды и их теперешних условий существования. Они занимались всевозможными отвлечёнными работами или проводили исторические изыскания. Но таких было ничтожное меньшинство, один на сто, остальные спивались или делались профессиональными шофёрами». Здесь я позволю себе возразить известному писателю: далеко не все шли по описанному им пути. Для многих, особенно молодых людей, как, кстати, и для самого Газданова, такси было лишь стартовой позицией. Так, например, бывший таксист Владимир Иосифович Антихович стал известным художником, выставившись на салонах в Париже и провинции, был награждён орденом Искусств и Словесности, бронзовой медалью города

Парижа. Его картины были приобретены для Лувра. Не менее примечательна и история Игнатия Андреевича Горбова, занимавшегося в свободное время в «Кружке русских артистов-певцов». Позже он пел в Русской оперетте и Русской опере, играл в Русском драматическом театре. Павел Николаевич Евдокимов, начав в такси, стал доктором и профессором Богословия в нескольких европейских университетах. Инженер Михаил Осипович Кефели получил известность как изобретатель в области стабилизации кораблей от качки и был награждён серебряной медалью Общества поощрения прогресса за достижения в науке и технике и бронзовой медалью «Исследования и изобретения». И таких примеров можно привести много. Ведь из рядов русских таксистов вышли десятки бизнесменов, учёных, инженеров и литераторов.

Окончание читайте в следующем номере. **RW**



Русский таксист в ожидании клиента на площади Согласия. Обратите внимание: его выпущенный скорее всего в первом десятилетии XX века автомобиль (предположительно марки Unit) является продолжателем старых каретных традиций. У него отсутствуют крыша и дверь рабочего места кучера (водителя)...

ПАРИЖСКОЕ ТАКСИ: ЛЮДИ И АВТОМОБИЛИ

По данным статистики в 1920 году в Париже насчитывалось 8400 такси, а к 1931 году их количество выросло до 20 тысяч автомобилей. В результате кризиса 30-х годов количество такси уменьшилось до 14 тысяч в 1936 году и до 10 тысяч в 1940 году. В целом считается, что между двумя мировыми войнами количество парижских такси, включая предместья, составляло порядка 30 тысяч автомобилей. По некоторым данным (без ссылки на год), в Париже насчитывалось 3156 русских таксистов, из которых 1481 был приписан к Парижу и еще 1265 – к предместьям. В целом это недалеко от цифры, приводимой ещё одним французским источником: «Профессией шофёра такси занималось 8% активного русского населения...» Заметим, что уже в пятидесятые годы насчитывалось 750 русских шофёров, чей средний возраст составлял 64 года! А в начале 70-х последнему русскому шофёру исполнилось 92 года и он, как положено, прошёл медицинское освидетельствование... Но возникает закономерный вопрос – какими автомобилями

управляли русские эмигранты? Выбор марки во многом зависел от таксомоторной компании – так, например, созданная в 1905 году фирма CFAP отдавала предпочтение марке Renault и в частности знаменитой AG1. В 1913 году эта модель составляла 85% из 10-тысячного парка парижских такси. В 1933 году ее сменила KZ 11, которая использовалась до конца 50-х годов. Впрочем, справедливости ради нужно отметить, что в 20-е годы на поприще производства таксомоторов вперёд вырывается Citroën со своими более современными автомобилями (такими, как, например, B14). К тому же Андре Ситроен, в отличие от Луи Рено, создал свою собственную компанию Taxis Citroën, и к 1930 году она уже насчитывала 2500 автомобилей такси. К этому надо добавить автомобили Citroën, которые продолжали приобретать и другие таксопарки. К середине 30-х годов этим рынком заинтересовался Peugeot, и в 1934 году компания предлагает выносливую и экономичную модель 401, к тому же имевшую обогрев и радио.



В 30-е годы прошлого столетия таксомоторная компания G7 (Же Сет) с удовольствием принимала на работу русских эмигрантов. Кстати, фирма существует по сей день, но сейчас среди шофёров преобладают выходцы из Северной Африки...



RENAULT KZ11

Такси Renault KZ11, известная как «Taxi G7», – специальная серия Vivaquatre Renault. Всего было выпущено 2400 автомобилей, из которых 1878 были поставлены в 1933 году парижской компании G7. Они были хорошо приспособлены к такому профессиональному использованию: стекло отделяло шофёра от пассажиров, а справа от него находился просторный багажный отсек. Трёхместный пассажирский диван дополняли

два откидных сиденья. Также имелся откидной верх над пассажирским отделением. Кузов (4,3 м в длину, 1,77 м в ширину и 1,71 м в высоту) красили в красный и черный цвет. На KZ11 ставился бензиновый четырёхцилиндровый двигатель рабочим объёмом 2120 см³, развивавший мощность 35 л.с. при 2900 об/мин. Четверть века эти такси были непременной частью городского пейзажа, а последние Renault KZ11 исчезли с парижских улиц лишь в 1959 году.



CITROËN C4F (1931 ГОД)

Представленная публике в октябре 1928 года модель C4 или AC4 (AC – Андре Ситроен, 4 – количество цилиндров) пришла на смену B14, сохранила элементы цельнометаллического кузова, производившегося по технологии американской компании Budd. Главным новшеством можно было считать двигатель рабочим объёмом 1628 см³ и мощностью 30 л.с. при 3000 об/мин. Цилиндры отливались одним блоком, охлаждение осу-

ществлялось при помощи водяного насоса, а в системе зажигания использовался распределитель Delco-Remy. C4 развивает скорость 90 км/ч. Модификация C4F появилась в 1930 году и была выпущена в количестве 48 000 единиц. Расход топлива – 8,8 литра на 100 км. На оборудованных гусеницами автомобилях этой модели передвигались участники в ходе экспедиции Citroën 1931–1932 годов в Азию (см. Rolling Wheels январь–февраль 2012).



PEUGEOT 401 DLT

Представленный на парижском автомобильном салоне 1934 года Peugeot 401 с 1,7-литровым 44-сильным двигателем предлагался в 11 вариантах кузова. Модификация DLT (T – такси) была оборудована в соответствии с назначением: перегородка со стеклом между водителем и пассажирами, обитое кожей водительское кресло, пять пассажирских мест, из которых два откидные. Автомобиль имел 12-вольтовый аккумуля-

лятор, обогрев салона и радиоприемник. Всё это обеспечило 401 DLT популярность у таксомоторных компаний. Выпущенный в 1934 и 1935 годах в количестве примерно 1800 единиц Peugeot 401 DLT в 1936 году уступил место 402 LT, имевшему более мощный двухлитровый 55-сильный двигатель. В 1938 году Peugeot выпустил 402 B с дизельным двигателем объёмом 2,3 литра мощностью 55 л.с., часть из которых также попала в такси.

ТАНКИ НА ОСТРОВЕ

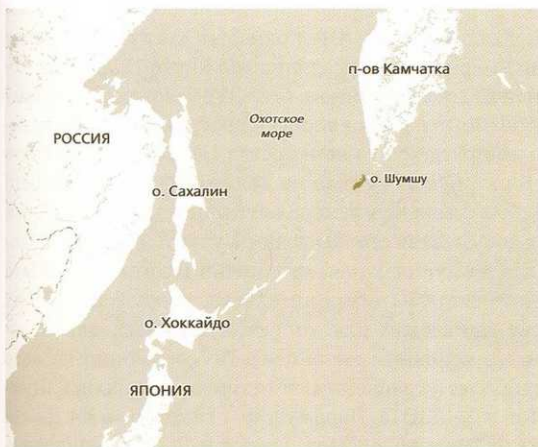
или ПОСЛЕДНЕЕ СРАЖЕНИЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ



Рассказ о событиях происшедших на Курильских островах в августе 1945 года

текст >> Юрий ПАШОЛОК
фото >> из архива автора

О том, что происходило на Курилах в августе 1945 года, написано довольно много. Но, увы, материалы как с советской, так и с японской стороны грешат массой неточностей. Больше того, с подачи недобросовестных историков Курильская десантная операция фактически оказалась оболгана, а некоторые уже задаются вопросом, нужна ли она была вообще... Кстати, данный материал был написан не только по архивным данным, но и по результатам рекогносцировочных исследований, проведённых непосредственно на местности. Да, заодно вам станет понятно происхождение техники, поиск которой описан на стр. 36 в материале «Танки на острове, или В краю ржавеющих экспонатов».



Территориально Курилы располагаются между островом Хоккайдо и южной оконечностью полуострова Камчатка. С 1905 года Курильские острова принадлежали японцам, как и южная часть Сахалина. При этом Япония не особо скрывала, что Камчатка также входит в зону её интересов.

The Kuril landing operation

was the last battle of the Second World War. Plenty was written of what happened at Shumushu 18 August 1945, but still there are numerous questions to the chronology of events and to the description of the battle itself. Soviet and Japanese sources describe the battle in different ways, there is a number of misconceptions, including the life loss. This material is for us to provide the most reliable information about the battle for Shumushu. The article is based on over a thousand pages of archive documents as well as on the detailed studying of the places where the battle took place.

Впервые российско-японский конфликт вокруг Курильских островов возник ещё в конце XVIII века. В то время России принадлежало большинство островов гряды, за исключением Итурупа, Кунашира и гряды мелких островов на юге. Данная территория, включая Мацумаэ (с 1869 года Хоккайдо), изначально принадлежала айнам, с которыми японцы воевали столетиями. Постепенно айнов отеснили на Курилы, а настоящей трагедией этого народа стал 1875 год, когда по соглашению с Россией вся Курильская гряда перешла Японии в обмен на Южный Сахалин. Поднявшаяся из феодальной раздробленности и самоизоляции Япония очень быстро окрепла и стала претендовать на роль ведущей державы в регионе. В 1904 году разразилась Русско-японская война, которая закончилась поражением России и стоила ей Южного Сахалина (Карафуто – здесь и далее в скобках японские варианты названия). В 1910 году была оккупирована Корея, а 20-е и 30-е годы прошли под знаком постоянного конфликта с Китаем. В 1938 году произошёл советско-японский конфликт в районе озера Хасан. Попытки японцев вторгнуться в Монголию закончились боями с советско-монгольскими войсками в районе реки Халкин-Гол, проходившими с мая по сентябрь 1939 года. Халкингольский «урок», преподнесённый Жуковым, надолго отбил у японцев желание конфликтовать с СССР.

СОЗДАНИЕ СЕВЕРНОГО ПЛАЦДАРМА

До начала Второй мировой войны Курильские острова (Чисима) являлись для Японии местом промысла рыбы и морского зверя. Ни одной военной базы на островах не было. Ситуация изменилась в 1940 году, когда была образована «Армия Север» со штабом в Саппоро (Хоккайдо), задачей которой являлась оборона Хоккайдо, Карафуто и Чисима. Осенью 1940 года началось строительство военно-морской базы на территории рыбацкого посёлка Касивабара (Ныне Северо-Курильск, остров Парамушир). Первоначально японское командование не планировало организовывать масштабную оборону островов, а 13 апреля 1941 года между СССР и Японией был подписан пакт о ненападении. После этого основные силы японцев оказались брошены на создание военно-морских баз. На Северных Курилах крупные базы были созданы на Парамушире (Парамусир), Шумшу (Сюмусю) и Матуа (Мацува). Данные базы использовались для организации последнего вторжения японцев на Алеутские острова Атту и Киска в июне 1942 года. В феврале 1943 года «Армия Север» была переименована в «Армию Северной Территории».



Командование «Армии Северной Территории» возле танков-амфибий «Тип 2 Ка-ми». Парамушир, 1945 год.



Японские солдаты «лакомятся» снегом на Шумшу... Зимой условия на острове далеки от идеальных, но японцы оказались неплохо подготовлены к суровому климату.



Учения японских пулемётчиков (фотография сделана возле порта Катаока). Станковой пулемёт Тип 92 на специальной треноге часто использовался в качестве лёгкой зенитной установки.

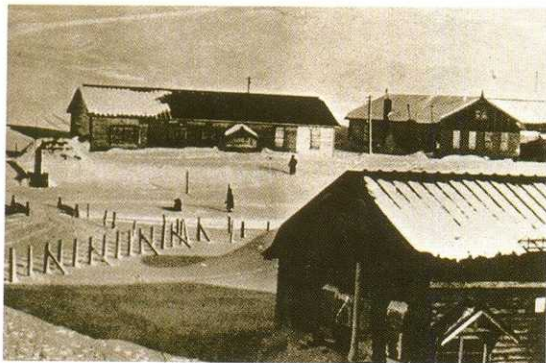
Остров был буквально изрыт противотанковыми рвами, а многочисленные ДОТы были выставлены таким образом, что перекрывали все подступы.



Обед обслуживающего персонала аэродрома Катаока. Помимо палаток в районе аэродрома имелось множество подземных сооружений, включая лазарет.



Ремонт двигателя армейского японского истребителя Ki-43-II. Даже в таких суровых условиях лётчики 54-й армейской эскадрильи перехватывали американские бомбардировщики.



Типичные постройки в районе порта Касивабара. Стоит отметить, что в связи с особенностями островного климата зимой эти дома нередко засыпало снегом по самую крышу.

Но вот 11 мая 1943 года американские войска занимают Атту, а 28 июля японцы скрытно покидают Киску. Не знаящие об эвакуации американцы высадились на Киске 15 августа, потеряв за 9 дней от дружелюбного огня 313 человек. Тем временем эвакуированные с Киски японские войска были отправлены на Парамушир, где составили костяк Первого Курильского гарнизона. В октябре 1943 года на должность командующего гарнизоном был назначен генерал-лейтенант Фусаи Цуцуми (в советских документах его называют Цуцуми Фусаки). С этого же момента на Курилах началась полномасштабная работа по возведению системы оборонительных сооружений. К их строительству привлекли как японских военных, так и военнопленных (в основном китайцев). По состоянию на лето 1945 года наиболее укрепленными островами являлись Шумшу – 34 ДОТов и 24 ДЗОТа, Парамушир – 13 ДОТов и 44 ДЗОТа и Матуа – 84 ДОТа и 46 ДЗОТов. Изнутри ДОТы обшивались деревом. Помимо ДОТов и ДЗОТов японские оборонительные сооружения включали в себя подземные командные пункты, склады, противотанковые рвы и траншеи. На Парамушире основная линия обороны была возведена в районе Касивабары, а на Шумшу построили два кольца обороны: первое охватывало остров по периметру, второе было создано для обороны военно-морской базы Катаока (ныне Байково). Наиболее сложную линию обороны построили на Матуа – весь остров буквально изрыл противотанковыми рвами, а многочисленные ДОТы были выставлены так, что перекрывали все подступы. Но фортификацией дело не ограничилось – начиная с конца 1943 года японская группировка на Шумшу и Парамушире постоянно росла. Связано это было прежде всего с тем, что к тому времени американский флот с завидным постоянством курсировал по маршруту Матуа – Парамушир, обстреливая японские базы. Также активизировалась и американская авиация. И вот в феврале 1944 года на Шумшу прибывает сформированный в Маньчжурии 11-й танковый полк (командующий – полковник Цуэо Икеда). В том же 1944 году Фусаи Цуцуми была сформирована 91-я пехотная дивизия со штабом на Парамушире.

К этому времени на Шумшу было построено два капитальных аэродрома (Мийосино и Катаока) с бетонными полосами и капонирами плюс аэродром «подскока». На них базировались истребители 54-й армейской эскадрильи (Сентай) и 203-й флотской авиагруппы (Кокутай). Кроме того, на озере Биттобу был организован гидроаэродром, функционирование которого обеспечивалось специально построенной дамбой. Ещё один аэродром находился на Парамушире, рядом с Касивабарой.



Самолёты-разведчики Aichi E13A1 отправляются на очередное задание. Кстати, водный «аэродром» на озере Биттобу мог принимать и куда более тяжёлые летательные аппараты.



Бойцы 101-й стрелковой дивизии и сводного батальона морской пехоты на борту транспорта, идущего на Шумшу. Обратите внимание – на поясе солдата справа ручная противотанковая граната. Дело в том, что именно РПГ-40 в ходе последующих боёв показали себя как эффективное средство борьбы с японскими танками.



Песчаный пляж в районе высадки (август 1945 года). Важная деталь – на снимке виден сидящий на мели танкер «Мариуполь», на борту которого японцы оборудовали зенитную батарею.



Орудийный ДОТ неподалёку от военно-морской базы Катаока. Его 76-мм пушки должны были надёжно защищать базу от атак с моря, но они оказались бессильны перед советским десантом.

На Мийосино также находились бомбардировщики Ki-48, которыми управляли камикадзе (всего 7 самолётов), а на Касивабаре базировались флотские торпедоносцы. Но вот какой момент – для усиления метрополии с Шумшу было вывезено большое количество тяжёлой артиллерии, в результате чего оборона базы Катаока оказалась значительно ослаблена. Тем не менее гарнизоны островов Шумшу и Парамушира представляли собой грозную силу. Ведь только на первом находилось 8 тысяч солдат и офицеров, а суммарно группировка насчитывала около 25 тысяч человек.

ПОДГОТОВКА К АВГУСТОВСКИМ СОБЫТИЯМ

Планомерное усиление японской группировки на Северных Курилах не прошло незамеченным для советской разведки. Оно и понятно: несмотря на нейтралитет, от Японии вполне можно было ожидать агрессивных действий, целью которых с достаточно большой долей вероятности являлась бы Камчатка, – на Шумшу и Парамушире имелся значительный объём десантных плашкоутов Daihatsu, которые сами японцы недвусмысленно называли «Халатырка» (это имя носил посёлок возле Петропавловска-Камчатского). В сентябре 1943 года вступила в строй первая советская зенитная батарея на мысе Лопатка. Годом позже там же было построено несколько орудийных батарей, своим огнём «накрывавших» значительную часть Шумшу. Планомерно, в основном за счёт поставок по ленд-лизу, усиливалась и группировка Тихоокеанского флота. Более того, в ноябре 1944 года был создан Камчатский Оборонительный Район (КОР), командование которым было возложено на генерал-майора А.Р. Гнечко. В составе КОР находились 128-я смешанная авиадивизия (128 САД), Петропавловская военно-морская база и 60-й Камчатский морской пограничный отряд. Основой наземных сил оставалась 101-я стрелковая дивизия под командованием генерал-майора П.И. Дьякова. Сегодня некоторые авторы представляют бойцов 101 СД как молодых необученных ребят, но это, мягко говоря, не совсем соответствует действительности. Согласно архивным данным, в дивизии с завидной периодичностью шли учения, на которых бойцы показывали хорошие результаты. С 1943 года дивизия планомерно оснащалась современным вооружением и артиллерией, а с весны 1945-го началась отработка высадки десанта и взятие нескольких линий укреплений, включая ДОТы. Одним словом, несмотря на то, что 101 СД не имела боевого опыта, к событиям августа 1945 года она была вполне готова. А в феврале 1945 года состоялась Ялтинская конференция, на которой советская сторона взяла обязательство вступить в войну с Японией не позднее чем через 3 месяца после победы над Германией. Взамен СССР рассчитывал вернуть Южный Сахалин и Курильские острова. Таким образом, когда 9 мая Германия капитулировала, для СССР начался обратный отсчёт.

ТРИДЦАТЬ ДВА ЧАСА

Вечером 8 августа 1945 года японскому послу в Москве было официально объявлено, что СССР начинает войну с Японией – таким образом наша страна выполнила обязательство перед союзниками. На следующее утро Красная армия перешла в наступление на участках Забайкальского, 1-го и 2-го Дальневосточного фронта. Квантунская армия не имела возможности оказать достойное сопротивление советским войскам, и части Красной армии продвигались в день по несколько десятков километров. Понимая, что вступление СССР в войну делает

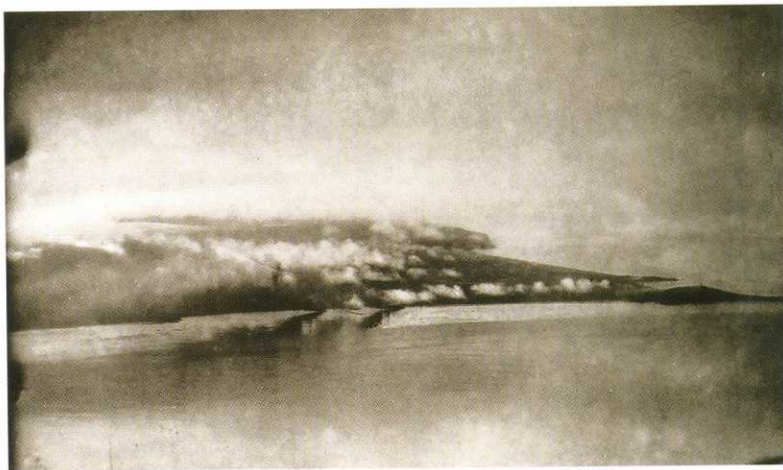
сопротивление бессмысленным, император Хирохито 14 августа объявил о капитуляции. В этих условиях существовал риск того, что американцы оккупируют Курилы.

Дальнейшие события, происходившие на Камчатке, развивались стремительно. 15 августа в 7:40 по местному времени командующий 2 ДВФ генерал армии М.А. Пуркаев отдал распоряжение о подготовке десанта на Шумшу и Парамушир (многие подразделения, задействованные в десанте, были удалены от места посадки на расстояние от 20 до 80 км). Поскольку специальных транспортов не хватило, для десантной операции была использована часть торговых судов. Основной костяк десанта (в общей сложности 8363 человека) составляли бойцы 101 СД. Кроме того, в него входило 783 человека из батальона морской пехоты под командованием майора Т.А. Почтарёва, а также 102 человека из роты 60-й погранзаставы под командованием капитана Ф.В. Кожевникова (перед самой высадкой командование ротой было возложено на капитана Н.И. Лашманова). К 20:00 16 августа личный состав был посажен на корабли, которые вышли на рейд Авачинской губы. Таким образом, десант удалось организовать всего за 32 часа! Благодаря такой скорости смогли собрать незаметно для японцев мощную группировку. В 5 утра 17 августа десантная группа в составе 64 вымпелов вышла из Авачинской бухты и взяла курс на Шумшу.

МНОГИХ УНЕСЛО В ОХОТСКОЕ МОРЕ

К двум часам ночи 18 августа корабли сосредоточились в районе Первого Курильского пролива. С мыса Лопатки действие десанта поддерживала орудийная батарея, которая к тому времени уже несколько дней обстреливала Шумшу. По первоначальному плану высадить десант собирались на северо-западной оконечности острова. В итоге высадку было решено проводить на северо-восточной части Шумшу, между мысами Кокутан-Саки (ныне мыс Курбатова) и Котомари-Саки (ныне мыс Почтарёва). Дальнейшие события по-разному трактуются как противоборствующими сторонами, так и основными участниками событий. Армейский отчёт, к примеру, по ряду фактов не совпадает с флотским, а описание сражения японцами вообще не соответствует действительности. Имеются также разночтения по времени и по различным эпизодам сражения. Так, к примеру, по советским отчётам, сигнал на высадку первого броска был дан в 4:10, в то время как, по показаниям японцев, о десанте в штабе знали уже в полчетвёртого ночи. Разгадка лежит на поверхности: советские отчёты велись по камчатскому времени, а у него с Шумшу разница в час. Впрочем, путаница со временем является лишь началом несовпадений. Согласно армейскому отчёту, японцы очень долго не подозревали, что на Шумшу высаживается десант, и начали активно обороняться лишь спустя час после начала высадки. Это не соответствует действительности: согласно флотским

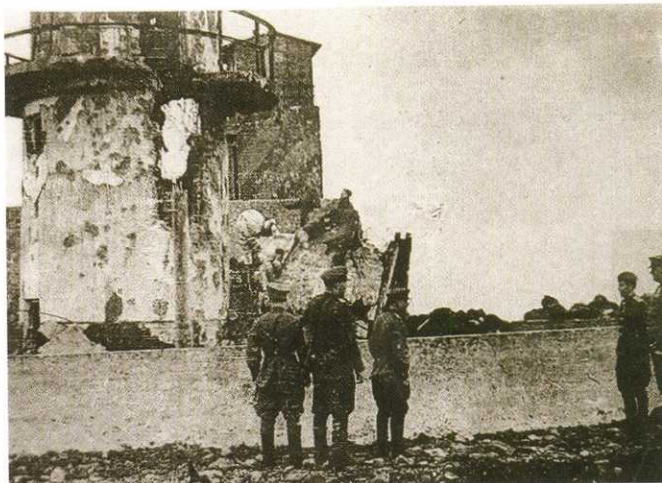
В ходе высадки многим бойцам пришлось добираться до берега вплавь, и сильное течение в районе Первого Курильского пролива унесло в Охотское море больше двухсот человек.



Единственная фотография, снятая непосредственно во время боя (сделана 18 августа 1945 года с борта советского самолёта-разведчика). Стелящиеся над водой думы – это горящие советские десантные суда.



Выброшенные на берег советские десантные суда LCI(L). На переднем плане десантное судно ДС-9 (ранее оно ходило под американским флагом и носило индекс LCI-554).



Советские офицеры рассматривают то, что осталось от японского маяка, построенного на мысе Кокутан (Курбатова).

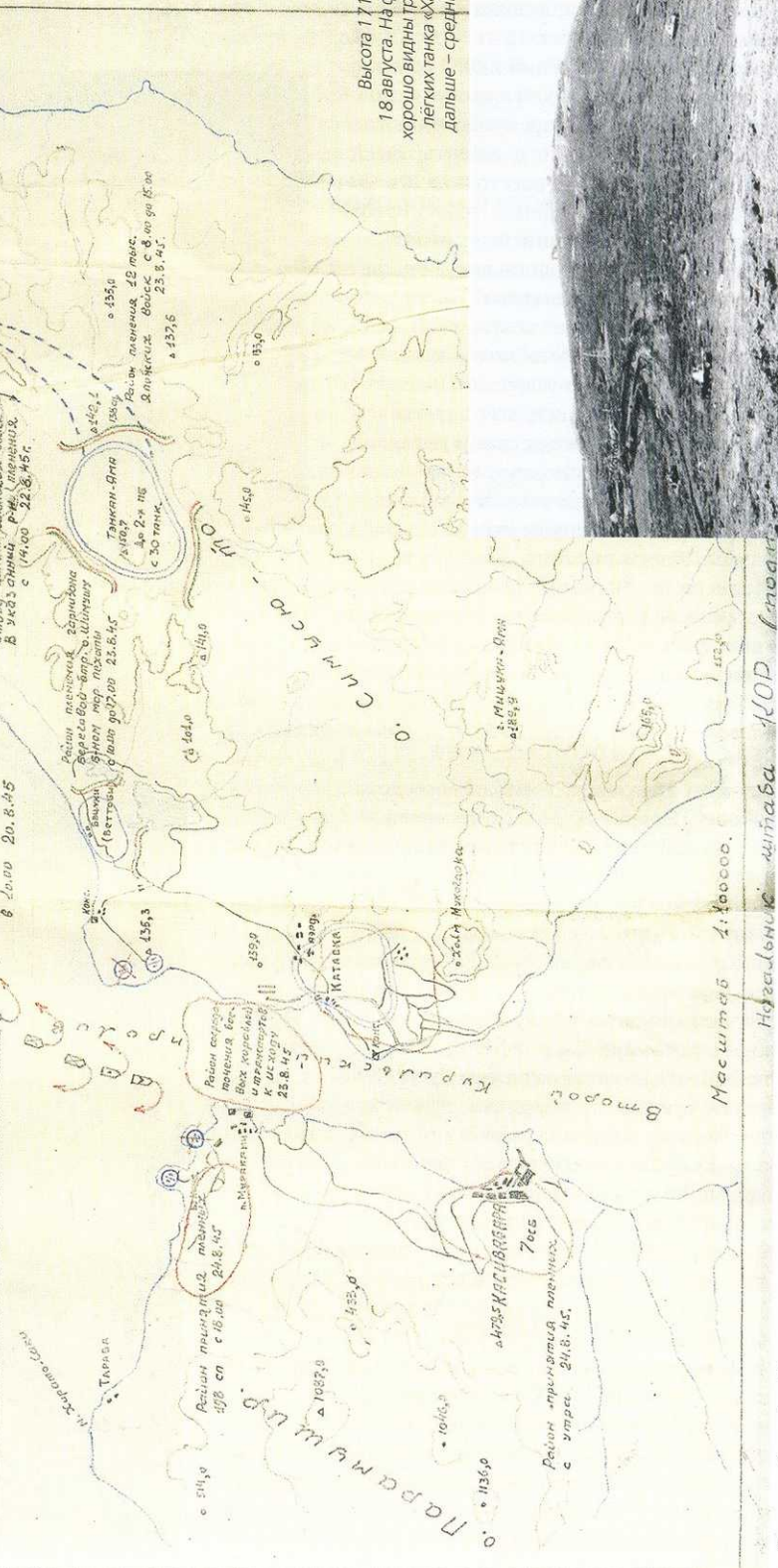
Приложение № 17

Секретно
Экз. № 2

Отчетная схема

действий войск Камчатского Оборонительного района по овладению островом Шумшу и сев. частью о. Парамушир в период 13-23.8.45 г.

Условные обозначения:
 Выход войск десанта в 22.00 18.8.45 г.
 Выход частей десанта в 23.00 18.8.45 г.
 Присоединение командных пунктов в 24.00 18.8.45 г.
 Выход палаточных пунктов перед атакой в 18.00 18.8.45 г.
 Выход десанта к 22.00 18.8.45 г.
 Закрытие десантных рубежей.
 Подъемники и шлюзы 20.8.45 г.
 Неподобные отряды японских войск в указанное время.
 Зоры р-ны пленники с 24.00 22.8.45 г.



Высота 171 после боев 18 августа. На фотографии хорошо видны три подбитых лёгких танка «Ха-го», а чуть дальше – средний «Чи-ха».

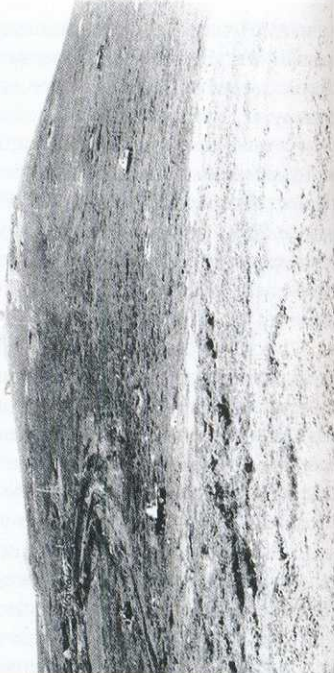


Схема боевых действий на Шумшу, прилегающая кочёту о. Курильской десантной операции. Стоит отметить, что на ней не указана утренняя атака японских танков, о которой говорится в отчёте моряков.

данным, уже в 4:11 по камчатскому времени по кораблям был открыт огонь. Причём стрельба велась с советского танкера «Мариуполь». Этот корабль сел на мель в ноябре 1943 года, и японцы организовали на «Мариуполе» зенитную батарею, установив 25 76-мм пушек Тип 3. Несмотря на приказ не открывать огонь, советские корабли начали ответную стрельбу, чем и спровоцировали огонь.

Так вот, несмотря на заградительный огонь, первый бросок десанта, возглавляемый командиром 138 СП по строевой части майором П.И. Шутовым, к 5 утра полностью высадился на берег и начал продвижение в глубь острова. Через короткое время началась высадка первого эшелона десанта. В этот момент по кораблям был открыт «кинжальный» огонь с батареи на Кокутан-Саки и Котомари-Саки. Замакированные японские батареи расстреливали корабли практически в упор. В результате 11 десантных судов получили повреждения, а пять затонули либо сгорели. Была нарушена организация операции. Десантные суда оказались перегружены и не могли подойти вплотную к берегу, и многим одетым в шинели бойцам пришлось добираться вплавь. И это при том, что в районе Первого Курильского пролива достаточно сильное течение, многих унесло в Охотское море. Всего на этот эпизод пришлось более половины потерь Курильского десанта (только в 138 СП утонувшими числятся более двухсот человек). Лишь к 8:30 утра удалось поджечь батарею на «Мариуполе», а к 9 утра закончилась высадка первого эшелона. Одновременно с этим, к 9 часам утра, передовой отряд подошёл к основной цели – горе Сирей-сан (ныне Северная), которая на оперативных картах обозначалась как Высота 171. В 9:10 было доложено, что батальон морской пехоты занял высоту.

ЭПИЗОД, НЕ ОПИСАННЫЙ СОВЕТСКИМИ ИСТОРИКАМИ

Между тем в зону боевых действий спешно подтягивались японские войска. О том, какими силами располагают японцы, в штабе Камчатского Оборонительного Района имели весьма смутное представление. К моменту высадки советских войск, японцы уже готовились к разоружению, но тем не менее их боеготовность оказалась на высоком уровне. Основным «козырем» обороняющихся было 64 танка (25 лёгких Тип 95 «Ха-го», 19 средних Тип 97 «Чи-ха» и 20 средних Тип 97 «Шинхото Чи-ха») 11-го танкового полка. Кроме того, на Парамушире в составе 51-го и 52-го отрядов береговой обороны имелось 16 плавающих танков Тип 2 «Ка-ми». Более того, согласно планам японского командования, в случае атаки на Шумшу с Парамушира быстро перебрасывался основной гарнизон. В этом случае соотношение японских войск и советского десанта составило бы 3:1 в пользу японцев.

Первыми на поле боя прибыли 11 «Ха-го» из 4-й роты под командованием капитана Ито – к моменту высадки десанта части 11-го танкового полка оказались рассредоточены по Шумшу, и 4-я рота



Один из подбитых 18 августа легких танков «Ха-Го». На башне хорошо виден иероглиф «±» (в переводе с японского – самурай), являвшийся опознавательным знаком 11-го танкового полка.



Захваченная в районе Высоты 171 149-мм крепостная пушка Тип 96. Это орудие должно было обстреливать район Первого Курильского пролива, что, впрочем, так и не было выполнено.



Рота бронейбойщиков из 138-го стрелкового полка, особо отличившаяся при отражении атаки японских танков. Командовавший ротой старший лейтенант Л.И. Дербышев был тяжело ранен во время высадки и позже скончался в госпитале.



Военно-морская база Катаока под огнём советских бомбардировщиков (19 августа 1945 года). Присмотритесь повнимательнее – цистерны для хранения горючего и центральный пирс сохранились до наших дней.

Всего на узком участке фронта было сосредоточено около сотни противотанковых ружей, от попаданий которых японские танки загорались как спички.



Победа... Заместитель начальника политотдела по комсомольской работе старший лейтенант В. В. Стрельцов поднимает советский военно-морской флаг над бывшей японской военной базой Катаока.

оказалась ближе всех от места боя. В 9:27 командир миномётной роты доложил о прорвавшихся на высоту 171 от шести до семи танков противника. Основной же удар танков 4-й роты приняли на себя камчатские «морпехи». По запросу миномётчиков флагман десантной флотилии СКР «Дзержинский» открыл огонь по высоте. В ходе завязавшегося боя семь танков были подбиты, оставшиеся машины отошли.

Стоит отметить, что вышеописанный эпизод с атакой танков 4-й роты вообще не описан в советской литературе, поскольку в отчёте Гнечко, например, его нет. Упоминания об эпизоде есть лишь в журнале боевых действий штаба высадки десанта и флотском отчёте. Зато японские источники обстоятельно рассказывают об утреннем сражении танкистов с советскими солдатами. Но утренняя атака была лишь прологом к генеральному сражению. Из мест дислокации к высоте спешили 1, 2, 3 и 6-я роты 11-го танкового полка во главе с Икедой, подтягивалась и японская пехота. В 11:30 на помощь передовому отряду советских десантников подошли силы первого эшелона, которые стали окапываться, готовясь к вражеской контратаке.

Согласно армейскому отчёту, атака вражеских танков началась в 14:00 по камчатскому времени и в ней участвовало 18 машин. Из них 17 оказались подбиты, а один танк ушёл. По японским же данным, около 40 танков оттеснили десантников аж на побережье, где их расстреляли из противотанковых пушек. Но с учётом того, что половина японских танков до сих пор стоит там же, где их и подбили, данная версия ничего, кроме улыбки, не вызывает. С другой стороны, японские источники указывают на потерю 97 танкистов и до 24 танков, что с учётом подбитых машин из 4-й роты больше соответствует действительности.

ТАНКИ ЗАГОРАЛИСЬ КАК СПИЧКИ

По первоначальному плану японского командования танки должны были по обходной дороге пройти в тыл к десанту, но маневр не удался. В районе так называемой Малой высоты (высота 165) оборону держали морские пехотинцы, вооружённые противотанковыми гранатами. Особенно отличились лейтенант Александр Водынин, старшина Пётр Бабищ, сержант Степан Рындин и матрос Михаил Власенко. Рындин и Водынин

бросились под танки со связками гранат. Бабич подбил гранатой вражескую машину, но оказался ранен. Подходивший следом японский танк попытался раздавить Бабича, но Власенко успел укрыть товарища в траншее, а затем кинул во врага противотанковую гранату, машина загорелась. Затем Власенко подобрал у убитого солдата пистолет-пулемёт и застрелил из него выскочивших из танка двух танкистов. Всего же морпехи претендуют на 7 подбитых танков. В этом же районе совершили подвиг Пётр Ильичёв и Николай Вилков, которые поочередно бросились на вражеский ДЗОТ, обстреливавший засевших в районе Высоты 165 бойцов.

Потерпев неудачу с обходным манёвром, японские машины пошли в атаку по дороге между двух высот. Возглавлял её командирский танк... Полковник Икеда шёл в бой, высунувшись из командирской башенки и держа в руках знамя полка. «Чи-ха» и «Шинхото Чи-ха» серьёзно потеснили позиции 138 СП, который занимал оборону на восточных склонах высоты. Впрочем, для японских танкистов это был не самый удачный день – подоспевшие бойцы открыли огонь по танкам из ружей ПТРД. Всего на узком участке фронта оказалось сосредоточено около сотни противотанковых ружей, от попаданий которых японские танки загорались как спички. Таким образом, атака Икеды тоже закончилась бесславно. Вот как описывает гибель японского полковника майор Шутов: «Танки развернулись в боевой порядок, с грохотом приближались. На одном из них в открытом люке, держа в руках знамя, стоял японский офицер. Мы уже приготовились к отражению контратаки. Огонь! Выстрелы и треск очередей смешались с грохотом танков. Я схватил автомат и бил по пехоте, идущей за танками. Остановилась первая вражеская машина, вспыхнула другая. Не более чем через две минуты горело уже шесть японских танков. Однако остальные быстро приближались. Хорошо вижу перекошенное лицо японского офицера со знаменем. Нажимаю на спусковой крючок автомата. Офицер ткнулся ничком, знамя падает на землю». Оставшиеся в строю японские танки (около 30 штук) были сосредоточены к западу от Высоты 171 и ждали команды для атаки. Впрочем, приказа так и не последовало. На следующий день начались переговоры, которые закончились 24 августа капитуляцией гарнизона Шумшу на аэродроме Мийосино. В последующие дни подразделения Курильского десанта последовательно овладели всеми островами Курильской гряды. В отличие от боев на Шумшу, сопротивления на других островах японские военные не оказывали. Окончилась десантная операция 7 сентября. Всего за это время было захвачено 47 605 японских солдат и офицеров.

Р.С. Согласно документам, в ходе десантной операции погибли 616 человек, пропали без вести 329. Итого: безвозвратные потери составили 954 человека (японцы указывают цифру от 2,5 до 3,5 тысячи погибших советских солдат и офицеров). RW



Руководство Курильской десантной операции на Шумшу (сентябрь 1945 года). Слева стоит командующий Камчатским Оборонительным Районом генерал-майор А.Р. Гнечко, который, собственно, и возглавлял операцию.



Захваченный японский танк-амфибия «Ка-ми». 18 августа эти танки переправили через пролив в помощь основным силам, но в бой они так и не вступили.



Матчасть 11-го танкового полка, прибывшая своим ходом на базу Катаока. Вскоре большая часть этих японских боевых машин будет отправлена на металлолом...

ЗАПРОГРАММИРОВАННОЕ ПОРАЖЕНИЕ



Текст >> Юрий Пашолок
Фото >> из архива автора

История армейских вездеходов марки Laffly

На наш взгляд, машины Laffly, с двумя представителями которых нам довелось поработать на Дмитровском автополигоне (см. «Заложники французской доктрины», стр. 66), являются одними из наиболее знаковых французских военных автомобилей. Но не всё так просто – интересные с технической точки зрения, обладающие высокой проходимостью, они одновременно являются лакмусовой бумажкой, отражающей противоречивые процессы, происходившие во французской армии в предвоенные годы.

Сегодня бытует широко распространённое мнение, что весной 1940 года французы сдались фактически без боя. Так вот, это утверждение, мягко говоря, не соответствует действительности. Французская армия сражалась яростно, и бои мая – июня 1940 года отнюдь не были для Вермахта лёгкой прогулкой. Другое дело, что поражение французской армии оказалось... запрограммированным. И сегодня на примере Laffly мы попробуем разобраться, как военные Третьей республики сами себя загнали в тупик.

КАВАЛЕРИЙСКИЙ ВЕЗДЕХОД

Одной из особенностей французской армии предвоенного периода являлось то, что пехота и кавалерия представляли собой независимые структуры. Нечто похожее можно было видеть и в американской армии в 20–30-е годы, но такого радикализма, как у французов, более не встречалось нигде. Например, кавалеристы заказывали для себя отличную от пехотных подразделений технику, включая танки...

Отдельно стоит упомянуть, что же представляли собой на тот момент французские кавалерийские подразделения. Обычно кавалерия ассоциируется с лихими всадниками, несущимися в атаку с шашками наголо. Но к началу 30-х годов данный стереотип стал меняться – началась масштабная программа моторизации кавалерийских подразделений. И вот с середины 30-х годов в распоряжении французской кавалерии появились специально разработанные для неё танки (более подвижные, чем пехотные модели). Также в кавалерии массово использовались и бронев автомобили, большинство из которых имело пушечное вооружение.

В состав французских кавалерийских дивизий входили и пехотные подразделения (драгуны). Именно их в первую очередь и подвергли моторизации. Первоначально для перевозки драгунов было решено использовать полугусеничные машины Citroën-Kégresse P19. Базовая модель носила индекс P19 VDP (Voiture de Dragons Portés – машина моторизованной пехоты). Но возникла проблема – для конца 20-х годов (именно тогда разрабатывалась эта модель) это была очень неплохая машина, но к середине 30-х её характеристики уже не удовлетворяли. Как и все полугусеничные машины, P19 VDP не отличались топливной экономичностью, при весьма скромных транспортных возможностях (водитель плюс шестеро драгунов). В борьбу за контракт на разработку нового транспорта для драгунов вступила фирма Lorraine-Dietrich (та самая, чью «Антилопу Гну» Ильф и Петров обессмертили в «Золотом телёнке»). И вот в 1931 году Lorraine-Dietrich приобретает лицензию на чешский 6-колёсный грузовой автомобиль Tatra T72. Модели присваивается индекс Lorraine 72 (приставка Dietrich пропала в 1935 году) и она запускается в производство. Одновременно Lorraine продолжает работать над серьёзно переработанной машиной, получившей индекс Lorraine 28.

LAFFLY ПОЛУЧАЕТ КОНТРАКТ

Прототип, впервые показанный в октябре 1934 года, заметно превосходил полугусеничный P19. Вместо шести пехотинцев этот автомобиль с закрытым кузовом перевозил уже десятерых и развивал в полтора раза большую максимальную скорость. Как и на Lorraine 72, в носовой части 28-й модели имелись колёса-перекачтыши. Французское командование оценило новый автомобиль, и уже в 1935 году военное ведомство принимает решение о закупке Lorraine 28. Но не всё так просто – в дело вмешалась волокита по реорганизации кавалерийских подразделений, которая, в свою очередь, затянула запуск серийного выпуска аж до июня 1936 года. В итоге к октябрю 1937 года было выпущено всего 332 машины в базовой версии VDP, 10 радионных машин (Lorraine 28 TSF) и 8 заправщиков. Кроме того, на базе Lorraine 28 построили опытную самоходную зенитную установку со спаркой пулемётов Hotchkiss калибра 13,2 мм на открытой платформе. Также Lorraine изготовила 2 бронеавтомобиля для службы в Марокко. Вот, собственно, и всё – дальнейшая постройка Lorraine 28 была остановлена по причине появления куда более совершенной техники. Дело в том, что после первой неудачи компания Laffly нанесла ответный удар, представив в конце 1935 года три новых модели, включая S20TL (Tracteur

Long – длиннобазный тягач). Преимущества были налицо: прежде всего нужно отметить, что, в отличие от обладавшего колёсной формулой 6x4 Lorraine 28, трёхосный Laffly S20TL был полноприводным (с соответствующей разницей в проходимости), а установленный на нём кузов с мягким верхом более подходил для боевых действий.

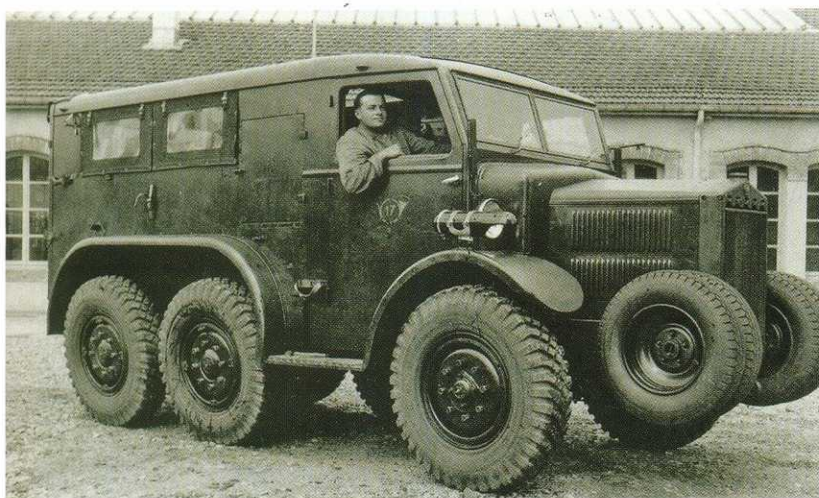
В начале 1937-го Laffly получает контракт на постройку первых 140 машин, которые и поставляет в кавалерийские войска к концу года. К слову, фирма Lorraine не слишком расстроилась: к тому моменту она получила контракт на гусеничные транспортёры Lorraine 37R. Но во всей этой истории есть одна тонкость, которая заставляет по-иному взглянуть на фирму Laffly. Дело в том, что выпуск каждой новой модели в этой компании сводился к формуле: «Мы сделали замечательный опытный экземпляр, а теперь давайте попробуем запустить его в серию». Посудите сами, автомобиль приводил в движение двигатель



Citroën-Kégresse P19 VDP – первое транспортное средство механизированной французской кавалерии. На каждой такой машине имелся вертлюг для зенитного пулемёта.

The history of Laffly military

automobiles most vividly discovers the problems of the French army of the pre-war period. The material, published in this issue, tells not only the history of creating models S20TL and W15T, but also why they were developed. The division of the army into infantry and cavalry, the situation, when each type of forces ordered special machines, manufactured in limited numbers of hundreds of pieces – all these led to the situation the French got into being unprepared to the war. These problems were overlapped by the unreadiness of Laffly independently make its automobiles in the required volumes, which was the reason of launching S20TL and W15T at Hotchkiss.

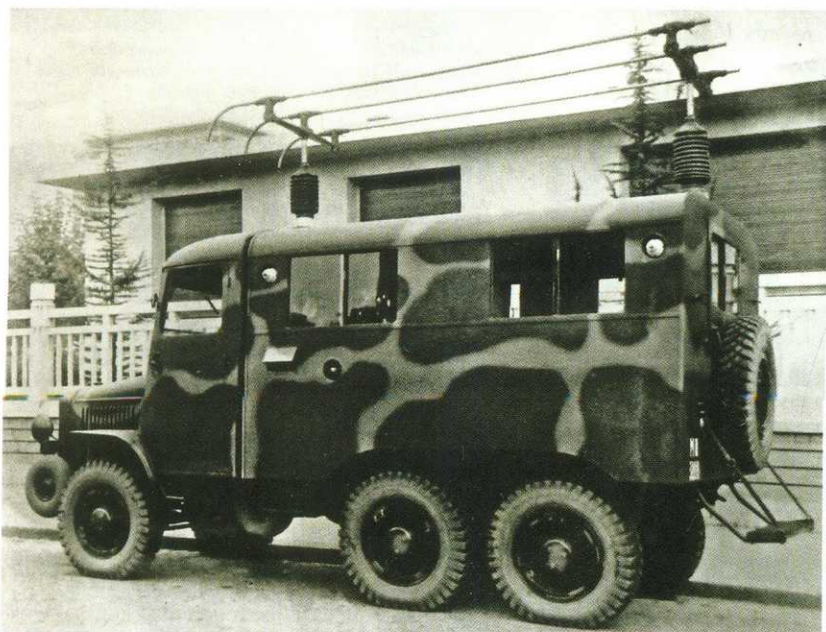


Lorraine 28 оказался по душе не только кавалеристам, но и пехоте. Например, данный автомобиль с успехом использовался в 17-м противотанковом батальоне.

Hotchkiss 68, больше того, если взглянуть на заводскую табличку протестированной нами машины, то там можно прочитать фирму-производителя – Hotchkiss. Ларчик открывается просто: набрав заказов, Laffly оказалась в ситуации, когда компания физически не могла осилить такие объёмы. Мудрёная конструкция шасси лишь усугубляла проблему. Но если в мирное время ещё удавалось свести концы с концами, то 1 сентября 1939 года ситуация изменилась и... практически вышла из-под контроля.



Заправщик топлива на базе Laffly S20TL. Машина была разработана специально для сопровождения подразделений драгунов.



Радийная машина Laffly S20TL PC. Отличительной её особенностью был закрытый кузов и поручневая антенна на крыше.

СРЫВЫ ВОЕННЫХ ПОСТАВОК

К началу Второй мировой войны Laffly изготовила 400 машин модели S20TL в основной модификации VDP. Данная модификация была рассчитана на перевозку 10 драгунов и их вооружения, включавшего 2 пулемёта (предусматривалась установка зенитных вертугоов). Также было возможно перевозить 81-мм или 60-мм миномёты, но экипаж при этом сокращался до 7 человек. Предусматривалась также возможность буксировки 25-мм противотанковой пушки. Впрочем, как и в случае с Lograire 28, производством одних только грузовиков для транспортировки пехоты дело не обошлось. Для обеспечения подразделений топливом была выпущена серия автомобилей-заправщиков (всего изготовили 39 машин), а также радионная модификация Laffly S20TL PC (32 машины – к 1 сентября 1939 года). После начала войны объёмы заказов резко

Таким образом, нужно признать, что именно неразбериха в связи между войсками и отсутствие нормального снабжения стали одними из ключевых причин сокрушительного поражения французской армии.



Наглядная демонстрация того, зачем нужны колёса-перекатыши.



Laffly S35C – первая попытка фирмы Laffly создать машину для перевозки драгунов.

ОГОНЬ ВЁЛСЯ ИЗ КУЗОВА

В число выпущенных Laffly S20TL VDP входит 40 машин крайне нетривиальной модификации. Ещё в годы Первой мировой войны французы практиковали перевозку пушек в кузовах грузовиков, а в конце 30-х идея получила дальнейшее развитие: противотанковую пушку было решено не просто перевозить, но и стрелять не снимая с машины. Идею обкатали на Citroën-Kégresse P19 VDP, серийно же подобным образом использовали Laffly S20TL VDP. Прорём в корме кузова расширили так, чтобы внутрь пролезла 25-мм противотанковая пушка, которая могла бы стрелять по ходу движения. Всего подобным образом переоборудовали 40 машин.

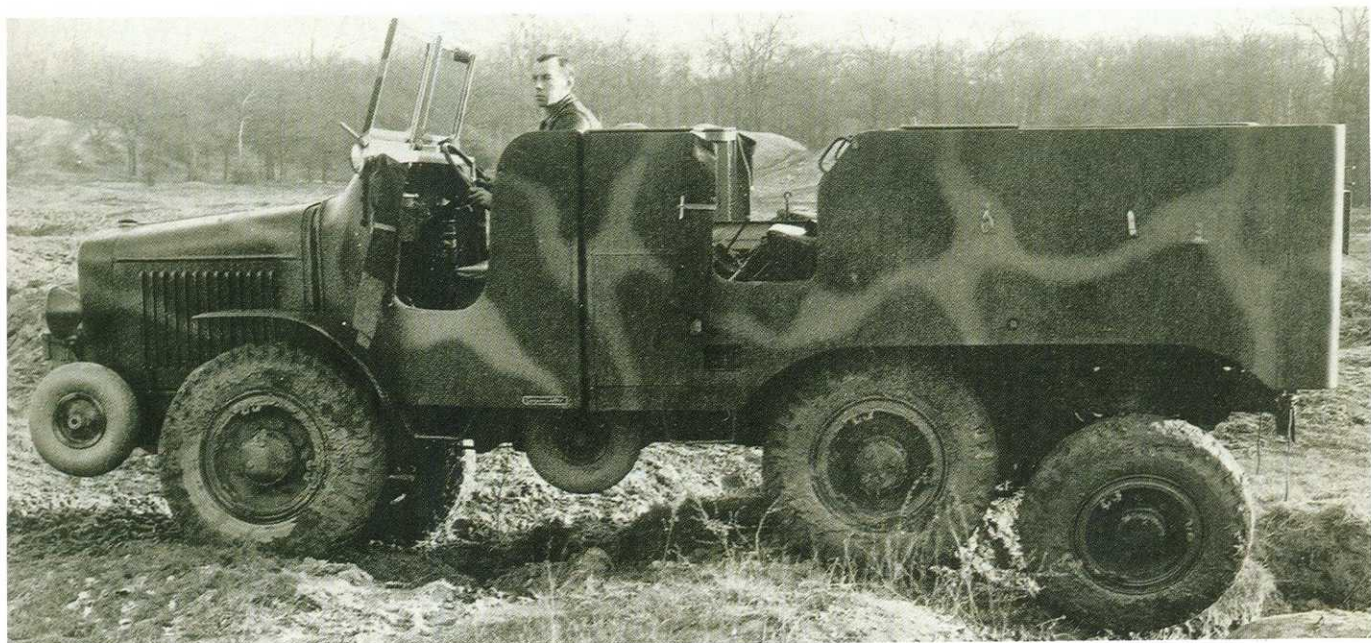


пошли вверх, и очень скоро стало ясно, что в одиночку Laffly просто не в состоянии справиться. В результате до июня 1940 года на производственных мощностях Laffly было собрано лишь 40 машин модели S20TL VDP и 6 моделей S20 TL PC, а основную производственную нагрузку взял на себя Hotchkiss. Причём масштабы выпуска разнились достаточно сильно – по планам на 1940 год компания Hotchkiss должна была выпустить 575 машин для перевозки драгунов и 95 радиальных машин (реально удалось произвести 190 и 30 автомобилей соответственно).

В общей же сложности за 3,5 года усилиями двух французских фирм удалось выпустить 753 автомобиля семейства S20TL – для ведения полноценной войны это капля в море. Объёмы выпуска оказались настолько мизерными, что машинами Laffly удалось лишь частично дополнить пробелы в обеспечении, о полноценной замене предыдущих моделей не было и речи. Весной 1940 года Lorraine 28 всё ещё имелись в подразделениях драгунов, более того, никуда не делись и Citroën-Kégresse P19 VDP. Таким образом, нужно признать, что неразбериха в связи между войсками и в гораздо большей степени отсутствие нормального снабжения стали одними из ключевых причин поражения французов. А как вам такой факт – французские танки по вооружению и броне превосходили немецкие, но при этом они с завидной регулярностью оказывались то без топлива, то без боеприпасов.

ТРЕБУЕТСЯ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ТЯГАЧ

В феврале 1934 года французские военные начали испытания опытной 47-мм противотанковой пушки, которую спустя некоторое время запустили в серию под индексом 47-mm APX SA-L Mle.37. Данное орудие на момент создания было одним из лучших в классе, но возникла проблема – отсутствовал тягач для его перевозки. Гусеничный Renault UE, который использовался для транспортировки 25-мм пушки, на эту роль не подходил. И вот в октябре 1937 года был объявлен конкурс на разработку тягача для новой пушки. На эту роль претендовали сразу пять машин, включая разработанную в 1938 году Laffly W15T. Последняя представляла собой переработку уже освоенной в производстве модели S15T. Модель W15T получила чуть более мощную версию двигателя Hotchkiss 486 и более низкий центр тяжести. По результатам сравнительных испытаний 1939 года Laffly W15T



Опытный образец Laffly S20TL VDP на ходовых испытаниях (весна 1936 года).

и полугусеничной Somua MCJ второго сентября был выдан заказ на изготовление 75 артиллерийских тягачей W15T. Но вот какой момент – как и в случае с моделью S20TL, победа Laffly оказалась относительной. Дело в том, что собственно Laffly изготовила всего один W15T! Причина банальна: к тому моменту небольшая компания Laffly оказалась перегруженной заказами, и масштабное производство нового артиллерийского тягача ей было не под силу. В результате реальным производителем модели W15T стал Hotchkiss (заводской индекс Hotchkiss W15T47), от Laffly там не осталось даже таблички на облицовке радиатора. И это ещё не самый худший вариант – второй победитель конкурса, Somua MCJ, при заказанных 278 экземплярах смог собрать лишь один тягач...

Кстати, в 1939 году состоялся ещё один конкурс – на сей раз требовался тягач для 25-мм зенитной пушки Hotchkiss CA mle.39. В число победителей попали всё тот же W15T и проигравший предыдущий

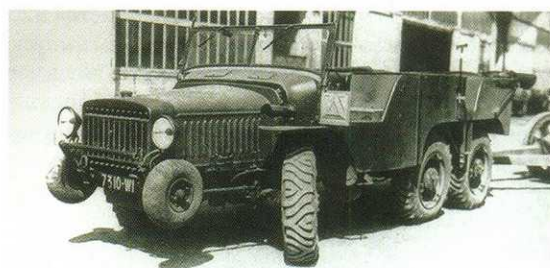
конкурс Latil M7Z1. Машина от Latil оказалась выпущенной всего в 10 экземплярах, что же касается зенитного варианта W15T, то его не потянул даже Hotchkiss. В итоге заказ достался второму подрядчику – Citroën. Первые Tracteur W15T Citroën попали в войска в апреле 1940 года. Всего же, по разным данным, было выпущено от 50 до 100 машин данного типа. От базового W15T данная модификация отличалась установкой по бортам стеллажей для магазинов к 25-мм зенитной пушке.

ТРЕБУЕТСЯ ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ

К началу 1940 года Hotchkiss изготовил 80 тягачей W15T. Этим числом выпуск данной модели и ограничился. Но случилось это не потому, что у Hotchkiss не хватало мощностей. Дело в том, что ещё в октябре 1939 года главный инспектор бронетанковых войск генерал Келлер начал продвигать идею создания истребителя танков на колёсном шасси. К декабрю в качестве шасси была выбрана модель W15T. Первый прототип, получивший индекс W15TCC (W15 Tracteur, Chasseur de Chars – тягач, истребитель танков), изготовили в феврале 1940 года, тогда же он прошёл успешные испытания. Данный прототип имел полностью бронированный кузов. Машина получила положительные отзывы, но тогдашний главнокомандующий французской армии генерал Гамелен прохладно встретил инициативу Келлера. Ситуация резко изменилась в мае 1940 года, когда немцы прорвали оборону и через страны Бенилюкса стремительно пошли в наступление. Уже 10 мая, в первый день



Серийный Hotchkiss W15TCC (25 мая 1940 года). Данная машина попала в 52 ВАСА, которая входила в состав 4-й бронетанковой дивизии (командир – бригадный генерал де Голль).



Опытный W15T перед испытаниями. За машиной зацеплена 47-мм противотанковая пушка, а боезапас перевозился в укладках, размещённых в бортах кузова.



Один из тягачей Citroën W15T из состава 3-й моторизованной пехотной дивизии в Арденнах (май 1940 года).



Опытный образец Laffly W15T на испытаниях (начало 1939 года).



Laffly S20TL Colonies – специальная «тропическая» версия для использования в африканских колониях Франции. Весной 1939 года было выпущено 16 машин.



Прототип Hotchkiss W15TCC на полигоне возле Венсена (март 1940 года).

наступления немцев, проекту W15TCC дали зелёный свет. Все имевшиеся на тот момент шасси W15T пошли на переоборудование. Причём в отличие от прототипа серийные машины имели минимальные переделки: броня устанавливалась лишь в наиболее важных местах машины. Благодаря такому минимализму за время кампании мая – июня 1940 года удалось выпустить 70 из 100 заказанных W15TCC.

Организационно W15TCC были в составе самоходных противотанковых батарей (Batteries Antichar Automotrices, или ВАСА), а в каждую батарею входило пять W15TCC, четыре Citroën W15T для перевозки зенитных пушек и один командирский Licorne V15R. Всего до окончания боевых действий удалось сформировать 12 батарей, оснащённых самоходными пушками. В боях W15TCC показали себя очень неплохо, но появились слишком поздно, чтобы серьёзно повлиять на исход кампании.

НА НОВОЙ СЛУЖБЕ

После поражения Франции в распоряжении немецкой армии оказалось огромное число трофейного вооружения и техники. И, например, те же Laffly S20TL стали использоваться по прямому назначению, то есть заниматься перевозкой пехоты. Впрочем, судьба не была к ним благосклонна – спустя год большинство машин данного типа попало на Восточный фронт, где благополучно и... сгнуло. До конца войны дожило совсем немного машин: на настоящий момент известно о трёх сохранившихся Laffly S20TL VDP и одном заправщике.

СТАРЫЙ ТЯГАЧ БОРОЗДЫ НЕ ПОРТИТ

Ещё на стадии разработки опытных образцов тягачей для 47-мм APX SA-L Mle.37 было решено использовать в этом качестве старенькие Citroën-Kégresse P17 (по состоянию на 1 сентября 1939 года во французской армии было 1442 машины данного типа).

В итоге полугусеничные тягачи, считавшиеся временной мерой, оказались типовым средством перевозки 47-мм противотанковых пушек.



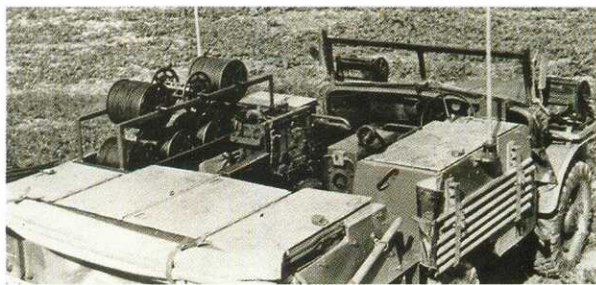


Штабной Radschlepper Laffly W15T (f) одной из немецких частей, Прованс, весна 1944 года. Интересно, что та же часть использовала трофейные броневики Panhard 178.

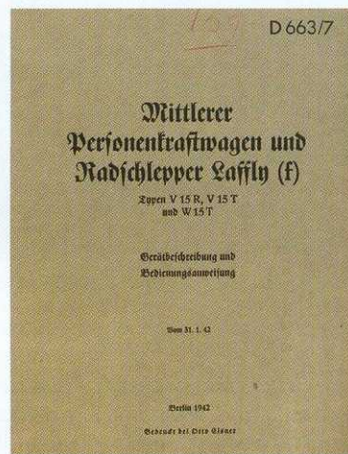


Бронетранспортёр, созданный на шасси mittlerer Radschlepper Laffly W15T (f). Обращает внимание проработанность деталей корпуса и рациональные углы наклона бронелистов.

На снимке переоборудованный в передвижную радиостанцию Mittlerer Radschlepper Laffly W15T (f).



А вот Hotchkiss W15T «пошли» другим путём. Некоторое число этих автомобилей также уехало на Восточный фронт, «служили» они там в качестве командирских машин, но часть осталась во Франции. Как минимум один W15T превратили в импровизированный истребитель танков, установив за передними сиденьями 37-мм противотанковую пушку Pak 35/36, а ещё несколько тягачей переоборудовали в радионные машины, установив внутри радиостанции и комплект оборудования для связистов. Отдельного описания достойна ещё одна, наверное, самая радикальная переделка Hotchkiss W15T. В 1942 году на севере Франции была



ЗАНИМАТЕЛЬНОЕ ЧТИВО

Практичные немцы и к трофейной технике имели свой крайне педантичный подход. Так, например, для целого ряда трофейных машин выпускались инструкции по эксплуатации, причём некоторые из них делались с нуля. Например, в случае с автомобилями Laffly, в 1942 году были выпущены полноценные руководства и каталоги запчастей на модели V15T, W15T и S35T.

сформирована «Бригада Запад», задачей которой являлась оборона оккупированной Германией территории от возможной высадки англичан. Ввиду того, что техники немецкого производства не хватало, в бригаде активно использовались трофейные образцы вооружения и военной техники. При этом большую роль в оснащении трофейной техникой сыграл майор Альфред Беккер. Именно по его проектам на предприятии под Парижем было разработано и произведено более десятка типов самоходных установок и бронетранспортёров, созданных на базе французских танков и тягачей. В общей сложности таких машин произвели более тысячи. В их число вошли и 24 бронетранспортёра, построенные на базе Hotchkiss W15T (по конструкции корпусов они сильно напоминали немецкие полугусеничные бронетранспортёры). Позже они попали в 21-ю танковую дивизию и участвовали в летних боях 1944 года в районе Кана. Несколько машин ещё один раз «перешли линию фронта» – они оказались захвачены союзниками и использовались армией де Голя в боях 1944–1945 годов.



МОТОРЫ ВОЙНЫ



1941-1945 гг.

Память и слава победителям!

II Международный военно-исторический слет "Моторы Войны"

Мероприятие с участием бронетехники, автомобилей и мотоциклов времен Великой Отечественной войны. Неповторимая атмосфера военного времени: реконструкция сражения, полевая кухня, палаточный лагерь, концертная программа, парад, а также ралли на военных автомобилях.

21-24 июня

Дополнительная информация и регистрация на слет на сайте

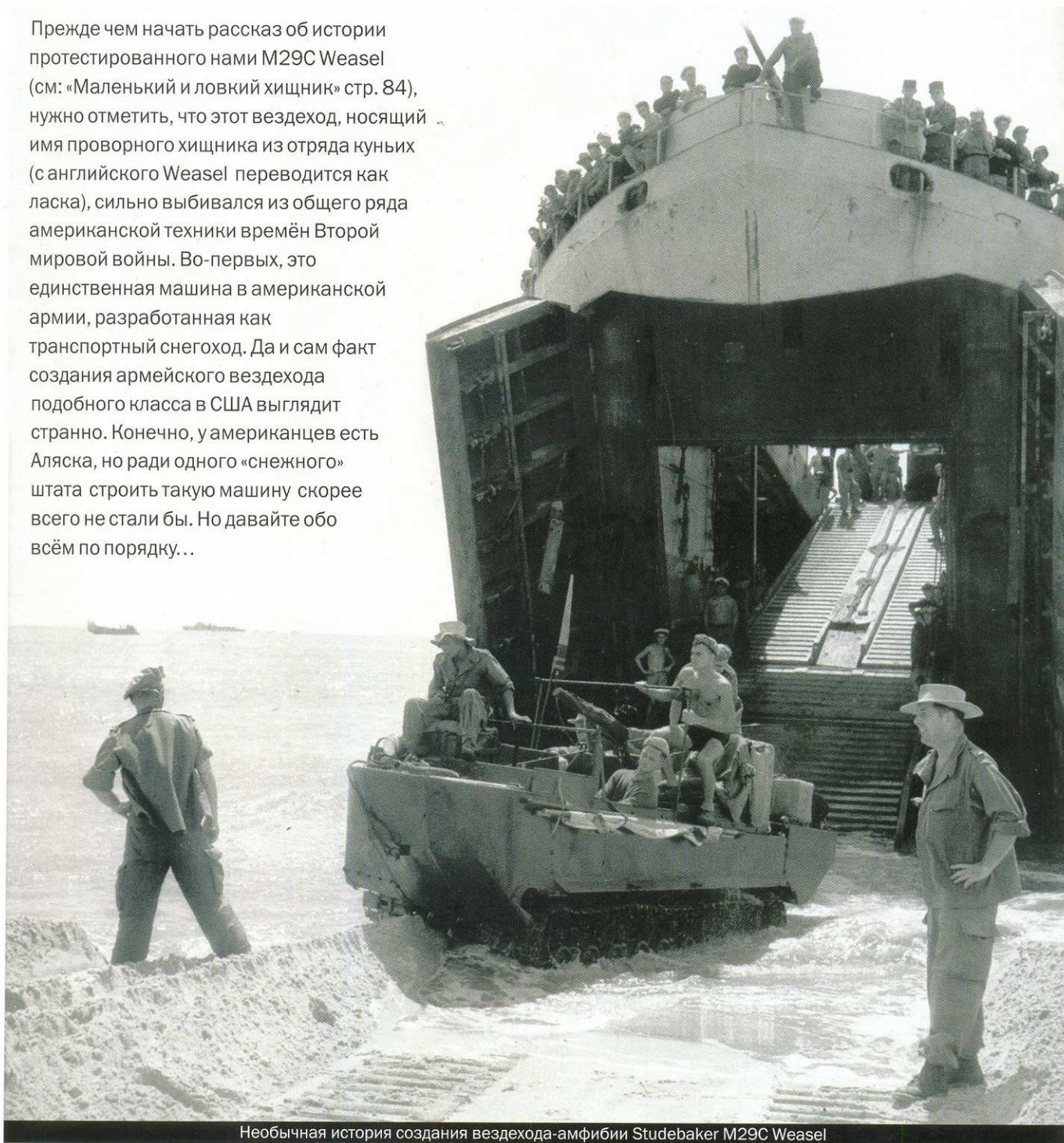
ww2motors.ru

Контактный телефон: +7 (495) **77 435 77**

Приглашаем спонсоров

ИСТОРИЯ ЛАСКИ

Прежде чем начать рассказ об истории протестированного нами M29C Weasel (см: «Маленький и ловкий хищник» стр. 84), нужно отметить, что этот вездеход, носящий имя проворного хищника из отряда куных (с английского Weasel переводится как ласка), сильно выбивался из общего ряда американской техники времён Второй мировой войны. Во-первых, это единственная машина в американской армии, разработанная как транспортный снегоход. Да и сам факт создания армейского вездехода подобного класса в США выглядит странно. Конечно, у американцев есть Аляска, но ради одного «снежного» штата строить такую машину скорее всего не стали бы. Но давайте обо всём по порядку...



Необычная история создания вездехода-амфибии Studebaker M29C Weasel

текст >> Юрий Пашолок
фото >> из архива автора

В октябре 1941 года на пост командующего Объединенного Оперативного Штаба (далее ООШ) английской армии был назначен Луис Маунтбеттен. Племянник последней российской императрицы Александры Фёдоровны занял пост командующего структурой, задачей которой являлось проведение диверсионных операций на территории оккупированной Европы. А поскольку подобные акции требовали нестандартного подхода, в недрах ООШ создали «мозговой центр», в котором прорабатывались самые безумные диверсионные идеи.

«ПЛУГ» ДЛЯ ОХОТЫ НА «ТЯЖЁЛУЮ ВОДУ»

Одним из генераторов таких идей стал английский изобретатель, журналист и шпион Джеффри Пайк. Тот самый Пайк, что ещё с 1941 года продвигал идею создания специального подразделения, основной задачей которого являлись бы диверсионные операции в зимних условиях. В качестве главных целей рассматривались нефтяные и энергетические объекты на территории Норвегии, Румынии и горных районов Италии. При старом командующем ООШ идея не нашла понимания, но всё изменилось с приходом Маунтбеттена. И вот в марте 1942 года начались активные работы по так называемому «Проекту Плуг». По планам Пайка, специальное подразделение, состоящее из канадских и американских военнослужащих, должно было атаковать немецкие объекты на территории Норвегии, занятые в производстве тяжёлой воды в рамках атомной программы Германии.



Джеффри Пайк. Главный идеолог создания снегохода для диверсионных групп.

Так вот для успешного проведения операции «Плуг» подразделению, получившему название Devil's Brigade, требовался специальный транспорт, который должен был спокойно передвигаться по снегу, а также в гористой местности. Первоначально Джеффри Пайк видел в качестве такого транспортёра машину, созданную по принципу снегохода фирмы Armstead Snow Motors Company. Но дальше прототипа, получившего имя

The automobile to be discussed in this

publication has a completely history. Being developed as a caterpillar snowmobile for subversive operations in Norway, M29C Weasel appeared to be in demand in different roles. The vehicle was used as a cargo carrier in the mountains of Italy, M29 acted as a light truck tractor on the roads of Normandy in the summer of 1944, when there was no snow at all. Weasel was recognized in winter 1944 in Ardennes, where it was used for its intended purpose. However, six months later the sailing version of M29C fought at Iwo Jima and Okinawa. After the Second World War M29C were used by the French troops in Vietnam, performing the role of the armed marsh buggy.

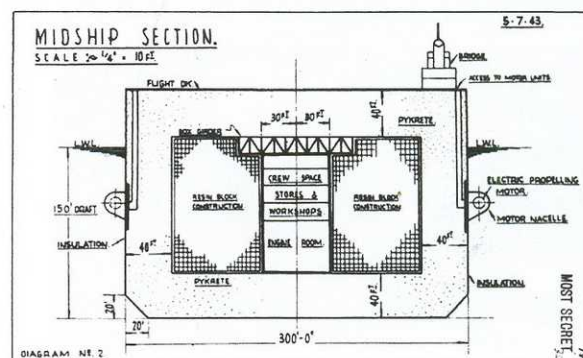
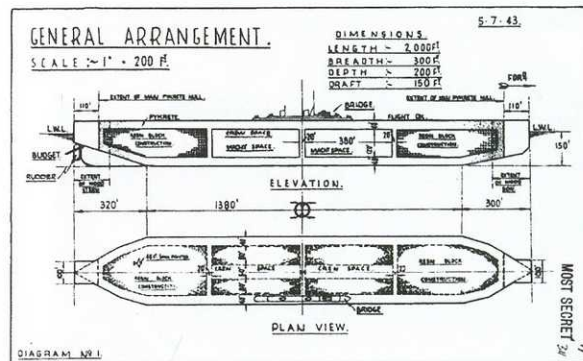


Джеффри Пайк задумал Weasel как... снегоход. Но достаточно одного взгляда на опытную машину, чтобы понять причину, по которой творение английского гения не пошло в серию.



Опытный образец Carrier, Light Cargo, T15 на испытаниях, июнь 1942 года.

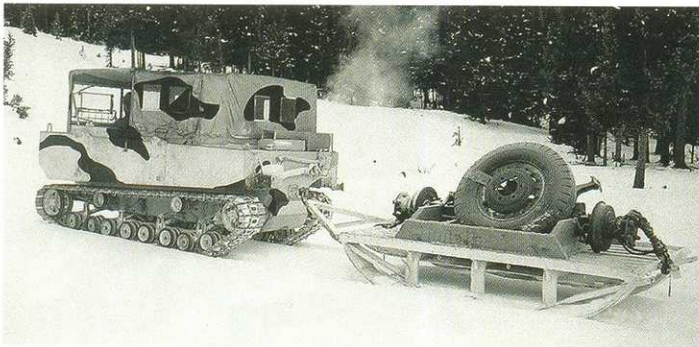
ЛЕДЯНОЙ АВИАНОСЕЦ ПАЙКА



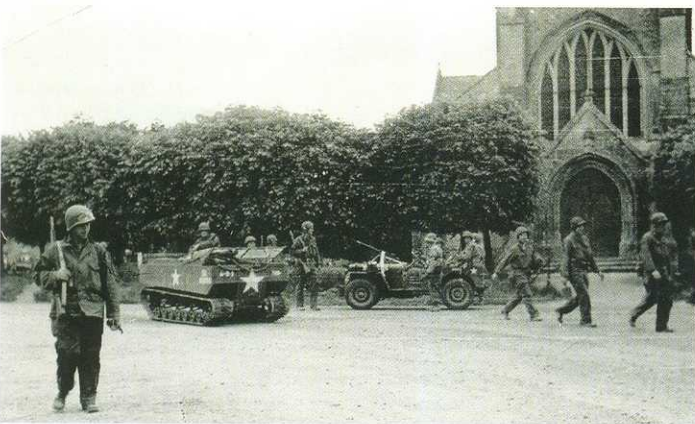
Чтобы понять всю широту ума главного идеолога – создателя снежного транспортёра, стоит упомянуть ещё один проект Джеффри Пайка. В 1942 году он на полном серьёзе предлагал строить для использования в Северной Атлантике огромные, длиной порядка 600 метров, авианосцы, построенные из пайкриты (лёд с опилками в качестве связующего материала). Несмотря на безумность идеи, технически такой проект был вполне осуществим, более того, прототип «ледяного корабля» длиной 20 метров был построен и испытан!



Модель T15 на учениях 10-й горно-пехотной дивизии США (зима 1943 года). Благодаря цепляемым к снегоходу саням экипаж мог доходить до 10 человек.



Модель M29 со штатным прицепом. Изначально предназначенный для перевозки 4-х человек, снегоход оказался способен таскать за собой внушительную поклажу.



M29 в Нормандии (лето 1944 года). Снегоход использовали в качестве машины снабжения и лёгкого тягача, нередко за него цепляли колёсный прицеп от Willys MB.



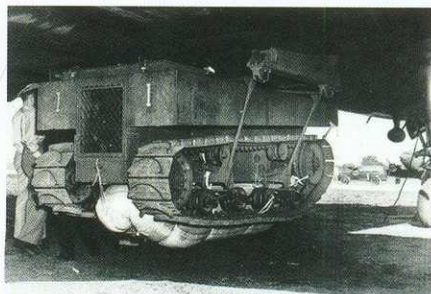
Прототип M29C. После серии испытаний поплавки несколько видоизменили, а впереди появился откидной волноотбойник.

собственное Weasel (ласка), дело не продвинулось – конструкция компактного боевого снегохода у Пайка явно не задалась.

За помощью обратились к американцам: в апреле 1942 года Управление Вооружений предложило нескольким автомобильным фирмам разработать специализированный гусеничный транспортёр. Интерес проявила фирма Studebaker, которая в основном занималась производством грузовиков модели US6 для поставок по ленд-лизу. В июне того же года первые четыре прототипа, получившие индекс Carrier, Light Cargo, T15, вышли на испытания. Машина получилась ровно такой, какую жаждали заполучить англичане: T15 имела хорошую проходимость по снегу и легко преодолевала крутые косогоры. Кстати, изначально детище Studebaker должно было выполнять лишь роль транспортёра, причём экипаж, согласно английским требованиям, состоял из двух человек. Спустя короткое время для T15 разработали специальные сани, благодаря чему из транспортёра получился неплохой импровизированный тягач. Всего в 1942–1943 годах было выпущено 766 транспортёров T15, а с 1943 года машину стандартизировали под индексом M28. Что же касается вышеупомянутого подразделения Devil's Brigade, то первые 100 машин американско-канадские диверсанты получили зимой 1942 года. Правда, охотиться на производителей «тяжёлой воды» Devil's Brigade не довелось – операцию в Норвегии отменили. А в 1943 году Devil's Brigade попала на другой край земли: они участвовали в высадке на остров Киска (Алеуты).

АМЕРИКАНСКИЙ ПОДДАННЫЙ

Как уже упоминалось, первоначально Weasel создавался исключительно под английский заказ, но уже скоро данной разработкой Studebaker заинтересовались и американские военные. T15 попали в 10-ю горно-пехотную, 2-ю пехотную и 4-ю танковую дивизии. Впрочем, до фронта T15 и M28 так и не добрались – им на смену пришла более совершенная



ПОМОЩЬ СВЕРХУ

Англичане, которые выступали основными заказчиками транспортёров T15, в итоге забрали себе лишь небольшую часть машин. Причём в боевых условиях транспортёры английской армией не использовались ни разу. T15 пытались приспособить для десантирования с военно-транспортного самолёта C-54 (испытания прошли успешно), но английское командование эти опыты прекратило.

Первоначально Weasel создавался исключительно под английский заказ, но уже скоро перспективной разработкой компании Studebaker серьезно заинтересовались и американские военные.

машина. Дело в том, что ещё в ходе предварительных испытаний T15 у американских военных возникло немало серьёзных претензий к её конструкции – экипаж в два человека выглядел совершенно несерьёзно, ходовая часть требовала переработки, да и общая компоновка машины была далека от идеала. В августе 1942 года на испытания вышла улучшенная версия машины, получившая индекс Carrier, Light Cargo, T24. Благодаря переносу двигателя из кормы в носовую часть машины при схожих габаритах экипаж вырос до четырёх человек, а сзади появился полноценный фаркоп, что заметно расширило её функциональные возможности. Штатно T24 мог буксировать лыжный прицеп M14A1, но при желании за транспортёр можно было зацепить обычный автомобильный прицеп или даже противотанковую пушку. С 1943 года Carrier, Light Cargo, T24 (такой индекс имели 1002 машины) запускается в серийное производство. В том же году транспортёр стандартизировали, и 2474 экземпляра T24, выпущенные в 1943–1944 годах, имели индекс «Carrier, Light Cargo, M29». Впрочем, за M29, как и за M28, прочно закрепилось английское название Weasel, под которым эти машины, собственно, и известны. Дебют M29 произошёл зимой 1944 года в Италии и именно там в полной мере проявились положительные качества машины. M29 применялись и с первого дня высадки в Нормандии летом 1944 года. Да-да, изначально созданные для покорения заснеженных вершин и целины, M29 неплохо себя чувствовали и в тёплое время года, что делает честь их создателям. Впрочем, настоящей славы снежным транспортёрам пришлось ждать еще полгода.



M29 в роли санитарной машины (Арденны, зима 1944 года). Этот компактный вездеход был способен транспортировать до двух раненых, лежащих на носилках.

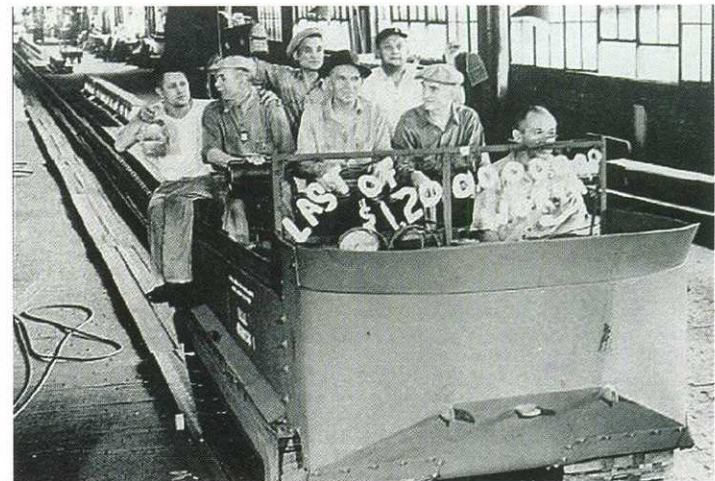


Колонна M29C на Окинаве (лето 1945 года). К концу войны военные уже поняли, что детище Studebaker прекрасно справляется не только с ролью лёгкой амфибии, но может работать и машиной снабжения.

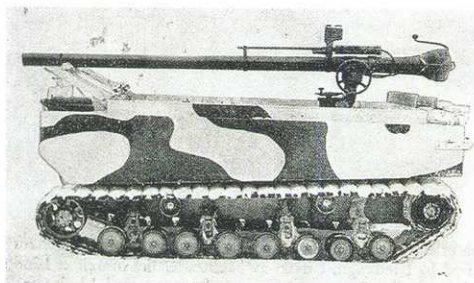


ОГНЕДЫШАЩАЯ «ЛАСКА»

Попытки установить на M29 и M29C вооружение в полевых условиях порой заканчивались созданием крайне необычных гибридов. Самой интересной полевой модификацией стала огнемётная версия M29C. На транспортёр установили огнемёт с английской боевой машины Wasp вместе с бронемаской, а на месте задних сидений разместили бак с огнесмесью.



Торжественный, но немного грустный момент – с конвейера завода Studebaker в Саунт-Бенде, Индиана, сходит последний Weasel M29C (1945 год).



M29C Type A, вооружённый 75-мм безоткатной пушкой M20.



Один из M29C, переброшенный в Корею из Аляски. Обратите внимание – с машины сняты поплавки и установлен актуальный в условиях холодного климата жёсткий верх.



Французский M29C в болотах Вьетнама (1954 год). Вряд ли Джефффри Пайк мог предположить, что задуманный им снегоход будет использоваться подобным образом.

СНЕГОХОД, УМЕЮЩИЙ ПЛАВАТЬ

16 декабря 1944 года немецкие войска начали операцию Wacht am Rhein (Стража на Рейне), целью которой был разгром англо-американских войск в Арденнах. Но спустя несколько дней после начала наступления район боевых действий засыпало снегом, и именно в этот момент настал звёздный час M29. Шустрые гусеничные снегоходы активно применялись для снабжения, их использовали и для эвакуации раненых с поля боя. Там, где даже пехотинцы передвигались с трудом, M29 Weasel носились со скоростью легковго автомобиля. Тогда же в войсках были предприняты попытки установить на M29 вооружение (впервые это пытались сделать с M28). В результате небольшое число машин получило самодельные вертлюги для установки пулемётов. Ну а в конце 1944 года на европейском театре боевых действий появилась модернизированная версия транспортёра.

Новая машина, получившая индекс M29C, технически повторяла M29, но благодаря установке в носовой и кормовой частях понтонов получила возможность сносно плавать. Понтоны крепились на болтах, и в случае необходимости M29C можно было довести до уровня M29. Кстати, «мореходные» способности M29C особенно сильно пригодились весной 1945 года, когда многие участки местности оказались затоплены водой. С 1944 года M29C становится основной модификацией. До конца 1945 года было выпущено 10 647 машин данной версии. Всего же компания Studebaker изготовила 15 892 транспортёра.

ОТ АЛЕУТСКИХ ОСТРОВОВ, ДО ИНДОКИТАЯ

Но борьбой с сугробами дело не ограничилось – машиной с индексом M29C заинтересовались в местах, где снега мало или его не бывает по определению. Первые транспортёры появились ещё на Алеутских островах (архипелаг, протянувшийся южнее Аляски), но в бою M29C применили в феврале 1945 года на Иво Дзиме. Машина показала себя намного более эффективной, чем аналогичный по классу Ford GPA. M29C массово применяли и на Окинаве, причём не только для снабжения. Как и в Европе, некоторые машины получили вооружение.

После войны оставшиеся M29 довольно быстро сняли с вооружения, а вот M29C пришлось ещё повоювать... Первый раз о плавающем вездеходе вспомнили в 1950 году, когда началась война в Корее, где M29C использовались в качестве машин снабжения и укладчиков кабелей (некоторые из транспортёров к тому времени получили закрытые кабины). Спустя год M29C начали активно применяться французской армией в Индокитае, где они стали одним из немногих видов транспорта, способным перемещаться по местным болотам. Большинство французских M29C имели пулемётное вооружение либо оснащались безоткатными орудиями. Множество M29C попало в армии других государств. Но по иронии судьбы дольше всего M29C продержались на военной службе в Норвегии (до 1983 года). RV

КАНАДСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

История M29 Weasel была бы неполной, если не упомянуть главу, которую многие забывают. Если взглянуть на глобус, то к северу от США можно найти страну под названием Канада. А поскольку зимой её территория год из года покрывается достаточно толстым слоем снега, то снегоходами там занимались задолго до идеи Пайка. И одной из ключевых фигур в истории создания канадских снегоходов является Жозеф Арман Бомбардье, который ещё в 1936 году запустил производство полугусеничных Bombardier B7. В годы войны для нужд канадской армии выпускались 12-местные модели B1 и B2. Так вот, развивая сотрудничество с американцами, англичане не забывали и про Канаду, в те годы ещё входившую в состав Британской империи. Одновременно с разработкой проекта «Плуг» прорабатывалась операция «Юпитер», целью которой являлась высадка в Норвегию серии десантов, в задачу которых входила атака на немецкие авиабазы. В рамках подготовки к ней компания Bombardier получила задание на производство транспортёра, по концепции схожего с T15. В начале 1943 года был построен прототип, получивший прозвище Kaké (его конструкция во многом повторяла полугусеничные снегоходы Bombardier). Десант в Норвегию так и не высадили, но история получила продолжение. Весной 1943 года английское командование заказало разработку бронированного снегохода, предназначенного для разведки. Через три месяца после получения задания Bombardier представила прототип машины, получившей заводской индекс Bombardier B3. В сущности, ка-

Жозеф Арман Бомбардье за рулём снегохода модели B12.



надские инженеры воплотили в жизнь именно то, о чём мечтал Пайк. Машина получила двухместный бронированный корпус с оперением и крышей из фанеры, а также вооружение, состоявшее из пистолета-пулемёта Thompson M1928 и ручного пулемёта Bren. Аппарат весьма резво бегал по заснеженным равнинам, а также брал 45-процентные подъёмы. Одним словом, англичане остались довольны разработкой Бомбардье, серийному производству дали зелёный свет. В начале 1944 года снегоход, получивший официальное обозначение Armoured Snowmobile Mk.I, начали выпускать на предприятии Ferand and Delorme Ltd. в Монреале. Всего до весны 1945 года удалось изготовить 410 машин. 396 снегоходов ушло в Англию, 11 штук канадцы оставили себе, а ещё 3 попали в СССР. У нас машина прошла серию испытаний и оставила о себе положительные отзывы. Более того, именно после испытаний

Armoured Snowmobile Mk.I командование Красной армии окончательно отказалось от аэросаней, проигрывающих канадской гусеничной машине практически по всем параметрам. Идею двухместной разведывательной машины в СССР не приняли, зато часть технических решений была скопирована и использовалась на целом ряде болотоходов. Например, транспортёры ДТ-10 и ДТ-30 «Витязь» (выпускаются по сей день) имеют ходовую часть аналогичной конструкции. Англичанам Armoured Snowmobile Mk.I так и не понадобились, зато канадцы их всё-таки использовали в боевых действиях. В январе 1945 года 10 разведывательных снегоходов попали в 3-й разведывательный полк 5-й Канадской танковой бригады, входившей в состав 5-й Канадской танковой дивизии. В условиях горной войны на севере Италии вездеход оказался очень кстати, причём не только как разведчик, но и как артиллерийский тягач. Боевая карьера, правда, оказалась недолгой: машины использовали меньше месяца.



Armoured Snowmobile Mk.I на испытаниях в СССР



Канадский снегоход буксирует полковую пушку и аэросани НКЛ-38 (для последних это сравнительное испытание стало приговором).



текст >> Юрий ПАШОЛОК
фото >> из архива автора
рисунки >> Илья КУВШИННИКОВ

ТАМ, ГДЕ ПЕХОТА НЕ ПРОЙДЁТ...

Проект индивидуального гусеничного танка с мускульным приводом

Со времён изобретения человеком меча и щита идёт постоянная борьба между оружием и защитой от него. Но после появления на полях сражений огнестрельного оружия индивидуальные щиты стали де-факто практически бесполезны и постепенно сошли на нет. Впрочем, история данного противостояния на этом не закончилась – широкое распространение автоматического огнестрельного оружия привело к возрождению индивидуальных средств защиты. Но это были уже не классические щиты (необходимая толщина брони сделала такую конструкцию неподъёмной), а переносные щитки для стрельбы сидя или лёжа.

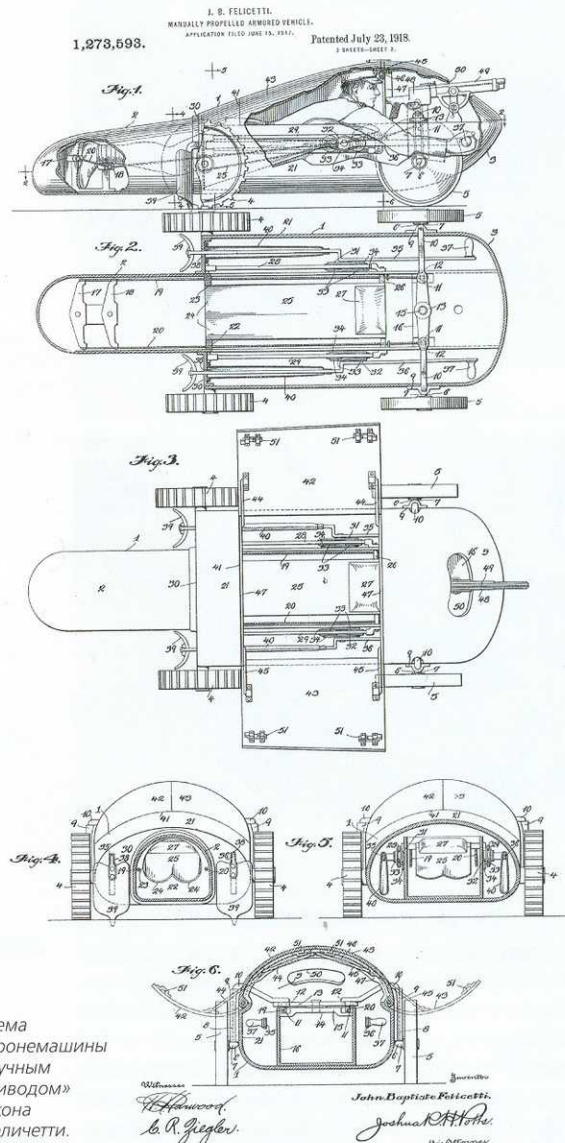
Впервые мобильные пулезащитные щитки были применены японской армией в ходе Русско-японской войны 1904–1905 годов. Этот конфликт оказался одним из первых, где боевые действия приняли позиционный характер. Вспыхнувшая спустя десять лет Первая мировая война вызвала резкий скачок в развитии как наступательного, так и оборонительного вооружения. Как следствие, за следующие четыре года были разработаны сотни вариантов мобильных щитов – от маленьких индивидуальных до внушительных конструкций, за которыми укрывалось целое отделение. Интересный момент – наибольшее развитие индивидуальные средства защиты пехотинцев получили во французской армии. Французам же принадлежит и изобретение устройства, впоследствии получившее прозвище «ползающий танк». С помощью «танка» боец получил защиту спереди, по бокам и сверху, а уязвимыми

оставались только ноги. Для упрощения перемещения по местности «щиток-переросток» получил закреплённые на бортах катки. В лобовой части «ползающего танка» имелась амбразура для стрельбы из винтовки. Подобные конструкции применялись с 1916 года на Западном фронте, причём в немалом количестве. Впрочем, аналогичные французским «ползающим танкам» аппараты строили и по другую линию фронта, да и русские инженеры не отставали от союзников по Антанте (в Российской армии существовали различные варианты конструкций, вооружённых как ружьями, так и пулемётами).

БРОНЕМАШИНА С РУЧНЫМ ПРИВОДОМ

Основным недостатком всех «ползающих танков» являлось то, что данные огневые точки передвигались по полю боя крайне медленно. Кроме того, боец был совершенно открыт с тыла, и подкравшийся сзади неприятель мог легко его поразить. Одним словом, проблема повышения мобильности стояла, мягко говоря, остро. Наиболее логичным решением проблемы стало оснащение мобильного щита двигателем и гусеничной ходовой частью, так в 1918 году родился новый класс боевых машин – танкетки. Массово появиться на полях сражений Первой мировой войны они не успели, но в 20-е годы усилиями англичан Мартеля, Кардена и Ллойда танкетки обрели популярность. Стоит отметить, что Карден и Лойд быстро сделали свои танкетки двухместными, в то время как Мартель упорно отстаивал концепцию одноместной боевой машины.

Помимо моторизации мобильного бронещитка существовали и другие идеи повышения его мобильности. В июле 1918 года американец Джон Баптист Феличетти запатентовал изобретение под названием «бронемашина с ручным приводом». Это был всё тот же «ползающий танк», но на сей раз полностью закрытый и установленный на четыре колеса. В движение «ручная бронемашина» приводилась при помощи рычагов, на концах которых находились лопатки. То есть боец лопатками упирался в грунт и таким образом толкал всю конструкцию вперёд. Ожидать высокую скорость перемещения от изобретения Феличетти не стоило, но зато машина обходилась без двигателя и была защищена куда лучше (особенно с тыльной части), чем обычный «ползающий танк». Кроме того, на аппарате предусматривалось солидное вооружение, а именно ручной пулемёт «Кольт». По ряду причин изобретение так и не было реализовано в металле, но идея оказалась заразной...



Бронешитки русской армии, 1917 год.

Since the creation of the shield

there was a continuous struggle between the means of attack and defence. After the advent of firearms shields disappeared from battle fields for several centuries, but in the early XX century they became necessary again. In the positional war there appeared shields and a sort of one-seat tanks on both flanks of the front. At the same time there were projects of one-seat small tanks with a muscular drive. Now they seem funny but then the advent of these projects was due to the acute need in the means of personal protection. "Muscular tanks" remained topical during the World War II as well, which is confirmed by numerous projects. A few cases are given in detail in this article.



Трофейный русский бронещит, рассчитанный как укрытие для целого отделения.



Французский «ползающий танк», район Сомме (1916 год).

ИНОГДА ОНИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

В 30-е годы прошлого столетия танкетки постепенно росли в размерах, превратившись сначала в малые танки, а затем дойдя до уровня лёгких танков. Таким образом, идея мобильной огневой точки, приводимой в движение мускульной силой, казалось, окончательно умерла. Этому способствовал и тот факт, что первые годы Второй мировой войны прошли под знаком тактики «молниеносной войны». Всё изменилось, когда осенью 1941 года немецкая военная машина дала сбой, в буквальном смысле увязнув на Восточном фронте. Враг оказался отброшен на несколько сотен километров, но контрнаступление Красной армии не могло продолжаться долго. Как следствие, на ряде участков зимой – весной 1942 года началась позиционная война, а вместе с ней по обе линии фронта замелькали... уже изрядно подзабытые щитки самых разных размеров и конструкций.

В этой связи самое время отметить тот факт, что ещё до начала войны отдел изобретений ГАБТУ КА был буквально завален предложениями по созданию танкеток, мобильных щитков и т.д. Естественно, что подавляющее большинство подобных изобретений отклонялось с формулировкой «нерельно», но единичные экземпляры всё-таки доходили до изготовления в металле и даже до боевого применения. Не была обойдена стороной и тема

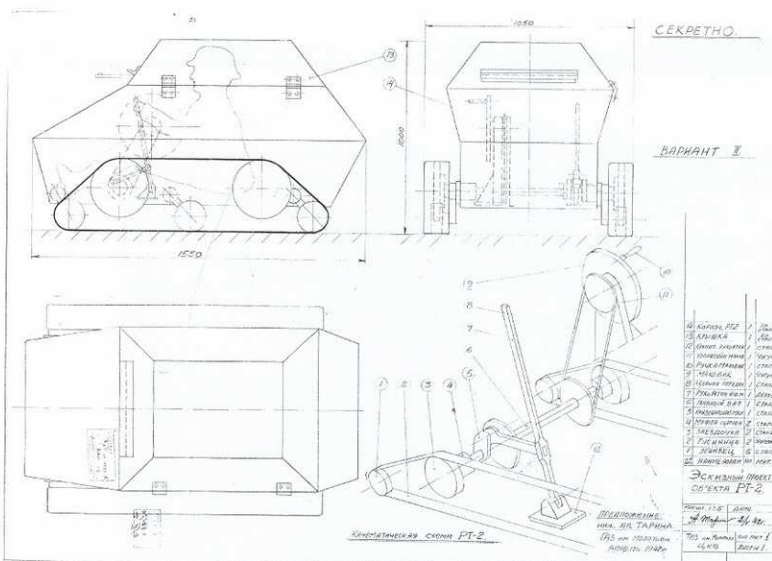
«ползающего танка», причём как в классическом исполнении, так и полностью закрытого, оснащенного мускульным приводом. Последнее мы и проиллюстрируем на конкретном примере...

РУЧНОЙ ТАНК КОНСТРУКЦИИ ИНЖЕНЕРА ТАРИНА

6 мая 1942 года в отдел изобретений ГАБТУ КА поступило письмо от инженера ГАЗ им. Молотова А.А. Тарина. К письму прилагалась обширная документация по предлагаемому Тариным комплексу изобретений под общим обозначением «РТ» (ручной танк). Конструкции, имевшие индекс РТ-3 и РТ-4, представляли собой классический «ползающий танк». Аппараты, несущественно отличавшиеся друг от друга размерами и устройством, представляли собой бронешитки высотой менее метра, открытые сверху и сзади. Щитки опирались на трёхкатковое шасси и перемещались бойцом в положении полулёжа. Масса щитков составляла менее двухсот килограммов при толщине брони 6–8 мм. В качестве вооружения предполагалось использовать ручной пулемёт или пистолет-пулемёт, для которых в лобовой части предусматривались амбразура и станок. Обе конструкции использовали детали, изготовлявшиеся на ГАЗ им. Молотова, что позволяло в кратчайшие сроки запустить их в серийное производство. Надо сказать, что на заводе к этим щиткам отнеслись с интересом и всерьёз рассматривался вопрос об изготовлении опытных образцов РТ-3 и РТ-4. Особняком стояла конструкция, получившая индекс РТ-2.

К описанию прилагались технические расчёты. По мнению автора, РТ-2 мог использоваться любым физически развитым бойцом. С этим мнением в ГАБТУ не согласились: разработку признали бесперспективной – дальше бумаги «ручные танки» Тарина не продвинулись. Впрочем, идея педального танка всплывала и позднее. К примеру, один из таких проектов в марте 1944 года предлагал старший лейтенант В.К. Богомолов (как и предложение Тарина,

«Применяется танк РТ-2 на открытых местностях. По траве, пашне или просёлочной дороге боец передвигается в направлении противника и одновременно ведёт огонь из ручного пулемёта. Но крутые склоны РТ-2 преодолеть не может...»

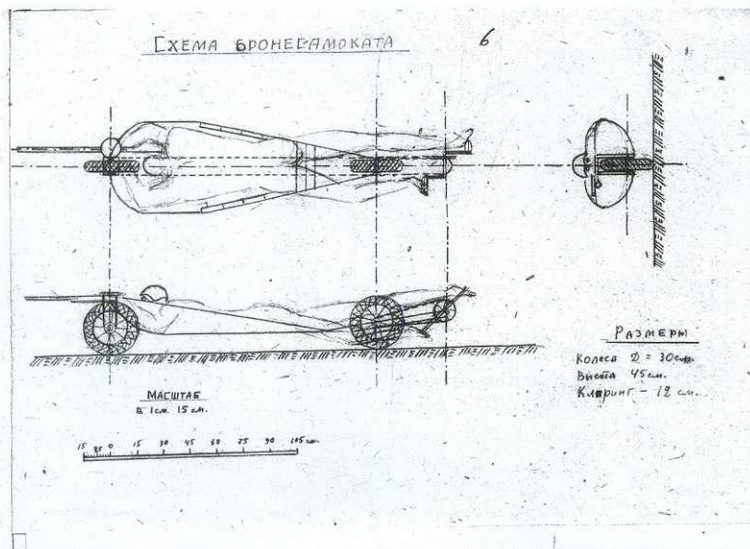


Схематический чертеж танка РТ-2 инженера Тарина (см. рисунок на предыдущем развороте).

АВТОРСКОЕ ОПИСАНИЕ РУЧНОГО ТАНКА

«Ручной танк тип РТ-2 предназначен для защиты бойца от пулемётного, автоматного и винтовочного огня при наступлении пехоты или разведки и в других случаях боя. Применяется танк РТ-2 на открытых местностях. По траве, пашне или просёлочной дороге боец передвигается в направлении расположения противника, высматривая выгодные позиции, и одновременно ведёт огонь из ручного пулемёта или автомата. Крутые склоны танк РТ-2 преодолеть не может и в этом случае не применим. При наступлении пехоты неограниченного числа РТ-2 на позиции противника с одновременным действием пехотинцев может оказать внезапный как боевой, так и психический эффект на вражеские войска. Танк тип РТ-2 имеет форму обыкновенного танка с бронированным кузовом. Имеет гусеничный ход, с двумя звёздочками и шестью бегунками. Боец помещается в середине танка в сидячем положении. Для захода в танк верхняя часть его открывается на одну сторону и плотно может быть закрыта в момент движения. В положении сидя в танке, перед бойцом справа помещён маховик с ручкой для его вращения. Слева установлена рукоятка для возвратно-поступательного качания. Вращая маховик и качая рукоятку, боец одновременно двумя руками через цепную передачу и кривошипно-шатунный механизм передаёт крутящий момент на главный вал гусеничного хода. При вращении маховика со 100 об/мин при $D=400$ мм танк РТ-2 может развить скорость 7 км/ч по ровной местности.

Кузов танка РТ-2 имеет броню 6–8 мм. Кузов окрашен краской по цвету местности. Танк РТ-2 имеет вооружение: ручной пулемёт или автомат, установленные в передней части перед бойцом. В танке находится полевой бинокль. Для действия вне танка имеется запас гранат и связки гранат. Танк РТ-2 выполняет минирование местности через люк пола. При появлении на поле боя вражеского танка боец быстро минует РТ-2 и выходит из него, обязательно закрывая верхнюю крышку. В случае танковой атаки, при наскоке вражеского танка на РТ-2, последний взрывается сам и поражает танк противника...»



«Бронесамокат» лейтенанта Богомолова.



Полугусеничная танкетка Мартеля хоть и оснащалась двигателем, идеологически была тем же «ползающим танком».

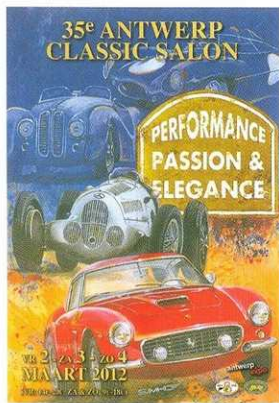


Красноармейцы с бронещитками. Великая Отечественная война, Ленинградский фронт.

он не был реализован): «Прошу рассмотреть моё изобретательское предложение под названием «Бронесамокат». Расчётов на прочность я не производил ввиду того, что, если идея будет признана заслуживающей внимания, эти расчёты можно будет произвести вместе с постройкой опытных образцов. Сейчас, когда немцы цепляются за каждый кусочек нашей земли, очень важно иметь оружие наступления, обладающее хорошей маневренностью и огневой мощью. С этой целью я предлагаю свой «Бронесамокат». При массированном применении «бронесамокатов» я надеюсь, что наша Красная Армия уничтожит преимущество обороняющейся стороны, сведет на нет роль опорных пунктов и узлов и сохранит множество жизней наших пехотинцев, так как наступать безо всякой броневой защиты всегда было трудно, а при современном насыщении огня тем более. Танки же не всегда прикрывают пехоту и поэтому наступающая сторона терпит большой урон, чем обороняющаяся. Прошу утвердить рассмотрение моего предложения и поскорее реализовать его». Стоит отметить, что в подобных проектах слова «внезапно» и «массированно» использовались очень часто.

P.S. Если вам кажется, что идея индивидуальных «бронещитков» умерла окончательно, то вы не правы. Подобные конструкции нет-нет да всплывают в локальных конфликтах, правда, о педальном приводе уже речи не идёт.

2–4
марта



Antwerpen Classic Salon.
Антверпен, Бельгия

Выставка-продажа старинных автомобилей. Документация, книги, запасные части. Проводится в 35-й раз. Предыдущая выставка собрала 350 экспонентов из 14 стран в четырёх холлах выставочного центра общей площадью более 20 000 м².
Время работы выставки:
2 марта с 14:00 до 20:00
3 и 4 марта с 9:00 до 18:00
Место проведения – Antwerp Expo, Jan van Rijswicklaan 191
Подробности на сайте www.siha.de

8–11
марта



«Олдтаймер-Галерея».

Москва, Россия

Специализированная выставка технического антиквариата. Проводится два раза в год. В центре экспозиции коллекционные автомобили и всё, что с ними связано. Впервые в её рамках проводится Concours d'Elegance (конкурс элегантности), на котором будут определены победители в трёх номинациях: «Легенда», «Классика» и «Ностальгия».
Время работы выставки:
8–10 марта с 10:00 до 19:00
11 марта с 10:00 до 15:00.

Место проведения: Крокус Экспо, пав. 1, зал 3 (станция метро «Мякинино»). Цена входного билета 500 руб.
Подробности на сайте: www.oldtimer.ru

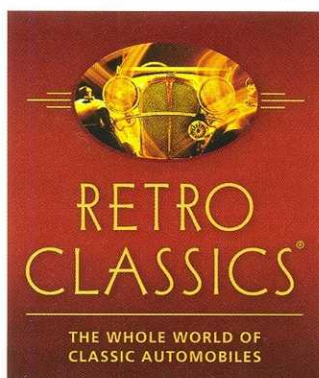
21–25
марта

«Техно-классика».
Эссен, Германия

Международная выставка олдтаймеров, классических и коллекционных авто-

мобилей, мотоциклов, спортивных прототипов в выставочном комплексе Messe Essen – это ежегодная встреча любителей автотостарины, коллекционеров, реставраторов и продавцов запчастей и крупнейшее мероприятие в Европе. На 130 тысячах квадратных метрах выставочного комплекса – в 20 залах и на четырёх открытых площадках – будет размещено более 1200 стендов представителей трех десятков стран. В среду, 21 марта, выставка будет работать только для прессы и специалистов. В этот же день в рамках мероприятия состоится «Первый олдтаймер-конгресс».

22-25
марта



22*–25 MARCH 2012
MESSE STUTTGART

PREVIEW & RETRO NIGHT 22 MARCH 2012

Retro Classics 2012.
Штутгарт, Германия

Салон «Ретро Классика» проводится в 12-й раз. На площади 100 000 м², рядом с штутгартским аэропортом, 1354 экспонента представят порядка 3500 олдтаймеров. Среди специальных экспозиций – гоночные болиды Maserati и редкие пожарные автомобили. Отдельными темами станут паровые автомобили, коллекционные мотоциклы и ретроспектива коммерческих автомобилей Daimler (в том числе и легендарные автобусы).

Время работы выставки:

22 марта с 15:00 до 19:00 (Preview Day)

Вечер RETRO NIGHT в холле 1 с 19:00 до 22:00

23 марта с 10:00 до 19:00, 24–25 марта с 9:00 до 18:00

Цена входного билета 16 евро.

Подробности на сайте www.messestuttgart.de

Отдельная экспозиция посвящена старинной сельскохозяйственной технике. Интерес к старинным механизмам растёт: и даже если у вас нет коллекционного автомобиля, теперь вполне реально взять его напрокат и отправиться в ностальгическое путешествие. Этой теме посвящён один из тематических разделов салона. Здесь будут представлены 75 клубов и объединений коллекционеров автомобильной старины.

30 марта – 1 апреля

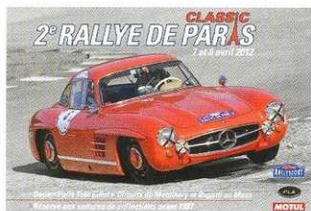


Bordeaux Auto Retro.
Бордо, Франция

В этом году 500 м² экспозиции молодого (он проводится в третий раз) салона, посвященного ретро-автомобилям, мотоциклам и кораблям, отведено легендарным автомобилям, когда-то участвовавшим в «Дакаре». На нём будут присутствовать некоторые известные участники «настоящего Дакара», история которого началась в Африке в 1979 году.

Место проведения: Bordeaux Lac Parc des Expositions, холл 2.
Цена входного билета 8 евро. Время работы выставки:
30.03 с 17:00 до 22:00, 31.03 и 01.04 с 10:00 до 19:00
Подробности на сайте: www.bordeauxautoretro.com

7–8
апреля



Rallye de Paris Classic

Ралли спортивных автомобилей (типа Rallye, Sport или Grand Tourisme), выпущенных с 1950 по 1986 год. В программе три этапа, общей протяженностью 350 км. Старт от Эйфелевой башни, заезды на регулярность движения на автодроме Монлери и на трассе Bugatti в Ле-Мане. Заявочный взнос составляет 1680 евро за экипаж из двух человек.
Подробности на сайте: www.rallystory.com

8
апреля

Пробег в честь Дня космонавтики – традиционный весенний пробег старинных автомобилей и мотоциклов (открытие ретро-сезона). Сбор с 10:30 (Москва, Краснодарская, владение 58, на территории «Ломановского музея старинных автомобилей и мотоциклов»), старт в 11:30. После поездки по Москве колонна машин возвращается на Краснодарскую. Это мероприятие для владельцев ретро-машин, членов клуба. Пресса и СМИ могут присутствовать на месте сбора, сопровождать колонну в пробеге, аккредитация не требуется.
Подробности на сайте www.lomakovka.ru



Ford T 1910 года выпуска.
Очень редкий, заказной образец оригинального жёлтого цвета. Открытый всепогодный кузов фетон с отличной немецкой реставрацией.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



International McCormick 1945 года выпуска.
Первый и единственный в России старинный трактор International. Полностью рабочий, имеет российский техпаспорт, хорошо едет, в отличном состоянии.
Цена: \$15 000.
Телефон: +7(925) 543-82-16

**МАГАЗИН КОЛЛЕКЦИОННЫХ
МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

**8-926-237-33-35
8-926-680-15-61**

с 11:00 до 16:00

Москва, метро «Проспект Мира»
Протопоповский переулок, д.9



ГАЗ 13 (Чайка) 1980 года выпуска.
Реставрация 2010 года. Всё оригинал. Состояние отличное.
Телефон: +7 (919) 235-91-71



Mercedes Benz 320 кабриолет А 1939 г.в.
Уникальный экземпляр с роскошным и элегантным 3-местным кузовом. Изготовлено всего 30 автомобилей. Двигатель 3,4 л. 100% оригинал, после отличной европейской реставрации.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



ЗИЛ 41047 1990 года выпуска.
Последний из правительственных автомобилей СССР. В отличном состоянии.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



Dodge WC-57 1942 года выпуска.
Полностью отреставрированный командирский полноприводный автомобиль. Такими машинами пользовался американский генералитет в годы войны.
Телефон: +7 (916) 977-76-77



Horch 830 BL 1939 года выпуска.
Редчайший коллекционный экземпляр модельного ряда моторов V8 с 7-местным кузовом, изготовленным по специальному заказу знаменитой штутгартской фирмой Karl Bauer. Полностью отреставрирован.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



Steyr 1500A/02 kzf.69 1944 года выпуска.
Редкий образец немецкого тяжёлого командирского автомобиля. Сохранилось менее десятка экземпляров. Полностью отреставрирован.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



Horch 901 Typ 40 kzf.15 1941 года выпуска.
Средний немецкий командирский автомобиль. До наших дней сохранилось около десятка экземпляров. В отличном состоянии.
Телефон: +7 (916) 977-76-77



Typ 166 Schwimmwagen 1943 года выпуска.
Крайне редкий немецкий командирский автомобиль-амфибия. Сохранилась всего пара десятков экземпляров. Полностью отреставрирован.
Телефон: +7 (916) 873-70-90

**КУПИМ ВОЕННУЮ ТЕХНИКУ
ВРЕМЕН ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ,
А ТАКЖЕ ЕЕ ОСТАТКИ**

Тел: +7(916) 873-70-90
ОРУЖИЕ НЕ ПРЕДЛАГАТЬ.



Sd.Kfz.2 Kettenkrad HK-101 1943 года выпуска. Редкий образец полугусеничного немецкого мототягача. В хорошем состоянии. Телефон: +7 (916) 977-76-77



Зис-3110В 1958 года выпуска. Роскошный парадный кабриолет с гидравлическим приводом подъёма тента, боковых стёкол и стеклянной перегородки между водителем и пассажирами. Телефон: +7 (985) 774-35-77



John Deere модель 'A' 1935 года выпуска. Сейчас это самый старый John Deere в России. В отличном состоянии, отлично выглядит и отлично едет! Все документы, включая российский техпаспорт. Цена: \$28 000. Телефон: +7(925) 543-82-16



BMW 325 1939 год. Уникальный образец лёгкого полноприводного и полноуправляемого командирского автомобиля. В мире сохранились единичные экземпляры. В отличном состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Mersedes Benz 220S 1959 года выпуска. Кабриолет, цвет светло-серый, салон темно-синий, кожа + орех, крыша матерчатая. Бензиновый, КПП механика, все детали 100% оригинал. В отличном состоянии. Телефон: +7 (915) 112-52-47



Dodge WC-63 1944 года выпуска. Полностью отреставрированный артиллерийский тягач, 1,5-тонная версия знаменитого Dodge 3/4. 100 машин данного типа было поставлено в Красную Армию по ленд-лизу. Телефон: +7 (916) 873-70-90

Журнал Rolling Wheels принимает объявления о продаже автомобилей, военной техники и мотоциклов, выпущенных до 1970 года. Обращаться по телефону: (495) 673-74-96

Форма ПД-4			
Получатель платежа ООО «Издательский дом «Коллекционные автомобили»			
ИНН 7717710590 КПП 771701001			
Расчетный счёт		40702810300150003598	
в ОАО «МИНБ» г. Москвы			
БИК 044525600			
Корреспондентский счёт		30101810300000000600	
Ф.И.О., адрес плательщика			
Вид платежа	Дата	Количество	Сумма
Подписка на _____ номеров			
журнала Rolling Wheels			
R0903			
Форма ПД-4			
Получатель платежа ООО «Издательский дом «Коллекционные автомобили»			
ИНН 7717710590 КПП 771701001			
Расчетный счёт		40702810300150003598	
в ОАО «МИНБ» г. Москвы			
БИК 044525600			
Корреспондентский счёт		30101810300000000600	
Ф.И.О., адрес плательщика			
Вид платежа	Дата	Количество	Сумма
Подписка на _____ номеров			
журнала Rolling Wheels			
R0903			

ROLLING WHEELS

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ:

Для того, чтобы получать журнал Rolling Wheels на территории России, можно оформить подписку через редакцию, оплатив прилагаемую квитанцию в банке. При заполнении обязательно укажите фамилию, имя, отчество, почтовый индекс и адрес получателя, а также количество оплачиваемых журналов. Для подтверждения оплаты вам необходимо прислать копию платёжного документа с отметкой банка в электронном виде на e-mail: info@rolling-wheels.ru

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ:

Цена одного номера журнала Rolling Wheels составляет 200 руб. В стоимость подписки также входит оплата почтовых услуг по его доставке простой бандеролью. В зависимости от региона стоимость доставки колеблется от 100 до 200 руб. При оформлении подписки уточните сумму затрат в редакции журнала по телефонам: (495) 673-74-96, (495) 673-74-89 или по e-mail: info@rolling-wheels.ru

По вопросам распространения журнала Rolling Wheels в свободной продаже обращайтесь в МДП «МАРТ» по тел.: (495) 744-55-12

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ



КОМПАНИЯ "КОЛЛЕКЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИ"

*Высшее качество немецких
реставрационных традиций*

