

ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

РОЛЛИНГ УИЛЗ

АВТОМОБИЛЬ МАРШАЛА ПОБЕДЫ

ГАЗ-61 Георгия Константиновича Жукова стр. 48



«Руссо-Балт» К 12/20 стр. 84

• **Первый всесоюзный** – Прогулка по залам рижского «Мотор-музея» стр.10 • **В боях под Черноголовкой** – Репортаж с двух реконструкций стр.26 • **Танки на острове** – Эвакуация ржавеющих экспонатов стр.34 • **Испытания Jaguar E-Type** – Английская «кошка» на краснодарском аэродроме стр.68 • **Первый русский автомобиль** – «Руссо-Балт» К 12/20 (1911 год выпуска) стр.84 • **Машина времени** – Полигонный тест ЗИЛ 41041 (2012 год выпуска) стр.94 • **Великая гужевая эволюция** – Автомобили как наследники конных экипажей стр.104 • **Back in the U.S.S.R. или Реставраторы поневоле** – Ностальгический рассказ о клубном ретро-движении в Советском Союзе стр.140



68 На «змейке» Jaguar E-Туре вёл себя удивительно уверенно. Что же касается небольшой недостаточной поворачиваемости, вызванной установкой нестандартных (чуть более широких) шин, то она легко компенсировалась точной работой рулём и акселератором.

Rolling Wheels
май-июнь № 3/2012 (3)
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 (Jean-
Claude Morellet)
Роберт ДЕВИС (Robert Davies)

Билд-редактор
Максим ГОРДИН
Вёрстка
Илья ЗАЙЦЕВ
Фотографы:
Алексей КОНОПЛЁВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ
Иллюстрации
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
«АСТ-Московский
полиграфический дом»
Тираж 8000 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

КОЛЛЕКЦИЯ

Первый Всесоюзный

Прогулка по залам первого на территории СССР Музея ретро-техники.

10

ВЫСТАВКА

На пороге десятилетия

Репортаж из залов проходившей в «Крокус Экспо» «Олдтаймер-галереи».

20

СОБЫТИЕ

В боях под Черноголовкой

Историческая реконструкция событий, происходивших в 1918 и 1944 годах.

26

ТЕРРИТОРИЯ

Танки на острове, или Эвакуация экспонатов

Вторая часть рассказа о японских танках, брошенных на Курильских островах.

34

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Реставратор с мировым именем

В гостях у легендарного латвийского мастера – Андреаса Роде.

42

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ПОЛИГОН

Автомобиль Маршала Победы

Испытание командирского ГАЗ-61-73 – первой советской машины, созданной на полноприводном шасси.

48

ВЫЕЗДНАЯ СЕССИЯ

Секреты аэродинамики Jaguar E-Type

Породистая английская «кошка» начала 60-х на заброшенном аэродроме под Краснодаром.

68

ТАКТИЛЬНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ

Хранить вечно

«Руссо-Балт» К 12/20 серии V 1911 года выпуска. Технический анализ конструкции и очное знакомство с первым русским автомобилем.

84

ПОЛИГОН

Машина времени

Полигонный тест и замеры угла опрокидывания легендарного правительственного лимузина ЗИЛ 41041.

94

БАНК ВРЕМЕНИ

ГЕНЕАЛОГИЧЕСКОЕ ДРЕВО

Великая гужевая эволюция

В каком-то смысле автомобили – это наследники конных экипажей.

104

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Полный привод для Красной армии

Советские конструкторы долгое время работали над проектом командирской машины. А затем был создан ГАЗ-61.

114

Марка патриотов

Автомобили марки «Руссо-Балт» и их знаменитые владельцы

126

Англичанин, рождённый в Сартэ

История рождения Jaguar E-Type – уникальной модели, собравшей воедино лучшее из мира авиации и автомобилестроения.

134

ХРОНОГРАФ

Back in the U.S.S.R. или Реставраторы поневоле

Ностальгический рассказ о том, как в Советском Союзе зарождалось движение любителей автотостарины.

140

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Русские водители парижского такси

Вторая часть рассказа о русских таксистах, их своеобразном языке, средствах массовой информации и кодексе чести.

146

КУНСТКАМЕРА

Большая Берта адмирала Бёрда

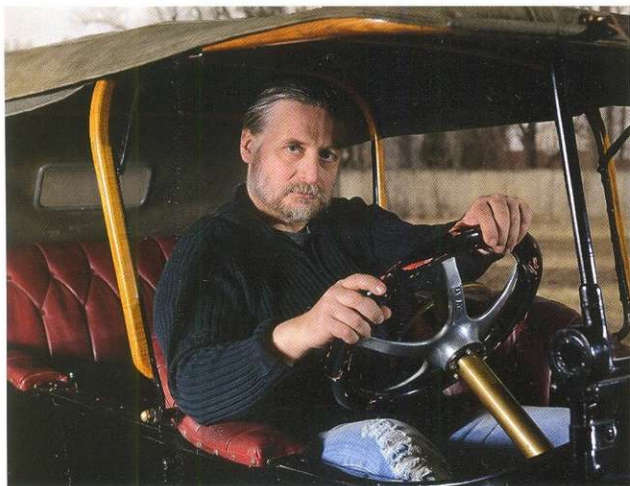
Этот колёсный полноуправляемый монстр должен был добраться до Южного полюса. Впрочем, далеко он не уехал...

152



140 «Следопыты» из «САМС» регулярно собирались в маленькой церквушке неподалеку от гостиницы «Россия». Общались, делились знаниями и обменивались информацией об интересных машинах, находящихся у случайных владельцев...





Не знаете чем заняться в период с 1 мая по 30 июня? А как вам такая программа... Начать можно с прогулки по залам рижского «Мотор-музея», а после посещения **Первого Всесоюзного** советуем побывать в гостях у **Реставратора с мировым именем** Андреаса Роде. Далее обратите свои взоры в сторону Подмосковья. Там, в боях под Черноголовкой, проходящих в исторических рамках Первой и Второй мировых войн, можно «понюхать пороха», увидеть горящий Т-34 и послушать, что думают обо всем этом революционно настроенные солдаты. Не забудьте и про японские **Танки на острове Шумшу**. Их подтаскивают тракторами, грузят на корабли и доставляют автомобильным транспортом в музей. В общем, самая настоящая **Эвакуация** с серьезными реставрационными намерениями...

Что же касается такого популярного места отдыха, как Дмитровский автополигон, то в современных климатических реалиях он не для слабых духом. Снег, снег и ещё раз снег... И из-под этого снега не то что шелковистой весенней травки, профилированного бульжника спецдорог не видно. И лишь одно тёмное (точнее тёмно-зеленое) пятно на этом белом фоне – уникальный командирский ГАЗ-61 (**Автомобиль маршала Победы**). Интересно, но холодно? Езжайте в Самару! Там всё то же самое в плане уникальности шасси, но живописнее и теплее. Захотелось ещё южнее? Милости просим в Краснодар. Наш совет: по прибытии сразу же отправляйтесь на заброшенный аэродром, что на административной границе Адыгеи. В этом удивительном месте вам на примере Jaguar E-Туре откроются все **Секреты аэродинамики** начала 60-х.

«В воскресный день с сестрой моей мы вышли со двора. Я поведу тебя в музей! – сказала мне сестра». И вновь о музеях. Но на этот раз о Политехническом. В одном

из его залов можно лицезреть виртуальную табличку с надписью «Хранить вечно», а под ней вполне реальный «Руссо-Балт» К 12/20 1911 года выпуска. Но имейте в виду, на месте этот уникальный экспонат не засиживается – два выезда за последние полвека. Впрочем, если поторопитесь, то сможете застать его у первого подъезда дома по адресу: Москва, Новая площадь, 3/4 и там же соответственно потрогать руками.

Закончили ознакомление? Самое время вернуться на заснеженный полигон и увидеть, что... снег растаял, спецдороги подсохли, а по ним безо всякой охраны и мотоциклетного сопровождения фланирует самая настоящая **Машина времени** – короткобазный ЗИЛ 41041, который, похоже, собираются... опрокидывать.

Надоели постоянные разъезды? Тоже нет проблем – весна лучшее время года для чтения архивов. Тем более что из их пожелтевших страниц можно узнать, что такое **Великая гужевая эволюция** и какое влияние оказала она на мир классических автомобилей. Потом под «битловское» **Back in the U.S.S.R.** вспомнить о первых в Советском Союзе клубах любителей автотостарини. Когда же песня закончится, рекомендую ознакомиться с особенностями конструкции и историей создания **Большой Берты адмирала Бёрда** – антарктического вездехода-монстра. Да мало ли ещё что можно найти интересного, «путешествуя» по 160 журнальным страницам (полный список смотри на предыдущем развороте)...

А теперь, собственно, серьёзно о главном: на вышеозначенный календарный период приходится главный праздник нашей страны – День Победы в Великой Отечественной войне. В каком-то смысле майско-июньский номер журнала – это дань уважения людям, благодаря подвигу которых мы с вами живём, радуемся весне и можем позволить себе интересоваться машинами, которые вращали планету. Помните: ничего этого могло просто не быть...

*Вы шли на Запад, чтоб вернуться на Восток,
Казалось бы, ненужная дорога.
Четыре года, в общем, средний срок,
Не долгий, в общем, срок четыре года.
Четыре раза падала листва,
Кружилась в воздухе, ложась на эту землю.
Четыре раза новая весна
Дарила свет пробившемуся стеблю.
Но кажется порою, жизнь, что мне дана,
Десятки лет размерянного хода
Могла быть сотни раз вся выпита до дна
В недолгие четыре года.*

Андрей КУПРИН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

Первый Всесоюзный

Прогулка по залам первого на территории СССР Музея ретро-техники.

10

На пороге десятилетия

Репортаж из залов «Олдтаймер-галереи».

20

В боях под Черноголовкой

Историческая реконструкция событий 1918 и 1944 годов.

26

Танки на острове, или Эвакуация экспонатов

Вторая часть рассказа о японских танках на Курильских островах.

34

Реставратор с мировым именем

В гостях у легендарного латвийского мастера – Андреаса Роде.

42





Реставрация от Volkswagen

В этом году Volkswagen коммерческие автомобили отмечает сразу два юбилея: 30-летие Caddy и 65-летие Bulli. По этому случаю подразделение по реставрации коммерческих автомобилей Volkswagen, созданное в 2007 году и с тех пор восстановившее около сотни автомобилей, предложило клиентам Volkswagen NFZ отправить любой коммерческий ретро-автомобиль VW в свою мастерскую на реставрацию. Фактически речь идёт о заводском восстановлении. Это стало возможным после переезда «классического» подразделения Volkswagen NFZ в новое здание в Ганновере в начале года. Здесь находится не только полноценная реставрационная мастерская со всем необходимым оборудованием, но и разместились некоторые восстановленные раритеты. С этой эксклюзивной коллекцией сможет ознакомиться тот, кто привезёт свой автомобиль на реставрацию или ремонт. Уникальность услуги заключается ещё и в том, что клиенту вручается сертификат о проведении заводской реставрации. Также предоставляется полная документация по реставрации транспортного средства с подробным описанием и фотоотчётом каждого этапа работ. Таким образом, работа, выполненная специалистами из Ганновера, сохраняется для будущих поколений. Некоторые из деталей, необходимые при работе над ретро-автомобилями, берутся со складов оригинальных запасных частей компании Volkswagen. На этом этапе мастерская сотрудничает с подразделением Volkswagen Classic Parts.

Российская версия

Уже не одно десятилетие в Германии ежегодно проводится Bosch Voxberg Klassik. Большая часть программы этого ралли проходит на специальном скоростном полигоне в Боксберге, известном как Boxberg Ring, где проводятся испытания новейших моделей Porsche и BMW. А раз в год там состязается автомобильная классика всех времен и народов. Теперь подобное увлекательное и зрелищное мероприятие пройдет и в России. 17 июня на подмосковном автодроме «Лидер», на 41-м км автомагистрали М2 Москва – Крым, на трассе с асфальтовым покрытием протяженностью 1153 метра (сертифицированной Российской Автомобильной Федерацией) состоится российская версия этого соревнования под названием Bosch Moskau Klassik. По немецким правилам олдтаймером считается автомобиль, с момента выпуска которого прошло не менее 30 лет. Поэтому в Bosch Moskau Klassik сможет участвовать техника, выпущенная до 1982 года. Все они делятся на три категории – «престиж», «ветеран» и «спорт», для каждой из которых предусмотрен свой зачёт. Впервые в России в подобных соревнованиях наравне с автомобилями могут принять участие и мотоциклы. Кроме скоростных заездов участникам Bosch Moskau Klassik предстоит соревнования на регулярность движения, на умение чувствовать габариты, на точность торможения, на ловкость и даже на знание автомобильной истории. Кульминацией гоночного дня станет парад автомобилей-участников. С зажжёнными фарами под звуки клаксонов авто-ветераны совершат круг почёта по трассе, на которой только что сражались друг с другом. Это незабываемое зрелище – одна из многих славных традиций немецкого ралли Bosch Klassik в какой бы стране ни проводились эти гонки.



Королевские внедорожники

Британцы празднуют бриллиантовый юбилей – 60 лет назад на престол Соединенного Королевства вступила Елизавета Вторая. По этому случаю автомобильный музей Гейдона организует выставку, посвящённую королевским автомобилям. Среди экспонатов Land Rover 110 в кузове универсал 1983 года выпуска. Этот внедорожник Елизавета II приобрела в личное пользование для прогулок по королевским поместьям в Сандрингем и Балморал. В 2001 году королева Великобритании передала внедорожник в дар музею в Гейдоне. Также на выставке будет представлена специальная версия Land Rover Series I, разработанная в 1954 году. Автомобиль предназначался для членов британской семьи монархов и был оснащён специальной платформой, с которой Её Величество могла приветствовать народ. Land Rover Series I использовался для официальных поездок и зарубежных визитов королевы. Именно на нём вместе с супругом принцем Филиппом, герцогом Эдинбургским, Елизавета II отправилась в свой первый Коронационный тур по странам Британского содружества.





Памяти Фердинанда Александра Порше

Внук Фердинанда Порше прославился прежде всего как творец легендарного Porsche 911. Но на самом деле этим его заслуги не ограничились. Фердинанд Александр Порше создал особый подход к дизайну, который компания Porsche до сих пор использует при разработке своих автомобилей.

БЕССМЕРТНЫЙ ДИЗАЙН

Родившийся 11 декабря 1935 года в Штутгарте Фердинанд Александр Порше был старшим из четырёх сыновей доктора Фердинанда Антона Эрнста Порше, известного в автомобильном мире как «Ферри» (сына основателя легендарной марки). Автомобили окружали Александра с детства, и он немало времени проводил в конструкторском бюро своего деда Фердинанда Порше. В 1943 году вслед за заводом семья перебирается в Австрию, а после возвращения в 1950 году в Штутгарт Фердинанд продолжает образование в Свободной Вальдорфской школе. Затем он поступает в высшую дизайнерскую школу (Hochschule für Gestaltung) в Ульме.

В 1958 году Порше-младший начинает работать в тогда ещё командитном товариществе почётного доктора инженерных наук Фердинанда Порше (Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG). И вскоре он проявил свой талант, разработав дизайн и стиль модели, призванной прийти на смену Porsche 356 (прототип Porsche 754). В 1962 году Александр возглавил дизайнерскую студию Porsche и через год создал легендарный Porsche 911. Предсерийные образцы автомобиля были представлены на Франкфуртском автосалоне 1963 года. Стиль классического 911-го не устаревал на протяжении четверти века и сегодня он считается одним из автомобилей, изменивших окружающий нас мир. Фердинанд Александр работал и над дизайном гоночных болидов 60-х годов. Среди его самых известных творений – болид Формулы-1 Porsche 804 и суперкар Porsche 904 Carrera GTS, и сегодня считающийся одним из самых красивых гоночных автомобилей.

Во время преобразования в 1971–1972 годах Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG в акционерное общество (AG) Фердинанд Александр Порше, как и другие члены семьи, отошёл от активного управления предприятием. В 1972 году он основал в Штутгарте компанию Porsche Design Studio, штаб-квартира которой через пару лет была перенесена в Целль-ам-Зее (Австрия). На протяжении следующих десятилетий он создавал под брендом Porsche Design классические аксессуа-

ры для мужчин, такие, как часы, очки, ручки, запонки и чемоданы. Одновременно он со своей командой разработал множество других товаров экстракласса под маркой Design by F.A. Porsche для заказчиков с мировым именем. Вся продукция, выходявшая из его дизайнерской студии, отличалась чёткостью и чистотой линий. «Дизайн обязан быть функциональным, и эта функциональность должна выражаться визуальной эстетикой, которая говорит сама за себя, – так Фердинанд Александр Порше сформулировал кредо своего творчества. – Последовательный дизайн не требует украшательства. Привлекательным должна делать его только форма. А форма должна быть понятной и не отвлекать от продукта и его назначения». За свою работу, как в качестве инженера, так и за индивидуальные проекты, Фердинанд Александр получил многочисленные премии и награды. Так, в 1969 году он получил премию Международного института продвижения и престижа (The International Institute for Promotion and Prestige) за эстетическую концепцию Porsche 911, а в 1992 году стал лауреатом Ганноверского форума промышленного дизайна (Industrie Forum Design Hannover). В 1999 году австрийский президент удостоил его почётного титула профессора. Будучи пожизненным членом наблюдательного совета Porsche AG, Фердинанд Александр не терял связи с фирмой. Даже отказавшись от непосредственного руководства, он на протяжении десятилетий участвовал в разработке дизайна спортивных автомобилей Porsche. Кроме того, он нередко принимал и важные для судьбы фирмы решения, в частности в сложный для Porsche период в начале 90-х годов. С 1990 по 1993 год он возглавлял наблюдательный совет и сыграл важную роль в экономическом оздоровлении Porsche AG. В 2005 году он передал мандат в наблюдательном совете своему сыну Фердинанду Оливеру и стал почётным председателем наблюдательного совета.

Фердинанд Александр Порше скончался 5 апреля 2012 года в австрийском Зальцбурге на 76-м году жизни. Светлая ему память...



Ферри Порше (слева) в офисе со своим сыном Фердинандом Александром Порше (примерно 1960 год).



Ферри Порше (слева) с сыном Фердинандом Александром у Porsche тип 356 A Carrera Hardtop (1958 год).



Фердинанд Александр Порше с моделью 911 S Targa (1968 год).



Купнейшая выставка ретро-техники

Прошедшая в городе Эссен крупнейшая международная выставка классических автомобилей и мотоциклов Techno-Classica Essen в очередной раз подтвердила рост интереса к ретро-технике. Здесь, на западе Германии, были собраны 1200 экспонентов из 30 стран, причём в очередной раз увеличилось количество представителей США, Австралии, Японии и Южной Америки. Всего за четыре дня в выставочном центре Messe Essen побывали 181 400 посетителей со всего мира. По мнению Хорста Брюнинга, президента Международной федерации старинных автомобилей (FIVA), эта площадка стала центральным местом встречи коллекционеров, реставраторов и просто поклонников старинной техники. Подробный репортаж о 24-й по счету Techno-Classica Essen читайте в следующем номере Rolling Wheels.



Символ силы и выносливости

В этом году Volvo отмечает 85-летний юбилей. Эмблема марки (символ силы и выносливости) является логотипом бренда с 1927 года, когда с конвейера сошёл первый автомобиль Volvo ÖV4. Уже тогда продукция Volvo отличалась надёжностью и заботой о безопасности участников движения. «Автомобилями управляют люди, поэтому главный принцип, который лежит и всегда будет лежать в основе всего, что мы делаем, — это безопасность», — говорили основатели Volvo Ассар Габриэльссон и Густав Ларссон. Уже в 1930 году почти три тысячи автомобилей Volvo разъезжали по миру, оправдывая латинское название бренда «Я качусь». Первый «народный автомобиль» PV51 был выпущен в 1936 году. В шестидесятые годы Volvo реализует такие решения, как трёхточечные ремни безопасности, подголовники на передних сиденьях и другие технические инновации, за которые компания получала награды и признание потребителей. К юбилею Volvo выпущена книга (в том числе и на русском языке), в которой изложена история бренда. А на её обложке — прошлое и будущее, олицетворяющие качество, безопасность, скандинавский дизайн и экологичность.

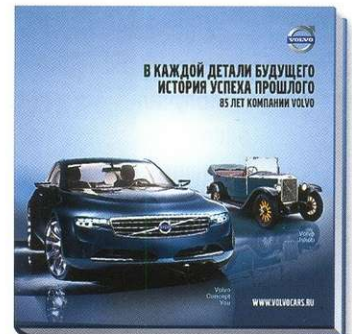
Феномен Fiat 500 (история повторяется)

Спустя более полувека после начала выпуска первого Fiat 500, ставшего «иконной» итальянского автопрома, компания Fiat выпустила новую версию легендарной модели. Огромное число владельцев и поклонников этого автомобиля считали его самым выносливым, экономичным и вообще самым лучшим. В самом деле модель 500, созданная Данте Джакоза (Dante Giacosa), была запущена в производство 4 июля 1957 года. Этим был начат период радикального обновления модельного ряда компании, которое открыло дорогу десятилетиям успеха. Но не стоит объяснять феномен нового 500-го только ностальгией. Задача компании Fiat заключалась не в банальном копировании легендарной классической модели, а в создании автомобиля, который мог бы стать «еще одним Fiat 500» в истории компании. Конечно, новый Fiat 500 отдаёт дань уважения формам и функциональности оригинальной модели. Так в его экстерьере можно найти множество элементов, созданных по мотивам «классики». Таким образом, реинкарнация 500-й модели открывает новую главу с истории Fiat.



Секреты масштабирования

В «Крокус Экспо» состоялась 3-я международная специализированная выставка Moscow Hobby Expo. Это мероприятие объединило самые разные направления в хобби — от настольных игр до радиоуправляемых самолетов. Как всегда, сильно выступили автомобилисты: большая часть павильона была отдана под радиоуправляемые машины. На одной из площадок был парк грузовиков, на другой — «раллийное кольцо» и ещё настоящая внедорожная трасса с грязевыми ваннами, спусками и подъёмами. Несколько витрин на выставке были посвящены стендовому автотомоделизму. Отдельную экспозицию занимали радиоуправляемые танки, которые представлял «Танковый Клуб Москва». Масштабные модели были усилены настоящим плавающим танком Т-38, который предоставил ВИМ БТВт из подмосковной Кубинки.





текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ
Евгений КОНСТАНТИНОВ

ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ

Рассказ о Рижском «Мотор-музее»

Рижский «Мотор-музей» был первым и единственным в Советском Союзе специализированным автомобильным музеем. Латвийскому Antik Automobil Klub удалось почти невероятное. В конце 80-х они не только построили здание на окраине города, но и получили через общесоюзные каналы уникальные экспонаты, а именно: коллекцию правительственных машин с ЗИЛа, разбитый лично Леонидом Ильичом Rolls-Royce, гоночный Auto Union и многое другое. Но вскоре СССР закончился, а музей в Риге, несмотря на все сложности и перемены, здравствует и поныне.

Построить просто музей автомобилей в советские времена, видимо, считалось буржуазной роскошью. А вот молодёжный центр технического творчества, выставок и отдыха был как раз в духе времени. Именно так и проходил по всем документам строившийся с 1986 по 1989 год будущий «Мотор-музей». В проекте здания предусматривались не только выставочные площади, но и библиотека, лекторий, кафе, помещения для технических кружков и даже реставрационные мастерские. И всё это, безусловно, оказалось востребовано. Но прежде всего активистам рижского клуба требовалось построить дом для уникальных автомобилей, чтобы сохранить их для потомков. Мечта о собственном музее не покидала их ещё с начала 70-х, когда рижские любители авто- и мотодревностей первыми в Советском Союзе объединились во вполне

официальную общественную организацию и тем самым подали пример своим коллегам по увлечению во всей стране (см. «Back in the U.S.S.R., или Реставраторы поневоле» стр. 140). Кстати, рижане совершенно справедливо считали свой город колыбелью отечественного автомобилестроения. Именно здесь ещё на рубеже XIX – XX веков действовало сборочное производство Александра Лейтнера, а чуть позже начал выпускать легендарные машины марки «Руссо-Балт» Русско-Балтийский вагонный завод (см. «Марка патриотов» стр. 126). В общем, в ранних главах истории автомобилестроения Рига успела вписать несколько весомых страниц. А потому идея создать здесь всесоюзный центр автомобильной истории была вполне обоснована. Тем более что основа будущей музейной коллекции была заложена ещё задолго до начала стройки.

В НАЧАЛЕ БЫЛ «РУССО-БАЛТ»

Начав искать и реставрировать самодвижущиеся редкости ещё в 70-е годы, рижане держали у себя хорошее собрание старинных автомобилей. Легковые были в основном представлены теми, что бегали по дорогам Латвии начиная с 30-х годов. Но среди массовых Ford, Fiat, Renault, ГАЗ и других весьма распространённых моделей попадались действительно уникальные экземпляры. Например, грузовой, а точнее пожарный «Руссо-Балт Д 24/40» – один из двух известных в мире автомобилей этой марки. Другой легковой серии К находится в экспозиции Политехнического музея в Москве (см. «Хранить вечно» стр...). История обретения этого пожарного автомобиля просто невероятна. Как-то вечером во время слёта в 1976 году к собравшимся подошёл пожилой мужчина. Представился: Янис Межпапанс, и сказал, что у него есть почти полное шасси «Руссо-Балта». Правда, разобранное по частям. И он готов его отдать за новые «Жигули» без очереди. Скажи он, что у него на хуторе в коровнике хрумкает сеном и даёт молоко... мамонт – эффект на присутствующих был бы куда меньшим. Тотчас же собралась экспедиция в Рауне, где и обнаружился этот грузовик, считавшийся безвозвратно утерянным. Части от него были сложены в сарае, а рама стояла во дворе. Вертикально. Потому что была замурована в бетон задней частью и служила опорой для телевизионной антенны. Комплект был настолько полон, что его хватило на то, чтобы восстановить машину в течение полутора лет по старым фотографиям, первая из которых была частью буклета петербургской выставки 1913 года. За исключением забетонированной «кормы», которую пришлось отпилить, и деревянного кузова, автомобиль сохранился практически полностью (отец Яниса, служивший на этой машине в пожарном расчёте, в 1940 году разобрал её и спрятал перед приходом Красной армии). А то, чего не хватало, реставраторы воссоздавали своими руками. При этом документация отсутствовала, приходилось собирать технические сведения буквально по листкам.

This article is about the Riga «Motor Museum»

which is the first and only specialised Soviet Union avtomuzee which had been preserved in it's original form until recently. The museum has now overcome a lingering financial crisis and is now rapidly developing with a planned major overhaul of it's main building. The museum opened in the late 1980's and continues to grow with new and interesting exhibits that cover the history of car production and use in Latvia. The «Pearl» of the museum's collection is a very rare «Russo Balt» one of only two surviving cars world wide. In addition there is a display of unique pre-war racing cars and vehicles associated with famous Soviet leaders. Most of the museum's collection of cars and motorcycles is maintained in full working order and they are able to take part in parades of old machines.



Центральный зал музея кажется огромным, но на самом деле здесь не так много пространства, полезного с точки зрения экспозиции – всю центральную часть занимает пандус, по которому можно перемещать экспонаты с этажа на этаж.

Самый старый экспонат «Мотор-музея» – пролётка, работы одной из латвийских мастерских конца XIX века. Кстати, гужевой транспорт в Прибалтике использовался дольше, чем в Западной Европе.



«Руссо-Балт» 24/40
Серии Д выпущен в 1912 году. Это единственный сохранившийся грузовой марки. Пожарный автомобиль был построен на самом лёгком из грузовых шасси с 40-сильным двигателем объёмом 4,5 литра. В последующих номерах журнала мы расскажем об этом уникальном автомобиле поподробнее.



Бельгийский FN 1910 года. Модель считалась спортивной и была оборудована одноцилиндровым двигателем объёмом 178 см³ (3,5 л.с.), двухступенчатой коробкой передач и карданным валом. Масса 58 кг, скорость 45 км/ч.

Помпа-прицеп приводилась в действие силами двух пожарных. В 20-е годы этот агрегат по производительности ещё вполне мог тягаться с помпами на основе бензиновых моторов.



Позже выяснилось, что эта машина – одна из первых шасси серии «Д», выпущенная в 1912 году. Разумеется, «обменный» ВАЗ сразу же нашли, и юридически машина перешла в собственность клуба. Профинансировать восстановление реликвии взялось рижское управление пожарной охраны. После реставрации машина «поселилась» в городском пожарном музее, став там фактически центральным экспонатом. Когда же построили «Мотор-музей», Antik Automobil Klub потребовал машину назад. Пожарные отказались... К решению спора и возвращению четырёхколесной редкости законным владельцам пришлось привлекать суд и милицию. Кстати, по рассказам Яниса, слышанным ещё от отца, этот «Руссо-Балт» был специально заказан рижским добровольным пожарным обществом имени Петра I (историческое здание этой пожарной части, к сожалению, не сохранилось). Но пользовались автомобилем по прямому назначению недолго: началась война, и пожарные отправились добровольцами на фронт на своём же пожарном автомобиле, переделанном в санитарный фургон. Позже даже нашлись снимки этого «Руссо-Балта» с красными крестами. Машина прошла всю войну и вернулась вместе со своим экипажем в Ригу лишь в 1918-м. Там её снова переоборудовали в пожарную – и она продолжила нести свою «огненную» вахту. Но недолго. По возрасту и ветхости машину списали и продали ещё в 20-е годы.

ПОДАРКИ ИЗ МОСКВЫ

Музей ещё строился, а рижане благодаря хорошим связям в Москве уже получили на свой баланс все вторые экземпляры зилковского заводского музея, включая грузовики (легковые машины отсюда стали основой «кремлёвской» коллекции). Позже к ГОНовским машинам добавился бронированный ЗИС-115, чудом сохранившийся в Ярославле (там его использовали для испытаний шин). Долгое время считалось, что эта машина осталась вообще в единственном экземпляре. Вот только ЗИС-101 всё никак не находился, хотя казалось бы... Долгие поиски были безрезультатны, пока уже в 90-е годы не нашёлся такой автомобиль в соседней Эстонии. Причём в настолько ужасном состоянии, что его до сих пор так и не привели в порядок. Сейчас же в музее два «сто первых» – рядом временно выставлена машина, восстановленная известным латвийским реставратором Андреем Роде (см. стр. 42) для ещё не созданного даугавпилсского музея. Позже её место займет находящийся в запасниках ЗИС-101А. Кстати, завод имени Лихачёва делился с рижанами не только собственной продукцией. В 1977-м в ходе очередного коммунистического субботника, проводимого на территории ЗИЛа, чуть было не сдали в металлолом уникальнейший гоночный Auto Union C. Как он попал в Москву, история умалчивает, но когда машину обнаружили, у рижских коллекционеров была всего неделя на то, чтобы успеть согласовать все бумаги через

два министерства – культуры и транспорта. По счастью, всё получилось. Шестнадцатилитровый гоночный болид спасли от гибели. Немного косметики – и в том же 1977-м Auto Union стал звездой республиканского слёта! Увы, к огромному сожалению, в конце 90-х эта машина как оригинальная историческая реликвия была утрачена. Её постигла судьба крейсера «Аврора»... В процессе реставрации в Германии кузов, двигатель и многие другие менее важные части были заменены деталями, сделанными уже в наше время. От этого, правда, автомобиль обрёл давно потерянную способность к самостоятельному передвижению, но вот с точки зрения подлинности...

Среди машин, попавших в первоначальное собрание «Мотор-музея» через «зиловские» связи, был разбитый Rolls-Royce Silver Shadow. Сперва его думали восстановить (ремонт предстоял в общем-то несложный), но за деталями надо было обращаться в Великобританию, а это по тем временам было проблематично. Но главное, что заставило отказаться от идеи ремонтировать автомобиль, – это история аварии. По версии, до сих пор старательно опровергаемой кремлёвской охраной, этот Rolls-Royce разбил лично Леонид Ильич. Именно поэтому его решено было выставить так, как есть, да ещё с восковым Брежневым за рулём. Как бы там ни было на самом деле с ДТП, машина действительно принадлежала ГОНу и до аварии обслуживала генсека. На ЗИЛ же её передали после списания, как достойный внимания образец современной иностранной техники. И ещё один интересный факт: когда в конце 90-х в Рижский музей из Великобритании попал такой же Silver Shadow, но без единой царапины, его тоже выставили в зале, но интереса у посетителей он не вызывал... Что же касается разбитой «брежневской» машины, то она с самого начала была одним из главных центров внимания.

ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Позже таких мемориальных экспонатов ещё добавилось. Внучки Максима Горького передали в музей дедов Paskard (автомобиль сохранился в изумительном состоянии и не требовал реставрации),



Гоночный Auto Union V16 Typ C/D 1938 года с 16-цилиндровым верхнеклапанным компрессорным двигателем конструкции Фердинанда Порше был создан для соревнований на горных трассах. При рабочем объёме 6 л силовой агрегат развивал 520 л.с., а масса машины составляла 800 кг.



Коллекция советских автомобилей высшего класса (многие из них обслуживали известных политических и общественных деятелей) была первым тематическим собранием музея.

Восковые фигуры Брежнева и Сталина призваны привлечь внимание посетителей к подлинной принадлежности выставленных машин советским лидерам.



Огромный кабриолет с посадочной формулой 2+2 на шасси 5,3-литрового Packard Super Eight был в 1937 году создан специально для румынского короля Кароля II.

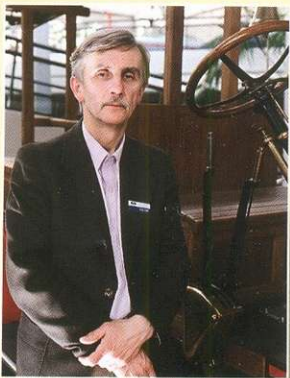


Последний посол Франции в довоенной Латвийской республике ездил на этом четырёхлитровом Renault Viva Grand Sport (модель выпускалась с 1935 по 1939 год).



Потомки Максима Горького передали в музей этот Packard (писатель пользовался им в последние годы жизни) в очень хорошем состоянии. Автомобиль было решено не реставрировать и его даже не пытались завести.

Несмотря на то что предвоенная Латвия была не очень развитой в автомобильном плане страной и количество машин на душу населения было ниже, чем в Западной Европе, здесь сохранилось немало техники 30-х годов.



Валдис КЛЯВИНШ

Фондохранитель «Мотор-музея»

AUTO UNION МОГЛИ ПРОСТО ОТОБРАТЬ

В 1997 году, когда мы в первый раз экспонировали Auto Union за рубежом, в Великобритании, музей Audi, который тогда как раз создавался, сделал очень щекотливое предложение. Им очень хотелось выставить у себя «серебряную стрелу», но это же большая редкость – их не осталось. В Мюнхене в музее был только более ранний образец, мастер-модель, которая разрезана. И они предложили: давайте мы возьмём вашу машину за образец, потому что она в хорошей сохранности и выглядит так, как должен был выглядеть Auto Union, и сделаем себе копию. А заодно отреставрируем эту оригинальную «стрелу». Я был против того, чтобы отдавать автомобиль в Германию, но ситуация получилась очень сложная в политическом и юридическом смысле. Фактически наш Auto Union – это трофей, захваченный не на поле боя. А есть ещё межгосударственные договоры. Могло случиться так, что немцы приехали бы со всеми бумагами, и нам пришлось бы эту машину отдать безвозвратно. Поэтому мы пошли на компромисс. Когда немцы начали эту машину разбирать, выяснилось, что она в таком состоянии, что ездить уже не будет никогда. Час-

а командование Прибалтийского военного округа подарило кабриолет ЗИС-110, на котором принимал парады маршал Баграмян. А в 90-е годы коллекция пополнилась другим уникальным кабриолетом. Длинный чёрный двухдверный Packard, стоящий в самом дальнем от входа углу, дважды уникален: во-первых, эта машина из гаража румынского короля Кароля Второго, а во-вторых, в производственной программе американской компании таких кузовов вообще не было. Этот шикарный пятиместный спорткабриолет на шасси Super Eight выпущен по индивидуальному заказу в единственном экземпляре французским ателье Fremesch.

Несмотря на то что предвоенная Латвия была не очень развитой в автомобильном плане страной и в сравнении с Западной Европой количество автомобилей на душу населения было заметно ниже, здесь сохранилось немало автомобилей 30-х годов. Часть «пришла» вместе с немцами во время войны и осталась навсегда, судьба других экспонатов была более сложной, но... типичной. Так, выставленный в экспозиции Renault Viva Grand Sport принадлежал последнему французскому послу в Латвии и перед приходом советской власти он продал его за бесценок своему шофёру-латышу. А тот, справедливо опасаясь, что дорогой представительский автомобиль новая власть обязательно отберёт, спрятал его у себя на хуторе. На автомобиль совершенно случайно наткнулись его наследники в 1974 году. Тогда на владение автомобилем власть смотрела уже не так строго, и они начали на ней ездить. Гоняли старенький Renault в хвост и в гриву: новый советский автомобиль был тогда доступен не каждому, и на чём ездить простые граждане Латвийской ССР особо не выбирали. За несколько лет нещадной эксплуатации предвоенное авто пришло в ужасное состояние. Реставрационные работы не завершены по сей день, хотя внешне многострадальный Renault уже полностью соответствует своему историческому облику.

тично в этом была и наша вина. В 1977 году, не зная толком конструкции и особенностей, но обладая большим энтузиазмом, мы завели двигатель, хотя сначала надо было всё выяснить и очень тщательно проверить. А у нас получилось чуть-чуть наоборот. Это сделало своё отрицательное дело – мотор был загублен. Оказалось, что без изготовления нового блока этот автомобиль больше никогда не завести. А то, что автомобиль стоял много лет где-то на ЗИЛе брошенный, сказалось на состоянии кузова. Железки были в таком плохом состоянии, что их собрать обратно не было никакой возможности – и нам сделали кузов заново в Англии. От старого Auto Union нам поставили обратно только коробку передач, колёса, руль и ещё кое-что по мелочам. Себе немцы сделали полностью новую копию, рабочую, пригодную для выездов и драйв-презентаций, а оригинальный двигатель поставили на полку у себя в музее. Так что, увы, того настоящего автомобиля больше не существует. Но если бы мы так не поступили, скорее всего сейчас в Риге вообще не было бы никакого Auto Union.



В конце 30-х, когда на местный рынок стали продвигаться немецкие марки, Opel моделей Kapitán и Admiral можно было увидеть на улицах Риги довольно часто.

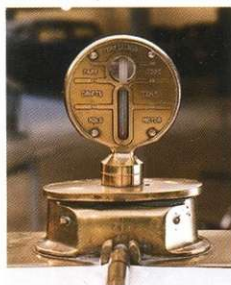
ЛАТВИЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ

В те годы, когда «Мотор-музей» был единственным в Союзе и одним из немногих в Восточной Европе, здесь пытались объять необъятное, собирая и выставляя всё, что можно найти. Другое дело, что возможности этого поиска были существенно ограничены. Когда же границы открылись и возможности расширились, объёмы этого «необъятного» открылись во всей ужасающей красе. К тому же в самой Латвии и соседних регионах стали появляться и другие музеи. И рижане ввели концептуальное ограничение: собирать только то, что бегало или могло бегать по местным дорогам до революции и в более поздние времена. С особым упором на продукцию собственного производства. Хотя, строго говоря, после завода Лейтнера и «Руссо-Балта» массового автопроизводства здесь не было очень долго. Периодически возникали частные мастерские, занимавшиеся штучной сборкой или изготовлением собственных кузовов к покупным шасси. Но в основном, начиная с 20-х годов, Латвию снабжали машинами американские марки. Прежде всего Ford и Chevrolet, меньше Buick. Из «европейцев» довольно широко были представлены Renault и Fiat. В середине 30-х рынок начали активно заполнять «немцы». Главным образом Opel и отчасти младшие модели Mercedes и BMW. Интересно, что многие из экспонатов «Мотор-музея» в 20–30-е годы прошлого века служили в качестве такси. По сохранившейся статистике в те годы в Латвии 60% легковых машин использовались для коммерческих пассажирских перевозок.

Ближе к концу 30-х латвийские власти задумались и о собственном автомобилестроении. Появилось специализированное конструкторское бюро на радиозаводе VEF, но наиболее выгодным и перспективным делом посчитали «отверточную» сборку. На мощностях бывшего вагоностроительного завода «Феникс» заработало государственное акционерное общество Vairogs, где в 1937 году начали собирать из машинокомплектов автомобили Ford. На Vairogs приходили отдельные агрегаты и некрашенные кузова. Поэтому помимо «отвертки» завод освоил горячую окраску нитроэмалью



Austin 40 hp 1911 года – самый старый автомобиль в рижском музее. Особо интересны детали. Такие, как, например, указатель температуры, представляющий собой обыкновенный жидкостный градусник, вмонтированный в пробку радиатора, или привод спидометра, осуществляемый от шестерён на переднем колесе.



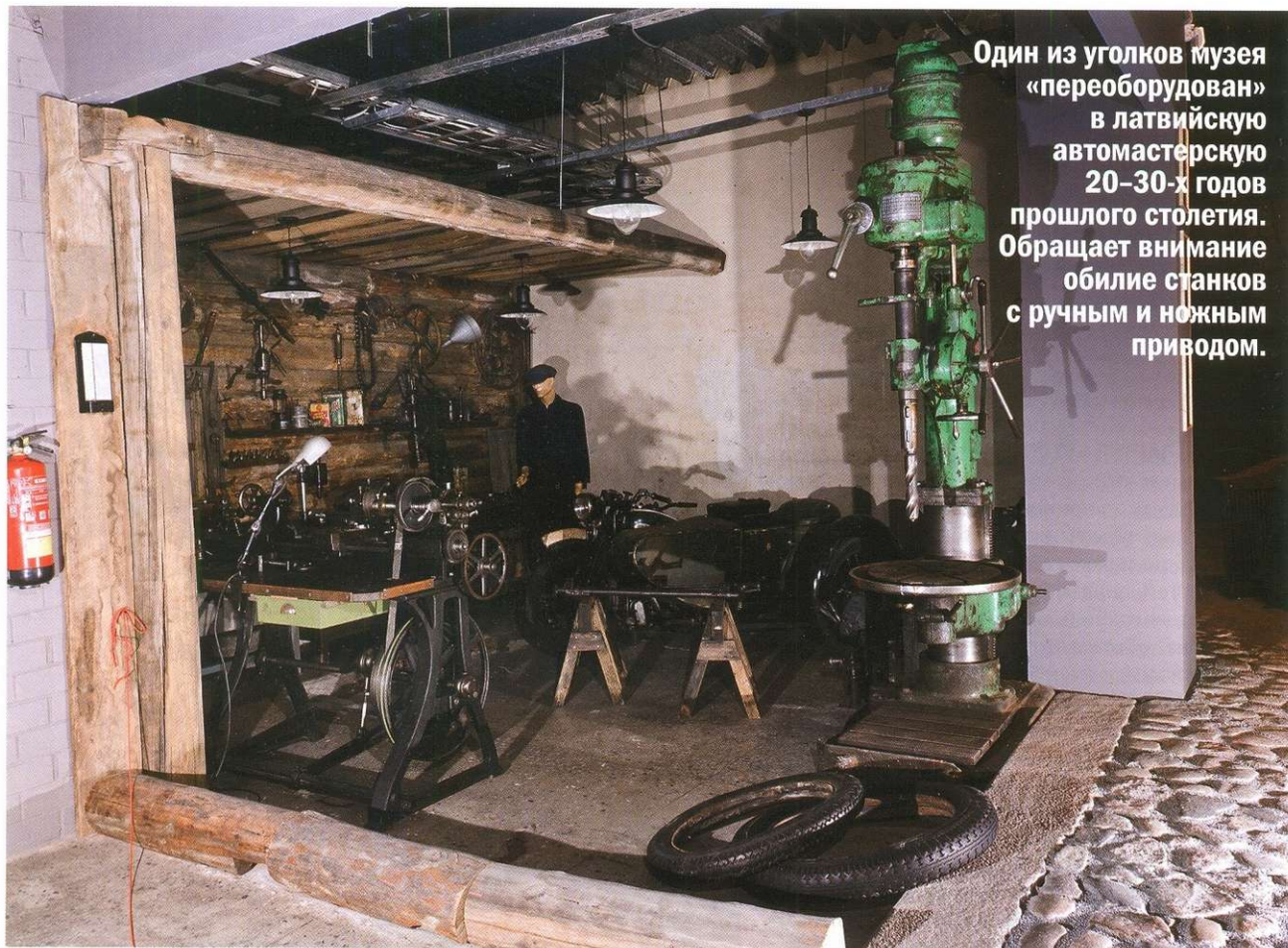
В предвоенные годы Латвия попыталась наладить автомобильную промышленность. В 1937–1940 годах завод Vairogs собирал легковые и грузовые Ford из машинокомплектов. В музее представлены модель малого класса 10 Junior de Luxe и представительский V8 de Luxe.



Продукция Mercedes в такой небогатой стране, как Латвия, была представлена в основном младшими моделями, такси, как этот кабриолет 170A (1939 год).



BMW 326 был одним из наиболее доступных спортивных родстеров предвоенной поры (год 1936 год).



Один из уголков музея «переоборудован» в латвийскую автомастерскую 20–30-х годов прошлого столетия. Обращает внимание обилие станков с ручным и ножным приводом.

и пошив салонов. Мало того, ориентируясь на потребности местного рынка, завод начал вносить собственные конструктивные изменения в автомобили. Самым существенным из них было изготовление партии удлиненных седанов для служебного пользования. У Ford в те годы вообще не было семиместных машин – и рижские конструкторы в 1938 году спроектировали длиннобазную версию модели V8 De Luxe! Кузов удлинили ненамного, поэтому при взгляде на машину несоразмерности пропорций не бросались в глаза. Обращаешь внимание только на то, что передняя дверь явно длиннее задней... Таких машин было выпущено около двух десятков. Но выпускали здесь не только легковые модели. На Vairogs собирали грузовую линейку Ford, а также делали длинные санитарные автомобили с собственными кузовами на шасси Buick и Packard. Более того, на швейцарском шасси Sauger в Риге было выпущено несколько сотен автобусов с собственными кузовами. Увы, до наших дней практически ничего не сохранилось, и любая находка, так или иначе связанная с латвийским автопромом довоенного периода, настоящий праздник.

КАК СОХРАНИТЬ?

В настоящее время положение «Мотор-музея» достаточно стабильно, и он наконец вышел из затянувшейся полосы финансовых трудностей, из-за которых часть экспонатов оказалась безвозвратно утерянной. А ведь буквально несколько лет назад один из двух больших фондовых ангаров пришлось отдать соседней гоночной трассе. В результате почти все грузовики и автобусы, хранившиеся в нём, остались на открытой площадке.

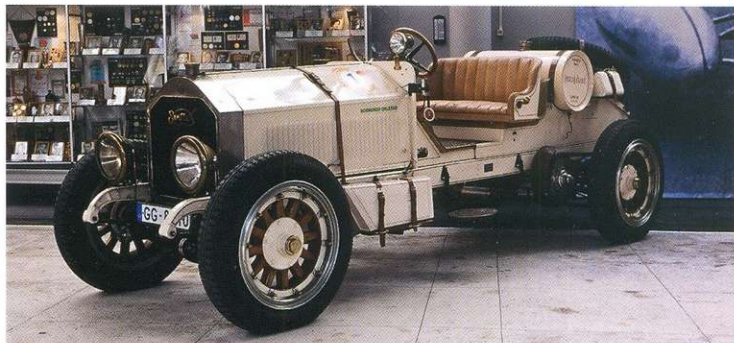


Это странное приспособление показывает, каким образом монтировали шины на популярные в первой трети XX века колёса с разъемными ободами.

Пропали редкие автобусы ЗИС-127 и ЗИС-155, а то, что осталось на музейной площадке, постепенно подвергалось разрушению. Причина сложившейся ситуации банальна – у Министерства транспорта и сообщений («Мотор-музей» относился к нему с момента своего основания) не было денег на его финансирование, а средств, поступающих от продажи входных билетов, не хватало даже на зарплату сотрудникам. Выручала только сдача помещений в аренду... Как следствие, очень скоро в музее появились фитнес-зал, несколько автосервисов и целый «выводок» офисов. Ситуация изменилась только в 2009 году, когда музей передали более

богатому ведомству – дирекции по безопасности дорожного движения. Действие оказалось поистине магическим, и музей начал возрождаться. Появилась финансовая возможность обходиться без арендаторов, площадь экспозиции выросла в два раза, ежегодное число посетителей увеличилось с 28 до 55 тысяч, а коллекция начала активно расти. Только в прошлом году она увеличилась сразу на семь десятков транспортных средств! Причём далеко не все из них были куплены: почти половина поступила из вооруженных сил и полиции. Это техника разных стран, переданная Латвии в начале 90-х в качестве гуманитарной помощи и отслужившая положенный срок. А часть новых экспонатов была просто подарена жителями – в основном это ставшие ненужными мотоциклы, мотороллеры и недорогие автомобили.

Сегодня примерно треть экспозиции «Мотор-музея» – это машины, являющиеся собственностью частных владельцев. В основном это дорогие модели, приобрести которые музей не может себе позволить. К примеру, Horch 853, который концептуально важен для экспозиции классических немецких авто и стоит около полмиллиона евро. Находясь в музейном зале, он принадлежит частному коллекционеру, члену Antik Automobil Klub – эта организация до сих пор активно функционирует в Латвии и оказывает влияние на государственную политику в области старинных авто. Кстати, принципы клуба, с которого, собственно, и начинался «Мотор-музей», нашли отражение и в технической политике самого музея. В отличие от многих подобных коллекций, девяносто пять процентов машин здесь поддерживаются на ходу. Традиция есть традиция: на протяжении всех лет было принципиально важно, чтобы



Специализировавшаяся на пожарных автомобилях American La France в 1915 году выпустила гоночный Speedster Racer. Главная особенность модели – ведущий мост смещён относительно задней оси, а передача крутящего момента на колёса происходит при помощи цепей.



Попад в ведение дирекции по безопасности дорожного движения Латвии, музей обрёл не только финансовую поддержку, но и приличную коллекцию регистрационных номерных знаков.



Айварс АКСЕНОКС
Директор «Мотор-музея»

МУЗЕЙ – ЭТО КУЛЬТУРНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

В Латвии и соседних странах сейчас очень много любителей старинных машин, но при этом очень мало государственных музеев, подобных нашему. Обычно это частные коллекции или заводские музеи, ориентированные на показ автомобилей. Мы же ориентированы на то, чтобы быть центром образования и культурно-технического воспитания. Нам важно не просто показывать красивые экспонаты, а поддерживать интерес к истории, привлекать молодежь к технической культуре и наукам. Наш музей – это культурно-образовательный центр. Мы проводим выставки, концерты, презентации новых экспонатов, другие мероприятия, работаем в направлении пропаганды улучшения безопасности движения на дорогах, прежде всего среди молодежи и детей. У нас есть специальные программы по обучению правилам дорожного движения и вождению велосипеда, можно даже сдать экзамены и получить водительские права на велосипед. Также мы – единственная в Латвии организация, которая занимается сертификацией исторических транспортных средств, которые хотят получить соответствующий статус и установленные законом льготы по налогам и другим выплатам. Но, несомненно, основная цель музея – это сохранение исторических ценностей и технического наследия. Это продолжение той большой работы, которую начали ещё создатели клуба антикварных машин. Музей лишь перенял эстафету. Мы стремимся сохранить историческую ценность автомобиля, а не просто выставить какие-то красивые экспонаты. Для нас прежде всего

важны те машины, которые удалось сохранить. Но при этом у нас есть много очень хороших реставраций, которые сделаны до самых мелочей в соответствии с научным исследованием тех машин, которые вышли с завода. Каждая наша реставрация – это научная работа. Мы не занимаемся коммерческой реставрацией, наша мастерская – это лаборатория. Из-за этого наших реставраторов и специалистов высоко ценят и постоянно обращаются к ним за консультациями. К сожалению, наше здание уже не соответствует современным требованиям, многие конструкции износились. Экспозиция постоянно расширяется – требуются новые площади и новое качество, как её показать. У многих машин интересны не только технические данные, но и исторические факты, лица, с которыми они связаны. В общем, экспозиция требует развития. Поэтому было принято решение начать в конце года реконструкцию музея. Будет трудно, но после этого музей станет ещё лучше и интереснее. Само здание перестроится не очень сильно, основная планировка сохранится, но оно станет более современным и удобным, появится место для крупных экспонатов, лифт, обновятся коммуникации, станет просторнее холл при входе. На какое-то время музей будет закрыт, но большая часть экспозиции будет в это время выставлена на другой площадке. Лекции и встречи с детьми мы тоже продолжим: зарабатывать признание и популярность среди школьников нам было очень непросто, и мы не можем всё это потерять из-за большого перерыва.

Автобусы РАФ-976 на агрегатах ГАЗ-51 в 60-е годы были известны во многих регионах СССР, хотя особо массовым их выпуск никогда не был. В основном их использовали в сельской местности и для служебных перевозок.



Завод «Саркана Звайзгне», некогда выпускавший известные по всему Союзу мопеды «Рига», сегодня лежит в руинах. Но коллекцию заводского музея, по счастью, удалось спасти.



Специально к Московской Олимпиаде 1980 года РАФ на базе РАФ-2203 выпустил автомобиль сопровождения Олимпийского огня.

Помимо настоящих автомобилей в коллекции советского периода есть и несколько забавных детских педальных автомобильчиков. Таких, например, как эта трехколёсная «Ракета»...



музейные машины могли выезжать на выставки, парады и слёты. Но, правда, надо учитывать, что сегодня эти автомобили ездят очень редко. Поэтому, чтобы вывести любой из экспонатов на улицу, его нужно к этому день-два готовить: расконсервировать, проверить и так далее. Но всё равно бывают конфузы. Так, например, в 2003 году во время съёмки фильма «Красная капелла» у БМВ-326 в самый неподходящий момент отказали тормоза (на пассажирском месте сидел режиссёр картины). По счастью, всё обошлось: скорость была невысока, а дорога пустая. В общем, никто и ничто не пострадало.

НАУЧНАЯ РЕСТАВРАЦИЯ ТРЕБУЕТ ВРЕМЕНИ

Не секрет, что ретро-техника, а особенно если она собрана в таком количестве (сегодня в рижском музее 210 автомобилей), требует к себе постоянного технического внимания. И именно поэтому изначально в конструкцию музейного здания были заложены помещения реставрационной мастерской. Работа в ней никогда не прекращалась, другое дело, что довольно долго она считалась отдельным предприятием «Техно-Рига». Впрочем, ныне мастерская вернулась в состав музея. Мастерская небольшая, сейчас в ней работают всего три человека, но её возможностей хватает на то, чтобы вернуть жизнь абсолютно любому экспонату. Вот только времени на это уходит нереально много: каждая реставрация требует научного подхода и детального изучения. Таким образом, если реставрировать всё, что попадает в музейные фонды, это может растянуться на бесконечность. Поэтому сейчас большинство фондовых машин просто консервируют, а восстанавливают наиболее ценные экземпляры. Например, сейчас в работе Татра-87. Сначала её хотели лишь чуть-чуть освежить, но когда начали – схватились за голову. Параллельно восстанавливают ГАЗ-М11-73 – «эмку» с шестицилиндровым двигателем, который у этого экземпляра... отсутствовал. Его временно заменили конструктивно близким силовым агрегатом ГАЗ-51 из ранней серии. Следующим большим проектом должен стать редкий советский микроавтобус РАФ 977, а за ним ещё один – ГАЗ-0330.

P.S. Два экспозиционных этажа главного музейного корпуса и недавно примкнувший к ним нижний ярус (здесь выставлены главным образом грузовики) – ещё не всё, чем располагает «Мотор-музей». Здесь выставлены только наиболее важные экспонаты общей направленности. Тематическая спортивная экспозиция располагается рядом – в помещениях гоночной трассы «Битенекс», а коллекция сельскохозяйственной техники – за городом на агропредприятии «Бауска». В нынешнем году рижский «Мотор-музей» планируется закрыть на реконструкцию. Что будет после, покажет время. А мы с вами увидели «первый всесоюзный» таким, каким он был задуман ещё в 80-х годах прошлого столетия.

RW

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

На территории наукограда Черноголовка, расположенного в 40 км от Москвы, открыт Военно-технический музей, посвященный истории гражданской и военной техники.



Музей имеет уникальную коллекцию транспортных средств и механизмов 1850 -1990 годов выпуска.

Сотни автомобилей, грузовиков, мотоциклов, танков, плавсредств, единственная в своем роде коллекция пожарных автомобилей, а также уникальная и самая крупная коллекция автомобилей Ford и ГАЗ с 1905 г. по 1985 г.

Безусловной жемчужиной музейной коллекции является настоящая летающая тарелка, разработанная в СССР в конце 80-х годов.



На территории музея регулярно проводятся реконструкции эпизодов боевых действий Первой и Второй мировых войн.

Представлено уникальное собрание советских правительственных лимузинов, а также великолепная коллекция иностранных автомобилей.



Вас ждет незабываемый отдых всей семьей и музей, в который захочется вернуться еще не раз!

Адрес музея: Московская область, Ногинский район, городской округ Черноголовка, село Ивановское
Контактный телефон для заказа экскурсий и организации мероприятий: +7 (916) 958 2176, +7 (916) 958 2875
Дни и часы работы музея: среда, суббота, воскресенье с 11.00 до 17.00

www.gvtm.ru



НА ПОРОГЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

«Олдтаймер-галерея» Ильи Сорокина. Март 2012 года

Своё десятилетие эта проводящаяся два раза в год специализированная выставка отметит только осенью. Впрочем, и нынешняя, 19-я по счёту, «Олдтаймер-галерея» тоже не обошлась без юбилеев. Начнём с того, что в январе 1912 года экипаж Андрей Нагель – Вадим Михайлов на автомобиле «Руссо-Балт» продемонстрировал выдающийся результат на ралли Монако. Эта дата стала поводом к тому, чтобы единственный сохранившийся легковой автомобиль легендарной марки покинул экспозицию Политехнического музея и на несколько дней переместился в выставочный комплекс «Крокус Экспо».

Наш краткий обзор с самой известной ретро-выставки страны я начну с главного. А именно с вышеупомянутого стенда Политехнического музея. Кстати, там был выставлен не только «Руссо-Балт» (см. «Хранить вечно» на стр.84), но и не менее уникальный трицикл Cudell. В 1899 году Cudell демонстрировался на Первой Международной автомобильной выставке в Берлине, где и получил Большую золотую медаль, а позднее был приобретён для Императорского гаража. Фирма Cudell Motor Compagnie была основана Максом Куделем в 1897 году в городе Аахен (Германия) и производила трициклы по лицензии De Dion Bouton (см. Rolling Wheels №1/2012 «Родом



This report is from the 19th «Oldtimer-Gallery»

which took place in Moscow at the Crocus Expo exhibition centre in March. It is the main exhibition in Russia, dedicated to historic road vehicles from the earliest years to today's retro / classics. The range of vehicles covers a spread from bicycles to WW2 tanks. Exhibits show vehicles «As found», being restored and finally fully restored. Supporting exhibits not only offer spare parts, tools, tyres, rebuilding services and so on for the enthusiast but also antiques associated with yesterday. You will also find many things for collectibles. The main exhibits were the only surviving example of a 1911 Russo-Balt K-12/20 saloon car from the Polytechnic Museum collection plus the last example of a ZIL 41041 limousine from the Kremlin garage.



Стенд Политехнического музея: на переднем плане мотоцикл «Россия» (выпускался с 1902 по 1908 год), далее уникальный трицикл Cudell, приобретенный в 1899 году для Императорского гаража, и наконец главный экспонат нынешнего «Олдтаймера» – единственный сохранившийся в России легковой «Руссо-Балт» модели K 12/20 (1911 год выпуска).

из Ажена»). Они комплектовались четырёхтактными одноцилиндровыми двигателями производства французской фирмы. Стоящий на представленном экземпляре мотор De Dion Bouton объёмом 239 см³ разгонял трицикл, весивший 80 кг, до 35 км/ч. Кстати, трициклы по лицензии De Dion Bouton выпускала в конце XIX века и рижская фабрика велосипедов купца Александра Лейтнера. Впрочем, на практике они оказались малопригодны для эксплуатации в условиях российского бездорожья. Третий экспонат стенда Политеха – это «мотоциклет», оснащённый одноцилиндровым четырёхтактным карбюраторным двигателем воздушного охлаждения Fafnir рабочим объёмом 62 см³. Данный силовой агрегат

разгонял двухколёсное транспортное средство до 35 км/ч и потреблял 3,5 л на 100 километров пути. В трансмиссии использован ременный привод на заднее колесо, присутствует и вспомогательный педальный привод. Коротко об истории его производства... В 1899 году по лицензии эмигрировавших во Францию братьев Евгения и Михаила Вернеров (кстати, именно они впервые назвали свой велосипед с мотором «motocyclette») на фабрике Лейтнера были выпущены два мотоцикла (в сегодняшнем понимании мопеда), оснащённых двигателями немецкой фирмы Fafnir. Их серийное производство под маркой «Россия» было начато в 1902 году и продолжалось до 1908 года. За это время было изготовлено всего три десятка мотоциклов, один из которых сохранился в частной коллекции в городе Риге, а второй – в московском Политехническом музее. Но, повторюсь, главным открытием весенней «галереи» стал сохранившийся в России в единственном экземпляре «Руссо-Балт» K-12/20 серии V, изготовленный в 1911 году. Как



Под перехваченным ремнями капотом BMW-328 (1939 год - выпуска) спрятан шестцилиндровый мотор рабочим объемом 1971 см³ и мощностью 80 л.с. Премьера этой модели состоялась на международной Берлинской выставке 1936 года.



Реплику «Москвича-412», участвовавшего в марафоне «Лондон – Мехико» 1970 года (Кузовная мануфактура Александра Бушуева), представляли Юрий Лисовский и Александр Сафонов – гонщики, участвовавшие в том историческом соревновании.



На этом Jaguar E-Type 1970 года выпуска экипаж Ильи Кашина и Раймонда Строкшса занял первое место в своем классе на историческом ралли «Монте-Карло».



Стенд Bilenkin Classic Cars – компании, специализирующейся на установке современных агрегатов в кузова классических автомобилей (тем самым упрощается их эксплуатация).

я уже говорил, вывозу уникального экспоната на выставку способствовал тот факт, что сто лет назад автомобиль С24-30 Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) заставил заговорить о себе буквально весь мир. Стартовал в самый разгар зимы из Петербурга (температура –22 °С), российский экипаж преодолел 3267 км и через восемь дней финишировал в Монако. Заняв девятое место в абсолютном зачёте, российские спортсмены также получили призы за дальность пробега и за выносливость автомобиля. Заметим, что тема одного из старейших и престижнейших автомобильных состязаний, которое после Первой мировой войны стало называться ралли «Монте-Карло», была представлена в «Крокус Экспо» необычайно широко. Так на стенде компании Russian Racing Group красовался Jaguar E-Type 1970 года выпуска – на этом автомобиле экипаж в составе Ильи Кашина и Раймонда Строкшса, выступавший за команду Russo-Baltic Racing, показал лучший

результат в своей категории и классе на историческом ралли «Монте-Карло» (см. Rolling Wheels март-апрель 2012), а неподалеку можно было лицезреть ещё один автомобиль, участвовавший в этом соревновании. А именно «Волгу» ГАЗ-21 Евгения Стечкина и Олега Борисова. В качестве почётного гостя стенд посетил и заслуженный мастер спорта СССР Юрий Иванович Лесовский, участвовавший в ралли Монте-Карло в 1964 и 1965 гг.

Спортивная тема нашла продолжение на стенде Музея техники Вадима Задорожного. Ведь модификации выставленного здесь Delahaye 135M Competition Court устанавливали рекорды не только на кольцевых трассах (например, на 24-часовой гонке в Ле-Мане), но и выигрывали ралли «Монте-Карло» в 1937 и 1939 годах. Должное автоспорту отдала и компания Bosch, разместившая на своём стенде героя Ле-Мана, Нюрбургринга и Mille Miglia – гоночный родстер BMW-328 (1936 год). Впрочем, ничего неожиданного в таком подходе нет, ведь ещё в 30-е годы Bosch широко использовал в рекламе своей продукции победы в сложнейших автомобильных соревнованиях.

Заметным экспонатом выставки стал и советский спортивный автомобиль, построенный в 1959 году. На этой известной как «Киев-Спорт» машине стоял двигатель «Москвич-407», а отличительной особенностью кузова были



Представленный на стенде Музея техники Вадима Задорожного родстер Delahaye 135M Competition Court вообрал в себя технические решения модели 135 (гоночного болида, побеждавшего в 1935–1937 годах).



Из трёх построенных в 1959–1960 годах в Киевском авиационном конструкторском бюро экспериментальных «Киев-Спорт» до наших дней дожил только один.



Создатель Музея истории велосипедного дела Андрей Мятиев периодически производил объезд экспозиции на экологически чистом транспорте...

Сельскохозяйственное направление «Олдтаймер-галереи»... Трактора компании John Deere модели «В» (1937 год выпуска) и «AR» (1935 год выпуска). Ну и, наконец, Porsche Diesel AP 18 (1957 год выпуска).



открывающиеся вверх двери. Добавлю, что в 1960 году были построены ещё две аналогичные машины, причём одна из них была оснащена двигателем ГАЗ-21.

В спортивную составляющую выставки весьма органично вписалась экспозиция веломузея Андрея Мятиева, включавшая спортивные велосипеды XIX–XX веков. Это и уникальные двухколёсные машины, на которых «гонялись» члены российских велосипедных обществ, и велосипеды предреволюционного времени, и советские гоночные аппараты, принадлежавшие знаменитостям прошлого. Эволюцию конструкций велосипедов для спорта можно было проследить на примерах разработок Тулио Кампаньоло – знаменитых велосипедах Cinelli, Colnago, RIN, трекowych тандемах и велосипедах для гонок за лидером. Впервые демонстрировались и уникальные разработки советских конструкторов 1970–1980 годов (композитные рамы из углепластика и боро-волокна опередили мировое велосипедостроение).

Также впервые предстала перед публикой коллекция велосипедов «Тахион» – машин высшего класса, производимых по спецзаказам в ЦКТБ «Велостроение» в 1980–1992 годах.

Но если двухколёсная техника в той или иной степени присутствовала на всех «Олдтаймер-галереях», то антикварные трактора пока ещё в новинку. Более того, в какой-то момент я поймал себя на мысли, что очень трудно пройти не улыбувшись мимо ярко-зелёного труженика полей John Deere модели AR (1935 год), его собрата модели B (1937 год), их более «юного» соотечественника – McCormic Farmall BN (выпущен компанией International Harvester Co в 1945 году). Я уж не говорю о красном дизельном AP 18 1957 года, на капоте которого красуется многообещающая надпись... Porsche.

Но, как известно, «Олдтаймер-галерея» – это территория контрастов... Неподальку от буквально лоснящихся свежей краской ярких расцветок сельхозтехники возвышался величественный в своей угрюмости экспонат из мастерской Евгения Шаманского. Дело в том, что представленный на галерее уникальный ЗИС-8 экспонировался в том виде, в каком он, собственно, и был обнаружен в одном из огородов. Эта модель автобуса на удлинённой базе грузовика ЗИС-5 была выпущена Московским автомобильным заводом имени Сталина с 1934 по 1936 год в количестве



Собственно, в таком непрезентабельном виде легендарный автобус ЗИС-8, изготовленный на АТУЛе, и был найден.



Судя по конструкции сцепного устройства, этот советский гусеничный тягач Т-20 «Комсомолец» эксплуатировался немецкими войсками (в финской армии эти машины использовались вплоть до середины 50-х годов).



Главным украшением стенда Automotiv Emotions стал роскошный родстер Horch 853 (1937 год выпуска).

Одним из незаметных, но важных раритетов, представленных на галерее, был двигатель первого советского автомобиля НАМИ-1. На сегодняшний момент известно о четырёх сохранившихся моторах этого типа.



547 экземпляров. Для своего времени это был хороший городской автобус. Кстати, в 1934 году партия из 16 таких машин была экспортирована в Турцию. Количество мест – 22, общее количество мест – 29. Шестицилиндровый рядный карбюраторный мотор объёмом 5,55 литра мощностью 73 л.с. позволял ЗИС-8 полной массой 6,1 т разогнаться до 60 км/ч. С 1936 года его производство по чертежам ЗИСа продолжил целый ряд авторемонтных предприятий страны. Так в Москве до 1940 года его выпускал завод «Аремкуз». Кстати, в московском автобусном парке ЗИС-8 продержался до начала 50-х годов. А всенародную известность этой модели принёс сериал «Место встречи изменить нельзя». В этом фильме на «реплике», в общих чертах напоминавшей серийные ЗИС-8, Копытин возил сотрудников отдела по борьбе с бандитизмом. Однако в «киношной» копии, сделанной на «Аремкузе», было использовано шасси от обычного грузовика ЗИС-5, а не специальное базирующееся на удлинённой раме.

В связи с чем пропорции кузова оказались нарушены и он даже по размерам (не говоря уж о деталях пассажирского салона) отличается от тех, что были у настоящих ЗИС-8. Впрочем, в оригинальной повести братьев Вайнеров «Эра Милосердия», по которой, собственно, и снимался этот телефильм, упоминался автобус на базе трофейного Opel Blitz. И, кстати, такой грузовик (вернее, хорошо выполненная копия) тоже присутствовал в «Крокус Экспо». Что же касается ее нереставрированного экземпляра из коллекции Шаманского, то он был изготовлен на 2-м авторемонтном заводе АТУЛ (Автотранспортное управление Ленсовета), большую часть своей жизни он проработал в Ленинграде, потом был списан и превращён в... сарай. Кстати, на том же стенде расположился ещё один экспонат, ожидающий реставрации. А именно лёгкий гусеничный артиллерийский тягач Т-20 «Комсомолец». Машина выпускалась с 1937-го по июль 1941 года и предназначалась для обслуживания противотанковой и полковой артиллерии. До начала войны промышленность не успела полностью обеспечить потребности армии, и на практике «Комсомольцами» были укомплектованы только ударные части, а также подразделения мотопехоты в составе стрелковых частей. Тягачи Т-20 участвовали в боях у озера Хасан в 1938 г., у реки Халхин-Гол в 1939 г., в советско-финской и Великой Отечественной войне. Захваченные в 1941 году на советско-германском фронте



Этот представленный на стенде Вячеслава Лена редкий артиллерийский полугусеничный тягач Volvo HVT был в 1942 году разработан на базе немецкой машины Sd. Kfz. 10.



Уникальный полноприводный, полноуправляемый тягач Fiat-SPA TL 37 (1942 год) предназначался для транспортировки лёгких гаубиц. На его базе выпускалась специализированная машина AS-37 Sahariana, а небольшое число автомобилей было переоборудовано в самоходные артиллерийские установки Autocannone da 75/27.



Неожиданный для «Олдтаймер-галереи» экспонат можно было увидеть на стенде компании «Коллекционные автомобили». Новый (машина выпущена в 2012 году) лимузин высшего класса с индексом ЗИЛ 41041 (см. «Машина времени» на стр. 94) весьма органично смотрелся среди раритетов.



Старые плёночные фотоаппараты в каком-то смысле настоящие хранители времени. Ведь во многом благодаря их стараниям до нас дошли как чёрно-белые, так и цветные изображения легендарных автомобилей, врававших нашу планету...

тягачи использовались немцами по прямому назначению. Данный экземпляр имеет фаркоп немецкого типа, машина утонула в Днепре осенью 1943 года.

Кстати, ещё два очень редких и уникальных артиллерийских тягача можно было увидеть (правда, в уже великолепно отреставрированном состоянии) на стенде компании «Коллекционные автомобили». Речь идет об итальянском полноприводном Fiat-SPA TL.37 (1942 г.) и шведском полугусеничном Volvo HVT (1944 г.). Первый был разработан в рамках конкурса по созданию семейства артиллерийских тягачей, объявленного в 1935 году военным ведомством Италии. Его задачей являлась транспортировка лёгких гаубиц калибра 75 и 100 мм. Заказ на первую партию в 250 машин поступил в конце 1937 года, всего же было выпущено 2267 тягачей Fiat-SPA TL.37. Они использовались на всех фронтах, где были задействованы итальянские войска. Что касается шведов, то в качестве тягачей немецких 105-мм гаубиц они первоначально использовали закупленные

в Германии полугусеничные Demag D7 Sd.Kz.10 (поступившие к ним под индексом Artilleritraktor m/40). А в 1942 году на их базе компания Volvo разработала шведский аналог, получивший индекс HVT. Данная машина, грузоподъёмностью 2 тонны и тяговым усилием до 5 тонн, внешне отличалась иным дизайном носовой части. С 1944 по 1946 год было выпущено 108 таких тягачей, принятых на вооружение шведской армией под индексом Artilleritraktor m/43 и использовавшихся вплоть до 1956 года.

P.S. Вот, собственно, и подошёл к концу наш краткий обзор увиденного на последней «Олдтаймер-галерее». Вы спросите, что ещё осталось в памяти от выставки, которой в этом году, напомним, исполняется десять лет (юбилейная будет проходить здесь же в «Крокус Экспо» с 27 по 30 сентября)? Мой ответ может показаться вам несколько неожиданным... Гуляя по залам «Крокус Экспо», я в очередной раз понял, что есть автомобили, которым вовсе не обязательно ждать 25–30 лет, чтобы занять достойное место среди ретро-экспонатов. И к таковым, несомненно, относится короткобазная модификация правительственного лимузина ЗИЛ 41047. Эта пятиместная версия, получившая индекс ЗИЛ 41041, была выпущена в количестве менее трёх десятков. Но главное – представленный на выставке автомобиль изготовлен в 2012 году, соответственно, совершенно новый...

RW

В БОЯХ ПОД ЧЕРНОГОЛОВКОЙ



Историческая реконструкция фрагментов боёв 1918 и 1944 годов

ТЕКСТ »
Константин КОМКОВ
ФОТО »
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Знаете, что общего между реставрацией и реконструкцией? Не только общий префикс «re», что значит «снова, повторно», и в целом латинское происхождение слов. Как в первом, так и во втором случае речь идёт о воссоздании духовных и материальных ценностей, порой, казалось бы, безвозвратно утраченных. К тому же и тем и другим делом занимаются люди увлечённые, которых в определённом смысле можно назвать «хранителями времени». Соответственно, когда их усилия объединяются, то история в буквальном смысле оживает...



The hobby of historical are enactment

is becoming increasingly popular in Russia and CIS countries. A recent event was held at the State Military Technical Museum in Moscow region Ivanovskoye village near Chernogolovka town. It was a full scale reconstruction dedicated to both the birth of the Red Guards in 1918 and the 1944 Novorzhevskoy Old Russian offensive. This unique event involved more than 200 enthusiastic people, from half a dozen Russian cities, who were dressed in period uniforms and armaments. The second part of the event involved about twenty items of original and fully restored military equipment from the Great Patriotic War (World War Two) which included a T-034 main tank and wide range of other light and heavy arms of both Russian and German sides.



По объективным причинам при реконструкции боёв 1918 года военная техника не использовалась. Но вместе с тем форма и стрелковое вооружение участников выглядели максимально аутентично.

В самом конце зимы на базе Государственного Военно-технического музея Московской области состоялась масштабная историческая реконструкция фрагмента Старорусско-Новоржевской наступательной операции 1944 года, а предваряла её реконструкция, посвященная рождению в 1918 году Красной Гвардии. В этих уникальных мероприятиях было задействовано более 200 человек из военно-исторических клубов полутора десятков российских городов, а также порядка 20 единиц боевой техники времён Великой Отечественной войны, причём техники, просто не «замаскированной» под оригинал, а реально восстановленной.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА ПОД ЧЕРНОГОЛОВКОЙ

Оба реконструированных боя под Черноголовкой прошли в правильном хронологическом порядке. Сначала на заснеженную «сцену» вышли «участники» обороны Петрограда в феврале 1918 года (эпизод состоялся без участия техники), представившие на суд многочисленных зрителей «окопную войну, с подразделениями войск кайзеровской Германии (в частности 45-го Восточно-Прусского полка)... Русские части занимают позиции. Со стороны немецких окопов появляются парламентёры – офицер, адъютант и барабанщик. Навстречу им по снежной целине пробираются русский офицер, представитель



«Немецкие» реконструкторы событий 1918-го являли собою яркий образец аутентичности. Идиллию нарушал лишь революционный матрос, неотступно следовавший за сестрой милосердия...



Реконструкторы Первой мировой войны традиционно не избалованы вниманием СМИ. Что не совсем правильно, учитывая их тщательность подхода к форме и оружию (в этом смысле они зачастую превосходят коллег, занимающихся Великой Отечественной войной).

солдатского комитета и комиссар. На нейтральной территории происходит вручение ультиматума. На русских позициях тем временем начинается митинг. Всё громче звучат призывы вступить в Красную Гвардию и защитить Петроград. Часть солдат покидает позиции, но большинство остаётся. На серых папахах появляются красные ленточки. Тем временем истекает срок ультиматума. Немцы открывают артиллерийский огонь. Митингующие прячутся в окопы. Завязывается перестрелка, за которой следует атака бойцов Красной Гвардии. А теперь коротко об исторической подоплёке происходящего... В январе 1918 года Совет народных комиссаров издал Декрет о создании

Красной армии. Германия предъявила ультиматум Советской России, и 18 февраля 1918 г. немецкие войска, нарушив перемирие, вторглись на территорию России. Старая армия была дезорганизована и оказала сопротивление немцам только на отдельных участках фронта. К 23 февраля 1918 г. германские войска вышли на подступы к Пскову, Полоцку и Ревелю и предъявили второй ультиматум, содержавший более тяжёлые условия. 24 февраля они захватили Псков. В Петрограде было объявлено осадное положение, созданы Чрезвычайный штаб военного округа и Комитет революционной обороны Петрограда. Героическая оборона Пскова и Ревеля позволила



Расчёт пулемёта «Максим» готовится к отражению немецкой атаки. Обратите внимание: справа от пулемёта установлен ручной дальномер. В условиях позиционной войны устройство весьма актуальное.



А это, собственно, и есть рождение Красной армии...
Бойцы с красными ленточками на груди идут в контратаку,
пытаясь сдержать наступление немецких войск.

В январе 1918-го был издан Декрет о создании Красной армии. А 18 февраля немецкие войска вероломно вторглись на территорию России.

вывести военное имущество в Лугу. В сложившейся ситуации советское правительство согласилось заключить мир на германских условиях. Мирный договор, подписанный 3 марта 1918 г. в Брест-Литовске, предусматривал демобилизацию армии и флота России, присоединение к Германии Западной Белоруссии и Прибалтики, признание Россией договора Центральной рады с Германией от 9 февраля 1918 г. и независимости Украины и Финляндии, присоединение к Турции Карса, Батума и Адрагана. Таким образом, от Советской России была отторгнута территория площадью 780 тыс. км² с населением 56 миллионов человек.



«Караул устал»...
Разочарованные
войной солдаты
и матросы
Российской армии
в едином порыве...
расходятся
по домам.

Одним из кульминационных моментов реконструкции событий февраля 1918 года стало необычайно реалистичное выступление эмоционально настроенных революционеров перед строем русских солдат...

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Этот вид хобби появился в России (тогда ещё в СССР) в конце 80-х годов и получил распространение в кругу людей, увлекающихся историей. Реконструкция – это движение, использующее метод ролевой игры и одновременно научного эксперимента для углублённого изучения исторических вопросов? Одновременно воссоздаются элементы материальной и духовной культуры той или иной исторической эпохи и региона с использованием археологических, изобразительных и письменных источников. В исторической реконструкции есть множество направлений, из которых в настоящее время наиболее популярны «живая история» и турниры (бугурты). «Живая история» находится на стыке таких дисциплин, как экспериментальная археология и музейная педагогика. Это прежде всего воссоздание повседневного быта жителей какого-либо места в определённый исторический период (обычно в форме организации «музея живой истории» и/или проведения «фестиваля живой истории»), а также уроков «живой истории» в школах. Тут важно абсолютно всё, начиная от кроя и внешнего вида носимой одежды и заканчивая аутентичными рецептами кухни. Подобные мероприятия интересны не только самим участникам, но и зрителям, которые могут воочию посмотреть на нехрестоматийную историю своей страны, на то, как жили их предки. Что же касается турниров (а также бугурты реконструкции полевых сражений), то сутью этого направления является изучение и применение на практике военного искусства определённой эпохи. Многое берётся из источников того времени, кое-что додумывается людьми исходя из здравого смысла. А в результате получается интересное, познавательное и зрелищное представление. Турниры могут разделяться на постановочные (для зрителей) и спортивные, на которых люди хотят объективно оценить свои силы, умения.





Инсценировка боя зимы 1944 года де факто стала демонстрацией техники, используемой обеими противоборствующими сторонами. Причём в немецкой колонне можно было увидеть как чисто немецкую технику (на снимке)...

...так и трофейные французские гусеничные тягачи Renault (головная машина) и Lorraine.

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА ПОД ЧЕРНОГОЛОВКОЙ

А вот сражение времён Второй мировой войны уже никак нельзя было представить без бронетехники и транспортных средств. Тем более что именно третий (реконструированный) период Великой Отечественной войны характеризовался заметным улучшением технической оснащённости германских вооружённых сил. Так к январю 1944 года количество танков и САУ в войсках Вермахта превысило девять тысяч единиц, тогда как в январе 1943 года их насчитывалось менее восьми тысяч. Впрочем, всё это уже не могло переломить хода событий – к этому времени стратегическая инициатива уже перешла к СССР и его союзникам. А в середине января 1944 года началась Ленинградско-Новгородская операция, целью которой было прекращение 900-дневной блокады Ленинграда. Всего было проведено четыре фронтовые наступательные операции: Красносельско-Ропшинская, Новгородско-Лужская, Кингисеппско-Гдовская и Старорусско-Новоржевская. В операции участвовали войска Ленинградского и Волховского фронтов, часть сил 2-го Прибалтийского фронта, Балтийский флот, авиация дальнего действия и партизаны. Наступавшие советские войска нанесли поражение группе армий «Север» и продвинулись на 220–280 км. Потери советских войск составили более 300 тысяч человек, из них безвозвратные – более 75 тысяч. В результате к началу марта 1944 года были почти полностью освобождены территории Ленинградской и Новгородской областей, большая часть Калининской области, советские войска вступили на территорию Эстонии. Что касается непосредственно Старорусско-Новоржевской операции, то она

К январю 1944 года количество танков и САУ в войсках Вермахта превысило девять тысяч единиц, тогда как в январе 1943 года их насчитывалось менее восьми тысяч.





В общем-то типичный для второй половины Великой Отечественной войны набор советских военных машин. В одном боевом строю довоенные «полупортки», «эмка» и ГАЗ ММ-В 1943 года выпуска.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Этот музейно-выставочный комплекс находится на территории наукограда Черноголовка (в селе Ивановском). На сегодняшний день здесь собрана достаточно большая коллекция гражданской и военной техники. Экспозиция в течение нескольких лет создавалась усилиями энтузиастов и увлечённых людей и представляет собой совместный проект с Национально-патриотическим музеем «Боевого братства». В собрании музея – образцы техники Советского Союза, Германии, Франции, США, Японии, других зарубежных стран за более чем 100-летний период, с конца XIX века до наших дней. Автомобильная техника представлена продукцией основных отечественных автозаводов, а также достижениями зарубежного автопрома. Значительное место отведено мототехнике. И всё же особое внимание в экспозиции уделено автомобилям и бронетехнике времён Великой Отечественной войны. Наряду с отечественными автомобилями здесь есть редкие экземпляры американских машин, поставленных СССР по договору о ленд-лизе. Гордостью музея являются танки, бронетранспортёры, самоходные артиллерийские установки, миномёты, пушки, гаубицы, макеты стрелкового вооружения. Военно-технический музей в Черноголовке – это не только выставочный комплекс, но и реставрационный, просветительский центр. Музей принимает активное участие в автомобильных и исторических выставках, фестивалях, автопробегах, реконструкциях боёв, проводимых совместно с военно-историческими клубами России.



Советская колонна попадает в засаду. Несмотря на внезапность нападения немецких войск, красноармейцы в оперативном порядке занимают позиции для отражения вражеской атаки.



Участовавшая в реконструкции техника Красной армии также не отличалась единообразием. Так, например, в одном строю с горьковскими «полупортками» шёл и поставляемый в СССР по ленд-лизу бронетранспортёр М3А1 Halftrak.



Не секрет, что масштабные реконструкции привлекают к себе внимание достаточно большого количества зрителей. И в этом смысле мероприятие в Черноголовке не стало исключением.



Экипаж «огнеметной» версии танка Т-34 борется с огнём... Впрочем, в реальных боевых условиях несколько сотен литров огнесмеси, находящиеся внутри танка, скорее всего вынудили бы людей спешно покинуть эту бронированную «пороховую бочку» на безопасное расстояние.



Как видите, в атаке на советскую колонну участвовали не только пехотинцы Вермахта и СС, но и парашютисты.

Оказавшись под обстрелом, бойцы Красной армии переходят в оборону и открывают огонь из зенитной установки на шасси ГАЗ ММ.

проводилась с 18 февраля по 4 марта 1944 года силами войск 2-го Прибалтийского фронта (генерал-лейтенант М.М. Попов). В ходе наступательных боёв и преследования 16-й армией группы армий «Север» (генерал-полковник В. Модель) советские войска продвинулись на запад на 110 – 160 км (1-я ударная армия и 22-я общевойсковая армия) и на 8 – 20 км (10-я гвардейская армия и 3-я ударная армия). 115-я стрелковая Холмская красносзнамённая дивизия 21 февраля освободила город Холм. Продолжая наступление, дивизия совместно с 33-й стрелковой дивизией форсировала реку Великая и создала так называемый Стрешневский плацдарм, неподалёку от Пушкинских Гор.

Но вернёмся в год 2012-й... Согласно заранее оговоренной диспозиции (а точнее сценарию), немецкие разведчики на гусеничной самоходке Infanterie UE-Schlepper 630 (f) обнаруживают колонну войск Рабоче-крестьянской Красной армии, следующую на подкрепление к своим наступающим частям. Из леса тем временем появляется колонна Красной армии. Машины движутся без боевого охранения и вскоре попадают в засаду. Оказавшиеся под обстрелом бойцы пытаются перейти в оборону и открывают ответный огонь из зенитной установки на шасси ГАЗ ММ, но, увы, несут при этом тяжёлые потери. Вскоре на поле появляются немецкий БТР SdKFZ251 и грузовик с пехотным пополнением, а на помощь уцелевшим красноармейцам из леса устремляется огнеметный танк Т-034. Впрочем, последний буквально сразу же оказывается подбитым выстрелом из фаустпатрона. Из-под башни валит густой чёрный дым, а экипаж покидает горящую машину. Казалось бы, исход боя предопределён, но тут заговорили дивизионные пушки советских частей, «остановившие» полугусеничный SdKFZ251. Тем

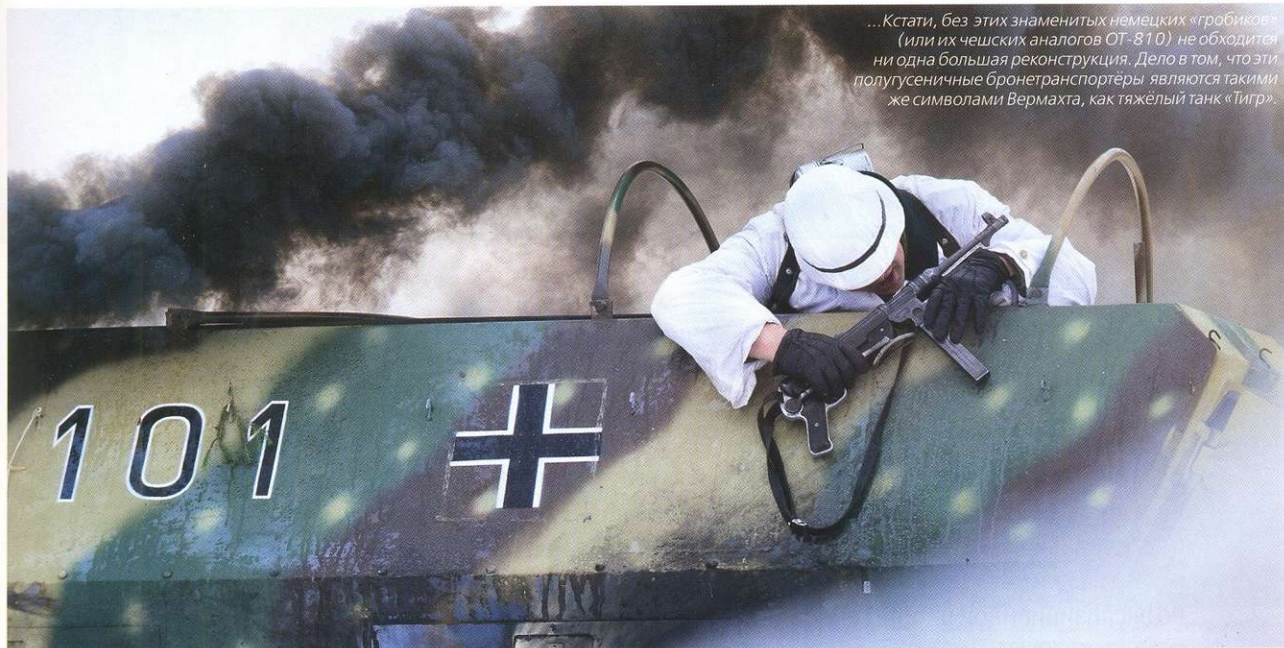


Отремонтированный силами экипажа Т-034 огнём орудия и гусеницами поддерживает контратаку советской пехоты. Немцы бегут, сдаются в плен, а некоторые так и остаются лежать на подбитом Sd.Kfz. 251...

временем экипаж «тридцатьчетвёрки», воспользовавшись артиллерийским прикрытием, гасит огонь и, оперативно устранив повреждения, вступает в бой, а выжившие красноармейцы занимают оборону у обгоревших транспортных машин. Немцы вынуждены вновь залечь в окопы. После артобстрела советские войска штурмуют немецкие позиции. Немцы отчаянно обороняются, но воодушевлённые красноармейцы и политработники с криком «За Родину!» идут на штурм. Кульминация. Советские солдаты прорывают оборону и уничтожают последние очаги сопротивления. Собственно, так оно, наверное, и было... RW



...Кстати, без этих знаменитых немецких «гробиков» (или их чешских аналогов OT-810) не обходится ни одна большая реконструкция. Дело в том, что эти полугусеничные бронетранспортёры являются такими же символами Вермахта, как тяжёлый танк «Тигр».





текст и фото >> Юрий ПАШОЛОК

ТАНКИ НА ОСТРОВЕ, или ЭВАКУАЦИЯ ЭКСПОНАТОВ

Рассказ о поисковой экспедиции на Северные Курилы

Разведывательная экспедиция на Шумшу (см. «Танки на острове, или в краю ржавеющих экспонатов», Rolling Wheels №2 март – апрель) стала прологом к операции по вывозу найденной техники. «Эвакуация» была запланирована на лето 2010-го, но уже с конца 2009 года началась подготовительная работа, значительная часть которой легла на плечи руководства Центрального музея Великой отечественной войны и лично его директора генерал-лейтенанта запаса Владимира Ивановича Забаровского (в своё время он служил на Сахалине). За взаимодействие с пограничными войсками «отвечал» заместитель директора по просветительской работе генерал-майор запаса Михаил Михайлович Михальчев, общую координацию вёл заместитель директора по экспозиционной работе генерал-майор запаса Виктор Николаевич Скрыбин.



This is the second part of the article on the expedition

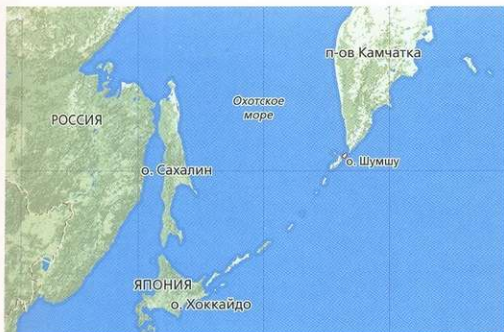
to Shumsu Island in August–September 2010. Japanese arms and military equipment from WW2 were excavated and acquired for restoration. After a long journey by sea and land they eventually arrived in Moscow in November 2010. The aim was to restore the finds for a commemorative exhibition devoted to the Soviet–Japanese War in 1945. The exhibition was opened on September 2, 2011 on the anniversary of the victory over Japan.

Как вы уже поняли, наша третья по счёту поездка на острова Курильской гряды была весьма основательно подготовлена. И хотя на деле всё пошло не совсем так, как изначально планировалось, экспедицию можно считать успешной, а поставленные задачи – выполненными. А теперь давайте обо всем по порядку...

ТРУДНАЯ ДОРОГА НА САМЫЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Первоначальный наш стратегический план состоял в следующем: для облегчения работы по вывозу танков на Дальнем Востоке был приобретён подержанный трелёвочный трактор ТДТ-55 – его доставили на Парамушир весной 2010 года. По плану, как только на Шумшу сошёл снег, трактор перевозится на этот остров, где нанятые по договору подряда работники должны были с его помощью доставить найденные танки на пирс в Байково. Что же касается прибывающей в августе московской группы (в неё входили Владимир Рыжов, Вячеслав Лен и ваш покорный слуга), то ей оставалось лишь проконтролировать процесс доставки танков, вывезти к пирсу фрагменты бомбардировщика Ki-48 и обследовать район аэродрома на предмет оставшихся фрагментов. Далее танки грузились на СРП – самоходный рейдовый плашкоут – и на попутном корабле их отправляли во Владивосток. При этом московская группа планировала пробыть на острове не больше двух-трёх недель. Да, мы были оптимистами...

Первой нештатной ситуацией стало то, что приобретённый в удалённом режиме ТДТ-55 фактически оказался нерабочим. В кабине не было даже сиденья, а сам трелёвочник на деле представлял из себя «полунедвижимость». Таким образом, весна и часть лета у наших подрядчиков в Северо-Курильске на то, чтобы превратить эту рухлядь в работоспособный аппарат. И это было лишь только началом. В отдельную эпопею превратился перелёт из Москвы в Петропавловск-Камчатский, а далее на Парамушир и оттуда переход на Шумшу. Попытка купить билеты за три недели до отлёта принесла очередную неприятную новость – билетов нет! Ну а для тех, кому очень нужно, есть бизнес-класс «всего» за 140 тысяч рублей. Единственный оставшийся вариант – ждать в аэропорту случая, когда на одном из «бортов» будет свободное



Один из планировавшихся к вывозу лёгких танков «Ха-го»... Как видите, техническое состояние и комплектность эвакуируемых с острова «экспонатов» было, мягко говоря, не идеально.



Для перевозки найденных остатков техники к месту погрузки на судно требовались мосты... Но их состояние периодически заставляло нас заниматься восстановительными работами.

место. В итоге это и сработало. Не менее проблематичным стал и перелёт в Северо-Курильск. Поскольку «Гипанис» встал на ремонт, единственным способом попасть на остров стал вертолёт, который летает в зависимости от погоды. Погоду нам пришлось ждать три дня, в итоге на Курилы мы попали лишь 18 августа. Что же касается нашей конечной точки – острова Шумшу, то туда нам удалось добраться лишь 21 числа.

СЕВЕРОКУРИЛЬСКИЙ ЭКСТРИМ

Ввиду того что к нашему приезду ТДТ-55 всё ещё оставался неработоспособным, было принято решение ограничиться сбором остатков грузовиков и сравнительно небольших фрагментов танков. Для этого с Большой земли плашкоутом был доставлен «Урал-4320», оснащённый манипулятором грузоподъёмностью около полутора тонн. Эта машина стала нашим основным транспортом на острове и главным средством эвакуации «железа» на пирс в Байково.

Первый же «боевой» день стал наглядной демонстрацией того, что такое изменчивая погода по-курильски. Те три дня в августе 2009 года оказались раем по сравнению с тем, что пришлось терпеть нам на протяжении полутора месяцев. Дождь в средней полосе по сравнению с тем, что творится на островах, – это не более чем... лёгкая облачность. Самое страшное, когда дождевое облако стелется по земле, и от «полного затопления» спасают лишь резиновые штормовые костюмы или «химзащита». Дополняют картину стабильная летняя температура в 6–9 градусов. Во что при таких осадках превращались грунтовые дороги, проложенные ещё японцами, можно себе представить. Нет, в местах, где каменное покрытие ещё осталось, можно вполне уверенно перемещаться даже на паркетном внедорожнике, но есть участки, которые после дождей превращаются буквально в болото. Отдельного упоминания заслуживают мосты через многочисленные ручьи и речки. Создается впечатление, что ремонтировать их приезжающие с Парамушира охотники и грибники (многие из них передвигаются по острову на машинах) считают ниже своего достоинства. Это тем более удивительно, ведь брёвен и прочего материала для ремонта в округе более чем достаточно. Что же касается пограничников, то этим бравым парням мосты нужны постольку поскольку, ибо их МТ-ЛБ обходится и без них. То же самое можно сказать и о команде маяка на Чибуйном (они передвигаются по Шумшу на тяжёлом гусеничном тягаче ГТ-Т). Нам же предстояло не просто ездить по этим полуразрушенным сооружениям на тяжёлом грузовике, но и перевозить по ним танки! Так что, вы уже поняли, что вопросы дорожного строительства встали на первый план. Один мост

был построен практически с нуля, ещё несколько подверглись капитальному ремонту. В одном месте мост оказался разрушен настолько, что иного пути, как переезжать вброд, не было: Надо ли говорить, что ночное (!) форсирование водной преграды превратилось в целое приключение.

ЛЮБИ И САНОЧКИ ВОЗИТЬ...

28 августа на борту СРП в Байково прибыл «трелёвочник» ТДТ-55. Выгрузка прошла без происшествий, хотя в один момент казалось, что трактор вполне реально мог соскочить с корабля в воду. Первое время аппарат выглядел относительно бодро и даже мог передвигаться. Но очень быстро всё изменилось – «вылетел» один из бортовых фрикционов, после чего машина стала поворачивать лишь в одну сторону. Впрочем, отступать было уже поздно. Кое-как доковыляв до окрестностей Кузьминового, ТДТ-55 приступил к затаскиванию на себя бранных остатков «Ха-Го» и транспортировке его на пирс. Но первый же «подход» сделал очевидной истину – у нас ничего не выйдет. Лебёдка на трелёвочном тракторе оказалась в полуобморочном состоянии и максимум, что можно было сделать с её помощью, это приподнять корпус. О перевозке танков на тракторе до пирса не было и речи. Время между тем было неумолимо: с 15 сентября на Курилах начинается сезон штормов.

Необходимо срочно решать, что делать. Идея возникает сама собой: «Урал» своим манипулятором поднять корпус «Ха-Го» не в состоянии, но при помощи трелёвочного трактора затащить его в кузов оказалось вполне по силам. Что, собственно говоря,

ОСТРОВ ПОГИБШИХ ГРУЗОВИКОВ

Все три экспедиции на Курилы прошли при финансовой поддержке Вячеслава Лена. Причём особенно она пригодилась в летне-осеннем походе, поскольку без предварительного финансирования вообще ничего не получилось бы. Дело в том, что в пылу борьбы с коррупцией наши законодатели сами себя загнали в тупик. Деньги за выполненные работы подрядчик может получить только по выполнению работы. Ещё одной причиной, по которой Вячеслав поехал на Курилы, стало обнаружение в ходе экспедиций 2009 года остатков советских грузовых автомобилей. Эти машины прибыли на Шумшу в 1945 году вместе с советскими войсками и часть из них обслуживала аэродром Кузьминово. Среди остатков оказались ЗИС-6 (сохранилась одна машина) и ГАЗ ААА (сохранилось три машины). Кроме того, в ходе обследования ремзоны летом 2010 года нашёлся передний мост командирского ГАЗ-64. От машин остались полусгнившие рамы и мосты, но и этого достаточно для реставрации.



и было сделано. Таким образом, уже к началу сентября на пирсе стояли корпуса лёгких японских танков. Но как оказалось потом, это была лишь разминка... Дело в том, что ещё перед высадкой на Шумшу всем было ясно, что ТДТ-55 при всём желании не сможет потянуть на себе средние танки. Если корпус «Ха-Го» весил от силы тонны 4–5, то «Чи-Ха» – от 8 до 12. Без тяжёлого трактора было не обойтись, и один такой Т-130 производства Челябинского тракторного завода имелся в Северо-Курильске. Первого сентября трактор был доставлен в Байково. Выгрузка челябинского крепыша превратилась в леденящий душу триллер со счастливым концом. Дело в том, что выгрузка происходит через узкий створ в пирсе, так что пространства для манёвра было мало. Владимир, водитель трактора (по национальности он... немец), устремился на тяжёлой машине в створ. На скользком бетоне Т-130 начал буксовать и, что самое страшное, гусеницами стал отталкивать СРП от пирса. Трактор зависает свечой на краю пирса, в любой момент готовый соскочить в воду. В следующий миг трактор со всего размаху ударился носом о бетон. В разные стороны полетели осколки – Владимир выбил лобовое стекло лбом. Проблема в том, что трактор при этом продолжал двигаться, а впереди был обрыв, забитый ржавым железом. К счастью, выбитое лбом стекло не лишило тракториста сознания. Он вывернул, после чего при помощи отвала закидал яму грунтом. Последнее вызвало благодарные аплодисменты собравшихся: на некоторое время о лавировании по пирсу можно будет забыть.

Отдельным пунктом программы эвакуации стало решение проблемы транспортировки японских танков за трактором. Дело в том, что просто цеплять их за Т-130 было нельзя: изрядно проржавевшие катки оказались бы мгновенно «убиты», а их остатки распахали бы дорогу. В качестве первоначального решения проблемы было использование специальной волокуши, сделанной из днища разрезанного на металл корабля (так называемая «пена»). Первый опыт использования «пены» показал, что она не годится, поскольку трос постоянно рвётся, а днище собирает всё, что находит на дороге. В итоге из найденных в Байково профилей были сварены полозья (эту идею с самого начала продвигал Вячеслав Лен). Танк затаскивался на полозья, прочно крепился тросами и проволокой, после чего на «лыжах» его тащили к пирсу, что находился примерно в 20 километрах.

В следующую секунду тяжёлая гусеничная машина ударилась носом о бетон и Владимир с размаху ударился головой о лобовое стекло.



ТДТ-55 готовится к высадке на Шумшу. К слову, этот советский «трелёвочник» – дальний родственник австрийского тягача Raupenschlepper Ost (RSO) времён Второй мировой войны.



Процесс загрузки «Ха-го» происходил следующим образом. Остов танка затаскивался на платформу ТДТ-55...



...Затем «трелёвочник» подвозился к ближайшей кочке, где останки перегружали в кузов «Урала»...



...После чего трёхосный вездеход неспешно направлялся в район погрузки. Обратите внимание: в центре кузова стоит Владимир Удалов – человек, водивший ТДТ-55 и Т-130.

Не менее живописно проходила эвакуация обломков плавающего танка «Ка-Ми». Именно обломков, ибо целым он казался до тех пор, пока его не стали вытаскивать. Тут-то и выяснилось, что от танка остались носовая часть, часть кормы, часть днища и полтора борта. Примерно половину дороги вся эта конструкция ещё кое-как держалась на полозьях, но при форсировании брода остатки танка начали разваливаться. В итоге танк, точнее что от него осталось, разрезали пополам, доставив к пирсу по частям. В общей сложности перетаскивание корпусов «Чи-Ха» и «Ка-Ми» заняло больше недели. За это время «Уралом» так же перетаскивали предназначенные для вывоза пушки и фрагменты



Наглядная демонстрация того, во что превращались островные дороги после нескольких дождливых дней.



T-150, «впряжённый» в транспортную «пену». Впрочем, как очень скоро стало ясно, её изготовление было пустой тратой времени.



Собственно, из этих массивных стальных тавров и были изготовлены полозья для транспортной волокуши.



Фрагменты готовы к погрузке на корабль. Обратите внимание: помимо корпуса «Ха-Го» (слева) на прицепе находится и носовая часть плавающего танка «Ке-Ну».

бомбардировщика Ki-48. Кстати, нельзя не отметить участие в проекте северокурильского предпринимателя Александра Флоринского и его команды. Все вопросы, связанные с подготовкой тепляка – пристанища для экспедиции, подготовка необходимой техники, плавсредств, выделение специалистов, обеспечение людей продуктами, а техники – горючим, погрузка, швартовка и, наконец, доставка всего добра до Владивостока морем были бы невозможны без его участия.

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ БАЙКОВО В МОСКВУ

К 15 сентября основной объём фрагментов был перевезён. Можно было приступить к погрузке японского металлолома на борт СРП. К тому моменту лето, а вместе с ним хорошая погода окончательно закончилась, перевозка затянулась, и в порт Северо-Курильска фрагменты удалось переправить лишь к концу сентября. Таким образом, двухнедельная командировка растянулась более чем на полтора месяца. Следующим этапом «эвакуации» стал переход из Северо-Курильска во Владивосток. На одном корабле габаритный груз не уместился, поэтому мелкие фрагменты и часть техники отправились попутным рейсом. Основной же груз был отправлен на борту СПР, который шёл во Владивосток на ремонт. А дальше случилось то, что мало кто мог ожидать. Дело в том, что СРП и второй корабль разгружались в разных портах, результатом чего стала разгрузка одного из кораблей без контроля с нашей стороны. В результате контейнер с «мелочовкой» и техника остались один на один с людьми, которые привыкли действовать по принципу «хватай всё, что плохо лежит». Все, что можно было утащить, было утащено. Включая отдельно лежащие траки, подавляющее большинство предметов из цветного металла и даже небольшие фрагменты брони.

Первоначально планировалось, что технику погрузят в контейнеры и повезут поездом, но затем выяснилось, что везти большегрузным автомобильным транспортом быстрее и дешевле. В конце октября первая партия из двух фур выдвинулась из Владивостока по направлению к Москве. Всё было спокойно до Хабаровска, где автоколонну остановили бдительные работники ГИБДД. Когда выяснилось, что находится в качестве груза, поднялся шум с привлечением местных СМИ. Результат не заставил себя ждать, и в местных СМИ замелькали броские заголовки типа «Японские танки в Хабаровске!». Неизвестно, сколько продолжалась бы эта вакханалия, но тут вмешалось руководство Государственного музея на Поклонной горе, и наша колонна продолжила свой путь. И вот, наконец, свершилось: утром 17 ноября колонна торжественно въехала на территорию

Планировалось, что загруженную в контейнеры технику повезут поездом, но выяснилось – автомобильным транспортом быстрее и дешевле.

ЭХО, ЛЕЖАЩЕЕ ПОД НОГАМИ

Весь Шумшу буквально нашпигован железом. И хотя за 65 лет многие детали успели уйти под землю, кто ищет – всегда найдет. Это лишний раз подтверждает следующий случай: когда в одном из совершенно пустых на первый взгляд мест (это был просто участок дороги) был найден торчащий из земли японский трак, никто не придал этому особого значения. Но на следующий день в том же месте обнаружилось ещё два трака. Пришлось брать за лопату. Результат приятно удивил: 56 траков для «Ха-Го» и 8 траков для японского гусеничного транспортёра Тип 98. Днём спустя проезжавший мимо бульдозер прошёлся по этому же месту отвалом, и из дороги показалась коробка передач от «Ха-Го». Такое вот эхо минувших дней...



Центрального музея Великой Отечественной войны... Следующий рейс из Владивостока прибыл 10 декабря, а последним, в конце января 2011 года, в Москву привезли бомбардировщик Ki-48.

СЛОЖНЫЙ ПРОЦЕСС – ПОДНЯТИЕ ИЗ РУИН

Несмотря на то что первые образцы японской техники прибыли в музей в конце 2010 года, работы по реставрации начались лишь следующим летом. Связано это с целым рядом причин, часть которых юридического характера. Стоит отметить, что сам Центральный музей Великой Отечественной войны реставрационными работами не занимается, и для подобных работ привлекаются подрядные организации. Между тем работы предстояло очень много. Дело в том, что целую башню с пушкой имел всего один танк из пяти запланированных к реставрации, а ввиду описанной выше истории с воровством были безвозвратно утеряны и многие мелкие фрагменты. Одним словом, перед реставрационной бригадой, которую от музея курировал Вадим Елистратов, стояла крайне нетривиальная задача. Положение облегчалось лишь тем, что в коллекции Музея бронетанковой техники в Кубинке имеются аналогичные образцы и в случае возникновения вопросов можно было промерить нужные узлы.

Первыми в работу были запущены средние танки «Чи-Ха» и «Шинхото Чи-Ха». Для того чтобы «обуть» машины, пришлось заказывать отливку траков. Заново изготавливались и утраченные бандажи, и недостающие элементы корпуса. Больше всего пришлось повозиться с башней «Чи-Ха». Такого танка в Кубинке нет, но есть «Ке-ну», у которого аналогичная башня. Делать нечего, один из наших подрядчиков изготовил её копию. В отличие от привезённой с Шумшу японской бронетехники, орудия сохранились неплохо. Заново требовалось изготовить колёса и восстановить стгнившие детали из листового металла. 105-мм полевую пушку Тип 38 было решено восстанавливать без орудийного щита: изучение фотографий выявило, что с части орудий данного типа щиты снимали сами японцы, поскольку использовали их в качестве основного вооружения артиллерийских ДОТов. Реставрация 75-мм зенитной пушки Тип 88 заняла куда больше времени, в связи с тем что пришлось ликвидировать последствия подрыва и восстанавливать основание лафета и сиденья. Одновременно с реставрацией вооружения и военной техники шли работы по созданию экспозиции, получившей рабочее название «И на Тихом океане...». Одним из центральных объектов которой стал воссозданный японский ДОТ, повторяющий аналогичное сооружение, стоящее в полосе обороны базы



ТАНКИ НА БОЧКУ

Одной из ожидаемых проблем во время транспортировки «Ха-Го» в кузове «Урала» стала выгрузка корпуса. Дело в том, что при неаккуратной выгрузке существовал реальный шанс этот самый корпус уронить, что было чревато его повреждениями. Владимир Рыжов предложил нестандартное, но вполне разумное решение проблемы: при разгрузке под корму танка ставится бочка из-под горючего, коих на острове тысячи. Затем в ходе разгрузки ещё бочка ставится под носовую часть. Под массой корпуса бочки сминаются, и танк плавно опускается на землю. Реализация идеи показала её состоятельность, но выяснилось одно «но». Бочки, конечно, прожгавели, но под массой танка мяться всё равно не хотели никак. В итоге подходившие на плашкоуты местные жители могли видеть фееричную картину – танки на бочках. Такой вот островной дзен-буддизм по-курильски.



Директор музея Владимир Иванович Забаровский (справа) знакомится с вывезенными с Шумшу танками.



Момент погрузки двух, для компактности связанных между собой, фрагментов артиллерийских лафетов на транспортное судно.



Нестандартная транспортная ситуация... Семь человек в буквальном смысле на руках переносят башню японского танка!



БРОНЯ НА САХАЛИНЕ

За месяц до нашего прибытия на Шумшу на острове побывала экспедиция с Сахалина во главе с бывшим заведующим отделом истории Сахалинского областного краеведческого музея Игорем Самариным. Задачей десанта с Сахалина также была доставка японской бронетехники, а именно лёгкого танка «Ха-Го», стоявшего неподалеку от Высоты 165 (данном танком командовал японский капитан Ито). При помощи вертолёта Ми-8 в Северо-Курильск была доставлена сначала башня, а затем и корпус «Ха-Го», после чего танк кораблём доставили на Сахалин. 1 сентября 2010 года, к очередной годовщине капитуляции Японии, отреставрированный «Ха-Го» занял место на открытой площадке Сахалинского государственного областного краеведческого музея.



Кропотливый процесс нанесения камуфляжа. Надо заметить, что для Дениса Колокольчикова и Андрея Карпова эта работа не в диковинку – уже почти семь лет они красят танки в Кубинке.



Торжественное открытие экспозиции. У микрофонов директор В. И. Забаровский и заместитель директора по экспозиционно-выставочной работе Скрыбин В. Н.

Катаока (Байково). Надо сказать, что для создания экспозиции были использованы и ранее имеющиеся в коллекции музея образцы японского вооружения и военной техники. А именно: два артиллерийских орудия и лёгкий танк «Ха-Го», в своё время тоже стоявший на вооружении 11-го танкового полка Японской императорской армии и попавший в музей с острова Шумшу двадцатью годами ранее.

К концу августа работа была в общих чертах завершена. Большую часть вывезенной с острова техники (несколько танков ещё ожидает реставрации) была выкрашена в базовый зелёный цвет и в разобранном виде отправлена на экспозицию. Буквально в последний день перед открытием «Шинхото Чи-Ха» был покрашен в трёхцветный камуфляж. Несмотря на такую спешку и жесткие временные рамки по реставрации, первую очередь экспозиции удалось сдать в срок. Таким образом, 2 сентября 2011 года состоялось торжественное открытие постоянной экспозиции, посвящённой Советско-японской войне 1945 года (это событие стало промежуточным этапом в создании большой экспозиции «Трофейное японское вооружение и военная техника периода Советско-японской войны 1945 года»). Осенью этого же года в число экспонатов вошли отреставрированные зенитная пушка Тип 88 и самолёт-истребитель Ki-43. Ну а в самом конце ноября на экспозицию прибыл штурмовой танк «Ке-Ну». Кстати, данная машина изготавливалась самими японцами путём модернизации танков «Ха-Го», на которые ставили башни средних танков «Чи-Ха», в свою очередь, переделываемых в «Шинхото Чи-Ха». Наши реставраторы пошли аналогичным путём... На площадке также выставлен корпус лёгкого танка «Ха-Го», чтобы показать из чего приходится восстанавливать, а по сути, создавать новые экспонаты музея. Но на этом Курильская эпопея не закончена. В настоящее время в Москве очереди на реставрацию ждут оставшиеся танки и японский бомбардировщик Ki-48, а на далёких Курильских островах Шумшу и Парамушир всё ещё лежат артиллерийские орудия и другие потенциальные экспонаты Центрального музея Великой Отечественной войны. В общем, не исключено, что прошедшая экспедиция стала далеко не последней, тем более что музей планирует дополнить экспозицию, которая и сегодня де-факто является одним из крупнейших собраний японского вооружения и военной техники в мире.

P.S. В далёком августе 1945 года советские солдаты, матросы и пограничники в составе Курильского десанта разгромили втрое превосходящий их японский гарнизон, насчитывающий одних танков более 60 единиц. Наши бойцы высадились на остров, имея на вооружении в основном лёгкое стрелковое оружие, а из противотанковых средств – гранаты, мины и противотанковые ружья. И то, что сегодня в состав России входят Курильские острова, стало возможным благодаря именно их подвигу. RW



Вот, собственно, и всё: первая очередь «курильской» экспозиции на Поклонной горе закончена. Но впереди много работы. Ведь на далёких островах Шумшу и Парамушир можно найти ещё немало экспонатов...



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



текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ

Встреча с реставратором Андреасом Роде

Андреас Роде не просто автомобильный реставратор. У этого человека учатся те, кто лишь постигает основы искусства возрождения автомобилей, его мнение спрашивают коллеги, а работы мастера выставлены в лучших музеях. Причём в музеях не только латвийских. Машины, отреставрированные Андреасом, можно встретить по всему миру. В общем, получив приглашение посетить мастерскую мэтра, я невольно представлял себе обширное производство в просторном заводском цеху, переоборудованном под реставрационные задачи. И вот мы в... небольшом частном доме на окраине Риги. Мощная площадка за воротами, небольшой жилой дом с мансардой, а рядом ещё одна постройка с несколькими гаражными воротами. Именно здесь и происходит таинство возвращения машин из небытия. Это – Мастерская.

World famous car restorer Andreas

Rode invited journalists of our magazine to be his guests in his personal house near Riga. It's a place he lives and restores cars. He started his hobby in the early '70s, when latvians makes first steps to the movement of old car lovers. It was a time were people just started to learn how to find the unique historical sites in a tons of old rubbish. Andrew was at the forefront of restoration and auto museum business in Latvia. Gradually, he began to devote more time and efforts to old cars restoration. Now he have enough experience to be a famous artist in the field of restoration. Master told us about their professional priorities, showed his workshop and cars in the restoration progress. But the main secrets of mastery of course was not disclosed.

РЕСТАВРАТОР С МИРОВЫМ ИМЕНЕМ

Свою мастерскую Андреас Роде начал строить двадцать лет назад, когда понял, что реставрацией надо заниматься профессионально. А подтолкнул его к этой мысли только что восстановленный Нorch 853 – тот, что сегодня находится в рижском «Мотор-музее» (см.: «Первый всесоюзный» стр. 10). Причём «подтолкнул» как в плане мыслей, так и в плане денег. Дело в том, что завершение работ по Нorch 853 позволило Андреасу начать своё дело. Начать по-настоящему, так, как это делают профессионалы во всём мире. Кстати, заниматься восстановлением старинных машин Роде начал ещё в начале 70-х. Как и многие собраты по увлечению в те годы, он стоял у истоков рижского Antik Automobil Klub, искал раритеты, участвовал в слётах, общался с любителями старинного железа по всему Союзу и мечтал о создании в родном городе автомобильного музея. Но возникает закономерный вопрос: собственно, с чего вдруг началось увлечение ретро-автомобилями? Отвечая, Андреас надолго задумывается: «Наверное, это было запрограммировано. В семье машин никогда не было. Отец – зоотехник, у него не было прав даже. Я – сельский парень из Курляндии, и единственное, что я мог позволить после приезда в Ригу, это поступить в Политехнический. Мы все тогда равные были и, наверное, именно поэтому придавали очень большое внимание вопросам самовыражения. Кто-то мог приобрести «Москвич» или «Жигули» и после вполне благополучно на этом ездил. А кто-то не мог и потому шёл другой тропинкой...»

САМЫЙ ПЕРВЫЙ NОRCH

Первым автомобилем Андреаса Роде стал... двухместный восьмицилиндровый родстер Нorch 930. Но это было уже после института, когда Андреас



Знаменитая на всю Европу мастерская Андреаса Роде. Выглядит не слишком внушительно, но полностью увидеть это напоминающее лабиринт трёхуровневое здание можно разве что с высоты птичьего полёта.

Роде начал получать зарплату инженера, на которую в те годы можно было приобрести только такую машину. А теперь скажите, к чему нормальному советскому человеку нужен древний родстер? На довоенные машины тогда ещё смотрели как на ломучие «вёдра с болтами», заметно уступающие в надёжности, комфорте и престиже современным «шедеврам» отечественной автомобильной промышленности. А потом, где на все эти раритеты искать запчасти? В общем, массовый советский потребитель всю эту технику если и не презирал, то уж точно не ценил. Но довоенные машины от этого не теряли своего магического шарма. Поэтому, выбирая свой первый автомобиль, Андреас исходил из соображений прагматики и эстетики одновременно. А приглядывался он преимущественно к немецким машинам 30-х годов: Adler, Mercedes, BMW... И тут вдруг подвернулся этот Нorch. Его кто-то привез из Москвы, а привезя, никак не мог продать. Для Роде это был оптимальный вариант. С тех пор Андреас и заболел классическими «немцами», и в первую очередь маркой Нorch.



В этой раме, стоящей на подвесках от «Волги» и «Победы», пока ещё сложно узнать будущий Нorch 930. Но работа идёт полным ходом: машина разобрана, и отдефектована. Началась стадия комплектации.



Главный сборочный цех мастерской. Раньше в этом помещении занимались ещё и окраской. Но недавно малярные работы перенесли в другое место.



За годы реставрационной работы в мастерской набралось множество интересных, но не пригодившихся деталей. Часть из них сегодня украшает офисное помещение.



Судя по швам на блоке и общему состоянию, этому двигателю Fiat 503 пришлось повидать многое. Кстати, когда его разобрали, то первым делом увидели... поршни от «Москвича-408».

В свое время Андреас оказался перед непростым выбором: музей, коллекция или мастерская? Оказалось, что всерьез можно заниматься только чем-то одним.

Собственно, тот первый автомобиль и стал учебным полигоном, на котором оттачивались технические навыки будущего великого реставратора. Впрочем, по словам Андреаса, особо много хлопот Horch не доставлял, поскольку был вполне в приличном состоянии: «Это было примерно как сейчас тридцатилетние «Жигули» найти. На нём вполне можно было ездить, но и возиться с ним приходилось постоянно. Кстати, свой Horch я каждое лето перекрашивал! Сперва, он был розовым, потом красным, а затем белым с красным. Сам всё это делал, на хуторе, с использованием пылесоса. Так научился красить... Поскольку на кузове имелись дыры, их пришлось заваривать. Научился варить... В общем, потихоньку осваивал технологии, но это всё был любительский подход». Конечно же, высшее техническое образование помогало быстрее вникать в суть процесса, но в особенно сложных делах Роде приходилось обращаться за советами к специалистам. К примеру, тому, как обращаться с листовым металлом, Андреас научился на курсах чеканки. Но непосредственный рабочий опыт набирался только методом проб и ошибок.

РОЖДЕНИЕ МАСТЕРСКОЙ

Гараж на хуторе был обычным деревянным сараем без отопления, а поэтому возиться с машиной возможно было только в тёплое время года. Впрочем, на зиму тоже хватало увлечений – инженер Андреас Роде всерьез занимался горнолыжным спортом. Поэтому до автомобиля руки доходили, когда сходил снег и потемневшие доски старого гаража начинало прогревать апрельское солнце. После того самого первого Horch в этом гараже бывали и другие автомобили. «Заболев» старой техникой, Роде активно включился в деятельность рижского клуба и в бурную общественную жизнь, протекавшую вокруг него: «Центром молодежного творчества, как тогда назывался рижский музей, руководил Виктор Кулбергс, а собственно музеем занимался я. Собирал объекты для экспозиции. Мы тогда активно что-то покупали и обменивали. Денег на это надо было спрашивать у Министерства сообщений, тогда в нём был самый молодой министр Латвии – и мы с ним часто ездили в Германию посмотреть, как это делается у них». И действительно, в те годы Андреас немало поехал по Европе, общаясь с зарубежными реставраторами. Это расширило кругозор и выработало собственное профессиональное отношение к сфере старых машин. Видя и сравнивая, как и что делают на западе, он учился определять главное. И в результате оказался перед выбором: музей, коллекция или мастерская? Оказалось, что всерьез можно заниматься лишь чем-то одним, а в противном случае возникает конфликт интересов. В общем, спустя некоторое время после открытия музея Андреас Роде принял решение уйти из него и заняться реставрацией профессионально: «Этот дом старый,



Эта аккуратно сложенная груда дровяшек отнюдь не дрова. Перед нами всё, что осталось от силовой структуры довоенного кузова. Использовать их по прямому назначению, конечно, уже нельзя, но образцами столжару они ещё послужат.



А так эта же структура выглядит в уже собранном из новых деталей виде. Все конструктивные элементы тщательно сохранены, но изготовлены заново.

с тридцать девятого года. При нём был маленький гараж. Мы сразу начали его расширять как будто для семейного подряда, и постепенно пристраивали к нему всё новые и новые помещения. Таким образом, получилось то, что получилось. Квадратных метров тут много, но сейчас строил бы иначе – одним заходом, что более удобно. Правда, в те годы я не думал, насколько широко разрастётся дело»

ЗДЕСЬ НЕ БЕРУТСЯ ЗА ЛЮБУЮ РАБОТУ

Сегодня недостатка в клиентах у мастерской Андреаса Роде нет – очередь растянулась на пару лет вперёд. Но реставрация вообще дело неспешное. Сначала машину надо укомплектовать, найти или изготовить недостающие детали и принять решение о том, как всё должно быть на выходе. Поэтому в работе постоянно несколько машин в разной степени готовности. При этом основной круг клиентов сохраняется: одна машина ещё выехать не успела, а клиент уже обращается со следующей.

Неудивительно, что со многими заказчиками у семьи Роде давно сложились дружеские связи. Впрочем, здесь берутся не за всякую работу. Так, в последние годы мастерская сосредоточилась на реставрации кузовов и окончательной сборке, отдав восстановление двигателей, коробок передач и других агрегатов фирмам, специализирующимся на механической части. Одной из причин этого решения Андреас называет то, что в Латвии закрылось много советских заводов, где можно было заказать нужную деталь. Как следствие, старые связи в этой области оборвались. Хотя в целом, по его словам, комплектовать автомобили новодельными деталями стало проще: индустрия ретро-запчастей активно развивается в Польше, Китае, Вьетнаме... Вот только чего-то у этой массовой продукции не хватает. Чего-то того, что есть в оригинальных довоенных деталях или в современных, но штучных, сделанных вручную.

С другой стороны, при сегодняшней загрузке и чёткой специализации на кузовах, механические работы требовали бы дальнейшего расширения



Сегодня реставратор Роде не берётся за слесарные и столярные инструменты. Мастер предпочитает доверять эту работу штатным специалистам своей мастерской. Андреасу хватает забот по общей организации процесса и поиску недостающей информации по редким моделям.

мастерской и коллектива. Сейчас здесь работает всего шесть человек: столяр, жестянщик, обойщик, слесарь, бригадир и директор. Сложнее всего восстанавливать европейские кузова 30-х годов: они наиболее сложные по архитектуре. 20-е годы заметно проще: «Самое интересное – это первый день, когда разбираешь старую машину. Там иногда находишь такое! Мы вот тут наткнулись на транспортную накладную: Из станции Госниц на станцию Цвиккау отправляются пружинные заготовки для сидений, 13 мая 1936 года. Такие вещи это очень интересно. А потом начинается тяжёлый труд. И самое сложное – его закончить. Первые большие работы, конечно, идут быстрее. Они радуют. Но когда настает время подгонять и настраивать, то несколько раз приходится переделывать одно и то же – вот тут надо терпение. Два раза ставишь один и тот же кузов на ту же раму – и всякий раз он садится по-своему. Другие щели. Даже капот, если его покрасишь отдельно, потом заметно «играет». Поэтому мы сейчас стараемся на последнем этапе всё делать на машине. Тогда всё получается действительно аккуратно».



Этот Fiat 503 1926 года почти полностью готов по кузову. Осталось только найти оригинальные запасные колёса и доделать механическую часть. Задача – автомобиль должен ездить и участвовать в слётах.



Мастерская Роде славится изготовлением салонов. К вопросу внутренней отделки автомобиля здесь подходят со всей возможной тщательностью, в точности повторяя фактуру материалов, используемых в прошлом.



Вообще-то мастерская редко берёт заказы на машины, в кузовах которых нет деревянных элементов (высококвалифицированный столяр не должен оставаться без работы). Этот цельнометаллический ЗИС-110 – редкое исключение.

ВСЕ ЗАВИСИТ ОТ ИСХОДНОГО МАТЕРИАЛА

За годы работы мастерской Андреаса Роде через неё прошло порядка 25 машин. И это, если считать полную реставрацию, без мелких заказов. Зачастую кузова приходилось делать вообще с нуля, восстанавливая даже чертежи и эскизы. Есть машины, по которым не осталось даже архивов. Информация по ним собирается по крупинкам. И вот ещё какой момент – чем уникальнее реставрируемый автомобиль, тем сложнее по нему поиск достоверной информации. И этим Андреас занимается всегда сам. Информацию приносят только хорошие личные контакты: «Доступ к заводским архивам раньше был довольно прост, но это всё личные контакты, сохранившиеся с давних пор. Раньше, когда музей ещё строился и мы были для европейцев за стеной, им было интересно, и они помогали. Берлинский музей техники особенно помогал. Но как только «стену» свалили – так у них сразу пропал интерес. Тогда можно было легко позвонить и спросить что-то. Они охотно откликались, сейчас труднее. Это же работа, а кто будет работать бесплатно?»

Один из самых сложных вопросов в реставрации – насколько важно сохранять оригинальное железо и насколько ценен воссозданный заново кузов. Андреас в этом смысле определился уже давно. Всё зависит от исходного материала. Если машина потеряла или сильно изменила кузов, восстановить оригинальный вид – это важно и нужно. Другое дело, если, скажем, по прихоти владельца на шасси кабриолета делают пульман – это с исторической точки зрения недопустимо. А сделать новую деталь, соответствующую оригинальной, но утраченной или совсем поломанной, – в порядке вещей: «Пока деталь держит и выполняет свою функцию, она остается на машине, зачем её менять. Но если она испорчена... Вот, скажем, родная рамка стекла из цинкового сплава с алюминием. Она свой век отжила, её клепали сто раз, хотя она вообще не подлежит ремонту. И что, её оставлять? Поэтому мы берём её за образец и делаем новую деталь. Качество – это главное».

МНЕ ИНТЕРЕСНО ВОССТАНАВЛИВАТЬ

И вот ещё что хотелось отметить в связи со словами о качестве. В «реставрационном храме» Андреас Роде очень тщательно соблюдаются старинные технологии производства. Отсюда и непомерные временные затраты. Так, восстановление одного тента для кабриолета может растянуться на три месяца: внешний слой, внутренний, морская трава в качестве утеплителя между ними, ленты, чехол. При этом все материалы должны максимально

соответствовать тем, что были доступны в годы выпуска автомобиля. В чём-то проще с советскими машинами: некоторые ткани до сих пор в России выпускают. А вот с металлами, с одной стороны, проще, а с другой – сложнее, особенно с цветными. Есть технологии, которые давным-давно уже не применяются. И тогда вместо литой детали делается фрезерованная. Или вместо алюминиевого сплава используется бронза. С литьем и гальваникой реставраторам вообще приходится непросто. Этими процессами должны заниматься специалисты, обладающие промышленным оборудованием, а они завязаны на свои технологии, которые менять иногда не просто очень дорого, а невозможно. Поэтому достоверность в таких делах соблюдается не всегда. Кстати, так же как с покраской. До войны автомобили красили горячими эмалями, которые сейчас уже давно в автопроме не применяются и для него не производятся.

Вспоминая, что было и чего не было в его реставрационном опыте, Андреас Роде долго водил нас по лабиринтам своей мастерской... Технологии, машины, судьбы – всё это оставило здесь свой след. В том числе и в виде маленьких старинных артефактов, собранных в кабинете: эмблемы, книги, детали, приборы. Почти домашний музей. Но на вопрос, не хотелось ли завести своё собственное собрание автораритетов, Андреас, видимо, уже давно подготовил ответ: «За всем сразу утнаться невозможно, я не коллекционер. Да, у меня всегда было десять-пятнадцать машин, но это не коллекция, а объекты в разной степени готовности. Их судьба после реставрации меня мало волнует. Мне интересно восстанавливать. Потому что для меня цель – это дорога к цели». RW



Несмотря на внешнюю схожесть старинных колёс, количество их типоразмеров было ничуть не меньше, чем в наши дни. В общем, исторически достоверно подобрать шины и диски непросто.

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Автомобиль Маршала Победы 48

Испытания ГАЗ-61-73 в двух разных климатических зонах.

Секреты аэродинамики Jaguar E-Туре 68

Породистая английская «кошка» начала 60-х на краснодарском аэродроме.

Хранить вечно 84

«Руссо-Балт» К 12/20. Наше знакомство с первым русским автомобилем.

Машина времени 94

Полигонный тест правительственного лимузина ЗИЛ 41041.



АВТОМОБИЛЬ МАРШАЛА ПОБЕДЫ



Первый советский полноприводный автомобиль ГАЗ-61-73. Испытание в двух климатических зонах.



текст » Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ

Выбирая «автомобиль номера» для журнала, выходящего в канун Дня Победы, мы недолго раздумывали. Дело в том, что несколько месяцев назад в ходе визита в Самару в наше поле зрения попал редчайший командирский ГАЗ-61-73 – первый полноприводный отечественный автомобиль и родоначальник советских легковых внедорожников. Интерес к конкретному экземпляру увеличивал и тот факт, что, согласно архивным документам, после того как 29 сентября 1942 года данная машина сошла с конвейера, она была передана в распоряжение... маршалу Георгию Константиновичу Жукову (на аналогичных автомобилях передвигались маршалы Конев и Рокоссовский и многие другие советские военачальники).

Судя по всему, усатый человек в генеральской папахе был не слишком доволен серым, словно бронеплита, небом, навалившимся на нас ранним апрельским утром. Ситуация усугублялась и тем, что внезапно обрушившийся на Подмоскowie обильный снегопад (надеемся, последний в этом сезоне) буквально завалил спедороги Дмитровского автополигона. Всё это совершенно не входило в «генеральские» планы (не ради этого он проделал путь длиной более тысячи километров)... Впрочем, несмотря на природный катаклизм, отступить было уже некуда, и, сверкая широчеными лампасами, «генерал», не мешкая, приступил к выгрузке из крытого прицепа небольшого автомобиля довольно странных пропорций. Вроде бы ничего необычного – знакомые обводы стандартного кузова ГАЗ М1. Если бы не высота машины! В первую секунду даже возникла мысль, что автомобиль не до конца съехал с пандуса. Да нет, все четыре зубастые покрышки уже опираются на мокрый весенний снег... А главная индицирующая деталь, наличие которой

You can ask us: what is that?

Lifted Ford B? No, it's just one of the World first's production comfortable passenger 4x4 cars – GAZ-61. Based on simple GAZ M1 (Ford B) chassis with minor face-lifting this car have powerful Dodge D-5 straight six engine under hood, four wheel drive transmission, front axle with an innovative CV Joints and 150 mm lifted leaf spring suspension. And it's really good off roader in did. Just look at pictures – it was hard test-drive, seriously. GAZ-61 been a dream of any field officer during WW2. But it's not a best facts about this car. It was personal vehicle of Marshal of the Soviet Union Georgy Konstantinovich Zhukov in eastern reserved General Headquarters near Samara City in 1942.

Горьковские конструкторы создали шасси 4x4 и накрыли его кузовом, который был в ближайшем доступе. По техзаданию создавалось целое семейство машин разного военного и народно-хозяйственного назначения.

отбрасывает последние сомнения, – из-под переднего бампера «выглядывает» неразрезной передний мост с массивным редуктором. Да, перед нами – уникальный ГАЗ-61! Автомобиль, с которого, собственно, и началась полноприводная тематика в нашей стране.

Одно плохо, погода, как уже было сказано, не испытывала пиетета к генеральской форме, и, несмотря на середину апреля, Дмитровский автополигон встретил нас снегопадом, сугробами и снежными перемётами. Таким образом, мы были вынуждены констатировать, что аномальные погодные условия не просто внесли коррективы в заранее продуманную тестовую программу, но и поставили будущий материал под угрозу срыва. Но выход нашёлся – необходимые замеры, стендовые испытания, проверка управляемости и ознакомление с «зимними» особенностями поведения автомобиля было решено провести в заснеженном Подмоскowie, а всю «летнюю» часть тестовой программы перенести к месту постоянной «прописки» испытуемого – в город Самару (там уже царил весна). В общем, вот так за два захода с разницей в тысячу километров и три дня в разгар весны 2012-го журналу Rolling Wheels удалось провести первый со времени прошедших в 1939–1940 годах заводских испытаний разносторонний тест-драйв ГАЗ-61 с последующим подробным отчётом. Собственно, его-то мы и представляем вашему вниманию...

ВНЕДОРОЖНОЕ ШАССИ

Во времена создания этой машины в мире ещё не сложилось чётких представлений о том, как должен выглядеть правильный внедорожник. А потому горьковские конструкторы пошли по пути наименьшего сопротивления (см. «Полный привод для Красной армии» стр.114) – они создали шасси и накрыли его кузовом, который был в ближайшем доступе. Тем более что по техзаданию создавался не просто автомобиль, а целое семейство машин разного военного и народно-хозяйственного предназначения. Унификация с массовой легковой продукцией в такой ситуации казалась вполне логичной: по геометрическим параметрам кузов ГАЗ-М1 совершенно не противоречил задачам высокой проходимости. Другое дело, что полностью воплотить эти планы не удалось...

Что сказать о дизайне этого автомобиля? Он прост, как может быть прост старый добрый Ford Model B с лёгкой ретушью в районе радиаторной решётки. Оно и понятно, даже по меркам 1934 года этот кузов был выполнен с прицелом на дешёвое массовое производство и доступность для широких масс. У него никогда не было задачи поражать внимание и восхищать. Это – массовый народный автомобиль, перенесённый на новое место производства через океан. Впрочем, в случае с ГАЗ-61 не совсем так. Ведь «перенесённый» – это классическая «эмка», а здесь совершенно особый



Внешность ГАЗ-61-73 вызывает ассоциации с офицерской выправкой: стандартный легковой кузов ГАЗ-11 поднят непривычно высоко (высота подножки составляет 550 мм). Отсутствие каких-либо молдингов и декоративного хрома придаёт машине особый сдержанный шарм.

случай. Тот же самый кузов достаточно сильно поднят над дорогой, и возникающая в результате визуальная диспропорция создаёт совершенно другой образ. Автомобиль кажется поднявшимся над дорогой, но не летящим, а бегущим по ней на длинных и тонких «лапах». И действительно, инструкция к автомобилю любезно сообщает нам, что подъём кузова относительно ГАЗ-11-73 составил внушительные 150 мм. А теперь внимание: джиперы и сочувствующие могут начинать удивляться. Вышеприведенная цифра фактически означает заводской лифт подвески на 6 дюймов! Такого нет даже у Wrangler Rubicon. В этом смысле не совсем понятно, почему размер колёс у машины остался прежним, «эмочным» («добавился» только грязевой рисунок протектора). Кстати, о колёсах, а точнее шинах. На момент проведения теста автомобиль был обут не в оригинальные покрышки размерности 7.50/16 с рисунком «шеvron», а близкие по ширине и высоте K-139 (195/85 R16) шины от полноприводной «Газели». Наружный диаметр – те же 29 дюймов, но смотрятся колёса довольно комично. По современным меркам сюда просятся как минимум Я-195 (31 дюйм), которые поместятся в огромных колёсных арках без всяких проблем, существенно увеличив проходимость. Впрочем, забегая вперёд, хотим заметить, что вседорожные качества, которые в ряде ситуаций демонстрирует ГАЗ-61 на небольших колёсах,

С одной стороны, широкие пороги – всего лишь элемент автомобильной моды 30–40-х годов. Но нужно признать – они на удивление хорошо защищают кузов от летящей из-под ведущих передних колёс грязь.



Незамысловатый бампер в стиле «военного времени» отличался от оригинальной детали, установленной на М1 (в «гражданском» варианте имелся изгиб вниз в районе запасного колеса, существенно снижавший технологичность детали).

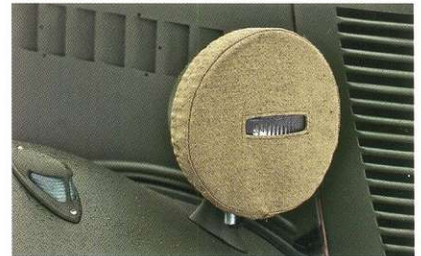


МАРШАЛ ПОБЕДЫ

Георгий Константинович Жуков по праву является самым известным советским военачальником. Служба для Георгия Константиновича началась ещё в годы Первой мировой войны, в 1918 году он вступает в Красную армию. Но настоящая слава пришла к Жукову летом 1939 года, когда в районе реки Халкин-Гол войска под его командованием наголову разбила японскую армию. Великую Отечественную войну Георгий Константинович встретил в должности начальника Генерального штаба РККА. Уже в сентябре 1941 года Жуков провел Ельнинскую операцию – в сущности первое успешное наступательное сражение Красной армии. Затем были контрнаступление под Москвой, ожесточённые бои подо Ржевом, прорыв блокады Ленинграда и наступательные операции летом 1944 года в Белоруссии и Украине. В ночь с 8 на 9 мая 1945-го именно Жуков принял капитуляцию германской армии, а 24 июня Георгий Константинович принимал Парад Победы в Москве. С осени 41-го и до конца войны личным водителем Жукова являлся Александр Бучин.



Радиаторная решётка полукруглой формы на ГАЗ-11 появилась, дабы увеличить пространство моторного отсека и позволить установить под капот рядный 6-цилиндровый двигатель.



Светомаскировочные брезентовые чехлы на фары входили в штатный комплект поставки этого командирского автомобиля.



Эти задние фонари, пришедшие к нам ещё с Ford B, до сих пор можно найти в магазинах автозапчастей. Долгие десятилетия их продолжали устанавливать на продукцию многих советских автозаводов.



Удивительно, но штатные шины этого «лифтованного» армейского внедорожника имели те же размеры, что и у легкового «донора».



На ГАЗ-61 имеется сегодня почти забытая, но такая приятная возможность приоткрыть ветровое стекло. В торпедо аккуратно встроена ручка, которую нужно вращать, приводя в действие и механизм, позволяющий фиксировать рамку в любом из промежуточных положений. При этом дворник всего один – у водителя. Зато с вакуумным приводом.



Поворотные форточки в передних дверях и в задней части кузова ГАЗ-61 также оборудованы удобным механическим приводом (поворотная рукоятка внизу).



При полном отсутствии отопителя вопросам вентиляции уделено самое пристальное внимание. Кстати, конструкция этого воздухозаборника по сей день сохраняется на UAZ Hunter.

достойны восхищения. Кстати, сразу же хочу отметить предположения, что маленькую резину оставили из-за слабого мотора. Совсе нет. Несмотря на малое по современным меркам число «подкапотных лошадей», ставившиеся на автомобиль двигатели ГАЗ-11 и Dodge D5 обладали такой могучей характеристикой крутящего момента, что были способны двигать гораздо более тяжёлую технику. Хотя почему «могли», они, собственно, и двигали: эти моторы ставились на лёгкие танки, а их прямой наследник десятилетия спустя трудился под капотом грузового ГАЗ-51.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ «ГРАЖДАНСКОГО» КУЗОВА

С одной стороны, для утилитарной военной машины гражданский кузов с развитым оперением, в общем-то, излишество. Но в случае вездехода для высшего состава он вполне уместен. Вы спросите, почему? Это стало ясно после первого же проезда по жидкой грязи. Крылья и подножки настолько хорошо защищают борта от брызг, что двери и соответственно дверные ручки практически не пачкаются. А стало быть, за чистоту



Несмотря на то, что открывающиеся вперед двери были опаснее дверей, открываемых назад, надо признать: с точки зрения посадки за руль они значительно удобнее.



В задней части этого компактного на первый взгляд салона очень комфортно и уютно. Да и выглядит внутреннее убранство ГАЗ-61 не по-армейски роскошно.

Как видите, усадить на задний диван трех разных по званию пассажиров теоретически возможно. Но взгляните в эти напряженные лица. Вам не кажется, что через несколько десятков километров «генерал отошлёт сержанта с обозом»?



Посадка водителя оказалась на удивление удобной. Даже наш технический редактор (он же «полковник НКВД») Алексей Исаев при росте 192 см без труда устроился за рулём и обеспечил себе прекрасный доступ к органам управления.



На этой фотографии диванной подушки хорошо видна ручка регулировки переднего сиденья. Неожиданно... На том же Ford Model B это было весьма недешёвой опцией.



С точки зрения «командирского назначения» в модели 61-73 всё замечательно. Ширины дивана для двух задних пассажиров достаточно, а колени ни во что не упираются.

рук, мундира и лампасов даже в самую распутицу можно не волноваться. Да и вообще в ходе грязевых «самарских» заездов ГАЗ-61 показал себя удивительным чистюлей – сколько ни гоняли мы его по приволжским лужам и колеям, серьезно испачкать не смогли. Что уж говорить о зиме – в снегах под Дмитровом кузов и вовсе сохранил парадный вид. Но, как известно, недостатки – это продолжение достоинств. В данном случае речь идёт о точности руления на бездорожье. Даже выглянув в окно (благо оно открывается), увидеть, куда повернуты передние колёса, невозможно. Таким образом, водителю ГАЗ-61 остаётся только догадываться и предполагать, так как ни по положению симметричного рулевого колеса, ни по усилию на нём понять это тоже не удаётся. В общем, для «рулёжки» на сложном рельефе требуется серьёзная вкатанность в автомобиль. Ситуацию усугубляет ещё и довольно плохая обзорность вкпе с конструктивным отсутствием боковых зеркал.

Зато в салоне хорошо, просторно и по-настоящему удобно, несмотря на довольно малый на первый взгляд размер обитаемого пространства.

Двери раскрываются широко, диваны мягки и приятны, а передний оснащён продольной регулировкой. Что спереди, что сзади, места достаточно для удобной посадки и выхода через любую сторону машины, если один из бортов по той или иной причине заблокирован. Согласитесь, что для командирского вездехода это огромный плюс! Большинство внедорожников приучило нас к тому, что спереди на трансмиссионном тоннеле растёт лес рычагов. Так вот, здесь всего этого нет. Рычаг КПП достаточно длинный (чтобы к нему не тянуться), но при этом очень изящный и совершенно не мешает поперечному перемещению по салону. Ручник и подключение переднего моста выведены тросовыми приводами под торпеду к двум маленьким подвесным рычажкам (тормоз – слева от руля, а «раздатка» – по центру машины). Что же касается рычага понижающей передачи, то его вовсе нет, потому что нет и такой передачи, а её функцию вполне успешно выполняет первая ступень в «грузовой» КПП.

Сзади тоже достаточно просторно. Мы бы даже сказали, неожиданно просторно для такого небольшого



Органы управления и приборы сконструированы очень продуманно и удачно. Ничего лишнего, но всё что надо – в доступе и на своих местах. Впрочем, это совсем неудивительно, инженеры Ford знали своё дело хорошо. Да, интерьер по наследству сюда перешёл от «эмки», а у той – полностью скопирован с Ford Model V, который в своё время был распродан в количестве миллиона экземпляров.



Главное отличие приборной панели внедорожного ГАЗ-61-73 от стандартного М1 – появившийся указатель давления масла.

На этом фото хорошо виден подвесной рычаг тросового привода включения переднего моста (идентичен рукоятки стояночного тормоза). И заметьте, никакого «леса рычагов» на полу.



автомобиля. Правда, продольная свобода задних пассажиров достигнута за счёт полного отсутствия багажника, но для машин той поры это было в порядке вещей. Вот только ширина кузова для троих, особенно в шинелях, явно недостаточна. Поэтому постановим, что для дальних поездок этот автомобиль все-таки четырёхместный. Пятого можно взять на борт только в случае крайней необходимости. Рабочее пространство водителя достойно похвалы. Всё просто, но в целом удобно, особенно с поправкой на время. У водителя даже есть персональный подлокотник на двери под левую руку. Вот только ручку, за которую пассажир мог бы держаться на бездорожье, тогда ещё

не придумали. Салонной печки, как и на большинстве автомобилей тех лет, нет, но при движении автомобиля горячий воздух из моторного отсека поступает через отверстия в моторном щите. Кстати, вентиляция заслуживает отдельных слов. Во-первых, у машины нормально опускаются все дверные стёкла. Во-вторых, в каждой двери есть ещё форточка с механическим приводом. В-третьих, специальным рычажком можно открыть воздухозаборник над моторным щитом (набегающий воздушный поток будет дуть в ноги). А в-четвёртых, прямо посреди «торпеды» есть большая эбонитовая гайка-барашек, вращая которую можно поднять ветровое стекло! Характерный

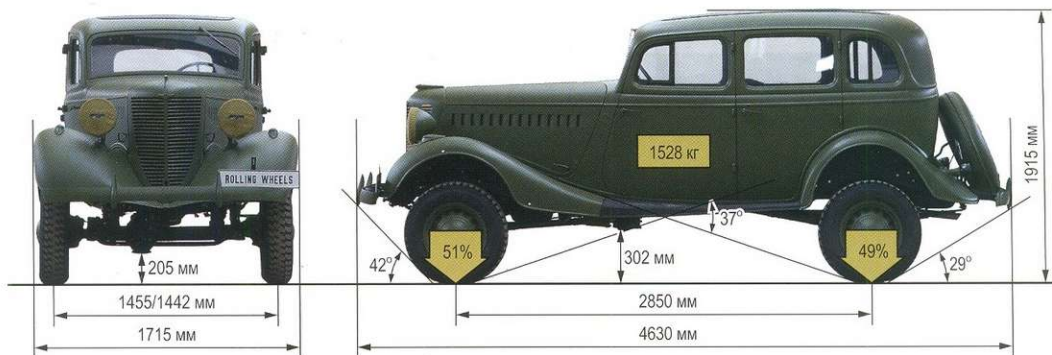
момент – приборная панель ГАЗ-61 отличается от «эмки». Спидометр у них один и тот же, вот другой многофункциональный «круляк» содержит не три, как у заднеприводных модификаций, а четыре прибора – добавился указатель давления масла. Согласитесь, полезная «опция» для внедорожника.

ДЕЛЕНИЕ ПО ГОРИЗОНТАЛИ...

Конструктивно машина делится на две части. Причём делится по горизонтали. Сверху – чистой воды ГАЗ-11-73, а низ – абсолютно оригинальный... Поэтому, всё, что касается «сверху», то есть кузова, мы опустим, оставив данные на прилагаемой схеме, а подробнее

ГАЗ-61-73. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)

Геометрические размеры кузова ГАЗ-61-73, за исключением высоты, ничем не отличаются от ГАЗ-11-73. Но всё, что касается параметров, важных на бездорожье, существенно улучшено за счёт «заводского лифта подвески».



Высота кузова относительно ГАЗ-11-73 выросла ровно на 150 мм, что чётко соответствует разнице переноса мостов под рессоры из положения под ним.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГАЗ-61-73

Тип двигателя	Dodge D-5, L6, карбюрат, нижнеклапанный
Рабочий объем, см ³	3569
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	83/111
Мощность, л.с. при об/мин	87/3600
Крутящий момент, Нм при об/мин	210/1200
Трансмиссия	механическая ГАЗ-АА
Передаточные числа КПП	6,4:1, 3,09:1, 1,69:1, 1,0:1, (7,82 задняя)
Главная передача	4,44:1
Рулевое управление	червяк с двойным роликом
Передаточное отношение	16,6:1
Тормоза	барабанные с тросовым приводом
Подвеска передняя и задняя	зависимая на полуэллипт. рессорах
Вместимость, чел	5
Масса, кг	1650 (1528*)
Грузоподъемность, кг	500
Глубина преодолеваемого брода, м	0,7
Ширина преодолеваемого окопа, м	0,9
Диаметр преодолеваемого бревна, м	0,35
Высота преодолеваемого уступа, м	0,45
Максимальная скорость	100 км/ч
Расход топлива средн. л/100 км	19
Объем топливного бака, л	60

* Замеры Rolling Wheels

Сумма параметров невольно рождает образ профессионального внедорожника без скидок на специальную подготовку.

остановимся именно на характерных для ГАЗ-61 «внедорожных» параметрах. Тем более что они неожиданны и удивительны. Под картерами мостов остаётся по 200 мм просвета, под раздаточной коробкой – и вовсе внушительные 302 мм, а подножки находятся на уровне 550 мм. С точки зрения геометрической проходимости это очень приличные показатели. Да и углы въезда-съезда, хоть и ограниченные явно не внедорожным кузовом, тоже впечатляют: 42 и 29 градусов соответственно. В сумме получается образ профессионального внедорожника без скидок на специальную подготовку. Но самое интересное случилось, когда мы загнали ГАЗ-61 на подъёмные

платформы для замера ходов подвесок. 570 мм – прекрасный показатель для рессорного автомобиля! Косвенно он говорит о том, что на рельефе автомобиль должен творить чудеса. И, как показали дальнейшие натурные эксперименты, он их действительно творит...

С технической точки зрения машина проста настолько, насколько это возможно. Естественно, здесь оставила свой отпечаток и идеология компании Ford, направленная на снижение производственных затрат. Но нужно понимать, что в этой простоте заложена и великолепнейшая ремонтпригодность вместе с удобным доступом к агрегатам. Ведь для автомобиля такого назначения очень

Высота подъёма колеса (мм) до наступления диагонального вывешивания

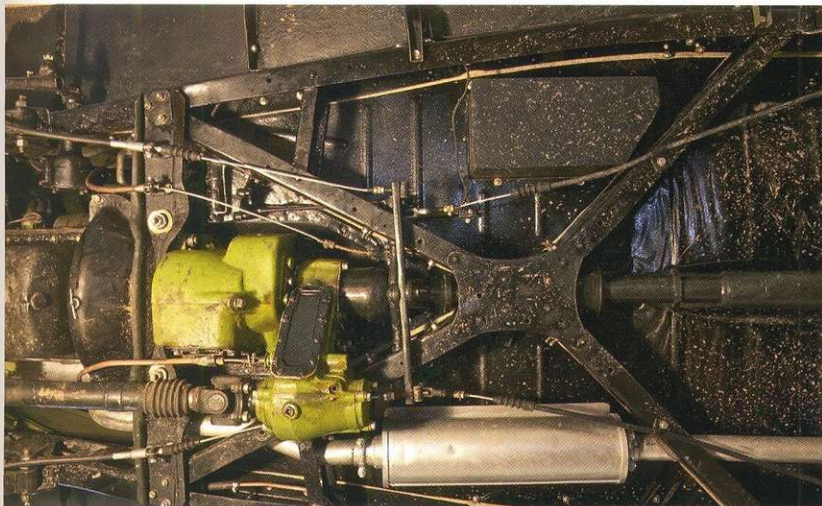


Листовые рессоры этого автомобиля допускают невероятный для этого типа упругих элементов ход подвески. Но при этом ни о каком стабилизаторе поперечной устойчивости нет и речи.





Взятый в своё время за основу мотора ГАЗ-11 рядный шестицилиндровый двигатель Dodge D-5 ведёт свою историю с конца 20-х годов. Довольно быстро этот агрегат заслужил славу тяговитого, экономичного и надёжного, а потому был использован в невероятном количестве моделей. В нашем случае всё говорит о том, что на тестируемый ГАЗ-61 он был установлен прямо на заводе.



Полноприводная трансмиссия ГАЗ-61 потребовала внесения изменений и в раму, и в компоновку агрегатов, при этом в конструкцию кузова добавился инструментальный ящик под местом водителя (на фото – коробка вверху), которого на обычных «эмках» не было. Все детали плотно подобраны «под брюхо», за исключением довольно низко свисающей раздаточной коробки, которая на перегибах рельефа первой цепляет грунт.



Эта же одноступенчатая раздаточная коробка собственной разработки с включением переднего привода скользящей муфтой была использована на ГАЗ-64, ГАЗ-67 и броневом автомобиле БА-64.

важна способность к передвижению в любых условиях и возможность быстро «зализывать раны». К тому же конструктивно он очень живучий. В основе конструкции лежит всё тот же Ford V, только доработанный под внедорожные нужды. Всё отличие от ГАЗ-11-73 (шестицилиндровой версии «эмки»), по сути, сводится к установке раздаточной коробки и переднего ведущего моста. Однако наличие этих агрегатов потянуло за собой некоторые конструктивные доработки. Так, принципиально подвеска осталась той же (на продольных полуэллиптических рессорах), ни база, ни колея не изменились, но мосты были перенесены под рессоры. И соответственно, это сразу дало те самые пятнадцать сантиметров

«лифта». Кроме того, из-за увеличения вертикального хода мостов удлинлись тяги закрепленных на раме рычажных амортизаторов. Механические тросовые приводы тормозных механизмов остались на месте, хотя сама тормозная система здесь сильно отличается от «эмочной» и даже немного от 11-73. Например, для того чтобы обойти тросами раздаточную коробку, в конструкцию привода была добавлена специальная качающаяся рамка (коромысло).

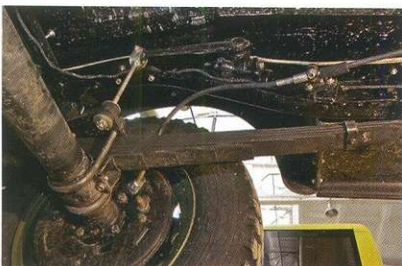
И НЕОЖИДАНЫЙ МОТОР

С точки зрения защиты агрегатов на бездорожье очень интересна схема прокладок карданных валов. Если передний вал в принципе обычен (использован слегка

изменённый от ЗИС-101), то задний на стандартных крестовинах «спайсер» взят от ГАЗ-АА и разделён на две части с промежуточным подвесом. Причём задняя часть уложена в трубу, закреплённую на раме с некоторым свободным ходом внутри шарового шарнира (заодно служит ещё и реактивной тягой воспринимающей крутящий момент заднего моста). В общем, для фронтальных целей получается очень достойная защита вала. Что касается самих мостов, то это снова стандартные для М-1 полуразгруженные «тимкен-форд». Разница в том, что редуктор переднего смещён вправо на 180 мм и добавлены поворотные кулаки с размышлениями в них в зависимости от года выпуска шарнирами Рцеппа либо



Массивный поворотный кулак на ГАЗ-61 мог скрывать как шарнир «Рцеппа», так и более привычный «Бендикс-Вейс» (на снимке).



Выбранный для ГАЗ-61 передний ведущий мост типа «Тимкен» с разъемным в вертикальной плоскости картером был получен путем доработки заднего моста ГАЗ-М1. На долгие годы он стал обязательным атрибутом внедорожников ГАЗ и УАЗ. Форма картера менялась, но принципиальная конструкция всего этого узла оставалась прежней.

После переноса мостов под рессоры простейшая рессорная подвеска, доставшаяся в наследство от ГАЗ-М1 идеально подошла для решения целей и задач, стоявших перед командирским вездеходом.



Тросовые приводы тормозного механизма для обхода раздаточной коробки конструкторы разместили на длинном качающемся коромысле. Решение на самое лучшее, и уже для ГАЗ-64 схема прокладки тросов была переработана.

Рулевое управление построено по широко распространенной схеме, как на М1, с продольной тягой с внешней стороны рамы. Это автоматически решило извечную проблему с прохождением рулевой тяги «сквозь» рессору при больших ходах подвески, но привело к кинематическим несоответствиям в рулевом приводе.



с привычными Бендикс-Вейс (на тестиреуме автомобиля). С большой долей вероятности можно сказать, что единственный узел, не имеющий родственного отношения к агрегатам Ford, это раздаточная коробка. Перед нами чисто «газовская» разработка, применявшаяся также на ГАЗ-64 и ГАЗ-67. Как мы уже говорили, она очень проста и заведует только подключением переднего привода. Собственно, «понижайка» тестируемому автомобилю не очень-то и нужна. Её роль возложена на первую передачу с отношением 6,4:1 в КПП (ГАЗ АА), которая в сочетании с главными парами

4,44:1 и невероятно тяговитым двигателем превращает ГАЗ-61 чуть ли не в трактор.

Кстати, о двигателе. На подавляющем большинстве ГАЗ-61 был установлен шестицилиндровый нижнеклапанный агрегат ГАЗ-11 (двигатель полностью советского производства). Но в данном случае мы нашли под капотом его «кровного брата» по имени... Dodge D-5. Как он здесь оказался? Доподлинно восстановить ход событий сегодня уже не получится, но факты говорят, что это не просто какая-то поздняя переделка и этот мотор был здесь с самого начала. В довольно

длинной и витиеватой истории, связанной с разработкой двигателя ГАЗ-11, для которого соответствующие структуры «доставали чертежи» за океаном, ключевой момент состоит в том, что чертежи эти были именно от славившегося своей исключительной надёжностью и прекрасными характеристиками D-5. Да и сами эти двигатели в достаточном количестве закупались советским автопромом для изучения. Учитывая непростую ситуацию с производством моторов на ГАЗе во время войны и то, что в 1942 году было собрано только два экземпляра ГАЗ-61, в комплектации этих машин были возможны





На скользких покрытиях в полноприводном режиме у ГАЗ-61-73 проявляется ярко выраженная недостаточная поворачиваемость. Как следствие, автомобиль просто не вписывается в заданную траекторию. На снимке: скорость движения около 20 км/ч...



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала Rolling Wheels

ПРИ ПОДКЛЮЧЕНИИ ПЕРЕДНЕГО МОСТА ПОВЕДЕНИЕ СУЩЕСТВЕННО МЕНЯЕТСЯ

Сразу же после того как ГАЗ-61 трогается с места, становится ясно, что характеристики рулевого управления не дадут расслабиться даже на малых скоростях. Попробуем разные условия движения. Выбор у нас не слишком большой: кругом снег, лёд и все это на фоне

нулевой температуры. Любое маневрирование требует очень больших усилий на руле, что не характерно не только для современных автомобилей с усилителем, но и для моделей, у которых он отсутствует. К этому добавляется и наличие ощутимой зоны нечувствительности рулевого управления – это отсутствие реакции автомобиля при повороте рулевого колеса градусов так на 40. И только потом возникает усилие на руле, которое реализуется поворотом колёс. Возможно, что такой люфт – это издержки времени, и на новом автомобиле характеристики рулевого управления были иными.

При маневрировании на дорогах с низкими коэффициентами сцепления (укатанный снег при 0 °С) с поперечными ускорениями около 0,2 g (движение в повороте) в режиме замедления (торможение двигателем) на таком коэффициенте сцепления дорожного покрытия происходит резкое снижение курсовой устойчивости (возникновение заноса). Попытка разгона в таком состоянии усиливает

эффект возникшего заноса. К стабилизации устойчивого положения автомобиля приводит ожидаемое снижение скорости и переход к равномерному движению. Значительно ускоряет восстановление чувствительности к управлению выжатое сцепление, т.е. приближение автомобиля к режиму свободного качения. Это поведение характерно для автомобилей с приводом на заднюю ось.

При подключении переднего моста мы получаем бездифференциальный полный привод и существенное изменение поведения автомобиля. На прямолинейных траекториях снижается влияние неровностей дорожного покрытия на траекторную и курсовую устойчивость. В режимах равномерного движения и разгона на криволинейных траекториях у автомобиля начинает преобладать недостаточная поворачиваемость (он хуже подчиняется управлению, чем с приводом на заднюю ось), тем не менее автомобиль при движении на скользкой дуге при сбросе подачи топлива восстанавливает чувствительность к управле-



На сухом неровном грунте машина требует постоянного подруливания. Управляемые колёса живут своей жизнью. Отчасти это результат износа деталей рулевого механизма, отчасти недостаточной жёсткости рулевого привода.



За счёт шин, более приспособленных к движению по мокрой глине, чем по снегу, на оттаявших просёлках ГАЗ-61 управлялся точнее и увереннее, чем на зимней дороге. Хотя здесь тоже было скользко. Особенно на заднем приводе.

любые «чудеса». Строго говоря, у советского мотора и его американского прообраза были заметные различия, даже рабочий объём отличался на 80 см³ (3480 у ГАЗ и 3569 у Dodge), но в целом их можно считать идентичными.

РАССЛАБИТЬСЯ НЕ ПОЛУЧИТСЯ

Честно говоря, попасть за руль этого автомобиля нам хотелось давно. Ведь как ни крути, а это автомобиль-легенда. Да и старые «рекламные» фотографии, где ГАЗ-61 уверенно взбирается вверх по крутой лестнице, тоже подогревали

интерес. И вот наконец у нас появилась долгожданная возможность не просто прикоснуться, а провести достаточно подробный тест этой уникальной машины. В общем, несмотря на то что к состоянию ряда узлов испытываемого экземпляра есть вопросы (работа по этой машине не завершена), в целом автомобиль вполне работоспособен, а кузов и салон так вообще идеальны.

Кстати, насколько мы понимаем, перед конструкторами ГАЗ-61 стояла достаточно нетривиальная задача. Дело в том, что радикальный «лифт» подвески,

произведённой на этой модели, в сумме с появлением дополнительных агрегатов не мог не сказаться на управляемости и динамике. Требовалось совместить выдающиеся внедорожные качества с уверенным поведением на дорогах. Оно и понятно: даже в условиях войны автомобилю в большинстве случаев предстояло двигаться именно по дорогам, пусть даже грунтовым или занесенным снегом. Кстати, как уже было сказано выше, благополучно разделив наш тест по двум климатическим зонам, мы обеспечили машину и грунтом, и снегом.



В отличие от заднеприводного режима силовое скольжение на полном приводе оказалось на удивление контролируемым и приятным процессом. Нюансы, конечно, присутствуют, и тем не менее...

нию и переходит в лёгкую избыточную поворачиваемость. В состоянии, когда мы уже получили занос, попытка разгона приводит к возможности управлять заносом. Резкое нажатие на педаль подачи топлива вызывает срыв ведущих колёс с дорожного покрытия, после чего автомобиль продолжает вращение вокруг вертикальной оси, и мы получаем устойчивый занос, регулируемый силой тяги и углом поворота руля. При движении по «горной дороге» было затруднено сохранение траекторной устойчивости на крутых спусках, так как автомобиль, накатывая сверху, придаёт управляемым колёсам неустойчивое положение, а большая зона нечувствительности рулевого управления не даёт возможности точно корректировать траекторию движения и вынуждает водителя постоянно осуществлять управляющие действия. Аналогичная дестабилизация иногда возникает и на горизонтальных участках от неровностей дорожного покрытия.



Весна – это либо раскисшие скользкие колеи, либо тяжёлые, пропитанные водой сугробы. Как стало понятно в ходе нашего «двухсезонного» теста, машина уверенно справлялась и с тем и с другим. Этому способствовало удачное сочетание правильной развесовки, подходящей трансмиссии, тяговитого двигателя, большого просвета под днищем и цепкой резины.

И вот вам первые впечатления... Несмотря на довольно малый вес, умеренные габариты и вполне легковое происхождение, по поведению на дороге ГАЗ-61 напоминает скорее грузовик (даже если не принимать в расчёт тяжёлые и неинформативные педали и руль). Понятное дело, во времена своей юности этот автомобиль был несколько легче по усилиям на органах управления, но, как нам кажется, разница была не принципиальной. Таким образом,

нужно констатировать, что, несмотря на очень приличную развесовку (52:48) и относительно «короткий» по меркам тех лет руль, ждать от ГАЗ-61 спортивного поведения не стоит. Даже на сухом асфальте машина постоянно требовала подруливания, что говорить о раскисшем просёлке или заснеженной дороге. Любой разгон на неровном и скользком покрытии вынуждал то и дело поддерживать прямолинейное движение корректирующими действиями рулём.



«Товарищ генерал, а вы карбюратор почистили?..» Да, ситуация наигранная, но простота обслуживания ГАЗ-61 позволяет вести ремонт не взирая на погодные условия и... звания.



Радикально изменить ситуацию помогло только подключение переднего моста. Нет, разумеется, отточенной управляемости не появилось, но держать курс стало существенно проще. Правда, на двух ведущих мостах изначально слабо выраженная избыточная поворачиваемость превратилась в очень ярко выраженную недостаточную. То есть при нехватке сцепления шин с дорогой (а в условиях заснеженного полигона это «явление» наблюдалось практически повсеместно)

машина то и дело стремилась «ухать» с вывернутыми колёсами мимо поворота. Приходилось ловить... В общем, расслабиться на зимней дороге ГАЗ-61 не позволял ни на мгновение (отчасти в этом повинны не вполне подходящие шины). А вот на скользком просёлке (это мы, как вы уже поняли, «перенесли» в окрестности Самары) ситуация стала заметно лучше. Всё-таки грязевые шины были здесь в своей стихии и достаточно уверенно цеплялись за набухший весенний грунт. Но тем неожиданнее для водителя были моменты, когда резина вдруг срывалась. Требовалась чёткая и точная обработка рулём каждого такого «прыга» автомобиля к потере курсовой

устойчивости и всё это на фоне далеко недетских усилий на рулевом колесе. Одним словом, этот полноприводный маршалский автомобиль на дух не терпит слабаков, лентяев и неумех.

НЕСПЕШНЫЙ ВЕЗДЕХОД

При всём этом динамические свойства автомобиля весьма скромны как в плане разгона, так и торможения. Последнее понятно: механическая тормозная система без усилителя требует учиться правильно дозировать усилия. Впрочем, слово «дозировать» в данном случае не совсем верно, ведь в большинстве ситуаций на среднюю педаль нужно жать буквально изо всех сил. Неумение автомобиля

быстро останавливаться отчасти компенсируется слабой разгонной динамикой. Нет, как уже было сказано выше, в плане крутящего момента мотор очень хорош (не сказать, могуч), но крутится при этом он весьма неохотно. Зато можно стартовать хоть с третьей передачи. Да, развиваемая двигателем тяга такова, что порождает чувство «моментной» вседозволенности (всё равно вытянет) и причает обходиться без лишних переключений передач. Опять же благодаря мотору даже, казалось бы, безнадежно застрявшая машина легко выезжает в раскочку при наличии хотя бы десятисантиметрового люфта. Нужно только приноровиться и поймать ритм. И в этом случае



«Ползущая» первая передача в КПП в сочетании с моментным «низовым» двигателем позволили без всяких проблем «форсировать» вязкое песчано-глинистое русло пересохшего ручья с вертикальными уступами «берегов».

На момент проведения испытаний снег на Дмитровском автополигоне был настолько плотным, что даже мотору Dodge D-5 банально не хватало тяги на малых оборотах, а при добавлении газа колёса начинали буксовать. Как следствие, первый же подъём остановил поступательное движение вперёд по целине. Отчаянно вращая колёсами обоих ведущих мостов, командирский автомобиль потребовал срочной помощи личного состава.



Тот же сухой ручей, но траектория немного другая. И вот уже автомобиль становится в распор. Не страшно, пара минут работы лопатой – и можно пробовать выбираться «враскочку». Удалось с первого раза...





Преодоление препятствий «ходом» удаётся машине не лучшим образом. Оно и понятно, при имеющейся динамике главный внедорожный режим – это только движение «в натяг» без пробуксовки колёс.



...И в этом случае всё меняется в лучшую сторону. Несмотря на далеко не рекордный дорожный просвет, «прорезающие» редукторы мостов типа Тимкен и «моментный» двигатель позволяют чувствовать себя достаточно уверенно.

Преодоление рва с помощью трапов не даёт представления о «триальных» возможностях машины (терзать ветерана о бетонный желоб нам не позволила гражданская позиция). А между тем инструкция к ГАЗ-61 уверяет, что он без посторонней помощи и «аксессуаров» способен преодолеть ров шириной 90 см!



Поскольку обзорность с водительского места оставляет желать лучшего, в особо сложных ситуациях предпочтительно заранее наметить траекторию...



В своё время штурм крутых подъёмов стал своеобразным «фирменным знаком» этого автомобиля. Вспомнить хотя бы «заезды» по лестницам в ходе заводских испытаний. Ну что ж, на деле ознакомившись с конструктивными особенностями ГАЗ-61, мы можем сказать: в этом нет ничего удивительного.

ГАЗ-61 действительно демонстрирует чудеса проходимости. Особенно на рельефе. Ведь кто бы что ни говорил, а сочетание длинноходной подвески с таким тяговитым мотором – это действительно здорово. Как следствие, в большинстве ситуаций внедорожные качества будут ограничены только характеристиками шин. В заводских отчётах семидесятилетней давности по испытаниям ГАЗ-61 есть фотографии, на которых машина преодолевает огромные брёвна, окопы и вертикальные уступы подобно современным триальным автомобилям. Мы мучить ветерана не стали, поверили на слово. Разве что заехали на кучу крупных камней около железнодорожной насыпи. Причём автомобиль сделал это настолько легко, что в повторной попытке мы выключили передний мост. Но всё-таки чуть-чуть не забралась: машина забуксовала.

В сосновом лесу на косогоре, изолирующем противопожарными канавами и старыми «полузатянутыми» ямами, самое сложное было научиться чувствовать габариты машины (с водительского места они поначалу вообще не ощущаются). А так ГАЗ-61 вполне уверенно «скакал» между сосен без перехода на полный привод. Скажу больше, при движении в таких условиях подключение переднего моста было бы излишним. Для уверенного движения тяги одних только задних колёс было достаточно, а полный привод лишь увеличивал и без того немаленький радиус разворота. Причём все изгибы рельефа и бортики канав «шестьдесят первый» проскакивал на удивление мягко и легко. Да, да, современные «уазики» делают это намного жёстче!.. Правда, сказать, какова была жёсткость оригинальных

рессор этого автомобиля, достаточно сложно. Изначально установленные упругие элементы пришли в негодность и были заменены новыми, откованными в Перми на профильном предприятии. И всё бы ничего, но производитель честно предупредил: не перегружайте машину – рессоры хоть и новые, но заметно слабее тех, что ставили в те годы на ГАЗе. В общем, о том, насколько отличалась изначально эта машина по плавности хода, сказать непросто.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Завершая наш отчёт-рассказ об испытаниях уникального ГАЗ-61 (напомним, тестируемый автомобиль в годы войны был закреплён за маршалом Жуковым), хотелось бы отметить следующее. Вездеход получил очень удачный набор рабочих качеств, главным из которых была

Это не то, что вы думаете, а... эксперимент, который товарищ генерал затеял с целью проверки вездеходных способностей ГАЗ-61 без подключения переднего моста.

Вывод: «В моноприводном режиме вездеходные способности ГАЗ-61 недостаточны»...



совершенно невероятная для легковых автомобилей того времени проходимость. Более того, по этому параметру он достойно выглядит и по современным меркам. И вот ещё какой момент – при выдающейся проходимости ГАЗ-61 сохранял и легковые черты. То есть, несмотря на довольно тяжело управление, в руках опытного водителя ГАЗ-61 становился послушным, маневренным и скоростным. Разумеется, если мерить

по представлениям довоенной поры. Увы, но развитие тему этого вездехода помешала война и связанные с ней перемены в приоритетах горьковского автозавода. Огромный потенциал, заложенный в этом автомобиле, раскрыть так и не успели, а сама машина из-за малого количества выпущенных экземпляров после войны быстро оказалась в числе забытого оружия победы. Но главная заслуга ГАЗ-61 в том, что,

работая над его созданием, горьковские конструкторы заложили основы отечественной школы полноприводных внедорожных автомобилей. RW

Редакция Rolling Wheels благодарит:

Павла Иванова
за предоставленный автомобиль.
Творческую лабораторию
«Эполет» (www.epolet.su)
за предоставленную для съёмки форму.



Долгое время считалось, что после войны сохранился всего один ГАЗ-61 принадлежавший маршалу Ивану Степановичу Коневу. Эта машина оставалась в Москве у потомков военачальника, затем сменила хозяев и ещё в 70-е годы попала в поле зрения столичного клуба «Следопыты Авто-Мото Старины». Второй автомобиль этой марки тем временем тихо и незаметно жил в небольшом посёлке под Самарой, носившем в те годы имя пламенного большевика Валериана

ВОЗВРАЩЕНИЕ ИЗ НЕБЫТИЯ

Куйбышева. Владел этим автомобилем пенсионер, бывший офицер НКВД, благодаря служебному положению сумевший получить раритет в личное пользование и активно использовавший его в хозяйственных целях. Машину чинили, перекрашивали, и она продолжала год за годом честно трудиться. Когда у родного двигателя начались возрастные проблемы, его заменили на ГАЗ-12. Но оригинальный Dodge D5 сохранили на всякий случай. Мало ли что? После смерти владельца ГАЗ-61 перешел по наследству к его сыну, инспектору ГАИ. Старая машина ему в общем-то была не очень нужна, но расставаться с ней было жалко. Да и много ли выручишь за убитый долгой трудовой жизнью ржавый «газик»? Поэтому рыцарь полосатого железа попросту отогнал автомобиль в дальний гараж, запер его и ушёл. Случилось это в 1996 году. И больше с тех пор он к машине не возвращался. А чтобы не платить за неё лишних налогов, номера и ПТС он отнёс к себе на работу и сдал. Из небытия ГАЗ-61 вернулся лишь десять лет спустя, когда самарские энтузиасты ретромобилей, изучая архивные базы ГАИ на предмет возможно сохранившихся

интересных машин, наткнулись на это авто. Нашлись контакты последнего хозяина – по счастью он был жив, здоров и обитал по прежнему адресу. Про машину он уже, наверно, и думать забыл. Но охотно согласился ее отдать и восстановить все документы в обмен на десять тысяч вечнозеленых. Двери гаража, расположенного в низине, плотно заткнуло тиной от весенних паводков и даже присыпало землей. Но машина стояла внутри как ни в чем не бывало. Состояние железа и агрегатов было так себе, зато комплектность оказалась достаточно высокой. Понимание, что именно машину удалось найти в забытом гараже, пришло уже позже, когда в поисках сведений о ней реставраторы стали изучать архивы. Так и выяснилось, что изготовленный 29 сентября 1942 года автомобиль темного сине-зеленого цвета был передан в резервную самарскую ставку верховного главнокомандующего и отдан в распоряжение Георгия Константиновича Жукова. По разным причинам с реставрацией не спешили и приступили к ней лишь три года назад, собрав полностью всю необходимую информацию об автомобиле.

МОТОРЫ ВОЙНЫ

ВЫСТАВКА АВТОМОБИЛЕЙ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Посетителям выставки "Моторы войны. Редкие, неизвестные, знаменитые" представляется уникальная возможность увидеть колесную, гусеничную, легкую и тяжелую технику всех стран-участниц Второй Мировой войны. В экспозиции - легендарные «Зис-5», «ГАЗ-ММ», «Willys MB» и многие другие. Особого внимания заслуживает личный ЗИС И.В. Сталина - первый бронированный автомобиль высшего класса.

ВЫСТАВКА
"МОТОРЫ ВОЙНЫ"
КЛАССЫ



LEHN



COLLECTIONS AUTOMOBILES

WWW.POKLONNAYAGORA.RU





*«Гонки – это жизнь.
Что бы то ни было
до или после – лишь
ожидание»*

*Стив МакКуин – актёр,
гонщик и... безумец.*

Первое впечатление формирует отношение к предмету... Несмотря на кажущуюся примитивность подобного подхода, де-факто он ни разу не подводил тестовую команду RW. Сработал сей принцип и в случае с Jaguar E-Type. Только не подумайте, что мы никогда не слышали об этой машине. Просто одно дело любоваться со стороны, а другое – плотно работать с автомобилем. Так вот, в первый же день очного знакомства с этим произведением «английского транспортного искусства начала 60-х» мы были буквально околдованы его стилистическим совершенством. А затем произошло предсказуемое – британская «кошка» продемонстрировала, как должен ездить по-настоящему красивый автомобиль.

текст – Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото – Алексей ВАСИЛЬЕВ

СЕКРЕТЫ АЭРОДИНАМИКИ

Jaguar E-Type 3.8 Series 1 1963 года выпуска

This article dedicated to real hardcore

test-drive of '63 Jaguar E-Type 3.8 «late Series I» – most exciting sport car ever. Testing ground today it's just a lost airfield and testing subject – just a pure power of jumping wildcat. «This car can make you scared and it's much more than just today's cars fun. Emotional blow up – it's one and only mission E-Type was created for!» - test-driver Dmitry Lyakhovenko said. Magnificent XK 6-cylinder engine, advanced design of steering, excellent independent suspension, 4-wheel disk brakes with servo, enlightened «monocoque»-style body – all that racing technologies came from invincible C-Type and D-Type pure racing cars and Leman 24 heroes. One of the World fastest cars with a price of ordinary saloon: it was amazing in sixties and it's still can surprise you in XXI Century. This '63 E-Type was provided for RW test-drive by Autobeaegle Co. (Krasnodar City).

По мне, так это немного странно, что в фирменных прошлогодних пресс-релизах, посвященных 50-летию модели E-Type, упор был сделан прежде всего на количество знаменитых личностей, владевших этим автомобилем. Да, безусловно, стоит упомянуть и успешного футболиста Джорджа Бэста, и очаровательную Брижит Бардо, но всё это не столь показательно. Я бы ограничился одной фамилией... Дело в том, что звёзды экрана и сцены, всяческие эсквайры, бароны и лорды, а также просто богатые дэнды по большей части выбирали E-Type за то, что автомобиль был «модным». А вот, Стив МакКуин... Да, он тоже был звездой экрана, но в отличие от подавляющего большинства собратий по цеху Стив на двести процентов знал, что нужно делать с быстрыми машинами! Поверьте, будь у E-Type хоть малейший шанс не возбуждать в душе бурю чувств, торнадо скорости и ураган мощи – он никогда бы не попал в гараж МакКуина, буквально помешанного на всём, на чём можно было гоняться. Эта «моторная голова» просто не могла ошибиться. Теперь понимаете, что я чувствовал, стоя рядом с удивительным красным E-Type Series 1 1963 года? Если для вас имя Стива МакКуина значит столько же, сколько и для меня, значит, понимаете...



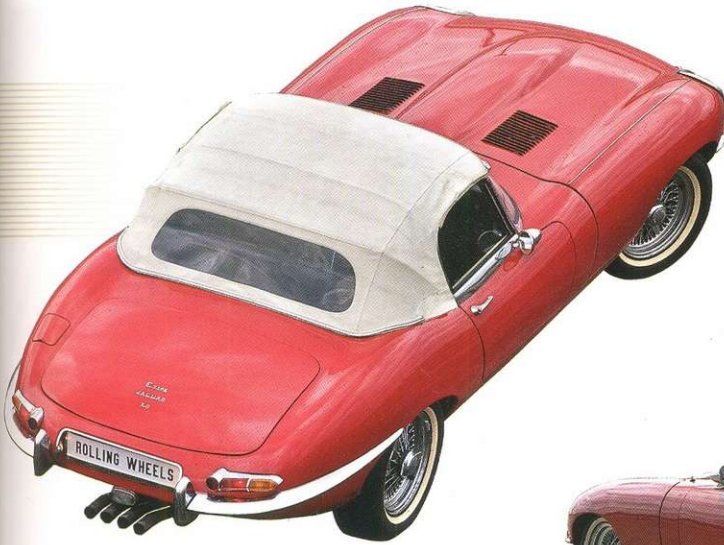
1963 года выпуска. Похоже, что это один из последних экземпляров, в оформлении салона которых использовался алюминий. Через месяц «внутреннее пространство» E-Type было отдано на откуп винилу.



Регулировка зеркал заднего вида осуществляется поворотом отражающего элемента на эксцентрик. Диапазон невелик, но решение интересное.

Главный внешний признак гоночной конструкции E-Type – это, если можно так выразиться, «капот». Точнее будет сказать, «легкосъемная передняя часть оперения». А виной тому конструкция кузова типа «монокок» с передним и задним пространственными подрамниками.





Обычно кабриолет с поднятым верхом выглядит не слишком гармонично. Но Jaguar E-Туре прекрасен во всех трёх «воплощениях» (поднятый мягкий верх, открытый вариант и «хардтоп»). Кстати, слово «кабриолет» в данном случае не совсем точно. Англичане называли эту машину *drophead coupe* (купе с откидным верхом) или *OTS* – *open two seater* (открытый двухместный).



Задняя оптика E-Туре не блещет сложностью или вычурностью, но при этом эффектно подчеркивает «летающий» силуэт машины.



Четыре выхлопные трубы – это тюнинг, точнее заводская опция. Да, это просто декоративный элемент, но как эффектно он выглядит!



Центральная гайка, закручиваемая без применения инструмента, тоже часть гоночной генетики модели. Надёжность этого способа фиксации не слишком высока, но смена колеса упрощается.

АНТИГЕРОЙ СТИВ МАККУИН

Кто был этот человек, которого называли не иначе как «Король Крутизны» (именно так – с большой буквы каждое слово)? Блистательный актер, увлечённый гошник, безумный каскадёр и... морской пехотинец, отсидевший в сумме 41 день на гауптвахте, но при этом спасший жизни пяти моряков в северном походе. А вам известно, что МакКуин охранял яхту президента Гарри Трумана и при этом неоднократно задерживался за вождение в нетрезвом виде? Да, да, и на экране, и в жизни он был воплощением героя и хулигана в одном лице. Мы видели его в классическом вестерне «Великолепная семёрка», а любители военного кино помнят его по роли в «Великом побеге». Но есть в творческой биографии МакКуина два фильма, обойти которые любителям автомобилей, просто нельзя. Это ставший средоточием блистательных погонь и восхитительных маскл-каров «Буллит» (1968), и «Ле-Ман» (1972) – фильм, где актеры в основном молчат, а за них говорят

гоночные моторы. А однажды МакКуин купил гоночный мотоцикл и на первом же соревновании выиграл гонку! С тех пор его гоночная карьера постоянно «шла в гору», прерываясь лишь на съёмки. В 60-х он участвовал в гонках в США на Lotus 11 и Jaguar D-Туре. В частности, был одним из владельцев уникального Jaguar XK SS («гражданской» версии D-Туре), после чего по-настоящему «заболел» машинами Jaguar. Так же Стив принимал участие в различных «журнальных» тестах «быстрых» автомобилей. Одним из наиболее часто упоминаемых мероприятий подобного плана стал мега-тест машин класса GT 1966 года журнала Sport Illustrated, где МакКуин особо отметил Jaguar E-Туре 2+2, предпочтя его Aston Martin и Ferrari. В 1978 году актер Стив МакКуин был занесён в Зал Славы внедорожных мотогонков. Ну а пиком автогоночной карьеры Стива стало его участие в серии GT за команду Gulf Porsche (в том числе и в «Ле-Мане» 1970 и 1971 годов).



Терренс Стефан «Стив» МакКуин у своего Jaguar XK SS (24 марта 1930 – 7 ноября 1980)

За рулём открытого Jaguar E-Туре комфортно даже очень высокому человеку. Установка крыши (неважно, «мягкого» или «жёсткого» варианта) заставляет активно «приспосабливаться». Но и в этом случае доступность элементов управления (как главных, так и второстепенных) остаётся на очень хорошем уровне.



ПАРАДОКС МАЛКОЛМА СЕЙРА

На самом деле нет ничего труднее, чем описывать совершенство словами. Слово «красиво» слишком коротко и сухо, а все его превосходные степени либо слишком прямолинейны, либо крайне расплывчаты. Если бы Rolling Wheels не был журналом с некоторым научно-популярным уклоном, я, пожалуй, бросил бы это неблагодарное дело и просто заполнил все отведенные под материал страницы фотографиями автомобиля. Согласитесь, что в ходе созерцания Jaguar E-Туре невольно приходит мысль о том, что современных автодизайнеров надо гнать поганой метлой. Всех до единого!.. Ведь Малколм Сейер, а он, собственно, и является автором этого гениального

кузова, был всего-навсего специалистом по аэродинамике. Да, да, человек, создавший это произведение искусства, не был ни художником, ни дизайнером в современном понимании – он просто создавал то, что может очень быстро ездить. А началось всё ещё с Jaguar C-Туре, серьёзно доработанного и перелицованного XK 120. Так вот, в руках специалиста по аэродинамике Малколма Сейра кузовные линии машины эволюционировали с целью получения минимального коэффициента C_x при сохранении более-менее привлекательной внешности. В итоге фантазия человека, не ограниченного «законами моды», выдала нечто, что разорвало шаблоны, перевернуло представление о спортивном автомобиле и заставило самого Энцо Феррари высказать своё искреннее восхищение.

Прежде всего нужно отметить, что визуальная элегантность E-Туре зиждется не просто на оптимальной схеме обгибания машины потоками воздуха (хотя этого не отнять – аэродинамика модели на высоте). Серьёзную лепту в формирование образа внесла и силовая конструкция кузова. Здесь нет рамы – ни пространственной, ни лестничной, ни хребтовой. Более того, здесь фактически нет и несущего кузова в современном его понимании! Вы спросите, а что



Приборная панель Jaguar E-Туре выполнена в авиационном стиле. Претензий на особую элегантность нет, но показания прекрасно читаются.



В начале 60-х FM-радиоприёмник стал важной частью автомобиля. Это было время настоящего расцвета «пиратского рок-н-ролл радио»...



Перчаточный ящик в спортивном автомобиле – вещь нужная (других «ёмкостей» в салоне нет). Но в Jaguar подошли к вопросу по-спартански. Даже крышку ставить не стали.



Установка матерчатого верха E-Туре проста. Не зная алгоритма установки и фиксации крыши, я уложился в две минуты. А вот работа с опционной крышей типа «хардтоп» требует участия помощника. Теоретически можно обойтись и в одиночку, но в этом случае есть шанс повредить лакокрасочное покрытие. Да, и ещё раз о посадке: уверяю вас, даже при опущенном верхе и росте 190 см мне было удобно! А то, что на фотографии я, как бы это сказать помягче, скрытен, то это просто фотограф попросил «не прятать лицо».



же там, внутри? С удовольствием смакуя слова, отвечаю: машина собрана по принципу полноценного гоночного автомобиля на основе центрального монокока и переднего и заднего силовых каркасных подрамников (сегодня по аналогичным принципам строят «формульные» болиды). Просто задний скрыт за обводами крыльев, а сверху на нём «лежит» полноценный багажный отсек. А вот передняя «клетка» вполне доступна обозрению, поскольку накрывается одной огромной «панелью», вобравшей в себя облицовку радиатора, бамперы, фары, ходовые огни и собственно капот. Причём всё это собрано в единую деталь, закреплённую, можно сказать, «на двух болтах». Если вы думаете, что такое решение – дань какой-либо моде, я снова вас огорчу. Это ещё одно полноценное гоночное решение, обусловленное тем, что монтаж-демонтаж всей передней части при повреждении в гонке не должен превышать времени, требуемого для заправки топливом, – Сейер ставил приоритетом участие своих машин в 24 часах Ле-Мана, а про «гражданские удобства», похоже, даже не задумывался. И слава Богу, что не задумывался. Машина получилась настолько чистокровным гоночным болидом, насколько это было

возможно. При этом её внешность впитала в себя исключительно гоночные гены просто по причине отсутствия каких-либо других. Таким образом, мы вынуждены констатировать: Jaguar E-туре просто не мог выйти по-другому. Этот образ был изначально запрограммирован самой сущностью автомобиля и особенностями конструкции.

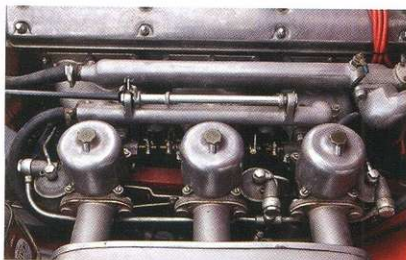
ЭЛЕГАНТНАЯ ПРОСТОТА

Кстати, о «гражданских удобствах». Несмотря на всё вышесказанное, мы с вами имеем дело далеко не с аскетичным болидом. В нашем случае это: во-первых, автомобиль для ежедневной эксплуатации, а во-вторых – Jaguar. Это значит, что внутреннее

Двигатель XK, двигатель XK и ещё раз двигатель XK... Вот одна из главных составляющих «легенды Jaguar». Один из самых передовых в мире моторов на момент создания (1947 год), он не утратил своей актуальности и к моменту выпуска тестируемого автомобиля. Прошедший жесточайшую проверку на гоночных трассах 24-клапанный ГРМ очень долго позволял E-Туре оставаться в рядах быстрых серийных автомобилей мира.



Доступ к моторному отсеку при подобной схеме открывания «капота» идеальным не назовёшь, но при желании всю переднюю часть можно достаточно легко демонтировать.



За смесеобразование в модификации 1963 года отвечают три карбюратора SU HD8. В этом варианте максимальная мощность составляла 265 л.с. Установка карбюраторов Weber с коллекторами от D-Тура давала прибавку до 40 л.с.



Система охлаждения разнесённого типа с внешним баком-накопителем тоже не относится к разряду традиционных решений. Здесь скорее главенствует вопрос спортивной компоновки.

пространство машины обязано быть не просто удобным, но и некоторым образом тяготеет к роскоши – это вам не банальный АС Асе, знаете ли. Поэтому, забираясь в салон, я ожидал некоего маленького чуда, подспудно имея в виду, например, современный XK, позиционируемый как последователь E-серии. И был вознаграждён. Прекрасная отделка светлой кожей, сверкающий «brushed» алюминий на центральной консоли и высоком трансмиссионном тоннеле плюс великолепные ворсистые коврики. В общем, вся отделка, как говорится, класса «люкс». И даже довольно простые на этом фоне приборы (они разделены на две группы) вкупе с аккуратными рычажками включения различного дополнительного оборудования выглядят вполне уместно. Таким образом, стиль и элегантная аккуратность

во всём эффектно сочетаются с несколько простоватым оформлением. Присутствуют и такие неочевидные для спортивного авто «излишества», как FM-радиоприёмник и пепельница с прикуривателем.

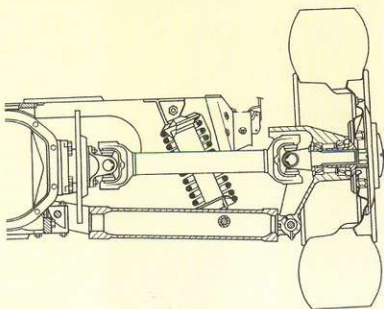
Что же касается посадки водителя, то мне, как человеку несколько «длинноватому» даже по современным меркам, размещение за рулём далось не сразу. Дело в том, что форма сидений, и в частности спинки, предполагает несколько изогнутое положение спины. Я же, преодолев высоченный порог, уселся прямо, как палка, и тут же получил два жирных минуса: ногам не хватило места, а голова упёрлась в крышу. С возмущённым возгласом «этого не может быть!» я стал разбираться. В итоге поёрзав и найдя оптимальное положение за рулём, выраженное наиболее точно фразой «слегка сгорбившись, расслабленно и полужёжа», я понял, что всё не так уж и плохо. Напротив, несмотря на довольно неочевидный вариант посадки, мне стало удобно. Мало того, впоследствии выяснилось, что управлять машиной в такой позиции тоже очень комфортно – руки и ноги сами оказываются там, где должны быть. И только педаль акселератора, находящаяся слишком близко к краю «тоннеля для ног», показала мне расположенной явно не на своём месте. Ну что поделать – здесь нам с вами стоит вспомнить о стране-производителе. Я считаю, что это просто следствие «перепланировки» машины с правостороннего расположения





Поведение E-Туре на «змейке» можно ставить в пример современным автомобилям. Одно плохо – установка на конкретный экземпляр более широких шин «привили» этой славящейся склонностью к нейтральной поворачиваемости модели поворачиваемость недостаточную... Обратите внимание: на фото – подлом передней шины с водительской стороны, приводит к уменьшению пятна контакта и, как следствие, сносу передней оси.

Задняя независимая подвеска Jaguar E-Туре была настолько уникальной, что вошла в учебники для автомобильных вузов. Известно, что приводной карданный вал, расположенный между двумя поперечными рычагами, нужно обязательно снабжать шлицевой частью. Так вот, в данном случае изменения длины привода не требуется, поскольку на приводной вал возложены функции верхнего рычага! Таким образом нагрузки на валу были заметно снижены. Серьёзным недостатком такой схемы можно назвать лишь повышенные требования к подшипникам редуктора главной передачи (они принимают нагрузки в горизонтальной плоскости). Конструкция доказала свою жизнеспособность и была снята с производства лишь в 2003 году (устанавливалась на Jaguar XJ до окончания выпуска модели X308).



органов управления на левостороннее (справа, для правой ноги, места существенно больше). Не верите? Такое у англичан встречается и сегодня, один Land Rover Defender чего стоит. Да и стоит ли обращать внимание на такую мелочь... И так, резюмирую свои впечатления от знакомства с внутренним пространством «легенды»: тесно, непривычно, но достаточно комфортно. В общем, всё так, как и должно быть в небольшом спортивном автомобиле. Но потом мы убрали крышу...

ТРИ ВАРИАНТА ПОКРЫТИЯ

Не секрет, что самое интересное в автомобилях с мягким верхом – это, собственно... мягкий верх. Точнее, то его положение, что создаёт ни с чем не сравнимое ощущение свободы и лёгкости. Второе положение тоже востребовано – поднятый верх даёт спокойную приватность и уют, в буквальном смысле оставляя шум ветра за бортом. Другое дело, что в нашем случае я опробовал не два, а целых три варианта! Дело в том, что тестируемый нами E-Туре получил «в наследство» несколько приятных дополнительных опций, среди которых наряду с четырёхтрубным выхлопом оказалась и жёсткая пластиковая крыша. В принципе, если машина приобреталась не в Калифорнии и не на юге Франции, жёсткий верх покупатели заказывали довольно часто. Поэтому какой-то особенной редкостью «хардтоп» в своё время не являлся. Но вот «доживших» до наших опционных крыш осталось уже значительно меньше. Но мы же дошны, к тому же интерес вызывал уже сам процесс. Удобно ли снимать, ставить, как закрепляется. Ну и, разумеется, как ведёт себя в дождь, не в дождь, не шумит ли на скорости и т.д. Согласитесь, тут есть о чём поговорить... Теоретически в 60-х годах прошлого века уже существовали и во всю использовались электро- и пневмоприводы кабрио-верха. Но вы же помните, что на Jaguar E-Туре всё подчинено идеологии снижения массы. Как следствие, складывание

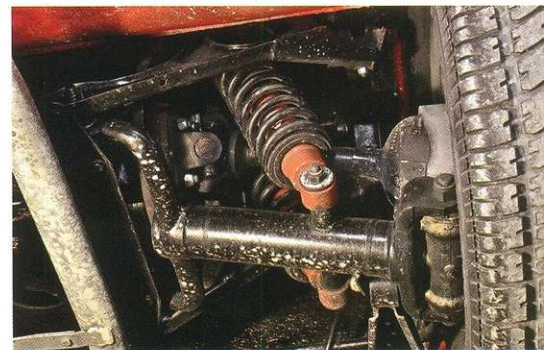
верха происходит вручную. Впрочем, справедливости ради нужно заметить, поднять или сложить крышу довольно просто. Три удобные защёлки на рамке лобового стекла, одно движение рукой – и вы спасены от непогоды. При этом небольшой размер тента и простая процедура его развёртывания позволяют уложиться в две минуты от открытого до закрытого состояния. Не сложнее дело обстоит и с «хардтопом». Впереди он крепится всё на те же защёлки, а сзади требуется закрутить два «барашка». Только вот снять и поставить его в одиночку практически невозможно, да и хранить демонтированную деталь можно разве что в гараже. Зато с установленной жёсткой крышей машина смотрится просто фантастически. Самое интересное при этом, что и мягкий, и жёсткий верх обеспечивают довольно приличную защиту от ненастья. А вот проверить, как обстоят дела с «бесшумностью» крыш на скорости, нам фактически не удалось. В Е-Туре по определению главенствуют отнюдь не аэродинамические шумы. Например, в качестве основного звукового «блюда» предлагается рык великолепной рядной шестёрки... Поверьте, после того как вы услышите это, вам точно будет не до каких-то там «посвистываний».

МЕХАНИЧЕСКИЕ ОТКРОВЕНИЯ

Вы никогда не задумывались, насколько совершенны (и соответственно, живучи) бывают некоторые технические решения? Взять хотя бы двигатель, разработанный в 1947 году для модели Jaguar XK 120 1949 года. Так вот, этот удивительный мотор заканчивает свой век будучи установленным в Jaguar XJ X300 1997 модельного года! Только представьте: этот силовой агрегат был настолько серьёзной «машиной будущего», что с обычными эволюционными модификациями он «прожил» на конвейере 50 лет! Собственно, чудеса начинаются уже в самой конструкции. Двигатель типа XK – это рядный шестицилиндровый агрегат с верхними клапанами в количестве 24 штук и двумя распределительными валами. Клапаны располагаются под углом 45 градусов, образуя шатровую камеру сгорания. На тестируемом Е-Туре головка блока цилиндров выполнена из алюминиевого сплава RR50, имеет прямые впускные каналы (об этом, согласно системе цветового кодирования Jaguar, «говорит» золотой цвет ГБЦ), на которые установлены три карбюратора HD8 системы



На Jaguar E-Туре впервые в истории марки была использована полностью независимая подвеска. И если передняя (фото вверху) выполнена по довольно распространенной схеме на поперечных треугольных рычагах (в качестве упругих элементов использованы торсионы), то задняя (фото внизу) поистине уникальна. Обратите внимание, например, на отсутствие верхнего рычага и двоянные подпружиненные амортизаторные стойки.

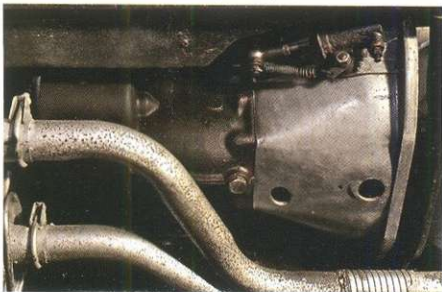


Геометрия и жёсткость подвесок Е-Туре рассчитаны практически оптимально – ощущения какой-либо нестабильности или склонности машины к потере курсовой или траекторной устойчивости в установленных режимах движения не было. Кстати, стоит отдать должное и реечному рулевому управлению: маневрирование между конусами не превращалось в «тяжелый труд».





В 1963 году компактная и конструктивно простая коробка передач Moss Vaux 4-Speed ещё не имела синхронизатора первой передачи (он появился позже, на E-Туре 4.2). Но вместе с тем агрегат обладал потрясающей надёжностью и оптимальным подбором передаточных чисел.



SU. В итоге 265 л.с. мощности и 352 Нм крутящего момента. Позвольте спросить: кто ещё из производителей имел нечто подобное в производственной программе 1963 года (бог с ними с «сороковыми» – там вообще конкурентов не было)? Mercedes, Ferrari? Так они же стоили втрое дороже! И заметьте, этот революционный мотор был разработан в измученной Второй мировой войны Британии, с большим трудом набиравшей индустриальные обороты. Кстати, вот имена людей, создавших это механическое чудо: сэр Уильям Лайонс (владелец и идеолог компании), а также Уолтер Хэссен, Уильям Хейнс и Клод Бейл (инженеры). Если же копнуть чуть дальше и заглянуть за маховик, то мы увидим ещё одну интересную вещь: невероятно компактную, но по-гоночному выносливую синхронизированную 4-ступенчатую КПП (у агрегата прекрасно подобраны передаточные числа, что играет не последнюю роль в динамике автомобиля). А если сместиться ещё чуть дальше к заднему редуктору, то здесь нас ждёт ещё одна порция нестандартных решений. Нет, редуктор заднего моста вполне обычен. Но вот всё остальное... Начать хотя бы с тормозной системы (все тормоза дисковые системы Dunlop с вакуумным усилителем), в угоду снижению неподрессоренных масс перенесённой к главной передаче. Продолжить «шокировать публику» можно фразой о том, что приводные валы с карданными шарнирами выполняют роль... верхних рычагов подвески. А нижние рычаги имеют оригинальную Н-образную форму для удобства установки двух подпружиненных амортизаторных стоек на сторону. Спереди конструкторы тоже не стали ограничиваться стандартными решениями и в более или менее обычной для спортивных авто схеме на параллельных треугольных рычагах применили в качестве упругих элементов торсионы, попутно решив ворох компоновочных задач. И заметьте, это всё сосредоточено в одном автомобиле!



Честное слово, я проторчал под висящим на подъемнике E-Туре гораздо больше времени, чем того требовала съёмка, а мой телефон, работавший по совместительству фонариком, отдал на алтарь «технического фетишизма» добрую половину своего заряда. Ведь редко увидишь что-то настолько необычное, интересное и при этом настолько совершенное. Тем более что оно ещё и ездит! Шутка ли, максимальная скорость 240 км/ч для автомобиля 1963 года выпуска.

ИСТРЕБИТЕЛЬ ПОВОРОТОВ

Поскольку наш сегодняшний тест «выездной», то традиционного полигонного антуража в виде точных измерений, прецизионных взвешиваний и прочего околонучного действа не предвидится. Ну а раз так, то давайте, не мешкая, переместимся на небольшую гоночную трассу – краснодарский «Турбодром». Здесь есть как минимум два из трёх компонентов, необходимых для оценки управляемости автомобиля. Это дрег-стрип (на котором, собственно, мы и установили змейку из конусов) и довольно



На узкой и извилистой картинговой трассе мне довольно быстро удалось «найти общий язык» с машиной. Непередаваемое чувство траектории, малейшие изменения в сцеплении шин с покрытием – всё это крайне «прозрачно» передаётся водителю. Хотя исторические факты говорят и о неприятном моменте: на высокой скорости при возникновении заноса «поймать» машину было очень просто, что в своё время спровоцировало массу несчастных случаев.

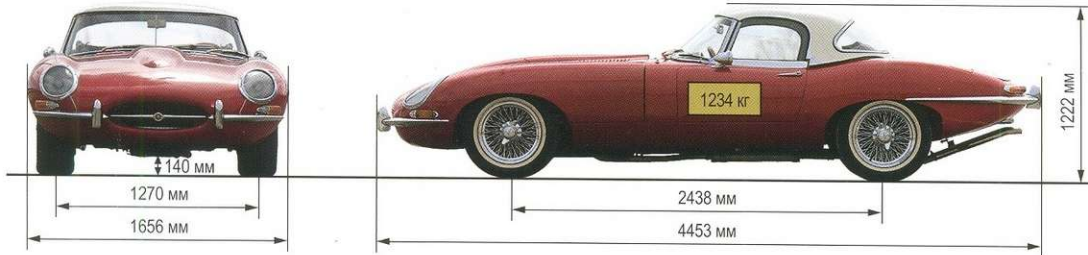


Дисковые тормоза на E-Туре установлены как спереди, так и сзади. Более того, E-Туре стал одним из первых серийных автомобилей, получивших тормозную систему Dunlop с усилителем на все колёса. И вот ещё какой момент: обратите внимание на фотографию слева – тормозные диски задних колёс установлены не на ступицах, а на редукторе главной передачи! Таким образом конструкторы «убили двух зайцев»: уменьшили неподдрессоренные массы и убрали диски подальше от песка, летящего из-под колес. С другой стороны, появилась проблема хронического перегрева подшипников и сальников главной передачи.

Динамические возможности E-Туре не были оценены нами в полной мере: дрег-стрип протяженностью в четверть мили этому не способствует. Но кое-что сказать я могу. По современным меркам семь с небольшим секунд до 100 км/ч – вполне заурядная цифра. Но, знаете, мне хочется назвать это ускорение «пьянящим». Ибо, так оно и есть...



JAGUAR E-TYPE 3,8 SERIES 1 3,8. ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И МАССА (ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ)



Обратите внимание на обводы Jaguar E-Type. Минимальная площадь лобового сопротивления плюс максимально обтекаемые формы. Кстати, на виде сбоку можно разглядеть слегка выступающее в районе ног водителя днище – это сделано для улучшения комфорта и является признаком «поздних» Series I (первые машины были с плоским полом).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	L6, Jaguar XK, DOHC карбюраторный
Рабочий объём, см ³	3781
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	87/106
Степень сжатия	9:1
Мощность, л.с. при об/мин	265@5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	352@4000
Трансмиссия	механическая 4-ступенчатая
Главная передача	2,93:1
Передаточные числа КПП	3,377:1, 1,860:1, 1,283:1, 1,0:1, (3,377 задняя)
Рулевое управление	реечного типа без усилителя
Тормоза	дисковые с усилителем системы Dunlop
Электрическая система	12В, зажигание Lucas
Максимальная скорость, км/ч	241
Разгон до 100 км/ч, с	7,1
Расход топлива (средний), л/100 км	14,7
Запас хода, км	510
Радиус поворота, м	12,4

E-TYPE
JAGUAR
3.8

большая картинговая трасса, по которой просто интересно ездить. И так, зажигание включено, палец на пусковой кнопке, подсос в положении «warm». Рывкающий голос знаменитого двигателя заглушает всё вокруг, послушно отзываясь на движения правой педали. И пусть хорошее поведение от автомобиля мы добились не сразу (кошачий характер, что поделать – покапризничала малость), но результат того стоил. Вы знаете, а ведь я, похоже, забыл это удивительное чувство абсолютного слияния с машиной. На змейке E-Type вёл себя настолько уверенно, что просто не верилось. Небольшая недостаточная поворачиваемость, приобретённая вследствие установки чуть более широких, чем положено, шин, легко компенсировалась точной работой рулём и акселератором. Нет, я не хвалюсь точностью пилотирования – это машина позволяла мне быть настолько уверенным в управлении. Великолепное реактивное действие на руле, выверенные реакции, минимальные запаздывания на управляющие действия, легкий контроль тяги и отличные тормоза – всё это позволило откатать стандартные упражнения на управляемость с абсолютной уверенностью в результате. Как бы это описать попроще... Машина словно идёт за мыслью и её не нужно мучительно заставлять вписываться в траекторию.

Абсолютно та же картина повторилась и на витиеватой картинговой трассе. Стой разницей, что здесь удалось разогнаться значительно сильнее и стали проявляться кое-какие дополнительные нюансы. Во-первых, «положить» машину в занос оказалось не так уж и сложно – реакция на контрсмещение оказалась настолько предсказуемой и легко читаемой, что буквально через несколько кругов я уже с удовольствием «мёл хвостом» почти в каждом повороте, а E-Type радостно игнорировал сделанные ранее выводы о недостаточной поворачиваемости (она никуда не делась, я просто наловчился её нивелировать). А во-вторых, при грамотном использовании моментного двигателя легко было добиться и самого настоящего силового скольжения всеми четырьмя колёсами. При этом машина ощущается абсолютно управляемой и не перестаёт «слушаться» корректирующих действий как рулём, так и газом. В принципе на «чувство автомобиля»

довольно сильно влияет и размещение пилота у задней оси – вестибулярный аппарат начинает работать точнее, реагируя на малейший снос, что позволяет вовремя вносить коррективы. Налицо поведение спортивного автомобиля с большой буквы. Но справедливости ради стоит отметить, что тестирование проходило на довольно низких для этого автомобиля скоростях.

ДРУГОЕ ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Но на этом испытательный процесс Jaguar не закончился. Для упражнений, выполняемых на высокой скорости, мы приберегли лучший гоночный «десерт» из возможных: взлётную полосу и прилегающие «рулёжки» заброшенного аэродрома в поселке Энем, что на административной границе Адыгеи. К сожалению, как я уже говорил ранее, нас постигла относительная неудача. Глобального потепления, о наступлении которого так много говорят, не случилось, а случился жуткий ливень, результат которого превзошёл все тестовые ожидания. Мокрая взлётная полоса с десятилетиями не чищенным и не слишком качественным покрытием в сочетании с короткой базой и 265 лошадиными силами на 1200 килограммов снаряжённой массы превратились в... изысканный

Заброшенный аэродром недалеко от Краснодара... Прежде всего я проверил эффективность работы трёхщёточного стеклоочистителя и достиг скорости начала аквапланирования.



коктейль Молотова. Но нет худа без добра – оказавшись в сложных дорожных условиях, Jaguar раскрылся во всей красе. И вот что я вам скажу: этот автомобиль по-настоящему опасен. Он безумен. Буквально несколько строк назад я говорил о выгодной стороне посадки водителя у задней оси, но это приятно, пока едешь относительно медленно. А вот на высокой скорости адреналин в крови начинает бурлить, как гейзер. Страх нарастает с каждым добавочным «километром в час». Сознанием ты понимаешь, что способностей машины вполне хватит и на эффективное торможение, и на довольно точную коррекцию траектории, но спинной мозг при этом «сообщает» нечто иное. Все колебания, малейшие неровности и проскальзывания сливаются в мощный информационный поток и банально заставляют организм паниковать. Поверьте, ничего этого не почувствовать в современном автомобиле. Скорее это картинговые

ощущения, когда скорость можно легко определить по побелевшим костяшкам пальцев и количеству холодного пота на спине. Знаете, я боюсь себе представить, что человек испытывает в Jaguar E-Type на максимальной скорости. Мало того, я не хочу этого представлять – я желаю это... испытать! Этот пьянящий рык двигателя, переходящий после 3000 оборотов в пронзительный вой, способен дать гораздо больше силы, скорости и адреналина. Увы, взлётная полоса, рассчитанная на «неторопливые» Ан-2, оказалась слишком коротка для перехода в другое эмоциональное измерение.

PURE

Этот автомобиль создавался для сильных эмоций. Воистину человек, задумывавший E-Type, был настоящим художником человеческих ощущений. Гоночные технологии и уникальные технические решения – всё это положено на алтарь удовольствия от вождения через мучительное преодоление себя. Никаких мер безопасности, никаких самонатягивающихся ремней и мгновенно надувающихся



Что может быть приятнее, чем езда на E-Туре «с полностью открытым дросселем» по рулёмкам и взлётной полосе. Тематический антураж и никаких ограничений, кроме здравого смысла. И тут всё стало на свои места – этот всем своим видом говорящий о благородном аристократизме автомобиль на деле оказался безумцем и бунтарём, не терпящим трюсов.



подушек, а лишь формальный бампер на носовом обтекателе, способный при аварии натворить бед. Но зато никаких гидроусилителей, разрушающих связь рулевого колеса с дорогой, и никаких неоправданно умных электронных систем. Я не знаю, каким словом выразить сущность Jaguar E-Туре на русском языке, но в родном для этой машины английском есть слово «pure», что можно перевести как «без примесей», «безупречный», «чистопородный» и «отчётливый». Все эти значения в одном слове. И все они наилучшим образом описывают вздорный, бунтарский характер этой машины. RW

Редакция Rolling Wheels благодарит компанию Autobeaagle г. Краснодара и лично Николая Панули за предоставленный автомобиль и помощь в организации теста.





ХРАНИТЬ ВЕЧНО

Автомобиль «Русско-Балтийский», модель К 12/20 (1911 год выпуска)



The «Russo-Baltique» car is the only surviving passenger car,

in Russia, from the Russian-Baltic Wagon Works. The car model K 12/20 was manufactured in 1911 and delivered to the Aeronautical School in Tver. In 1929 it was bought by a Mr. Orlov, an engineer from Kimry. Unfortunately, winter 1941 he forgot to drain the water from the cooling system and engine block cracked. Next quarter of a century the «Russo-Balt» stood in the barn covered with debris. At about this time the Mosfilm studio wanted to use the car in a film. However the car was unfit for use and it was sent to the Scientific Motor Institute (NAMI) for a full restoration. After this remedial work hero of our story took pride of place amongst the exhibits in the Polytechnic Museum. Since then it has left it only twice. Once in 1988 when the «Russo-Balt» went to a car show in Belgium and then in March 2012 to the «Oldtimer Gallery».

Текст >>
Константин КОМКОВ
Фото >>
Алексей ИНОПЛЕВ
Юрий ПАШОЛОК

Единственный сохранившийся в нашей стране легковой автомобиль производства Русско-балтийского вагонного завода очень редко покидает стены Политехнического музея. Естественно, мы не могли не воспользоваться этим «выходом в свет», с тем чтобы поближе познакомиться с этим уникальнейшим экспонатом. Потрогать первый русский автомобиль руками, откинуть обе створки его капота, заглянуть под днище, ну и, разумеется, посидеть за его неправильным правым рулём.

Описываемый экземпляр «Руссо-Балта» модели К 12/20 V серии (шасси №73) был изготовлен в 1911 году и отправлен в воздухоплавательную школу в Твери. А в 1929 году машину приобрёл проживавший в городе Кимры механик по отопительным системам А.А. Орлов и эксплуатировал её вплоть до 1941 года. К этому времени оригинальные шины износились, а Тверь была оккупирована немецкими войсками. Во избежание лишних проблем автомобилист-ветеран загнал машину в дровяной сарай, но, как ни странно, забыл при этом слить воду из системы охлаждения. В морозы блок цилиндров растрескался, и следующие четверть века «Руссо-Балт» стоял в сарае, заваленный бытовым мусором. Стоял до тех пор, пока не потребовался киностудии имени Горького. А поскольку, в силу плачевного технического состояния, для съёмок автомобиль оказался непригоден, он по указанию министра автомобильной промышленности СССР был отправлен на реставрацию в Научный автомобильный институт (НАМИ). После работ по восстановлению, продолжавшихся более года, герой нашего рассказа, собственно, и занял почётное место в экспозиции Политехнического музея. С тех пор он покидал её всего дважды. Первый «выход в свет» состоялся в 1988 году, когда «Руссо-Балт» отправился на автомобильную выставку в Бельгию, а второй... нынешний выезд на «Олдтаймер-галерею». Кстати, чтобы организовать последний выход раритета, сотрудникам музея пришлось разобрать часть кирпичной кладки полуподвального помещения отдела автомобильной техники! Увы, лицезреть эту впечатляющую логистическую операцию нам не довелось, но зато мы стали непосредственными участниками процесса возвращения уникального экспоната в музей.



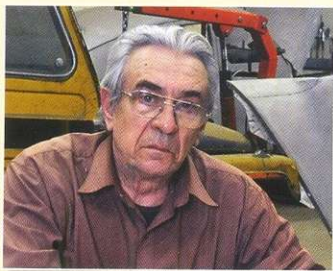
Последний раз «Руссо-Балт» покидал здание на Новой площади в январе 1988 года (тогда он побывал на родине своих предков в Бельгии). Человек в белой рубашке – заведующий отделом «Транспорт» Политехнического музея Сергей Рыков.



Он вернулся через парадный подъезд... В ходе подготовки данного материала нам посчастливилось принять участие в непростом процессе возвращения уникального экспоната на законное место.



После возвращения из «Крокус Экспо» «Руссо-Балт» обосновался в холле первого этажа Политеха (подъезд №1).



Евгений Сергеевич БАБУРИН

директор Музея экипажей и автомобилей газеты «Авторевю». С 1982 по 1993 год руководил автомобильным отделом Политехнического музея.

В ЗАЛ ПОЛИТЕХНИЧЕСКОГО МУЗЕЯ «РУССО-БАЛТ» ВКАТИЛСЯ БЕСШУМНО

«В августе 1987 года мне позвонили из Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» с предложением обсудить возможность экспонирования единственного сохранившегося автомобиля дореволюционного российского производства «Руссо-Балт» К 12/20 на 66-м Международном автомобильном салоне в Брюсселе с 13 по 24 января 1988 года. В/О «Автоэкспорт» и советско-бельгийская «Скалдия-Волга» планировали провести широкую рекламную кампанию по выходу на внешний рынок с новыми моделями советских легковых автомобилей «Москвич-2141» и «ВАЗ-2109». Предполагалось, что «Руссо-Балт» повысит эффективность и привлекательность стенда «Автоэкспорта».

Дойти до приёмной генерального директора Политехнического музея Гургена Григорьевича Григоряна было делом одной минуты. На середине пути я уже совершенно определённо и чётко представил себе, что мы попросим у «Автоэкспорта» за предоставление нашего уни-

кального экспоната. Дело в том, что после доставки «Руссо-Балта» из г. Кимры в Москву, перед тем как передать его в Политехнический музей, машина была направлена на реставрацию в НАМИ. В целом с работой по «воскрешению» автомобиля там справились хорошо и довели его до ходового состояния. Но оценку «отлично» я не дал бы. Видимо, в то время в НАМИ не было людей, хорошо знавших историю автомобиля, и вообще не было материалов (в основном фотографий) по автомобилям, по «Руссо-Балт» в частности.

Полагаю, что и денег на реставрацию выделили «в обрез». Обращение через газету «Неделя» с просьбой прислать фотографии машин марки «Руссо-Балт» почти ничего не дало. В результате машину сделали такой, какой она была в последние годы её эксплуатации. Самыми заметными были её «неродные» передние крылья. Скорее всего машина попала в аварию (как минимум одну, но серьёзную). Были заменены не только

РУССКО-БАЛТИЙСКИЙ ВАГОННЫЙ ЗАВОД

В 1869 году германская фирма Van der Zypen und Charlier получила крупный заказ на производство вагонов для Риги-Двинской железной дороги. Чтобы не платить ввозных пошлин, фирма открыла филиал в Риге на Вольмерской улице. В 1874 году филиал был преобразован в акционерное общество «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ). Ставшее одним из крупнейших в России, это машиностроительное предприятие кроме железнодорожных и трамвайных вагонов выпускало сноповязалки, молотилки, двигатели для сельскохозяйственных машин и даже аэропланы. В 1907 году в связи со спадом производства председателем правления Михаил Владимирович Шидловский выступил с инициативой организовать на имеющихся мощностях производство автомобилей. Автомобильное отделение РБВЗ, созданное в 1908 году, возглавил Иван Александрович Фрязиновский. На должность главного конструктора был приглашён швейцарец Жюльен Поттера, ранее работавший на бельгийской фирме Fondu (Usines FONDU). Собственно, машина этой марки (24/30 л.с.) и стала прототипом первого автомобиля, изготовленного в Риге в начале лета 1909 года под названием Russo-Baltique (позднее устоялось русскоязычное название «Русско-Балтийский»). Кстати, первые две цифры в названии модели С 24/30 обозначали расчётную (т.е. налоговую, по 3 рубля за каждую л.с. в год) мощность двигателя, а две другие – его реальную мощность в лошадиных силах. Такой принцип обозначения сохранился и на последующих моделях «Руссо-Балтов». Завод выпускал автомобили так называемыми сериями, обозначаемыми римскими цифрами. Всего их изготовили восемнадцать. Причём в одну серию могли входить автомобили нескольких моделей. Заметим, что на автомобиле модели С 24/30 с заводским номером шасси 14 (третьей серии) редактор журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель успешно финишировал в международном ралли «Монако» («Монте-Карло») в 1912 г., получив

призы за дальность пробега и за выносливость автомобиля. Маршрут, протяжённостью 3257 км, проходил в самый разгар зимы через Псков, Ригу, Кенигсберг и далее через Германию на Страсбург, Лион, Ниццу и Монако. На своём «Руссо-Балте», меняя кузов на более удобный для дальних путешествий, выполненный по его эскизам, Нагель проехал за четыре года по России, Западной Европе и Северной Африке почти 100 тысяч километров.

ШИРОКАЯ МОДЕЛЬНАЯ ПАЛИТРА

Модель С 24/30 выпускалась с такими кузовами, как дубль-фаэтон, торпедо, ландоле и даже лимузин. А в 1912 году военное ведомство заказало РБВЗ партию легковых автомобилей модели С 24/30 седьмой серии для штабной службы. Согласно спецификации, автомобиль комплектовался прожекторами, выдвижными столиками для карт, ящиками для документов и плетёной корзиной на подножке для офицерских шапок. Кстати, это была самая массовая модель, имевшая двигатель рабочим объёмом 4501 см³, реальная мощность которого увеличилась сначала до 35 л.с., а затем и до 40. Считается, что эта модель была выпущена в 347 экземплярах. Что касается малой модели с двигателем рабочим объёмом 2211 см³, то она первоначально производилась как К 12/15, затем её мощность увеличили до 20 л.с., а к 1914 году до 24. Всего таких машин за шесть лет было изготовлено 141 шт. в пяти сериях. В 1914 году практически все «Руссо-Балты» уходили с завода в армию, а РБВЗ стал выпускать ещё одну легковую модель Е 15/35. Её разработал новый главный конструктор завода Эрнст Фалентин, ранее работавший на немецкой фирме Rex-Simplex.

Первоначально некоторые узлы РБВЗ ввозил из-за границы, но постепенно завод освоил их производство. На поздних «Руссо-Балтах» импортными были лишь комплектующие, выпускавшиеся специализированными фирмами, например магнето «Bosch». Как следствие, масштабы производства и уровнем конструкции своих автомобилей



Здание Русско-Балтийского вагонного завода находится на пересечении улиц Матиса и Вальмиерас. Причем и сегодня на фасаде одного из зданий можно увидеть надпись «РУССКО БАЛТИЙСКИЙ ВАГОННЫЙ ЗАВОДЪ 1913».

Геометрические размеры «Руссо-балт» К 12/20 серии V (1911)



Двигатель бензиновый, L4 нижнеклапанный, карбюраторный, 2211 см³, 20 л.с. при 1600 об/мин; КПП механическая 3-ступенчатая; тормоза барабанные и трансмиссионные; подвеска зависимая рессорная; V_{max} 60 км/ч

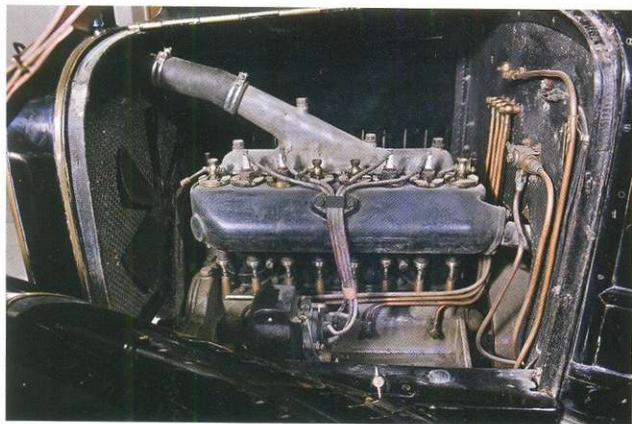
крылья, но, похоже, и капот. Фирменные крылья «Руссо-Балта» на всех моделях имели совершенно иную, очень характерную внешность. Они как бы были смещены несколько вперёд по отношению к центру колеса. Их поверхность была достаточно выпуклой, а не плоской. Изготовление таких крыльев в значительной мере увеличило бы стоимость реставрации и её сроки: ведь тогда другого способа, кроме изготовления правой и левой деревянной мастер-модели, не существовало.

Следующим несоответствием были электрические фары. Родные ацетиленовые были заменены не столько из-за их недолговечности, сколько из-за больших неудобств пользования ими. Словом, они не сохранились, как и ацетиленовый генератор. Это достаточно красивый атрибут, чаще всего прямоугольной формы. Внутри он был разделён на несколько герметичных объёмов. Сверху заливалась вода. При помощи игельчатого клапана можно было регулировать подачу воды в ёмкость с карбидом, из которого и вы-

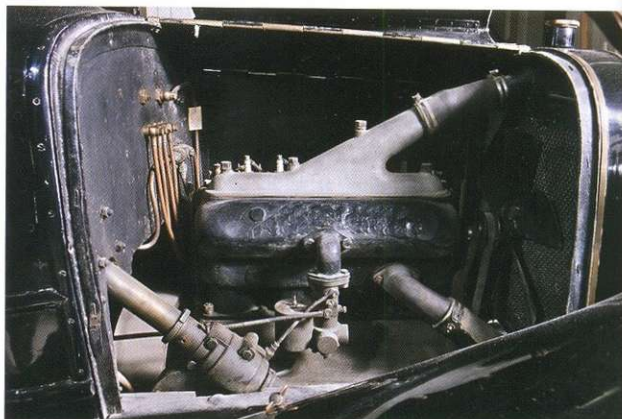
делялся ацетилен. По трубкам газ поступал в фары, они включались, вернее зажигались спичкой. Светили ацетиленовые фары очень ярко белым светом и достаточно эффективно. Но одна незадача: их нельзя было переключить на ближний свет, нельзя было на какое-то время выключить при разезде с встречным автомобилем ночью. Эта проблема имела два решения. Первое – установка дополнительного механизма для поворота фары, второе – установка внутри или снаружи фары жалюзи. В коллекции музея было несколько ацетиленовых фар разных размеров и фирм. Наиболее подходящей оказалась фара французской фирмы Bleriot. Необходимо отметить, что в те давние времена покупатель автомобиля мог заказать установку фар любого вида и любой формы. Выбор был большой. Сняв с фары эскизы, я изготовил необходимые чертежи, по которым макетчики фабрики наглядных пособий и демонстрационной аппаратуры общества «Знание» изготовили точные копии.

Единственно, что не смогли тогда сделать – это керамические горелки. Изготовление фар оказалось очень дорогим удовольствием. Поэтому изготовление ацетиленового генератора отложили.

Ну и, наконец, шины. Конечно, только знающие люди видели, что установленные на машину шины – это подделка. Для справки: изготовление полноценной новой модели шины в условиях Научно-исследовательского института шинной промышленности обходилось в те годы в 5 – 6 миллионов рублей. Конечно, нечего и мечтать было о нормальных шинах для «Руссо-Балта». В НАМИ поступили гораздо проще – на подлинный обод наматили сырую резиновую ленту, подогрели, она слиплась, обработали её наждаком, довулканизировали и нарезали протектор. Получилась настолько жёсткая шина, что при перекачивании машины по каменному полу музея переезд через стыки в полу сопровождался жёстким ударом и ощутимым содроганием всего кузова машины. ►►

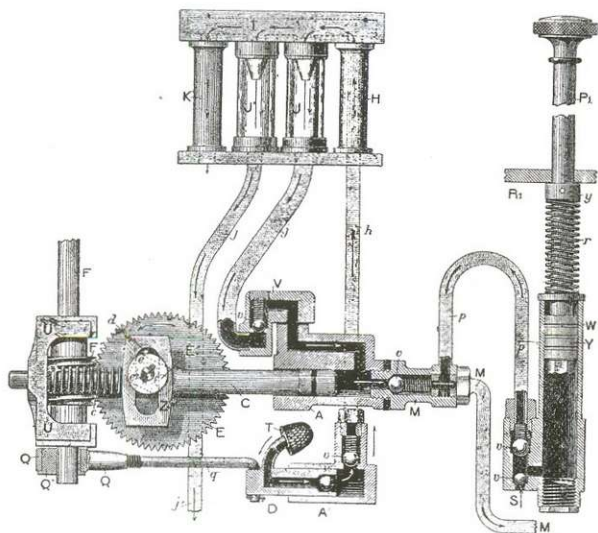
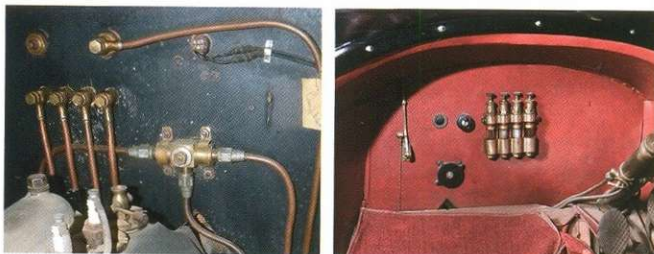


Двигатель имел несъемную головку или, как тогда говорили, крышку цилиндров. Клапаны вставлялись через специальные пробки, в которые снаружи вворачивались свечи и пусковые краники.



Двигатель рабочим объемом 2211 см³ на серии 1911 года развивал внушительные по меркам своего времени 20 л. с. и довольствовался простейшей термосифонной системой охлаждения.

В начале XX века ещё не было ни одной установившейся конструкции системы смазки двигателя. Производители использовали множество различных устройств, обеспечивающих подачу масла к трущимся деталям (например, прибор Моллерупа). Также была распространена система, в которой смазка подавалась из отдельного бака под давлением выхлопных газов. Что же касается двигателей серии K-12, то в них применялась очень прогрессивная в то время система смазки, принцип действия которой можно понять из приведённого здесь рисунка. Насос низкого давления «D», приводимый от коленчатого вала двигателя, подавал масло в верхний коллектор над стеклянными измерительными трубками «J» (на двигателе «Руссо-Балта» их четыре и каждая со своим регулировочным вентилем). Проходящее по каплям масло попадало по медным трубкам к коренным подшипникам, смазывало их и, разбрызгиваясь, попадало на остальные детали двигателя. По одной из трубок масло подавалось в насос высокого давления «С» и от него к узлам двигателя, которые надо было смазывать под давлением. Перед пуском мотора нужно было накачать масло ручным насосом «W». По мере прогрева двигателя и соответствующего снижения вязкости масла водитель должен был на ходу регулировать подачу масла, считая падающие капли.



Именно о настоящих камерных шинах я и подумал, когда получили приглашение в Брюссель. К моему удивлению, наша просьба о приобретении дешёвых шин не была отвергнута. Расходы взяла на себя «Скалдия-Волга». Содействовал принятию этого решения один из руководителей правления этого акционерного общества – сын русского эмигранта Жан Стольников. В зарубежных автомобильных журналах мы нашли порядка десяти фирм, торговавших шинами для старых автомобилей. Но выбор остановили на Michelin, которая в то время предлагала готовый ассортимент, тогда как другие делали шины только на заказ. Дальнейшие заботы по приобретению шин взяла на себя помощница главы представительства в СССР бельгийской фирмы Tracosa, импортировавшей шины Michelin. Покупка пяти шин обошлась А.О. «Скалдия-Волга» в пять с половиной тысяч долларов. Мечта начала воплощаться в реальность. Началась процедура оформления вывоза «Руссо-

Балта» за рубеж. И сразу же встал вопрос о страховке. При балансовой стоимости 11 885 рублей 83 копейки никакая страховка не покрыла бы восстановительных работ. Да и при такой стоимости таможня его вообще не выпустила бы – уникальный экспонат, а дешевле «Волги». Тогда специально созданная комиссия, консультантами которой выступили Л.М. Шугуров, председатель учёного совета автомобильного отдела музея доктор технических наук, профессор А.Н. Нарбут, член технического комитета Федерации автомобильного спорта СССР кандидат технических наук П.И. Тараненко, переоценила «Руссо-Балт» К 12/20 (инвентаризационный номер 11 850) до стоимости в 8 миллионов рублей. Страховка от этой суммы, если не ошибаюсь, составила порядка 90 тысяч долларов. И эти расходы взяла на себя «Скалдия-Волга».

Сварен подрамник, установлен в кузов фургона «Совтрансавто», «Руссо-Балт» закатили в кузов, закрепили, тут же во дворе музея таможня опломбировала груз.

Делегация «Автоэкспорта», в которую входил я, прибыла в Брюссель 10 января. На следующий день мы поехали в Экспоцентр посмотреть, как идёт монтаж стенда. Каково же было моё удивление, когда на стенде «Автоэкспорта» «Руссо-Балта» не оказалось. Были ВАЗовские 2108, 2109, 2106 и спортивный прототип Стасиса Брундзы. Был и он сам, тогда ещё просто инженер спортивного бюро ВАЗ Владимир Губа. На мой вопрос: «А где же «Руссо-Балт»? Ответили: «За перегородкой!» Бегу туда и вижу стенд с нашим «Руссо-Балтом» и копией первого «Бенца». Над стендом эмблема музея Autoworld. Его владельцами и организаторами были Гилен Майи и его сын Иван. Потом мне объяснили, что так и было задумано: обратиться они напрямую в музей, всё было бы гораздо сложнее. На табличке к нашей машине было написано, что её производство в Риге положило лицензионное соглашение с бельгийской фирмой Fondu. В музее Autoworld стоял Fondu с кузовом фургон. Конечно,

РВВЗ не уступал известным в начале XX века европейским фирмам. Конечно, такие монстры, как Ford, уже тогда выпускали автомобили десятками тысяч, но производство большинства заводов не превышало двух-трёх сотен машин в год. В июле 1915 года, когда фронт приблизился к Риге, завод эвакуировали: вагонное производство отправилось в Тверь, автомобильное – в Петербург и частично в Москву. Сколько всего было выпущено «Руссо-Балтов» сегодня сказать сложно. Хотя, по мнению Льва Шугурова, их было изготовлено 623 штуки. Зато достоверно известно, что в России автомобиль марки «Русско-Балтийский» сохранился всего в одном экземпляре.

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Сохранившийся автомобиль относится к типу К 12/20 НР и именно этот тип чаще всего приобретали в личное пользование. В числе владельцев таких в кузове (или как тогда говорили «кароссри») были Ея Императорское Высочество Великая Княгиня Мария Павловна (модель К 12/20 с шасси № 4 II серии), Его Императорское Высочество Великий Князь Константин Константинович, отставной премьер-министр граф Сергей Юльевич Витте, князь Борис Борисович Голицын и промышленник Эдуард Нобель. И даже в гараже Его Императорского Величества Государя Императора имелся К 12/20 № 217. Причём, как нам кажется, стоимость такого автомобиля (5500 рублей) не являлась определяющей для «особ особо приближенных», но вряд ли он был доступен среднему классу, ведь годовое жалование «интеллигенции» в среднем не превышало тогда полтора тысяч рублей.

Конструктивно «Руссо-Балт» полностью соответствовал техническим тенденциям тех лет. Двигатель – спереди, привод на задние колеса через карданный вал в защитном кожухе и межколёсный дифференциал. Плюс несъёмные колёса, собранные на двенадцати деревянных спицах с пневматическими шинами. Основу автомобиля составляла



Немногие автомобильные фирмы производили карбюраторы самостоятельно. На К 12/20 установлен изготовленный на Русско-Балтийском заводе весьма современный (по меркам начала века, разумеется) лувльеризационный карбюратор с поднимающимся потоком конструкции Жюльена Поттера. Стержень в верхней части цилиндрической поплавковой камеры предназначался для обогащения смеси перед запуском двигателя.

На «Руссо-Балте» установлено магнето производства компании Bosch. Его применение хотя и удорожало автомобиль, но зато позволяло эксплуатировать его без капризного и требующего постоянного обслуживания аккумулятора.



На картере двигателя можно прочитать название завода-изготовителя. Кстати, картер отлит из алюминия, что в те годы было очень редким решением.



сходство между ним и «Руссо-Балтом» угадывалось, но это объяснялось лишь тем, что Жюльен Поттера был приглашён работать в Ригу. Никаких фактов о лицензии не было. Мне пришлось доказывать это Ивану Майи, и через два дня табличку заменили.

После автосалона «Руссо-Балт» должен был ещё два месяца простоять в Autoworld. Незадолго до окончания этого срока в Политехнический пришло письмо из Брюсселя. Коммерческий директор Autoworld Андрэ Мати-Девалк сообщал, что снять «неродные» шины с ободов «Руссо-Балта» без их повреждения невозможно. И предлагал установить Michelin на новодельные обода со спицами, которые полностью соответствовали нашим. Их удалось найти в Англии. При этом сохранялись подлинные ступицы. Позже я узнал, что обода со спицами обошлись брюссельскому музею в сумму около 10–12 тысяч долларов. Но на своё место в зале Политехнического музея «Руссо-Балт» въехал на пневматиках почти бесшумно.



Январь 1988 года. Крайний справа: принц Льежский Альберт (с 1993 года король Бельгии), третий слева – Евгений Бабурин.



Передняя зависимая подвеска на полуэллиптических рессорах отличалась потрясающей надежностью. Обратите внимание на кованную из легированной стали балку.



Передний конец рессоры крепился к загнутому вниз концу рамы, дополнительно проклепанному с усилителем для прочности.



Кинематикой рулевого привода в те годы серьезно не занимались. При ходе подвески передние колёса доворачивались, затрудняя управление.



Кузов крепился к заднему мосту через мягкие 3/4-эллиптические рессоры. Такая конструкция подвески обеспечивала отличную плавность хода, но слабо фиксировала мост в боковом направлении, ухудшая поведение в поворотах. Впрочем, в те годы это было не столь важно.



Две части рессоры задней подвески соединялись серьгой, что увеличивало долговечность коренных листов.



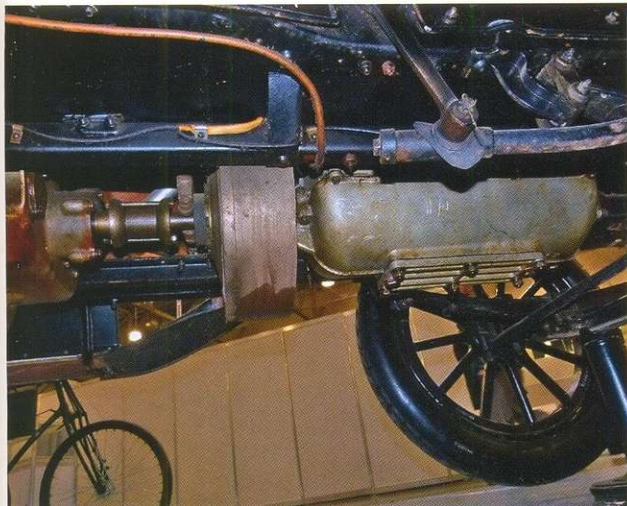
Основным считался этот трансмиссионный тормоз с внешними колодками, приводимый в действие педалью.



Барабанные тормоза устанавливались только на задние колёса и приводились в действие ручным рычагом. Эффективность их по современным меркам очень низкая. Кстати, обязательная установка тормозов на все колёса в Европе законодательно оформится почти через два десятилетия.

прочная рама, лонжероны, поперечины которой в сечении имели форму швеллера и были выштампованы из листовой стали высокого качества. Двигатель монтировался отдельно от коробки передач, а чтобы деформации рамы не нарушали соосности агрегатов при езде по бездорожью, они крепились на отдельных продольных брусках (подрамнике), соединённых с рамой прочными кронштейнами. Подвеска – зависимая рессорная.

Поскольку машины К 12/20 были довольно лёгкими (около 1200 кг), а значительная часть полной массы (более 60%) приходилась на задние колёса, то задняя ось соединялась с рамой посредством 3/4 эллиптических рессор. Что же касается подвески передних колёс, то она представляла собой продольные полуэллиптические рессоры. Передняя ось двутаврового сечения выковывалась из особого сорта неломкой стали. Головки и шейки оси, выштампованные из никелевой стали, снабжены шариковыми подшипниками. Впрочем, и все шестерни коробки передач, главной передачи, а также колёса из тщательно высушенного дерева твёрдой породы вращались не во втулках, что было тогда привычным, а на шарикоподшипниках. Рабочий объём четырёхтактного, четырёхцилиндрового рядного двигателя 2211 см³. Его особенность – цилиндры, отлитые общим блоком (на моделях К-12 и Е-15), несъёмная головка, одностороннее нижнее расположение клапанов (с левой стороны) и термосифонная (без насоса, с циркуляцией за счёт разницы температур) система водяного охлаждения. Коленчатый вал с весьма длинными шейками выкован из хромоникелевой стали высокой прочности и вращался в подшипниках, залитых антифрикционным материалом. Заметим, что картеры двигателя и коробки передач отливались из алюминия. Смазка двигателя осуществлялась при помощи насоса, работавшего в картере и подававшего масло к цилиндрам, предварительно



Несоосьюванные двигатель и коробка передач устанавливались на отдельный подрамник, что позволило уменьшить их несоосность при скручивании рамы на ухабах российских дорог.



Крутящий момент на задний мост передавался валом, проходящим в трубе. Жёсткость конструкции придавали растяжки, образующие треугольник.

пропуская его через особую маслёнку, имевшую стекло для контроля. Двигатели автомобилей модели К-12/20 серии V, изготовленные в 1911 году, развивали мощность 20 л.с.

Мотор оборудован карбюратором конструкции Жюльена Поттера и магнето высокого напряжения Роберта Боша. Обычно завод не ставил аккумуляторов, но они могли быть установлены по желанию заказчика. Регулировка опережения зажигания производилась специальной рукояткой на рулевом колесе. Топливо из расположенного сзади бака, рассчитанного на запас бензина, достаточный для 250-вёрстного пробега, подавалось под давлением подводимых в него отработавших газов. Как и у большинства машин начала века, у «Руссо-Балта» стояло ныне забытое конусное сцепление. В маховике имелось углубление в форме конуса, а на ответную часть (ведомый конус) приклеивали кожу, выполнявшую роль фрикционной накладки, и центрировали его на валу подшипником скольжения. Вилка сцепления упиралась в выступы втулки, прикреплённой к ведомому конусу, а внутри втулки помещали отжимную пружину. Главным достоинством этой конструкции были простота и дешевизна, но чтобы конусы прижимались достаточно плотно и сцепление не пробуксовывало, пружину делали очень мощной. Для управления сцеплением от водителя требовалась не только сила, но и точность работы педалями. В любом случае срок жизни фрикционной кожи был невелик. Что же касается самой коробки передач, то она обеспечивала три передачи переднего и одну передачу заднего хода. Автомобили РБВЗ имели два тормозных механизма – ножной и ручной. Первый, так называемый трансмиссионный тормоз, находился позади коробки скоростей и действовал на стальной барабан. Два других помещались внутри специальных барабанов, насаженных на ступицы задних колёс.



Управлять «Руссо-Балтом» было непросто. Кроме неэффективных тормозов и тяжёлого рулевого управления надо было следить за смазкой двигателя по каплям в стекляшках маслоуказателей и подстраивать при изменении режима движения, подкачивая воздух в бензобак. Также требовалось постоянно регулировать опережение зажигания рычагом на рулевой колонке.

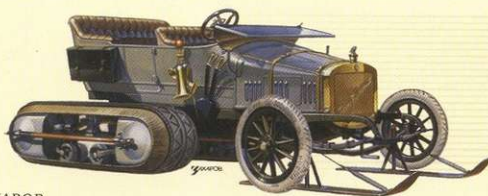


Пассажиры, учитывая неплохую плавность хода «Руссо-Балта», могли чувствовать себя здесь очень уютно, наслаждаясь поездкой, доступной в то время очень немногим.



Александр ЗАХАРОВ

художник-график, автомобильный дизайнер
и организатор автомобильных соревнований.
Он иллюстрировал историческую серию журнала «За рулём»,
книгу Л.М. Шугурова «Погоня за Руссо-Балтом» и многие другие издания.



СТИЛИСТИКУ «РУССО-БАЛТА» НИ С ЧЕМ НЕ СПУТАЕШЬ

После того как я познакомился с фотоархивом Льва Михайловича Шугурова, посвящённым РБВЗ, и нарисовал в исторической серии «За рулём» первый «Руссо-Балт» тип «М», я на всю жизнь заболел этими автомобилями. Конечно, я знал, что до революции было выпущено несколько машин под маркой «Руссо-Балтийский». Но то, что собрал Шугуров, неукладывалось в мои представления о дореволюционной истории автомобильной промышленности России. Я был ошеломлён количеством разных, совершенных и очень красивых автомобилей. Было очевидно, что о «Руссо-Балтах» мало кто знает. И с тех пор я стал помогать Льву Михайловичу пропагандировать историю РБВЗ – сначала на страницах журнала «За рулём», а потом и в других изданиях.

Мне довелось нарисовать знаменитые «Руссо-Балты». Прежде всего победителя второго ралли «Монте-Карло» – С 24/55, модель «М», модели «К», одну со спортивным кузовом, штабной с прожектором, несколько моделей «С», модель «Д» и полугусеничный «Кегресс».

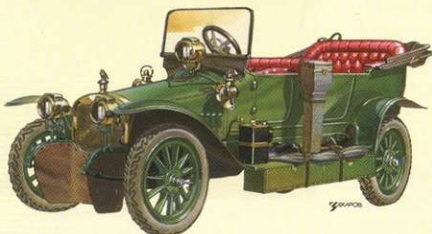
Для достоверности я работал над изображением К 12/20 по фотографиям, но и в музее ездил смотреть детали, пропитываться духом и стилем. Это очень полезно. Необходимо увидеть подлинные технологические приёмы того времени вблизи, качество обработки металла (это фото не передаёт), видеть подлинник, пусть и отреставрированный. Моё кредо в рисунке – подлинность, иллюзия фотографии. Мне приходится работать графическим процессором-анализатором. Отсеивать в исходной фотографии «шум» и выкристаллизовывать реальное изображение и улучшать его детализировку.

Конечно, Лев Михайлович, как и я, всегда стремился к достоверности и очень внимательно следил за нюансами, мелочами – правильностью изображения подвески, геометрии кузова, которую он чувствовал очень тонко. Вначале нашей совместной работы над иллюстрациями, а она всегда была совместной, долгой и кропотливой, когда я ещё не очень глубоко погрузился в тему, он часто замечал мелкие неточности, обращал на них моё внимание, и я вносил изменения. Именно так, в процессе работы над иллюстрациями, я изучал конструкции «Руссо-Балтов», их отличия конструктивные и стилистические. Лев Михайлович был не только выдающимся журналистом и историком, но и талантливым инженером, конструктором гоночных автомобилей. Это помогало ему в деталях узнать «Руссо-Балты», я бы даже сказал чувствовать те идеи, которые закладывались в конструкцию. Главной нашей задачей было показать красоту конкретного подлинного автомобиля, а вовсе не эпоху, в которой он жил. Это другая тоже интересная задача, но тогда нужно было показать сами автомобили, чтобы ничто не отвлекло. К тому же фон всегда скрадывает мелкие детали подвески, кузовной арматуры и других важных деталей. Такая кропотливая работа занимала очень много времени, а если столь же тщательно рисовать фон, времени потребовалось бы ещё больше, и это выходило за рамки реального. Нужно учитывать, что полиграфия того времени была очень низкого качества, и рисовать приходилось с учётом плохой бумаги и ужасного сведения цветов. Если посмотреть первые рисунки с фоном, видно, что из печати выходила пёстренькая «каша». Поэтому я предложил рисовать автомобили без фона, а дух времени, своё отношение и настрое-

ние передавать в самом изображении автомобиля – ракурсом, освещением, отражениями, и это получилось достаточно хорошо.

Благодаря архиву Шугурова, в котором были не только фотографии, но и чертежи, материалов было достаточно и додумывать ничего не приходилось. Нужно было только внимательно рассматривать, сравнивать изображения и всё это анализировать. Главная проблема – цвет, но и эту проблему со временем мы решили благодаря фотографиям, на которых были запечатлены объекты с известными цветами – государственные флаги, растительность, эмблемы.

Что касается стилистики «Руссо-Балта», то её ни с чем не спутаешь. Конечно, самыми главными и эффектными автомобилями в линейке РБВЗ были автомобили типа «С» разных серий, со своими выдающимися образцами, составившими спортивную, инженерную и кузовную славу фирмы. Ну и К 12/20 в этом ряду занимает своё достойное место. У него характерный радиатор, фирменная диагональная надпись, своя форма капота и его членения, своеобразное пятиспицевое рулевое колесо, элегантные крылья, красивые колёса, пропорциональные, удачно размещённые фары. Для своего времени очень характерный и совершенный автомобиль. Даже с самым простым серийным кузовом «дубль фэзтон» он выглядит очень эффектно. Что касается уникального подлинного автомобиля из коллекции Политехнического музея, то его ценность в подлинности и весьма полной комплектности. К сожалению, к моменту его обретения ни опыта реставрации таких раритетов, ни достаточного объёма исторической информации, ни культуры сохранения исторических автомобилей в стране не было. Если бы реставрировать его сейчас, он бы получился куда лучше и эффектнее. Мне кажется, что если сейчас с тем огромным объёмом архивных материалов, с теми выдающимися специалистами-реставраторами провести серьёзную работу по приведению этого автомобиля в первоначальное состояние, мы получили бы не просто раритет, а «конфетку» – подлинный шедевр зари отечественной автомобильной промышленности».





Правостороннее движение для повозок и саней было узаконено в России в 1752 году. Тем не менее «правый» руль соответствовал общемировым тенденциям, и, естественно, все отечественные дореволюционные автопроизводители располагали органы управления справа.



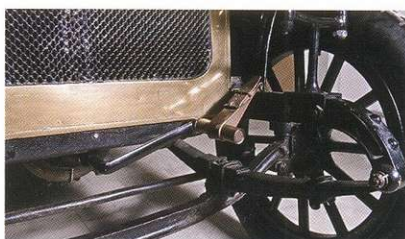
Водителю приходилось выходить слева – правый борт, за которым находились рычаги переключения передач и тормоза, был неоткрывающимся. А вот в распоряжении пассажиров заднего сиденья было две полноценные двери.

Кузов трёхдверный. Причём, несмотря на то, что пятиспицевое рулевое колесо расположено справа, две из них находятся по левому борту. Что же касается эргономики, то, несмотря на отсутствие регулировок, посадка на водительское сиденье (по крайней мере, для человека средней комплекции) оказалась довольно удобной. За правым «глухим» бортом находятся рычаги переключения передач и стояночный тормоз. Попробую представить себе алгоритм действий водителя. Для начала необходимо создать давление воздуха, при котором бензин начинает поступать в карбюратор. Рукояткой опережения зажигания выставляется позднее зажигание, чтобы вспышка в цилиндре не толкнула поршни в обратную сторону. Затем нужно выйти из автомобиля и сделать несколько «неторопливых» оборотов заводной рукояткой, обеспечив всасывание и обогащение смеси в цилиндрах. Опережение зажигания водитель определял на слух, по детонации. Когда автомобиль стоял на месте – «позже», в движении с малой скоростью по ровной дороге, да ещё и без груза, чуть-чуть «пораньше».

И вот ещё какой момент – поскольку для освещения использовались ацетиленовые светильники, определённый опыт требовался и для управления головным светом. Ацетилен, вырабатывавшийся в генераторе в результате химической реакции воды с карбидом кальция. Фара и генератор соединялись между собой резиновой трубкой. Чтобы включить фары, водитель должен был открыть кран, выйти из машины и, открыв фару, зажечь газ в керамических горелках. Причём, чтобы не опалить лицо, прежде чем поднести спичку, нужно было как следует дунуть, чтобы удалить излишки газа из корпуса фары.

P.S. Вернувшись в Политехнический музей, К 12/20 занял достойное место в просторном холле напротив центрального входа. Интересно, когда следующий выезд?

RW



Чтобы запустить двигатель, достаточно пару раз спокойно провернуть коленчатый вал заводной рукояткой.



За правым «глухим» бортом находятся рычаги переключения передач и тормоза.



В те времена покупатель по своему усмотрению заказывал оптику. Благо выбор был просто огромен. Достаточно посмотреть каталог торгового дома Михайловский.



Посадка на водительском сиденье для человека средней комплекции удобна. А что касается заднего дивана, то на нём невольно вспомнилось: «Ножки плодом закутайте дорогим, ягуаровым...»



Из коллекции музея самыми подходящими по размеру оказались ацетиленовые фары фирмы Bleriot.



МАШИНА ВРЕМЕНИ

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Алексей КОНОПЛЁВ



Испытания на спецдорогах и стендовый замер угла опрокидывания лимузина ЗИЛ 41041

В детстве я очень любил смотреть на проезжающие мимо автомобили и мог определить большинство марок на слух. Но то были обычные машины... И лишь изредка я видел, как по Кутузовскому на огромной скорости, но при этом практически бесшумно, пронеслись величественные и вместе с тем удивительно элегантные лимузины. Подойти и коснуться рукой бесконечно длинного чёрного лакированного бока? Об этом я даже не мечтал... Ведь несмотря на свой юный возраст, я хорошо понимал – никто и никогда не позволит мне этого сделать. А потом много-много лет спустя произошло чудо – мне удалось не просто дотронуться до автомобиля, внушавшего почтение и трепет на государственном уровне, но и с чувством некоторого трепета сесть за руль главного лимузина Советского государства. Не верите? Совершенно напрасно – удивительным образом перенесаясь из прошлого, к нам на тест попал лимузин ЗИЛ 41041.

Сегодня, когда высшее руководство нашей страны ездит на импортных лимузинах, которые к тому же внешне практически неотличимы от серийных (а значит, доступных) моделей, самое время вспомнить о легковых автомобилях марки ЗИЛ. Эти машины создавались для первых лиц государства и потому были воистину уникальны. Под маркой ЗИЛ не выпускались доступные малолитражки. Легковой цех московского автозавода имени Лихачёва делал исключительно правительственные лимузины. Машины, которые никто и никогда не мог купить. Ни за какие деньги...

РОЖДЕНИЕ «КОРОТКОЙ» МАШИНЫ

Короткобазный пятиместный седан с индексом 41041 выпускался с 1986 года. Концептуально этот автомобиль являлся преемником модели 117. Кстати, в практике мирового автомобилестроения длиннобазные лимузины обычно получают путём «растягивания» до требуемого размера исходного седана. На ЗИЛе поступали с точностью до наоборот... За исходную модель была взята машина с индексом 41047, которая по своей сути отличалась от «сто четырнадцатого» и последовавшего за ним «сто пятнадцатого» (позже получившего индекс 4104) только дизайном. При этом, создавая кузов 41041, разработчики воспользовались каркасом и силовыми элементами предыдущего короткого кузова, благо все основные размеры оставались без изменений. А наружные панели были «позаимствованы» у 41047. Таким образом, машины «длинная» и «короткая» получились схожими, не считая длины и... идеологии. Дело в том, что в отличие от модели 41047, салон которой был спроектирован исключительно для удобства задних пассажиров (из-за особенностей лимузинной компоновки крупногабаритный водитель там просто не помещался), машина с индексом 41041 была в этом смысле более демократична и не «требовала» от человека, сидящего за рулём, каких бы то ни было эргономических жертв. Причина столь разного подхода организации рабочего места понятна. ЗИЛ 41047 создавался исключительно как транспорт для особо важных персон, сидящих на заднем сиденье, а за руль 41041 важные персоны зачастую садились сами. Если, конечно, было настроение.

During the test of ZIL 41041

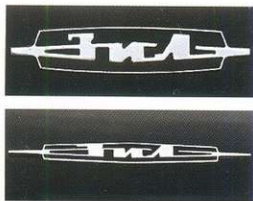
at the stands and spetial routes of Dmitrov testing ground we were able to explore characteristics of this unique vehicle. Vehicle that served the first persons of the Soviet Union. Cars ZIL were produced for these «presidential» purposes only in very small amounts. And the construction of this «cruisers» remained unchanged since early '70s. We have to test-drive a five-seater version of a short-base chassis, but it's very close to a presidential limousines and technically almost similar to a cars of earlier generations. It gives us a good sense of how it feels to be an authoritative passenger or their driver in the last twenty years of the Soviet era.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗИЛ 41041 (данные производителя)

Тип двигателя.....	V8, Зил-4104
Рабочий объём, см ³	7695
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм.....	108/105
Степень сжатия.....	9,3:1
Мощность, л.с. при об/мин.....	315/4400
Крутящий момент, НмКпри об/мин.....	608/2500
Трансмиссия.....	гидромеханич. 3-ступ., планетарная
Главная передача.....	3,615:1
Передаточные числа КПП.....	2,02:1, 1,42:1, 1,0:1, (1,42:1 задняя)
Тип привода.....	задний
Рулевое управление.....	винт-шар. гайка- зубч. сектор, с усилителем
Тормоза.....	дисковые вент., с усилителем
Электрическая система.....	12В, зажигание экранированное
Максимальная скорость, км/ч.....	200
Разгон до 100 км/ч, с.....	12
Расход топлива (средний), л/100 км.....	22
Вместимость бензобака, л.....	120
Запас хода, км.....	545
Радиус разворота, м.....	8,0
Количество выпущенных машин.....	25

ЗИЛ 41041. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)

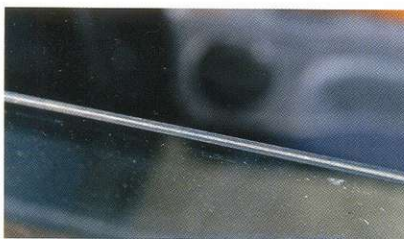




Кузов машины украшают заводские эмблемы трёх различных начертаний.



Головной свет не соответствует действующим нормативам. При четырёхфарной системе освещения ближний свет должны обеспечивать две наружные фары, а дальний – две внутренние. Здесь в обоих режимах задействованы все четыре. Таково было требование Генерального заказчика.



Не только ветровое, но и все остальные атермальные стекла этого удивительного автомобиля сделаны из неосыпающегося триплекса.



Казалось бы, ничем не примечательные задние фонари на самом деле настоящий медницкий шедевр. Их корпуса спаяны из мелких заготовок, отрифтованы и покрыты хромом.



Для правительственных ЗИЛов выпускали специальные шины, носившие марку «Гранит» и имевшие прогрессивную по тем временам конструкцию и отличные характеристики.



Прятать заливную горловину бензобака за номером – традиционно для лимузинов. Это решение широко применялось на «американцах» 50–70-х годов, но позднее из-за опасности возникновения пожара при ударе сзади от него отказались.

ПАМЯТНИКИ УШЕДШЕЙ ЭПОХЕ

А теперь попробуйте хотя бы приблизительно угадать, когда был собран попавший к нам на испытания экземпляр? Если вы не имеете отношения к заводу-производителю, то сделать это будет затруднительно. Дело в том, что машина выпущена в... марте 2012 года! То есть всего за месяц до нашей с ней встречи на спецдорогах Дмитровского автополигона. Да-да, вы не ослышались – тестируемый нами исторический автомобиль настолько новый, что не прошёл ещё требуемую согласно заводским нормам обкатку. На одомере всего 1100 км, а в ГОН эти машины передавались с пробегом в две тысячи. Чтобы понять, как так получилось, надо рассказывать историю цеха легковых автомобилей завода ЗИЛ за последние двадцать лет. Но поскольку мы это уже делали (см. «Тяжёлое машиностроение», Rolling Wheels №1 январь-февраль 2012), ограничусь краткой информацией. В 90-е годы в легковом цеху завода был собран некоторый запас агрегатов и деталей, из которых позднее и было сформировано 25 машинокомплектов для сборки модели 41041. Начиная с 2000 года их постепенно пускали в работу, изготавливая заводом коллекционные автомобили! Последние из мигикан, живые памятники ушедшей эпохи... Таким образом, тестируемый сегодня нами ЗИЛ в какой-то степени является «машиной времени», причём «машиной времени» коллекционного уровня. А мы с вами имеем дело с редчайшим в практике автомобильного ретро случаем. Вышедший из заводских ворот в начале 2012 года новый с иголочки автомобиль представляет собой образец техники высшего класса, произведённой в... 80-х годах прошлого столетия. Хотя почему 80-х? Если учесть технический консерватизм советских правительственных лимузинов, то конструктивно эта машина рождена в конце 60-х годов прошлого столетия.

На это величественное творение позволялось смотреть лишь с расстояния (близко подпускались лишь избранные) или, что ещё лучше, на экране телевизора. В любом случае ЗИЛ впечатляет стремительной строгостью форм и элегантно внушительностью линий, а уж кортеж из нескольких ЗИЛов и вовсе оставлял в душах советских граждан неизгладимое впечатление. Кстати, несмотря на весь последующий нигилизм перестроечного времени, этот монументальный автомобиль и сегодня внушает чувство гордости за свою страну, к сожалению, уже почти забытое в наши суетные дни.

А теперь давайте заглянем в просторный салон. Внутри царит роскошь в том понимании, какой она была во времена Советского Союза. Пухлые передние сиденья со строчкой и «пуговками» смотрятся очень уютно и в них по-настоящему приятно сидеть (как в домашнем кресле, только не проваливаясь в подушки). Но мы же знаем, что главное место в лимузине – сзади... И действительно, даже в короткобазном седане марки ЗИЛ на втором ряду чрезвычайно просторно, а глубокая посадка и широченные задние стойки скрывают от посторонних взглядов главных пассажиров. Причём делают это без помощи штор и тонировки. Что же касается системы вентиляции и кондиционирования салона, то она эффективна и тщательно продумана. Характерная деталь – даже в наши дни редкие машины оснащены отдельными воздуховодами и прорезями в передних дверях, гарантировано исключая запотевание и обмерзание боковых стёкол в любой погодной ситуации. И это правильно, ведь активная безопасность в такой машине – дело первостепенной важности! Управлением воздушными заслонками, кранами отопителей и системой центральной блокировки замков дверей заведует, как это и было принято в 60–80-е годы на автомобилях высшего класса, разветвлённая вакуумная система. Нажимаешь заветный рычажок – и кнопки замков послушно выезжают.



Передние сиденья, предназначенные для водителя и охраны, обиты кожей, как более износостойким и немарким материалом.



Приборы на ЗИЛе закрывались специальными безбликовыми стеклами особой формы (ночью они не отражаются в боковых стеклах, а днем не бликуют на солнце).



У каждого обитателя салона своя пепельница. Оно и понятно – автомобиль создавали ещё до начала тотальной борьбы с курением.



Консоль панели приборов отделана шпоном из капа ореха. Поворотные жалюзи кондиционера распределяют воздух по передней части салона, а сзади кондиционер свой. Последнее особенно актуально на «длинной» машине с перегородкой.



Управление правительственным лимузином требует отточенного профессионализма и, в частности, моторной памяти мест нахождения переключателей.



Система обдува боковых стекол теплым воздухом, проходящим через воздуховоды дверей. Кстати говоря, атермальные стекла на эти машины стали ставить ещё в семидесятые годы.



В этот бокс между передними сиденьями устанавливали оборудование спецсвязи.



Температуру в задней части салона можно регулировать отдельно – для 70-х это верх климатического комфорта.



Сзади роскошный диван с тканевой обивкой. При этом специальная ткань делает сиденье гораздо более комфортным, чем кожаное.

О ПОЛЬЗЕ ГЛАВНОГО РУБИЛЬНИКА

Первое, что привело в замешательство, когда я сел за руль, – это выключатель массы. То, что он где-то должен быть, стало ясно сразу после того, как в ответ на поворот ключа зажигания не произошло вообще ничего. Но поиски затянулись... В ходе их я узнал, что в нишах за внутренней обшивкой перед дверями находятся оба блока предохранителей, нашёл включение дублирующей системы зажигания (справа под приборной доской), нащупал кнопки правого и задних стеклоподъёмников слева под рулём, но ничего похожего на выключатель массы не было... Заветный рубильник был обнаружен над педалями. Причём это и в самом деле был самый настоящий рубильник, только маленький. Поднимаю его до упора – и послушно автомобиль оживает. Кстати, сразу после того как это произошло, в голову мне пришла мысль о полезности принудительного обесточивания автомобиля в современных условиях. Ведь не секрет, что оставив свой самый совершенный, под завязку напичканный электроникой автомобиль, скажем, на стоянке аэропорта, по возвращении вы рискуете найти его с полностью разряженным аккумулятором и соответствующим букетом

проблем, связанных с пуском двигателя и последующим вправлением «мозгов». А вот в случае с ЗИЛом всё гораздо проще. Поставил на стоянку, обесточил, закрыл дверь механическим ключом и улетел. Вернулся, отпер замок, сел за руль, нащупал рубильник (второй раз найти его не составит труда), потянул и... автомобиль мгновенно ожил.

Кстати, во время поисков рубильника, я нашёл ещё одно неожиданное решение. Непосредственно под рулём расположен необычный рычажок. Я нажал его, и рулевая колонка поднялась максимально вверх. Опустил её вниз – и она встала на старое место. Это не регулировка, просто дополнительная возможность максимально откинуть рулевое колесо для облегчения посадки. Что же до изменения угла наклона в достаточно широких пределах, то за него ответственен отдельный регулировочный барашек.

ЭСТЕТИКА МОНУМЕНТАЛЬНОГО ШАССИ

Первые же замеры (а это было «поколёсное» взвешивание) подтвердили очевидное: даже короткобазный небронированный ЗИЛ – машина не самая лёгкая. Снаряжённая масса – более трёх



Несмотря на то что ЗИЛ 41041 был в свое время создан на основе 117-й модели, внимание здесь прежде всего уделено заднему ряду. Впрочем, как выяснилось, одно другому не мешает: на водительском месте проблем с посадкой тоже не возникает.

Система вентиляции продумана. Редкие современные модели имеют воздуховоды в дверях, исключаящие запотевание боковых стёкол.



Поскольку багажник в данном случае предназначался не столько для багажа, сколько для спецсредств, такое расположение запасного колеса не удивляет.



Массивные двери открываются с лёгкостью и неожиданно широко, тем самым обеспечивая потрясающее удобство входа-выхода.

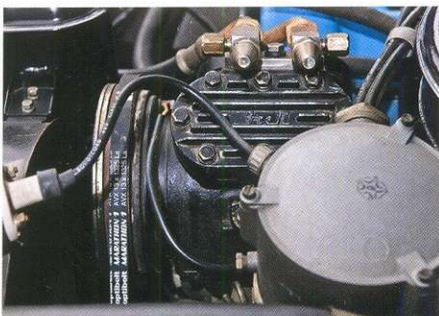


Под капотом ЗИЛ 41041 – могучий агрегат объёмом без малого 8 литров. Каждый экземпляр этого двигателя «гоняли» на стенде в разных режимах 32 часа, а затем снимали нагрузочную характеристику.

тонн, но «развесовка» при этом близка к идеальной. Откуда набралась эта цифра, понять несложно. Достаточно спуститься в смотровую яму и заглянуть под днище... Вот это да! Такой внушительной рамы я не видел даже на профессиональных внедорожниках! Размер остальных агрегатов тоже впечатляет. Двигатель объёмом 7,7 литра, задний мост, коробка передач, карданный вал... Но самое удивительное, что в этом монументальном шасси проглядывается и изящная эстетика. Одни выпускные магистрали иначе как творением искусства не назовёшь. А как рационально используется их длина для размещения элементов глушителя (его окончание элегантно скошено, чтобы не ограничивать угол съезда). Но хватит восторгов, пора перемещать автомобиль на специальный стенд, где мы планировали провести тест на... опрокидывание. Дело в том, что ещё с советских времён за правительственными ЗИЛами закрепилась слава чуть ли не единственной марки автомобиля, которые невозможно перевернуть. Легенда? Возможно, но тем оно и интересней. Кстати, поскольку опрокидывание входит в стандартную методику сертификации автомобиля, правительственные ЗИЛы в своё время через него уже проходили. Мало



Благодаря резиновым подушкам, фильтровавшим дорожные шумы, рамное шасси обеспечивало отличную шумоизоляцию. Кстати говоря, подбор места расположения и жёсткости крепежных подушек в своё время велась в серьёзную научную работу. Дело в том, что рама ЗИЛа имела невысокую жёсткость, и основные нагрузки на изгиб и кручение приходились на кузов, который специально для этого серьёзно усилили.



Большинство используемых в машине деталей и агрегатов сделано на ЗИЛе (даже компрессор кондиционера). И обратите внимание на экранированный распределитель зажигания.

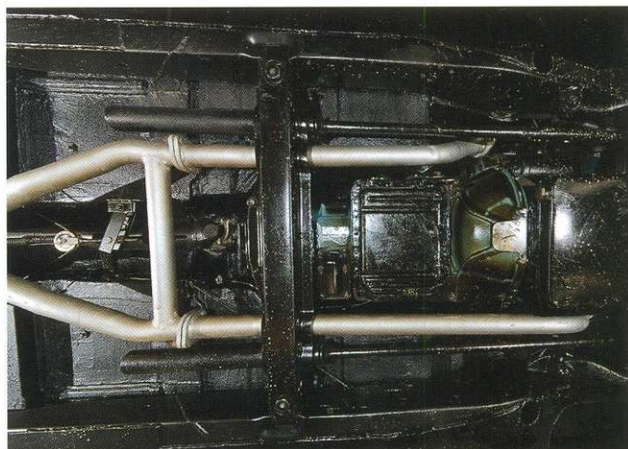


Владимир ЧУРКИН

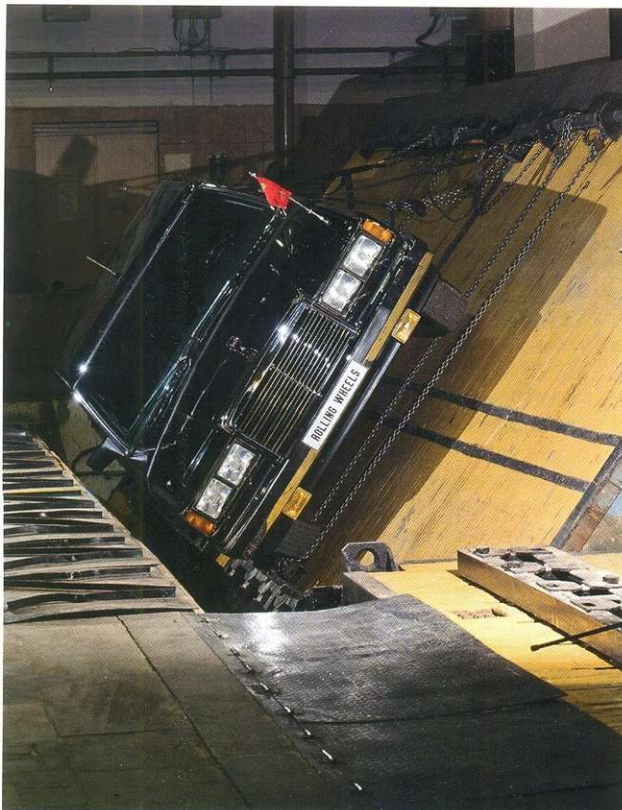
Начальник цеха легковых автомобилей ПОУСА АМО ЗИЛ

ПОСЛЕ ИСПЫТАНИЙ ДОВОДКА БЫЛА НЕЗНАЧИТЕЛЬНОЙ

С момента выдачи задания на изготовление рабочих чертежей ЗИЛ 41041 до готовых экспериментальных образцов прошло примерно полтора года. Эти опытные автомобили должны были пройти весь комплекс испытаний, который предусмотрен для промышленного образца. Испытаниями на управляемость занимался корпус экспериментальных и исследовательских работ, входивший в Управление конструкторских и экспериментальных работ. Там были профессиональные специалисты: подвесочники, рулевики, водители, которые работали по методикам дорожных и стендовых испытаний согласно ГОСТам и Нормам. Часть тестов проводилась на дорогах общего пользования, часть – на Дмитровском полигоне. Всё было строго и жёстко. После испытаний машину доводить пришлось незначительно. В основном это касалось декоративных элементов. По шасси существенных изменений не вносили: все основные конструкторские решения, которые определяют управляемость и прочее, уже были выверены на ЗИЛ-117. На всех автомобилях, выходящих из цеха, независимо от длины базы устанавливается один вариант силового агрегата. Это мотор с индексом ЗИЛ 4104 (рабочий объёмом 7,7 литра), работающий в паре с трёхступенчатой автоматической коробкой нашего же производства. Машина полностью соответствует нормам безопасности, единственное в чём завод пошёл на нарушение существующих нормативов – это фары. Их у ЗИЛа традиционно четыре, при этом все горят как ближним, так и дальним светом. А по существующему ГОСТу допустимы только две фары ближнего света. Но у нас такая документация на эти машины. Такой был Заказчик в своё время. И хотя схема работы фар противоречит существующим нормативам, до сегодняшнего момента вопросов ни у кого не возникало.



Трёхступенчатая автоматическая коробка, целиком спроектированная и изготовленная на ЗИЛе, была весьма совершенным агрегатом для своего времени. Она надёжна и, в отличие от автоматической трансмиссии производства ГАЗ, обладала плавным переключением.



«Падение» произошло при угле наклона платформы, равном 52 градуса 48 минут (при этом наклон кузова относительно опорной поверхности составил 3 градуса). То, что отрыв переднего колеса произошёл раньше, чем заднего, является признаком классической настройки шасси на недостаточную поворачиваемость.

того, проходили и через краш-тесты. И кстати, их результат противоречил распространённому мнению, что после любой даже самой серьёзной аварии правительственный ЗИЛ остаётся «на ходу». В этой связи наш драйв-эксперт Евгений Сперанский вспомнил, как наблюдал здесь же на полигоне лобовое столкновение лимузина ЗИЛ с неподвижным недеформируемым препятствием (испытание по стандартной методике ГОСТ). Так вот, правительственный лимузин проявил достаточно характерную для рамной конструкции деформацию: машина фактически сломалась пополам в зоне моторного щита. Передняя часть задралась вверх, а задняя просела и коснулась земли под передней стойкой двери. При этом с сохранностью пассажиривов всё было в порядке (выпрощем, учитывая назначение машины иначе, наверное, и быть не могло) – внутреннее обитаемое пространство осталось неповреждённым. Вот только уехать своим ходом после такой аварии было бы проблематично.

52 ГРАДУСА 48 МИНУТ И ПАРЯЩИЙ НАД СПЕЦДОРОГАМИ

Пока мы всё это вспоминали, Евгений Борисович крепил машину к поворотной платформе стенда. Но вот все необходимые «формальности» соблюдены, страховочные ремни перекинуты через кузов (их задача удержать автомобиль от полного переворота и последующего падения в яму), отрегулированы, стенд включён – и ЗИЛ начинает неспешно наклоняться. Всё, можно начинать делать ставки... Не буду утомлять подробностями. Скажу лишь, что незакреплённые колёса оторвались от поверхности платформы в тот самый момент, когда угол её наклона достиг 52 градусов 48 минут (вот мы и раскрыли информацию из разряда ДСП). Вы спросите, много это или мало? Много, более того – легенда подтверждена! Ведь согласно этой цифре, данный автомобиль действительно нельзя «положить на бок» в обычных условиях (удар о бордюр или попадание в глубокую рытвину в процессе бокового скольжения таковыми не



Для своего времени ЗИЛ обладал незаурядной динамикой и великолепной управляемостью. Обратите внимание на переднее колесо – как и при опрокидывании на стенде, оно первым повисло в воздухе (признак настройки на недостаточную поворачиваемость). На снимке: ЗИЛ 41041 под управлением Евгения Сперанского на спецтрассе «Горная дорога».

являются). Суть данного замера состоит в том, что статический угол «падения» наглядно демонстрирует способность автомобиля противостоять опрокидывающему моменту в момент ухода в боковое скольжение. А теория, подтверждаемая практикой, гласит, что автомобиль, выдерживающий наклон платформы более чем в 50 градусов, уйдя в неконтролируемое скольжение, не перевернётся даже на сухой дороге с высоким коэффициентом сцепления. В общем, ещё раз отмечу, что легенда о непереворачиваемом советском лимузине в ходе стендовых испытаний оказалась подтверждена. На ровной дороге и без использования специальных приёмов вождения опрокидывание ЗИЛа (в данном случае модели 41041) невозможно.

Главное впечатление, которое производит движущийся ЗИЛ 41041, – это тишина и комфорт в салоне. Этот величественный автомобиль буквально плывёт над дорогой, размывая даже намёки на связь между фактурой дорожного полотна и людьми в салоне. И даже когда мы «шли» по брусчатке далеко за «сотню», о том, что находится под колёсами, нам сообщали только глаза. Великолепная плавность хода! Причём это именно собранная плавность, а не болтанка, присущая многим автомобилям, претендующим на звание комфортных. И что ещё удивительнее, у ЗИЛа практически отсутствуют продольные крены кузова при интенсивном торможении и разгоне, что вкупе напрочь стирает ощущение динамики, даже когда этот монстр мчит по горной дороге, визжа покрышками в поворотах. Более того, на моей памяти ЗИЛ, пожалуй, лучший по плавности хода из всех когда-либо тестированных автомобилей (а ведь в своё время мы активно занимались современными моделями).

ЛИМУЗИН ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Могучий 315-сильный двигатель, спроектированный специально для этих машин, придаёт автомобилю очень уверенный разгон, интенсивность которого благодаря всё той же



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт
журнала Rolling Wheels

ГЛАВНОЕ – ОТЛИЧНАЯ ПЛАВНОСТЬ ХОДА

Как только начинаешь управлять этим автомобилем, сразу замечаешь, что у него неравномерная силовая характеристика рулевого управления. Большие усилия на малых скоростях движения обусловлены, вероятно, низкой производительностью насоса на малых оборотах. С ростом оборотов и скорости всё восстанавливается. Усилия перестают ощущаться и не мешают управлению. В целом же реакция автомобиля на управляющие действия нормальная. Есть некоторая зона нечувствительности в руле – при движении по прямолинейным траекториям создаётся впечатление необходимости подруливания, но на самом деле траекторная устойчивость хорошая. По той же причине при необходимости управления вначале создаётся впечатление недостаточной реакции на поворот, хотя реакция при этом очень высокая. При активном управлении сопротивление руля достаточно большое.

На «переставке» автомобиль показал поведение, близкое к нейтральной поворачиваемости. Вначале возникает небольшой занос, но машина хорошо стабилизируется и быстро восстанавливает чувствительность управления. Водитель легко с ней справляется. Общая траекторная устойчивость хорошая, а запас курсовой устойчивости большой. То есть машина неохотно идёт в занос, а на сброс газа реагирует увеличением чувствительности к управлению. Но при этом моментом на задних колёсах хватает, чтобы при старте на мокрой поверхности уходить в занос. Но главное, что даже по неровному покрытию автомобиль движется практически без колебаний – плавность хода отличная.

Пожалуй, ЗИЛ-114 – это первый советский автомобиль, который был подвергнут серьезным испытаниям на управляемость. В результате удалось добиться и хорошего запаса недостаточной поворачиваемости (заметно при выполнении «переставки») для безопасного поведения при резких поворотах со сбросом газа, и способности выполнять специальные маневры ухода от преследования (этого требовала служба охраны первых лиц).





Благодаря большой массе, отдельной раме, высокопрофильной резине и прекрасно работающей подвеске плавность хода на «бельгийской мостовой» просто отменная.

«оторванности» от окружающего мира ощутить физически сложно. При этом нет особой разницы – происходит это на прямой или автомобиль движется в достаточно крутую гору. В итоге лёгкость, с которой машина преодолевает затяжные подъёмы, по-настоящему впечатляет. В таких условиях двигатель и автоматическая коробка передач работают совершенно без натуги. Кстати, о коробке. Этот трёхступенчатый автомат без малейшего намёка на электронику тоже функционирует исключительно плавно. Момент переключения практически не заметен. До идеала не дотягивает разве что не совсем чёткая фиксация селектора (с непривычки при переключениях требуется переводить взгляд на рычаг).

И вот ещё какой момент – как и любой другой автомобиль высочайшего класса, ЗИЛ нуждается в хорошем содержании и регулярном обслуживании. Впрочем, для машины такого уровня комфорта и эксклюзивности это вполне позволительная роскошь. Собственно, Гараж Особого Назначения отчасти за тем и был создан. Да и сегодняшние владельцы ЗИЛов, покупая этот заведомо коллекционный автомобиль, вряд ли будут использовать его как разгонную машину. И хотя короткобазная версия в городе чувствует себя вполне уверенно, эта машина всё-таки не для суетных городов с их рваным ритмом движения. Недаром же в стародавние времена для проезда этих автомобилей принято было давать «зелёную улицу», а работники ГИБДД и сегодня отдают честь проезжающим «зиловским» лимузинам. Не по долгу службы, скорее всего, это просто дань уважения главным автомобилям страны... RW



Людмила ЛЕН

Владелица
тестируемого
ЗИЛ 41041

КОНЕЧНО, ДЛЯ МЕНЯ ЭТО БОЛЬШЕ ЧЕМ АВТОМОБИЛЬ

Когда в 2001 году в нашей семье появился автомобиль ЗИЛ модели 117, 1974 года выпуска, ничего интересного я в нём не нашла. Единственное, что привлекло моё внимание, это то, что в своё время им пользовался Ю.В. Андропов, будучи председателем КГБ СССР. Но когда я села за руль, мне хватило всего нескольких минут, чтобы понять какая это великолепная машина. Стого дня я пользовалась ею ежедневно в течение четырёх лет. Знакомые смеялись и говорили: «Как ты только можешь ездить на таком старье?». Но спустя какое-то время они поменяли своё мнение, а некоторые из них даже собрали большие коллекции ЗИЛов. Для меня же это было нечто большее, чем просто автомобиль. Впервые в жизни я почувствовала, что у автомобиля есть душа и характер. Я стала интересоваться этой маркой более глубоко и познакомилась

с такими же влюблёнными в эти машины людьми. И у всех у них было какое-то трепетное отношение к ЗИЛам. Собираясь вместе, мы до бесконечности можем о них говорить. Бывали случаи, когда мы засиживались до утра! Самое ужасное для любителя автомобиля ЗИЛ, это когда кто-то на улице называл его «Чайкой»! Во времена СССР «Чайку» можно было купить, а вот ЗИЛ не продавался никогда! Его изготавливали исключительно для избранных. Муж мой не любил мою машину, всегда хотел от неё избавиться. Любая мелкая ссора с ним по любому другому поводу заканчивалась словами: «Надоел мне твой ЗИЛ, я его продам!» И в один прекрасный день он её продал, несмотря на мои слёзы. Не могу сказать, что я впоследствии об этом жалела, он попал в очень хорошие руки, а я в любой момент могла его проведать и проехаться на нем. Супруг затем сожалел, что лишил меня любимого дитяща, и я была очень удивлена, когда однажды он признался, что ревновал меня к машине и теперь снова хочет купить для меня такую же. Мы долго искали ЗИЛ-117, но бесполезно. Их мало было произведено и еще меньше сохранилось. В результате в 2007 году мы обратились на завод с вопросом о возможности приобретения такого автомобиля. К моему счастью, это оказалось реальным, но пришлось долго ждать. Заказали модель 41041 – это продолжение и развитие автомобиля ЗИЛ-117 с использованием более современных узлов и агрегатов. Единственная деталь, которая мне в нём

не понравилась это современный CD. Я попросила его заменить на старый радиоприемник, который с большим трудом нашла, но чтобы проложить проводку, необходимо демонтировать добрую половину салона с уже готовой машины! Я сразу же передумала, ладно, в другой раз... Очень уж мне хотелось быстрее поехать на нём. Хотя он не едет, а прямо плывет, как корабль, не приседая на старте и не кланяясь при торможении. Он умеет себя правильно преподнести и всегда выделяется в массе современных средств передвижения. Сегодня его очень редко увидишь на дорогах. Эта машина всегда будет напоминать о той Великой и Могучей стране, которой больше нет на карте мира. У него свой особый запах, который любители ЗИЛов знают и ни с каким другим не спутают. Значительная часть деталей кузова изготавливается «вручную», без использования традиционных штампов. Сумасшедший труд огромного количества людей. И что-то в нём есть ещё такое, что очень приятно к себе и завораживает. Во время моих визитов на завод я обратила внимание, с какой теплотой и любовью подходят зиловцы к автомобилю в процессе его изготовления. Каждый из них вкладывает в него свою душу, в результате чего автомобиль как бы сам одухотворяется, и теперь мне уже совсем не важно, ездил ли на нем Ю.В. Андропов или кто-то другой. Я просто люблю мои ЗИЛы. И хочу поблагодарить всех тех, кто создавал и продолжает создавать эти замечательные автомобили Высшего класса!

Великая гужевая эволюция 104

Автомобили – это наследники конных экипажей.

Полный привод для Красной армии 114

Как создавался легендарный ГАЗ-61.

Марка патриотов 126

Машины марки «Руссо-Балт» и их знаменитые владельцы.

Англичанин, рождённый в Сартэ 134

Jaguar E-Type вообрал лучшее из мира авиации и автомобилестроения.

Back in the U.S.S.R. или Реставраторы поневоле 140

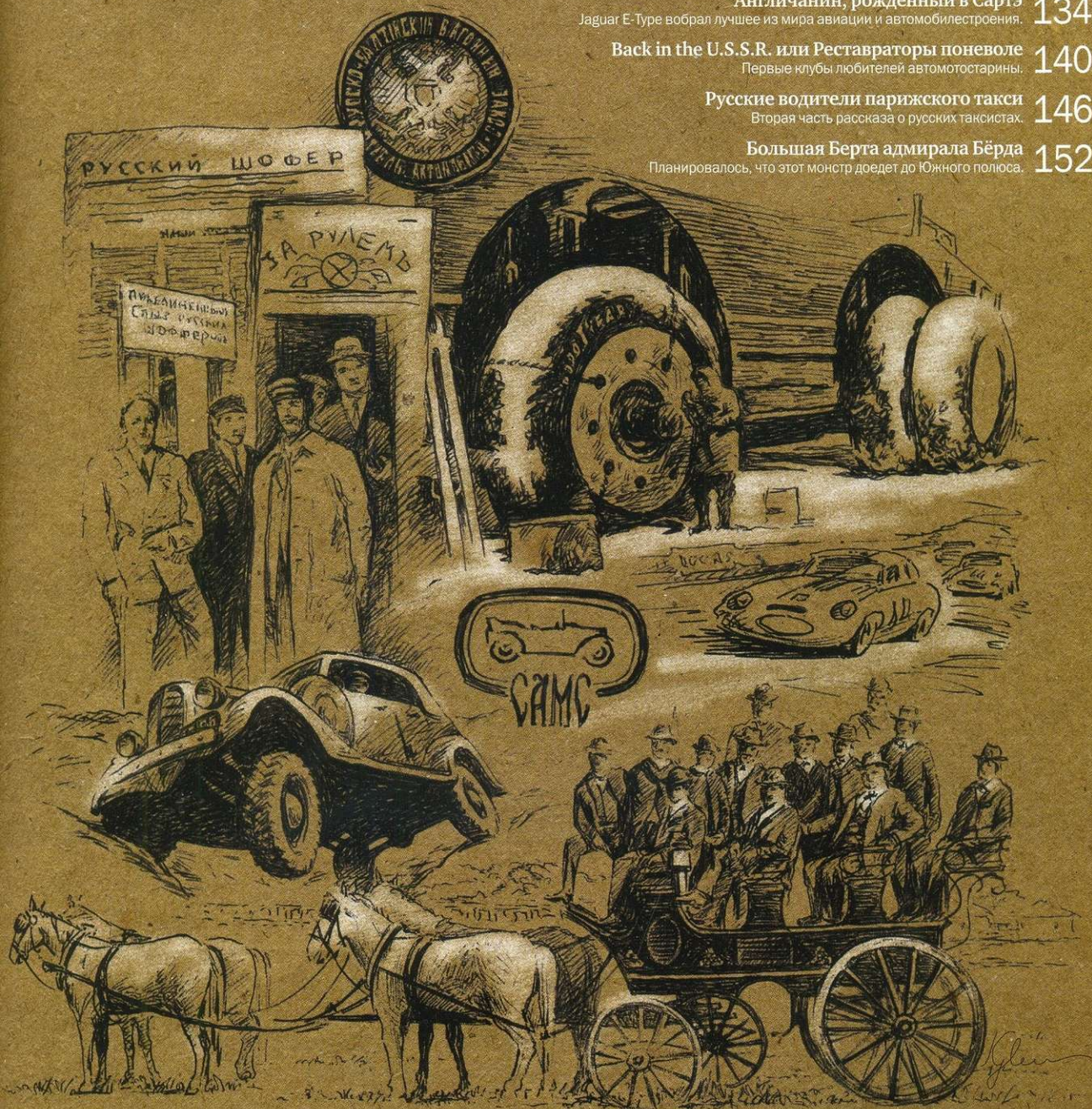
Первые клубы любителей автомобилостарини.

Русские водители парижского такси 146

Вторая часть рассказа о русских таксистах.

Большая Берта адмирала Бёрда 152

Планировалось, что этот монстр доедет до Южного полюса.



ВЕЛИКАЯ ГУЖЕВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ



Романтической эпохе конных экипажей посвящается

текст >> Денис Орлов

фото >> Library of Congress,
Collections of Henry Ford,
Bibliothèque Nationale de France,
архив Станислава Кирильца,
автомобильные компании,
собрание автора

репродукция >> картина Martin van Meytens
«Wedding Banquet of Joseph II:
The Arrival of Isabella of Parma 1760»
предоставлена Schloß Schönbrunn
Kultur- und Betriesges.m.b.H. /
Schönbrunn Palace

Сегодня, когда по нашей планете колесят свыше 800 миллионов машин, трудно представить, что до появления автомобиля люди вполне успешно перемещались на гужевой тяге. Но тому есть весьма убедительное подтверждение – в память об эпохе конных экипажей в «большом автомобильном словаре» сохранилось огромное количество лингвистических рудиментов. Истоки таких слов, как «передок», «задок», «кабриолет», «купе», «ось» и т.д., стоит искать именно в полумраке каретных сараев.

This article traces the amazing relationship between horse

drawn vehicles and modern cars. This study is supported by quotations from the classics of world literature and folk art. It is hard to imagine today, with over 800 million cars on the planet, that at one time people were quite used to the presence of horse drawn carriages. It is from these carriages that the modern motor car has evolved with several parts adapted from these horse drawn carriage. Although many of these adaptations have disappeared there are a surprising number that still remind us of these missing links to horse transport. The names of body styles such as convertible, sedan, limousine, spider, etc., were used in the days when horsepower was measured as a single item of power rather than the tens and hundreds of today's vehicles.

«В ворота гостиницы губернского города NN въехала довольно красивая рессорная небольшая бричка, в какой ездят холостяки: отставные подполковники, штабс-капитаны, помещики, имеющие около сотни душ крестьян, словом, все те, которых называют господами средней руки...» Из этого короткого отрывка бессмертной поэмы Николая Васильевича Гоголя «Мертвые души» можно узнать, на чём в середине XIX века разъезжал средний класс! Да что там Гоголь. В своё время ещё Гомер восхищался красотой конных повозок:

*«С боков колесницы набросила гнутые круги
Медных колёс осьмиспичных,
на оси железной ходящих;
Ободы их золотые, нетленные, сверху которых
Медные шины положены плотно, диво для взора!»*
(«Илиада», перевод Николая Гнедича)

Рассказ о конных экипажах можно до бесконечности пересыпать цитатами из классиков. Но мы не станем злоупотреблять этой возможностью (есть справедливое опасение быстро надоесть читателю), а откроем учебник физики.

**НЕСИСТЕМНЫЙ КРИТЕРИЙ
РАЗВИВАЕМОЙ МОЩНОСТИ**

Где, собственно, и обнаружим, что в деле перемещения груза из точки А в точку Б мощность играет не самую важную роль. Более того, от развиваемой мощности прежде всего зависит не тяговое усилие, а скорость. Поскольку среднестатистическая лошадь не может бежать быстрее 40–50 км/ч (да и то крайне ограниченное время), за большими скоростями в «доавтомобильную эру» не гнались. Другое дело вышеупомянутая тяговая сила, измеряемая сегодня в ньютонах или килограмм-силах. А поскольку в автомобиле мощность двигателя передаётся вращением, то тяговая сила увязывается с величиной крутящего момента. Применительно к лошадям тяговая сила зависит от массы животного (около 600 кг) и кратковременно может достигать 100% и более этой величины. Что же касается такой единицы измерения мощности, как собственно «лошадиная сила», то её появлением мы обязаны изобретателю паровой машины шотландцу Джеймсу Уатту (1736–1819 гг.). Дело в том, что с началом промышленной революции в Англии возникла необходимость точных расчётов выполненного труда. И вот Уатт ввёл системную единицу мощности, названную в его честь: 1 ватт (мощность, позволяющая в течение секунды совершить работу в один джоуль). Попутно Уатт ввёл и ещё один несистемный критерий измерения мощности, а именно «лошадиную силу». Уатт



«Dos-à-dos» и «vis-à-vis» – кузова, прямоком доставшиеся первым «самобеглым коляскам» от гужевых экипажей. В переводе с французского название первого звучит как «спина к спине», а второго – «лицом к лицу». В Англии первый кузов называли dog-cart, поскольку под сиденьями часто устанавливался специальный ящик для охотничьих собак.

Немецкая листовка 1910-х годов, пропагандирующая переход на правостороннее движение, апеллировала к правилам, установленным на гужевом транспорте. Кстати, сверху и снизу на рисунке изображены экипажи «dos-à-dos».

Während der Zukunft gehört, als logische Folgerung langjähriger Fahrpraxis in der Stadt, auf dem Lande und im Gebirge.

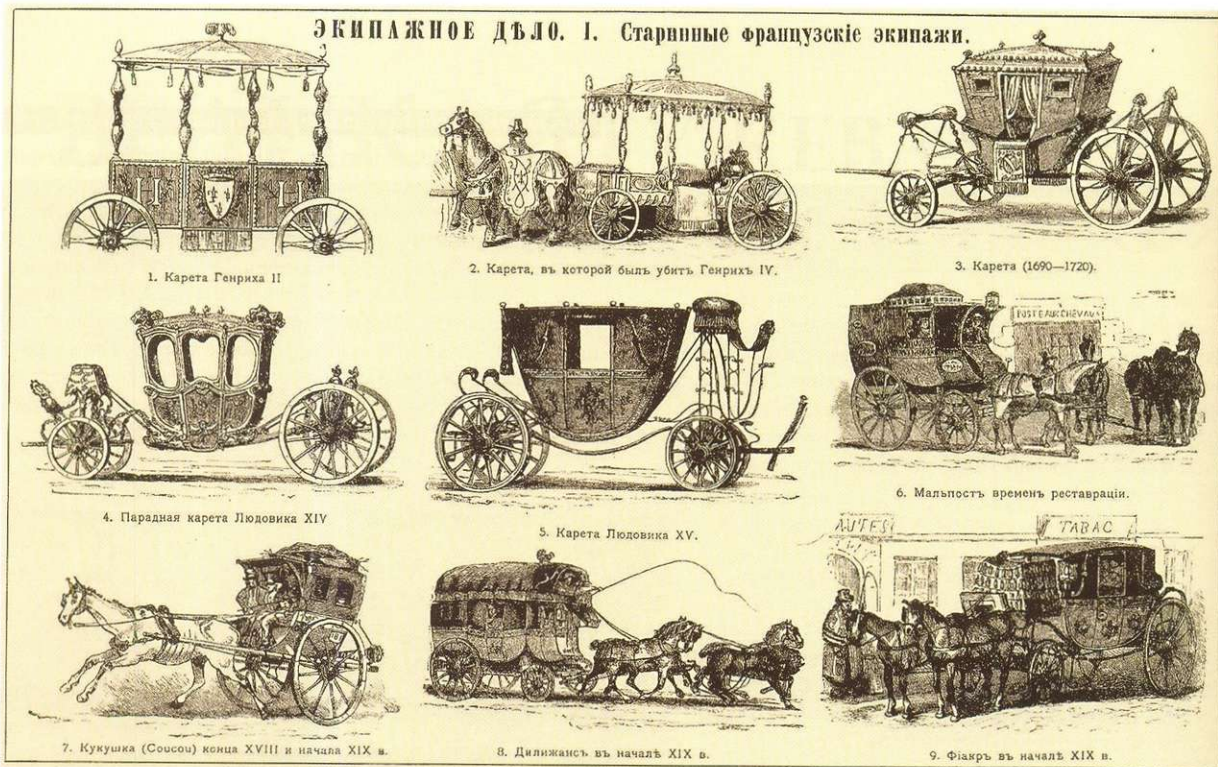
Ihre Hauptvorteile sind:

1. Vollige Straßensicherheit. Fahrer sitzt Straßennitte. Bei Avancieren linkes Pferd Sattelstiel. Rechtsfahrordnung. Durchschlag. bei Linksteuerung.
2. Bepannung sowie Führung gefahrlos. bei Linksteuerung.
3. Überholen bei jedem Verkehr (wichtigste Aufgabe des Autos) erleichtert. bei Linksteuerung.
4. Bequemere Vorfahren und Verlassen des Platzes durch alle Massen nach rechts ohne Betreten der Straße. bei Linksteuerung.
5. Keine Belästigung der Fahrgäste durch den Fahrer bei seinen Ausstiegen. bei Linksteuerung.
6. Platz schon dem Fahrer selbständig. bei Linksteuerung.
7. Schult- und Brunnenschleifordnung in Wagenmitte. Betätigung rechtsständig. bei Linksteuerung.
8. Vereinfachte Konstruktion des Schallblechens. Unverrückbarkeit des Schallblechs. keine seitliche Bewegung. bei Linksteuerung.
9. Ein neuer Weg für leichte Karosserien mit glatten Formen. bei Linksteuerung.
10. Erleichterter Karosserieaufbau und -abbau. bei Linksteuerung.

Rechts fahren – links überholen. – Logik: Linksteuerung.

AUDIWERKE A.-G., ZWICKAU / SA.

ЭКИПАЖНОЕ ДЪЛО. I. Старинные французские экипажи.



1. Карета Генриха II

2. Карета, в которой был убит Генрих IV.

3. Карета (1690—1720).

4. Парадная карета Людовика XIV

5. Карета Людовика XV.

6. Мальпость время реставрации.

7. Кукушка (Сочоу) конца XVIII и начала XIX в.

8. Деляжансь в начале XIX в.

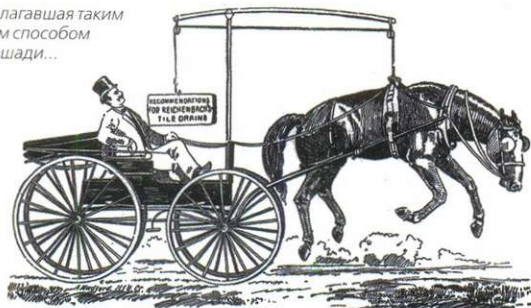
9. Фиакр в начале XIX в.

Эта страничка из Энциклопедического словаря Брокгауза и Эфрона достаточно наглядно иллюстрирует эволюцию и типы конных экипажей.

Карета, построенная нью-йоркским мастером Уильямом Россом предположительно в 1792–1802 годах. Экипаж предназначался для Анжелики Кэмпбелл – жены состоятельного первооткрывателя Среднего Запада. Такой кузов назывался *bastardelle* и был одним из вариантов «дормеза», спальной кареты. Кузов подвешен на рессорах конструкции Андре Далесма.



Карикатура, предлагавшая таким вот оригинальным способом облегчать труд лошади...



основывал свои расчёты на наблюдениях за пони, поднимавшим из шахты мешки с углем. Уатт подсчитал, что лошадь способна выполнить примерно 33 000 футо-фунтов работы за минуту (как известно, уголь в Англии взвешивали в фунтах, а расстояние измеряли футами). В переводе на более привычные нам метрические величины, за минуту пони Уатта поднимала 150 кг угля с глубины 30 м (британская л.с. равна 745,7 ватта, а метрическая – 735,5 ватта).

Хотя от развиваемой мощности в первую очередь зависит темп движения, а в XIX веке ни экипажи, ни дороги не были готовы к рекордам скорости, такие способы упряжи, как «тройка», «шестерик» и «восьмерик», являлись способами ускорить бег возка. Что было жизненно необходимо для ямской гоньбы – существовавшей в России спешной почты. Образно говоря, и привезённая поэтом Владимиром Маяковским из Парижа знаменитая Renault 6CV была «запряжена» именно «шестериком». Помните: «Забензинено шесть лошадей в её четырёх цилиндрах». Кстати, стихотворением «В ответе на будущие слетни» народный трибун пытался оправдаться за буржуазные слабости своей подружки Лили Брик, в буквальном смысле выключившей у него авто. И это при том, что сам поэт машин не водил и совершенно в них не разбирался – в противном случае он не принял бы «налоговые» 6CV за фактические, коих естественно было гораздо больше.

ПЕРВОЕ ПОЛИТИЧЕСКОЕ УБИЙСТВО В ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ

И ещё немного о лошадях. Точнее, о слове «кобыла». Родственные ему французское *cheval*, каталонское *cavall*, итальянское *cavallo*, португальское *cavalo*, испанское *caballo* произошли в результате удивительной лингвистической метаморфозы. Латынь, язык завоевателей-римлян, дрогнула под темпераментностью галльской речи. И возвышенное *equus* (конь, лошадь) уступило в разговорной латыни слову *caballus*, образованному от галльского *caballos*. Отсюда, кстати, и известные всем кавалер, кабальеро, шевалье. Одним словом, всадники. Уважительное обращение к представителю мужского пола. Силён? Достаточно богат, чтобы держать лошадь? Тогда ты – настоящий мужчина. А в повозках и каретах пристало передвигаться дамам, немощным старикам и маленьким детям. Не верите? А зря – в 1550 году по Парижу ездил всего три кареты! Одна принадлежала королеве, вторая – фаворитке короля Диане де Пуатье, а третья – господину Раймону де Лавалю, страдавшему чрезмерным ожирением. Так что Маяковский, предоставив автомобиль в полное распоряжение Лили Брик, поступил вполне в духе средневековья. А спустя некоторое время всё изменилось... Кареты буквально заполнили улицы городов и, в частности, знаменитую Рю Сен-Оноре – первую улицу Парижа, специально расширенную, чтобы на ней свободно могли развезаться два экипажа. И именно на Рю Сен-Оноре, задолго до выстрелов в Кеннеди, произошло, вероятно, самое первое громкое политическое убийство в транспортном средстве...

14 мая 1610 года в четыре часа пополудни французского короля Генриха IV, известного знаменитым афоризмом «Париж стоит мессы», заколол религиозный фанатик Франсуа Равальяк. Монарший экипаж попал в затор и оказался зажат между двумя «фурами» с вином и сеном. Улучив момент, когда лакеи соскочили с запяток и принялись разгонять затор, следовавший за каретой от самого Лувра «негодяй и исчадие ада» Равальяк вскопил на колесо и дважды вонзил свой обоюдоострый кинжал в «доброего короля Анри». Память Генриха IV мы потревожили ещё и потому, что именно при нём во Франции было учреждено знаменитое *Grand Voyeur de France* – первое в современной истории ведомство, занявшееся планированием дорог и налаживанием регулярного транспортного сообщения. И очень скоро выезд на каретах (кареттах, каррусах, каросах, каруцах) из транспортной операции превратился в излюбленный способ демонстрации социального положения владельца.

*«Достану дом, куплю тебе кареты,
Придут к тебе в переднюю поэты;
Всех кланяться заставлю богачу,
Сниму клобук, по моде причещу.
Всё променяв на длинный фрак с штанами,
Поскачешь ты гордиться жеребцами,
Народ, смеясь, колесами давить
И аглинской каретой всех дивить».*

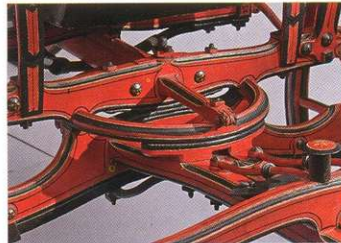
(А. Пушкин. «Монах»)



Park Drag, он же «частный коуч» – тип дилижанса, более лёгкого по сравнению с теми, что осуществляли регулярное сообщение. В данном варианте публика сидит в открытом «имперiale», т.е. фактически на крыше.



**Убиенный в карете
Генрих IV (15.12.1553–
14.05.1610 гг.)
однажды заявил:
«Я никогда не слышал,
чтобы какого-нибудь
короля убили
в крестьянской
хижине».**



Поворотный круг передней оси – узел характерный для конных экипажей. Впрочем, аналогичная конструкция до сих пор используется в автомобильных прицепах.



Масляные светильники карет. Яркостью такие фары не отличались, но в случае необходимости кучер мог использовать их как переносные лампы.

Американские дилижансы (те, на которые напали грабители) на самом деле дилижансами не назывались. Их звали coach. Фирма Concord из Нью-Гемпшира выпускала наиболее надёжную и распространённую модель, сконструированную в 1826 году Льюисом Даунингом и Стефенсом Эбботом. На снимке – вариант 1891 года.



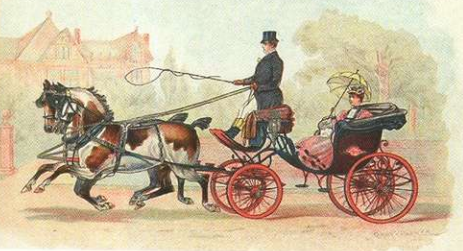


Ladies Phaeton – экипаж, в котором господам отводилось «почётное» место на запятках (так они не слышали дамских секретов). Передок оформлен в стиле «лебжья шея».



Первый русский автомобиль Яковлева и Фрезе (1896 год) имел кузов типа фазтон. Снимок Сергея Дмитриева на Нижегородской ярмарке.

Studebaker
Souvenir



Каталог (1893 год) экипажной фабрики Studebaker. В 1885 году фабрика выпустила 75 000 экипажей, в ходе производства которых был применён поточный метод, впоследствии использованный Генри Фордом. В нашей стране марка Studebaker стала известна благодаря грузовикам, поставлявшимся по ленд-лизу.



Американский «багги» типа piano box каретника Noyes, 1910 год. Особенностью этой модели являются поперечные рессоры.



УЗКИЕ И БОЛЬШОГО ДИАМЕТРА

Изготовление экипажей требовало очень высокого мастерства. А наиболее сложными частями повозки являлись колёса и поворотный круг (предтеча рулевого механизма). Не зря же говорили: «Пёс колесника – дядька столяра». Вообще-то колесо как основу любого наземного транспортного средства использовали ещё древние шумеры, а у так называемой «дейбьбергской телеги», найденной на Дейбьбергских болотах в Дании и датированной I веком до нашей эры, во втулке колеса применялся деревянный подшипник, по типу современного игольчатого! Важная деталь – колёса повозок устанавливали с заметным, до нескольких градусов, развалом. А делалось это для того, чтобы силы, нагружавшие колесо, не позволяли соскатывать ему с оси. Ну а самой крупной металлической деталью колеса в те годы была... шина, насаживаемая на обод в нагретом состоянии. После остывания этот бандаж крепко стягивал обод. Подобные стальные обручи обжимали и ступицу. При этом спицы колёс выстругивали из прочных и волокнистых пород дерева, например из акации-гикори. Размещали спицы с некоторым уклоном вглубь относительно плоскости колеса – опять, чтобы распределить ударную нагрузку и продлить жизнь ступице. Кстати, внедрение спиц не только облегчило колесо – за них, как за рычаги, удобно было вытягивать карету из грязи. В дальнейшем колёса с деревянными спицами стали называть артиллерийскими. На автомобилях они встречались вплоть до середины 1930-х годов.

А чтобы колёса в этой самой грязи легче катились, их делали узкими и большого диаметра, чтобы они могли достать до твёрдого основания колеи. Тогда почему, спросите, передние колёса карет заметно меньше задних? Это странное конструктивное решение обусловлено двумя причинами – во-первых, передние колёса требовалось поворачивать (если они будут излишне габаритными, то станут задевать кузов), а во-вторых, в этом случае ось находилась ниже. Соответственно, оглобли шли вверх, что облегчало вытаскивание из ямы.

УПРУГИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ПОДВЕСКИ КАРЕТ

Рессоры... Вообще-то по-французски ressort означает пружина. Таким образом, здесь заметно расхождение с российской автомобильной терминологией. Дело в том, что автомобильные подвески разделяют на рессорные и пружинные, подразумевая в первом случае наличие листовых упругих элементов, а во втором – спиральных.

Ещё и в средние века кузова карет подвешивались к ходовой части на ремнях, широкое распространение упругая подвеска получила лишь в XVI веке. В 1662 году голландец Гюйгенс применил трёхлистные металлические рессоры, а в 1625 году в Англии был выдан патент на С-образную листовую рессору. Кто именно был изобретателем рессор, вряд ли уже установишь. Возможно, это были венгерские мастера, славившиеся своими экипажами.

Выделялись новаторством и французы – техник королевской академии наук Андре Далесм (1643–1727) и некий Полиньяк. Рессоры «à la Polignac» сегодня можно было бы определить как $\frac{3}{4}$ -эллиптические, поскольку упругий элемент как бы перекиривал собой три четверти эллипса. Меж тем известно, что полностью эллиптические рессоры, так называемые пинцетные (ressort à pincette), были запатентованы в 1805 году англичанином Обадием Эллиотом.

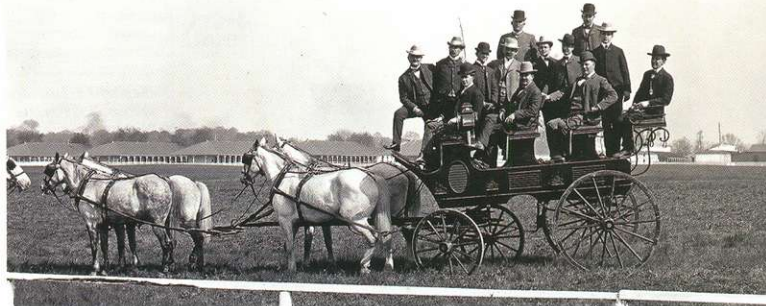
Во второй половине XIX века начинают публиковаться и специализированные труды об эстетике транспортных средств. При этом замечается, что каждая деталь обязана подчеркивать назначение посредством формы. Заметным шагом в развитии облика экипажей стал и отказ от использования дрожин. Дрожины, дроги – это пара продольных брусев (или один брус), соединяющих передок каретного хода с задком. На передке восседал возница, он же кучер (слово венгерского корня), а на задке, или запятках, стоя ехали лакеи. Передок и задок несли на себе рессоры, и к ним на ремнях подвешивался кузов. Сам же ход при этом оставался неподдресоренным. Своего рода рама «наоборот». И вот появились экипажи, у которых кузов вместе с передком и задком (к тому времени почти не использовавшимся) устанавливался на раме, а рама через рессоры опиралась на оси. Именно такой экипаж 8 марта 1886 года и заказал в штуртгартской экипажной мастерской Wilhelm Wimpff & Söhne один из отцов автомобиля – Готтлиб Даймлер. Заказал, чтобы впоследствии установить бензиновый двигатель конструкции Майбаха...

АХ, ШАРАБАН МОЙ, «АМЕРИКАНКА»...

Знаменитая песенка про шарабан сложилась в горниле империалистической и гражданской войн.

*«Прощайте, други, я уезжаю,
И шарабан свой вам завещаю.
Ах, шарабан мой, обитый кожей,
Куда ты лезешь, с такою кожей?»*

Но какой тип экипажа имелся в виду? Рыдван, тарантас или дрожки? Ведь *char-à-bancs* (фр.) дословно телега с рядами лавок – довольно простой, непретенциозный открытый четырёхколёсный экипаж. И чем больше лавок, тем шарабанистее кузов. У автобусов с кузовом шарабан с каждого ряда сидений имелся свой выход. Тогда как «американка» – это лёгкая повозка американского типа, у которой все четыре колеса имели очень большой диаметр. Кстати, вряд ли сами граждане США стали называть свои экипажи «американками». В Америке подобные экипажи могли зваться, допустим, *buggy*, *spider*, *surrey* или даже *riano box*... Показательно, что французы называли закрытые многочисленные кареты «берлинами», поскольку такие поехали из германской столицы. Но почему и сегодня французы упорно продолжают именовать так все легковые автомобили с закрытым кузовом?.. Зачастую вместо термина купе употребляется *demi-berline*.



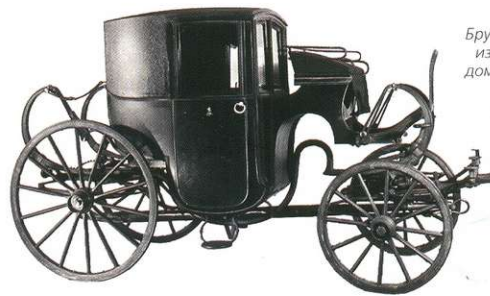
В конце XIX – начале XX века были распространены так называемые *coaching party* (выезд на природу компанией). В данном случае перед нами тип шарабана с багажными ящиками под сиденьями. Кстати, в Америке подобное конструктивное решение удостоилось и собственного названия – *Roof-seat* (с сиденьями на крыше).



Автобус-шарабан шведской марки *Tidaholm* в Санкт-Петербурге, 1911 год.



А это уже совсем другие времена: реклама американского стретча (шарабана) на шасси *Chevrolet Master* 1942 года...



Брум или Брозэм, построенный известнейшим нью-йоркским домом *Brewster & Co.* в 1893 году. Своё название экипаж получил от лорда Брозэма, в 1838–1839 годах заказавшему лондонскому каретнику Робинсону кузов по собственным эскизам.

Фрагмент картины мастера американского реализма Тома Сикенза «Сценки из современной жизни», выставленной в Музее искусства в Филадельфии... Этот частный коуч *four-in-hand* («четвёрка в одних руках») был назван так из-за особого типа упряжи, облегчавшей управление четвёркой лошадей. В конце XIX века даже изобрели модный галстучный узел *four-in-hand*.





MAYBACH

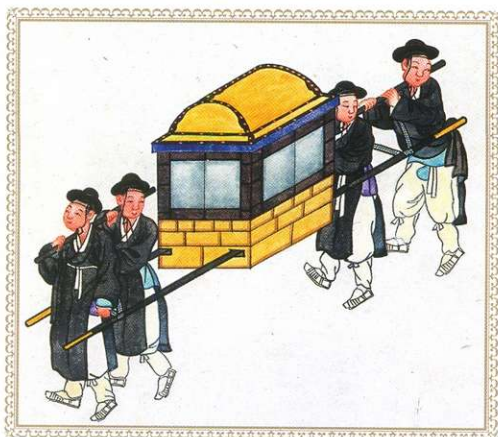


BERLINE



«Берлин» – этот тип закрытой застеклённой кареты, впервые был сконструирован в одноимённом городе инженером Филиппэди Чиеза в 1661–1663 годах. Но, как известно, время идёт по кругу – в 2012 году молодые американские дизайнеры предложили использовать данную трактовку кузова для автомобилей Maybach.

На этом рисунке, выполненном тушью в 90-е годы XIX века, изображена корейская «гама» – дальний прообраз автомобильного кузова седан.



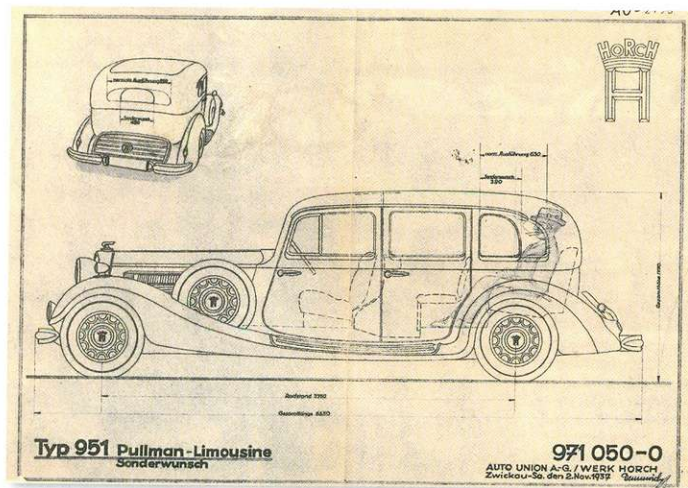
И тем более не понятно, почему немцы выбрали для легковых машин термин Limousine? Неужели в честь французского региона Лимузэн. Интересная деталь – то, что в российской кузовной терминологии считается лимузином (т.е. кузов с тремя рядами сидений и перегородкой), у немцев именуется Pullman-Limousine. При чём тут, спрашивается, изобретатель комфортабельных спальных вагонов американец Джордж Мортимер Пульман?

Таким образом, названия конных экипажей – это настоящая головоломка не только для автомобильных историков, но и для лингвистов. Например, слово «седан», по всей видимости, происходит от латинского sedio (в чём сидят). Он же паланкин портшез, он же хяо, гяо, норimoto или, допустим, тахтиреван (ящик с четырьмя оглоблями, которые прикрепляются к спинам лошадей). Кстати, такой фундаментальный источник, как «Словарь живого великорусского языка» В.И. Даля на слово тарантас даёт синонимы долгушка, зыбуша, карандас. Впрочем, по тому же Далю, тарантасом могли называть и рыдван. А где рыдван, там и колымага, и биндюк, и дормез (от французского dormouse – спальная карета). То есть нечто массивное и неповоротливое. В этой связи уже гораздо проще смотришь на потуги современных маркетологов, назначающих на роль купе пятидверные хэтчбеки. Кстати, о купе... Его появлением общество обязано городской тесноте (сопре по-французски – резать, обрезанный). Этот кузов – своего рода аналог современных легковушек компактного класса. Трудно вообразить, сколько усилий прилагалось к тому, чтобы сделать карету хоть немного маневреннее... Меняли порядок упряжи, высаживали на передних лошадях форейторов («ветхих лакеев», как определил их В.А. Гиляровский). Кстати, над форейторами, в задачу которых входило направлять цуг в повороты, изрядно поиздевались и классики литературы. По крайней мере досталось им не меньше, чем нынешним «блондинкам за рулём»:

«Беспокойный форейтор, приударив своих лошадей не вовремя, так натянул постромки, что они лопнули; колымага с шестериком засела в трясине, на самом взлобе дороги, а форейтор, с своими выносными конями, ускакал вперед!» (И.С. Аксаков «Отчего так нелегко живется в России?»).

МЕЖДУ КАБРИОЛЕТОМ, ФАЗОНОМ И... ДАЛЕМ

А вот ещё один терминологический ребус: чем фазон отличается от кабриолета? Кабриолет происходит от французского cabriolet, что переводится как «скакать как козёл» или «скачущая коза». Понимается резкий прыжок без разбега. Кабриоль присутствует в выездке, балете и даже в ножках стульев. Почему этим словом начали называть небольшой открытый двухколёсный экипаж, не совсем ясно. Похоже, что здесь присутствовала та же логика, как и в случае с вездеходом УАЗ, который в народе окрестили «козлом» из-за того, что скачет по колдобинам. Между прочим, по современной



Кузов Pullman-Limousine для немецкого Horch. Такой автомобиль должен был иметь высокую крышу, чтобы седоку было удобно выбираться с заднего дивана.

классификации кузовов УАЗ-469 это не что иное, как фазтон. Или всё-таки кабриолет?.. Классификация автомобильных кузовов категорична на этот счёт: кабриолет – открытый кузов со стёклами, убираемыми в двери, а фазтон – открытый кузов со съёмными боковыми окнами. Но возникает закономерный вопрос – когда кузов называли в честь Фазтона, сына Гелиоса – бога Солнца, то никаких стекол и окон и в помине не было! Снова открываем словарь Даля: «Фазтон – небольшая лёгкая коляска, иногда двуколая, кабриолет». Таким образом, правильный ответ, как ни странно, будет следующим: кабриолет – это одна из разновидностей фазтона. Так же, как и... спайдер.

От названия очень многое зависит! Например, слышишь «дроги», и перед глазами тут же встаёт унылые российские просёлков.

*«Запели тесные дроги,
Бегут равнины и кусты.
Опять часовни на дороге
И поминальные кресты».*

Сергей Есенин

Не случайно среди прочих определений дрог (по сути, это примитивная повозка, пара продольных брусьев да четыре колеса) в своём знаменитом словаре Даль помечает: «колесница для отвоза покойников». Другое дело уменьшительный вариант – дрожки! Тут тебе и кабацкое веселье, и тетеревиное клекотанье на проталинах... У Льва Толстого в «Юности» главный герой Николай Иртенев мечтает поступить в университет. Для него студенчество – это «мундир, треугольная шляпа, собственные дрожки, собственная комната и, главное, собственная свобода». Кстати, дрожки, они же пролётка, были наиболее распространённым наёмным экипажем в России. Как там у Северянина? «Это было у моря, где ажурная пена, где встречается редко городской экипаж...» Так вот, городской экипаж – это та же пролётка, дрожки, *voiture de ville* или, возможно, *купе-де-вилль*. Удивительным образом дрожки переродились в *Droschken* – немецкий наёмный экипаж. Необычно и то, что вместо определения по конструкции в данном случае применено определение по социальной нагрузке. Из русского слово «дрожки» переключалось и в персидский язык: *كشورده* («дорошке»).

ЭТИМОЛОГИЯ СЛОВА «ХЭКНИ»

Гужевой общественный транспорт вполне справлялся со своим предназначением. В 1654 году британскому парламенту был представлен «Декрет для урегулирования поведения возниц хэкни в Лондоне и окрестностях». Первую лицензию, правда, удалось вручить только в 1662-м. Что же касается названия английского экипажа *hackney*, то оно происходит от французского *haquenée* (лошадь среднего размера, обычно рекомендуемая для всадниц). Первый хэкни появился в Лондоне ещё в 1621 году. Существовала и деревушка Хэкни (теперь это район Большого Лондона). Там жили возницы, держали

Кабриолет, он же фазтон, он же gig, chaise, whiskey, наконец, one hoss shay... Иллюстрация к иронической поэме Оливера Уэнделла Холмса (1858 год), известной в переводе как «Шедвердьякона или дивный одноконный фазтон».



Фазтон «Виктория» получил свое название в честь британской королевы, которая, по свидетельствам современников, просто обожала кататься на экипажах этого типа.

И снова – фазтон, на этот раз перед нами автомобиль Panhard-Levassor и его владелец, известный на всю Францию аббат Жюль Гавуа. Эту машину аббат приобрёл в 1895 году и пользовался ею почти 40 лет...



Mercedes-Benz 540 lang (W24) с кузовом Offener Tourenwagen 1936 года (по сути, тот же фазтон). Таких автомобилей было выпущено всего четыре экземпляра. По одной из версий, они использовались в качестве машин сопровождения гитлеровского эскорта.

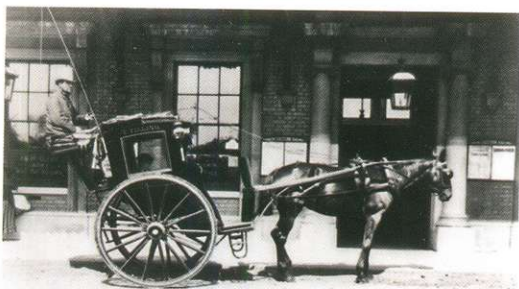


«Старинный британский коуч отправляется от отеля Bull & Mouth на Пикадилли. На этой литографии Чарльз Хант с акварели британского художника середины XIX века Ламберта изображен реальный коуч регулярного сообщения по маршруту Лондон – Брайтон.



«Тесные дороги»... Ямская гоньба в туркестанском крае. Всё те же четыре колеса, но лошади заменены на верблюдов...

Английский кэб, он же кэб Хэнсома. Судя по всему, экипаж, изображённый на снимке, принадлежал компании Томаса Тиллингса (крупнейшей лондонской транспортной конторе XIX века). За год наёмный экипаж наматывал до 10 тыс. км.



Первое в мире такси, Daimler-Riemwagen 1896 года, фактически представляло собой переделанные конные дрожки.



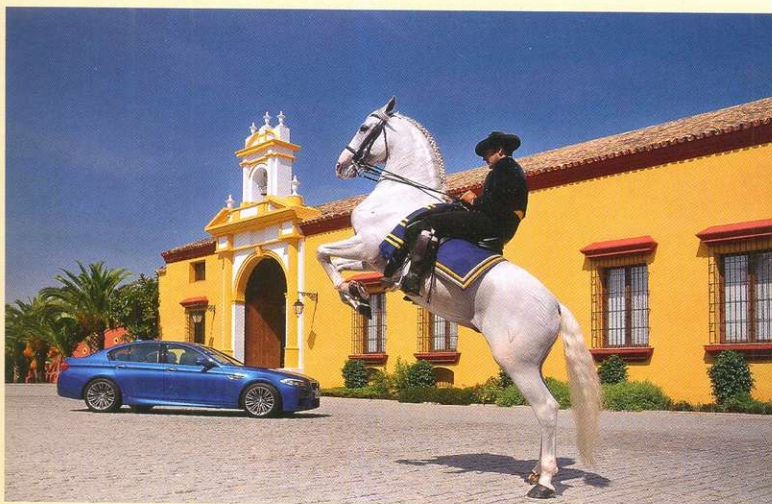
экипажи и заводчики малорослых лошадей. Да что там Лондон, в Москве, кто знает, есть улицы Ямского Поля – и их названия тоже возникли не случайно. Исторически в тех местах находилась извозчицкая биржа. Извозчики, ваньки, лихачи, ямщики ждали господ, направлявшихся кутить по ресторанам, коих немало располагалось вдоль нынешнего Ленинградского проспекта.

И ещё об этимологии. Считается, что словечко из нью-йоркского сленга «хэк» (так зовут тамошних таксистов) также происходит от «хэкни». А вот то, у чего Холмс и Watson в «Собаке Баскервией» пытались выяснить номер, правильно называть кэбом Хэнсома. Это изобретение архитектора из Йорка Джозефа Хэнсома, сделанное им в 1834 году. Изначально он назывался «безопасный кэб Хэнсома», поскольку среди прочих экипажей выделялся низким центром тяжести (в отличие от похожих французских двуколок, в аглицком кэбе пассажиры сидели практически верхом на оси). Кроме кэбов лондонцы довольствовались услугами «джарви» и «граулеров» – четырёхколёсных четырёхместных наёмных экипажей. И омнибусов, разумеется.

«Плата за письмо, билет в омнибус означают для меня ужасный расход, и я не выхожу из дому, чтобы сберець своё платье», – писал в своих дневниках Оноре де Бальзак. В рассказах французского классика также фигурируют и другие общественные экипажи того времени («гондоль», малые и большие дилижансы, «кукушки», омнибусы с «империадом»). Известен даже бальзаковский афоризм: «Перед кукушкой» все французы равны». Что же касается происхождения, то вот характерный пример... Некто Станислас Бодри, промышленявший извозом в городе Нант, избрал местом стоянки своей кареты угол у ателье местного шляпника. Ателье называлось «Omnes». Соответственно Бодри выбрал и название карете – Omnes omnibus (что-то вроде «все в одной шляпе»). Дело процветало, предприниматель переехал в Париж и в 1828 году получил у префекта полиции патент на d'Entreprise générale des omnibus (EGO) – транспортную компанию по «перевозке населения за фиксированную плату по установленным маршрутам». И очень скоро парижане выучили вышеупомянутое слово «омнибус»!

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Вот мы и дошли, собственно, до автомобилей... Дело в том, что изобретатели первых «самодвижущихся повозок» просто брали в качестве основы конный экипаж и после некоторых переделок «выпрягали» из него лошадь. Таким образом, карета оказалась вполне подходящей основой, на которую ставились двигатель и трансмиссия. Основой, уже имевшей раму, рессоры, рулевую трапецию, пневматические шины, тормоза и приборы освещения. Точка невозвращения была пройдена. И теперь все эти кабриолеты, купе, лимузины и седаны стали не более чем данью уважения мастерам-каретникам. Так сказать, прощальный поклон эпохе... RW



ТАЙНА ПОМЕСТЬЯ ЛА БОТИКАРИА

До асьенды Ла Ботикариа, что буквально в пятнадцать минутах от центра Сивильи, я добрался на BMW M5 (F10) цвета андалусского неба (извилистые горные дорожки Испании – превосходная разминка для всех 560 «лошадей» этого спортивного седана). А добравшись, не мешкая, сдал потрескивающего остывающими тормозами «баварца» в гараж и шагнул в спасительную прохладу старинного поместья... «А вы уже были в музее? – спросила горничная, застав меня за созерцанием лондонского кэба, понуро уткнувшегося оглоблями в пол посередине конференц-зала. – Нет? Так, пойдёмте!»

Музей? В местах, подобных этому, часто можно увидеть разве что пару-тройку экипажей, доставшихся владельцам по наследству от прежних хозяев (их обычно сдают под свадебные процессии). Но чтобы целый музей?.. Однако девушка была непреклонна – она отодвинула в сторону тележку с гостиничным скарбом и решительно зашагала по галерее. Мне оставалось лишь повиноваться. Музей оказался небольшим и аккуратным. Под каждой каретой и коляской – глиняное блюдечко с водой (таким образом поддерживается необходимая влажность и деревянные детали не рассыхаются). Экспонатов всего около десятка, не считая тех, что разбросаны по закоулкам асьенды. Совсем уж глубокой старины нет – в экспозиции по большей части представлены повозки середины XIX – начала XX века. А на колёсных ступицах – знакомые,

в том числе и по автомобильной истории, клейма каретников – Hooper, Rothschild et Fils...

Бока экипажей отполированы, как крышки роялей. Упряжь развешена по шкафам вдоль стен в строгом порядке. До блеска начищены и огромные медные каретные светильники очень интересной конструкции. По мере того, как стогал фитиль и оплавлялся воск, свеча становилась легче, и специальная пружинка выталкивала её из стакана. Причём ровно настолько, чтобы пламя всегда оставалось в фокусе отражателя (свет экипажных фар всегда дрожал, поскольку, по определению, система колебательная).

А сколько ещё неожиданных наблюдений можно вынести от близкого знакомства с колёсным транспортом до автомобильной эпохи! Спящие в гулкой тиши зала экипажи готовы поведать о совершенно ином отношении к предметам. Бережном и почтительном. С одной стороны, такое отношение диктовалось необходимостью частого и постоянного обслуживания (иначе было невозможно сохранять экипаж в рабочем состоянии), а с другой – хороший экипаж и стоил недёшево. Плюс содержание лошадей, кучера, форейторов, берейторов...

«Hacienda La Boticaria»,
допоза Alcalá De Guadaira в Utrera,
41500 Sevilla

текст: Денис ОРЛОВ
фото: автора и Макса Кирхбаера
(Max Kirchbauer)



Экипажный фонарь, выполненный в изысканном мавританском стиле.



Повозка типа spider действительно напоминает паука в угрожающей позе.



Типичный американский экипаж buggy. Обратите внимание на поперечные рессоры и большие колеса.



Прогулочное ландо со специальными решетчатыми ящиками для охотничьих собак.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД ДЛЯ КРАСНОЙ АРМИИ

текст » Юрий ПАШОЛОК,
Павел ИВАНОВ
фото » из архивов авторов,
ЦАМО РФ, а также архивов
Дмитрия Дашко,
Марии Жотиковой
и Ивана Падерина



История создания и жизненный путь ГАЗ-61

В отличие от младших братьев ГАЗ-64 и ГАЗ-67 полноприводный ГАЗ-61 куда менее известен. «Забвение» становится особенно странным, если принять во внимание тот факт, что детище Виталия Андреевича Грачёва по совокупности характеристик являлось одной из лучших машин в классе. Ну а после того, как нам удалось протестировать эту модель в условиях Дмитровского автополигона, было бы и вовсе неправильным в качестве исторического дополнения ограничиться небольшой справкой. В общем, вас ждёт обстоятельная статья, в значительной степени основанная на архивных исследованиях последних лет (многие из документов публикуются впервые). Отдельное спасибо историкам Дмитрию Дашко и Ивану Падерину за помощь, оказанную в ходе подготовки материала.

КОМАНДИРСКИЙ ФАЗТОН

Поскольку, как я предупреждал, разговор у нас пойдёт обстоятельный, то начну я с настоящих глубин времени... Итак, первый автомобиль, созданный для военной службы, появился в 1897 году. Это был французский Panhard & Levassor. Но уже в годы Первой мировой войны облик типичной командирской машины был практически сформирован и после этого он кардинально не менялся несколько десятилетий. Помимо хорошей проходимости и неприхотливости командирский автомобиль, как правило, оснащался кузовом типа фазтон. Из открытой машины, не вылезая, можно не только вести пламенные речи, но и показать направление главного удара. Да и на поле боя фазтон оказался куда практичнее закрытых кузовов. Кстати, выпускающийся до сих пор в разных ипостасях УАЗ-469 (один из потомков главного героя нашего повествования) также оснащался этим типом кузова.

Первоначально военные вполне обходились гражданскими моделями автомобилей. В те времена и «дороги», и «направления» практически не отличались по качеству, а следовательно, относительно высокая проходимость изначально закладывалась в конструкцию любого транспортного средства. Впрочем, уже в 1911 году Адольф Кегресс испытал первый полугусеничный легковой автомобиль. Идея полугусеничной машины нашла развитие, но преимущественно для тягачей и броневиков. Меж тем как командирские «полугусеничники» были редкостью. И вот в самом конце 20-х – начале 30-х годов в стенах НАМИ (с 1930 года НАТИ) был построен полугусеничный вездеход НАТИ-2, во многом повторявший идею Кегресса. Конструкция А.С. Кузина, созданная на шасси грузовика Ford AA, имела открытый кузов на 6–8 человек и, таким образом, с некоторой натяжкой вполне подходила на роль командирской машины. Впрочем, дальше опытного образца дело не продвинулось, хотя к полугусеничной командирской машине НАТИ позже ещё вернётся.

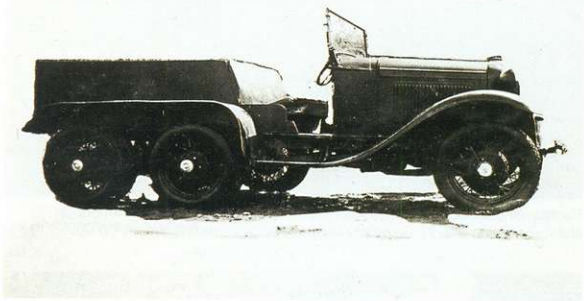
Вторым направлением, по которому двигались конструкторы в целях повышения проходимости, стало увеличение числа осей. Идея была относительно популярной во всём мире, достаточно вспомнить Mercedes G4 или Praha AV. Командирские трёхосники строили и в СССР: в 1930 году такую машину на шасси Ford A разработали инженеры Одесского политехнического института И. А. Жаботинский и Д. Н. Скобло. Машина имела семиместный открытый кузов и вполне подходила на роль машины для высшего комсостава. В крупную серию данный автомобиль не попал, но опытный образец успел поучаствовать в параде 7 Ноября 1931 года на Красной площади, а затем использовался в Киевском Особом военном округе. Помимо сложности конструкции полугусеничных и трёхосных автомобилей, появление командирских машин повышенной проходимости тормозило и то, что имевшиеся серийные образцы военных вполне устраивали. С 1932 года на Нижегородском автомобильном заводе имени Молотова (с ноября – ГАЗ им. Молотова) начался выпуск легкового автомобиля ГАЗ А с кузовом фазтон, вполне подходившего на роль машины комсостава. Что же касается проходимости лицензионной копии Ford A, то она была вполне удовлетворительна. Новый всплеск активности по работам над командирскими вездеходами, как это ни удивительно прозвучит, оказался связан с заменой ГАЗ А на более совершенную модель. Дело в том, что ГАЗ М1, в 1936-м сменивший в производстве ГАЗ А,

Wheel Drive For The Red Army

This item is devoted to the first production batch of a Soviet car with four wheel drive. It took ten years for designers to find the best choice of commander-terrain vehicles which finally became the GAZ-61. It was created by the renowned designer Vitaly Grachev and was the «Best-in-class», Soviet SUV. Although for several reasons it was never mass produced, but it left an historic mark on the domestic automotive industry. Much of the material is from archive data and appears here for the first time.



НАТИ-2 на испытаниях (1931 год). Де-факто данная машина стала первым советским легковым вездеходом.



Один из вариантов экспериментального трёхосного шасси Ford A (начало 30-х годов).

имел закрытый кузов седан. Так вот, закрытый кузов многие военачальники посчитали недостатком. Соответственно, уже к 1938 году был построен опытный образец фазтона ГАЗ-11-40 (цифра 40 означала заводской индекс кузова), но к тому времени вовсе шли испытания командирских автомобилей, которые значительно отличались от базового М1.

СПОР КОНСТРУКЦИОННЫХ ПОДХОДОВ

С появлением обладавшего более мощным двигателем ГАЗ М1 были активизированы и работы по машинам повышенной проходимости, базировавшимся на шасси «эмки». Помимо собственно ГАЗ им. Молотова данные работы развернулись



Вездеход НАТИ-ВМ, подготовленный для движения по снежной целине. Характерная деталь: устанавливаемые на передние колёса лыжи – решение традиционное для «полугусеничников» разработки НАТИ.



Наглядная демонстрация ходовых возможностей трёхосной неполноприводной модели ГАЗ-21. За рулем машины её создатель Виталий Грачёв.

в стенах НАТИ, являвшегося центром экспериментального автомобилестроения. Причём коллектив НАТИ, верный полугусеничной схеме, в 1937 году разработал проект легкового автомобиля повышенной проходимости, получивший индекс НАТИ-ВМ (вездеход-молотовец). Базой для машины послужило шасси ГАЗ М1, которое вместо заднего моста получило двухосную тележку с надеваемыми на колёса резино-металлическими гусеничными лентами (привод на задние колёса осуществлялся при помощи цепной передачи). По задумке авторов НАТИ-ВМ гусеницы использовались в основном зимой, при этом на передние колёса одевались лыжи. В полугусеничном варианте максимальная скорость составляла 48 км/ч, в колесном – 60 км/ч. НАТИ-ВМ прорабатывался в двух вариантах – грузопассажирском (пикап) и штабном, последний имел пятиместный кузов фэтон. В Горьком главным идеологом автомобилей повышенной проходимости являлся В.А. Грачёв. Он трудился на заводе с 1931 года, а дебютом Виталия Андреевича стал трёхосный автомобиль ГАЗ-ААА на базе ГАЗ АА. В 1936 году машина вышла на испытания, тогда же Грачёв начал работу над более совершенной моделью ГАЗ-21, которая базировалась на базе ГАЗ М1. Для повышения проходимости под днищем, за передней осью, были установлены колёса-перекачтыши. С самого начала детище Грачёва создавалось как многоцелевое: помимо пикапа ГАЗ-21 предусматривался вариант ГАЗ-22, представлявший собой шасси для лёгких броневых автомобилей. Нас же куда больше интересует модификация ГАЗ-25. Эта разработанная весной 1938 года машина имела закрытый кузов рамбл-сит (5 мест внутри салона и два – в откидной крышке багажника). Данная машина изначально создавалась в качестве штабной.

Вездеходы разработки НАТИ и ГАЗ вышли на испытания примерно в одно и то же время. Оба, как, собственно, и ожидалось, по проходимости значительно превосходили базовую модель М1, но при этом выявились и недостатки, часть которых были врождёнными. В случае с полугусеничной схемой главными проблемами являлись заметно более низкая грузоподъёмность и, что немаловажно, очень высокий расход топлива. Трёхосная схема была чуть менее прожорливой и мало уступала в проходимости (что наглядно показали испытания ГАЗ-21). Тем не менее отсутствие ведущего переднего моста часто подводило горьковскую машину, кроме того, наличие третьего моста заметно ухудшало управляемость. Несмотря на перечисленные проблемы, ГАЗ-21, ГАЗ-22 и ГАЗ-25 признали более

85 ЛЕТ СТАБИЛЬНОСТИ

Основанная в 1931 году Уолтером Мармоном и Артуром Херрингтоном компания Marmon-Herrington Company, Inc. является образцом того, как принятая однажды концепция работает долгие десятилетия. Marmon-Herrington выпускала троллейбусы, грузовики, броневые автомобили и даже танки, но стабильность ей принесло именно изобретение главного конструктора Роберта Уолласа. В 1936 году фирма из Индианаполиса начала выпускать полноприводные версии пикапов Ford V8, получившие обозначение Ford-Marmon-Herrington LD1. Переоборудование во внедорожник обходилось в 870 долларов плюс 500 долларов за исходный пикап. Первым покупателем стала бельгийская армия, новинкой заинтересовались и в США. Относительно небольшое число Ford-Mar-

mon-Herrington поступило в армию и корпус морской пехоты. Очень скоро помимо пикапов Marmon-Herrington начал выпуск полноприводных фургонов и открытых командирских машин, именно они стали прямыми предшественниками американских армейских внедорожников. Помимо легкового шасси Marmon-Herrington наладил переоборудование грузовиков Ford грузоподъёмностью 1,5 тонны. Подобные машины в годы войны попадали в СССР по программе ленд-лиза, к примеру, это были первые зарубежные грузовики, которые переделывались в гвардейские миномёты М-13. После войны от идеи переделки заднеприводных грузовиков в полноприводные не отказались, более того, выбранная в 1936 году концепция позволила Marmon-Herrington дожить до наших



дней. И сейчас фирма из Индианаполиса предлагает целую гамму комплектов переделки грузовиков практически любого класса во внедорожники.

перспективным направлением, на трёхосном шасси были разработаны лёгкий броневедомитель БА-21, а на заводе была начата подготовка к производству трёхосной «эмки».

НА ОСНОВЕ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ

Между тем сам Грачёв прекрасно понимал, какие недостатки имеет созданный им автомобиль... В конце 1937 года на страницах американских журналов появились статьи, посвящённые новинке – полноприводному Ford-Marmon-Herrington LD1. Так вот, одна из статей попала на глаза Грачёву, и он тут же понял: вот оно, решение проблемы! Помимо относительной простоты решения, которое продвигала Marmon-Herrington, полноприводный автомобиль из Индианаполиса подкупал тем, что базировался на шасси Ford V8, от которого ГАЗ М1 конструктивно отличался незначительно. В начале 1938 года Грачёв написал письмо народному комиссару обороны Клименту Ворошилову, в котором обосновал отсутствие перспектив у трёхосного шасси. Взамен Виталий Андреевич предложил создать на базе ГАЗ М1 полноприводный автомобиль, используя идеи, заложенные в заокеанском аналоге. Идея быстро нашла понимание: уже в апреле 1938 года в СССР прибыл полноприводный автомобиль Ford-Marmon-Herrington LD2 (машина была создана на базе седана Ford V8 Series 78 Deluxe 1937 модельного года). Вместе с ним был привезён и полноприводный трёхосный грузовик Ford-Marmon-Herrington C5-6, который впоследствии повлиял и на разработку грузовиков ГАЗ-63 и ГАЗ-33 с колёсными формулами 4x4 и 6x6 соответственно. Так вот, появление в Горьком американских машин совпало с двумя важными событиями.

Как уже упоминалось, к 1938 году на ГАЗ изготовили опытный образец фазтона ГАЗ-11-40. Это название подразумевало, что на автомобиле установлен новейший двигатель ГАЗ-11. Представлял он собой переведённый в метрические размеры 6-цилиндровый американский двигатель Dodge, который устанавливался на легковые машины данной марки с 1934 года. Первая модель Dodge, на которую его поставили, имела индекс D-2, а последней стала D-19 1941 года выпуска. В СССР этот мотор известен под индексом D-5, как называлась модель Dodge, выпускавшаяся в 1937 году. В наиболее «продвинутом» исполнении двигатель развивал 87 лошадиных сил, что более чем в полтора раза превышало показатели мотора М1. В течение весны и лета 1938 года технический отдел ГАЗ (с 1939 года его переименовали в конструкторско-экспериментальный отдел, он же КЭО



Полугусеничный НАТИ ВМ в рамках войсковых испытаний движется по сильно заболоченной местности. Как видите, в подобных условиях отсутствие привода на переднюю ось ощущалось особенно остро.

В начале 1938 года Виталий Грачёв написал письмо народному комиссару обороны Клименту Ворошилову, в котором обосновал компоновочную неперспективность трёхосного шасси.



Единственная известная фотография ГАЗ-25. На снимке хорошо виден массивный багажник, внутри которого скрывались два дополнительных сиденья.



Первый образец ГАЗ-61 (июнь 1939 года). За рулём В. А. Грачёв, а рядом – главный конструктор ГАЗ с 1933 по 1951 год А. А. Липгарт.

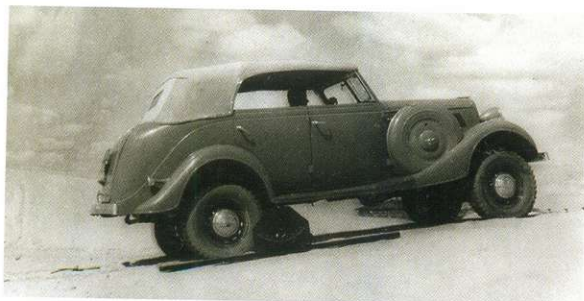


Виталий Грачёв изучает шасси ГАЗ-21. На переднем плане хорошо видны колёса-перекатыши, явно не лишние на этой машине.

На 40-градусном спуске. Кстати, согласно отчётам испытаний, автомобиль достаточно уверенно преодолевал этот сыпучий откос в обоих направлениях.



Классическое диагональное вывешивание. На снимке: модель ГАЗ-61 преодолевает один из оврагов. Ходы рессорной подвески, работающей в паре с неразрезными мостами, внушают уважение.



Неотъемлемым пунктом в программе испытаний были песчаные ванны. К радости своих создателей ГАЗ-61-40 уверенно преодолел эту полосу препятствий. Обратите внимание – на машине установлено приспособление для замера углов продольного наклона.

ГАЗ) изучал американскую новинку. А уже в конце июля было получено задание на проектирование полноприводной машины на базе ГАЗ-11 (к её разработке КЭО ГАЗ приступил 25 сентября) – ведущий конструктор Грачёв (до середины 1944 года Виталий Андреевич будет главным идеологом полноприводных горьковских машин). Главной проблемой стали применяемые в системе привода передних колес ШРУСы (шарниры равных угловых скоростей). Производились они американской фирмой Bendix под обозначением Bendix-Weiss. Она активно предлагала готовую продукцию, но лицензию на их производство продавать отказывалась. Альтернативой были менее технологичные ШРУСы Rzerra, которые с самого начала использовала Magnon-Herrington. В качестве первоочередной меры было решено использовать ШРУСы Rzerra, при этом шла активная работа над созданием отечественного аналога Bendix-Weiss.

В итоге первый советский полноприводный легковой автомобиль, получивший заводской индекс ГАЗ-61, был готов к лету 1939 года. Основой для машины стал опытный образец фаэтона ГАЗ-11-40, к этому моменту уже прошедший 3467 км. А к началу испытаний ГАЗ-61-40 появилась ещё одна зарубежная новинка, которая окончательно сформировала его облик. В 1935 году фирма Firestone выпустила на рынок покрышки Ground Grip, изначально созданные для колёсных тракторов. С 1938 года в продаже появились покрышки Ground Grip для грузовиков и легковых машин, которые, в свою очередь, очень быстро прописались и на военной технике. Аналогичные по назначению покрышки выпустила и Goodyear (рисунок получил индекс Sure Grip). Вскоре после запуска внедорожной резины в продажу покрышки обоих типов были закуплены советской стороной. Для ГАЗ-61 выбрали шины Ground Grip с рисунком «шеврон», такие же шины, но большей размерности, «прописались» на ГАЗ-63. Что же касается Sure Grip, то эти шины позже использовались на ГАЗ-64, ГАЗ-67 и БА-64.

ЛУЧШИЙ В СВОЁМ КЛАССЕ

Заводские испытания ГАЗ-61-40 начались в июне 1939 года. Для полноты картины и с тем, чтобы выявить преимущества и недостатки по сравнению с зарубежным аналогом, тесты проводились совместно с Ford-Marmon-Herrington LD2. Пилотировал обе машины заводской испытатель Леонид Николаевич Соколов. Нужно заметить, что с самого начала ГАЗ-61-40 имел преимущество перед зарубежной машиной, поскольку на нём были установлены покрышки Ground Grip. Данный факт отмечался на всех этапах испытания, но не только резиной был обусловлен успех горьковской машины. Двигатель Dodge D-7 (на опытных машинах стоял именно он, поскольку запуск ГАЗ-11 в серию только налаживался) был чуть мощнее Ford V8, да и располагался он выше, что сказывалось на максимальной глубине преодолеваемого брода. Кроме того, шасси Ford V8 с поперечными рессорами оказалось менее приспособленным для бездорожья, чем М1 с классической схемой, где на каждый мост приходилось по две рессоры. В итоге клиренс по шпите картера раздаточной коробки у ГАЗ-61 был на 10 сантиметров больше, чем у Ford-Marmon-Herrington LD2, это, естественно, сказало на проходимости. Причём всё вышеперечисленное не означает, что Marmon-Herrington делала плохие внедорожные автомобили. Для своего времени это были просто выдающиеся машины в своём классе. Другое дело, что ГАЗ-61 оказался лучше, и намного. По соотношению мощности к массе на момент создания горьковская машина и вовсе была первой в классе. Отлично продуманное шасси обеспечило детищу Грачёва феноменальную проходимость, которая на деле оказалась сравнима с танковой.

На испытаниях ГАЗ-61-40 преодолевал брод глубиной 72 см, преодолевал глубокие канавы, успешно проезжал через брёвна диаметром до 37 см и забирался на стенку высотой 39 см. Машина смогла преодолеть подъём под углом 38°, причём запаса мощности теоретически хватало и на большую крутизну. При этом максимальный расход топлива составил 22 л на 100 км (для сравнения, ГАЗ-21 в тех же условиях «кушал» 40 л, а НАТИ ВМ – 41 л). Помимо летних машину ждали и осенние испытания, где она также показала полное превосходство над Ford-Marmon-Herrington LD2. Кстати, к тому моменту фэтон был переоборудован: вместо открытого кузова на него установили закрытый, от седана ГАЗ-М1. Данная модификация



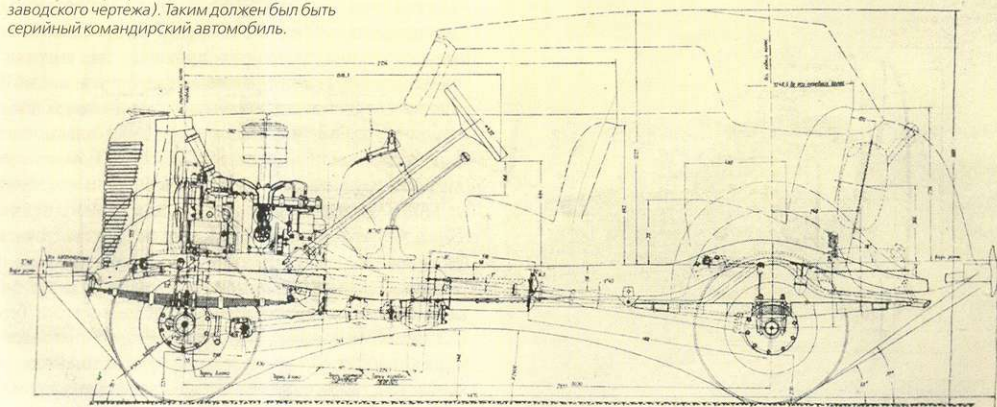
«Купание серого полноприводного коня»... Соколов и Грачёв тянут эвакуационные тросы к заглохшему посреди брода ГАЗ-61-40.



Осенью 1939 года первый прототип ГАЗ-61-40 был переделан в седан ГАЗ-61-73. В таком виде машина и проходила осенние испытания.

Хорошо продуманная конструкция обеспечила новому полноприводному автомобилю поистине феноменальную проходимость, которая на деле оказалась сравнима с танковой.

Продольный разрез ГАЗ-61-40 (копия заводского чертежа). Таким должен был быть серийный командирский автомобиль.





Предсерийный образец ГАЗ-61-40. Данная машина проходила испытания на полигоне НИИБТ в осенне-зимний период 1940 года.

Шина Firestone Ground Grip с рисунком «шеvron». Советский аналог данного протектора был запущен в серию в 1941 году и такие покрышки производились до 60-х годов.



МОТОР ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Одной из причин, по которой выбор остановился на двигателе Dodge D-5, была его компактность. Не секрет, что автомобильные моторы использовались в целом ряде стран не только для установки в легковые машины или грузовики. Любой выпускавшийся в СССР мотор рассматривался и как силовая установка для бронетехники. К примеру, двигатель М1 ставился на плавающие танки Т-37 и Т-38, а также на полубронированный тягач Т-20 «Комсомолец». Двигатель ЗИС-5 был крупноват для установки в бронетехнику, а ГАЗ-11 при сравнимой мощности оказался более компактным. Уже в 1938 году начались работы по новому плавающему танку-разведчику Т-40 с двигателем ГАЗ-11. Танковая версия мотора с усиленной системой охлаждения и КПП от ГАЗ ММ получила обозначение ГАЗ-11 модель 202 (часто его называют ГАЗ-202). С ГАЗ Т-40 связывала не только силовая установка: многие элементы данного танка, включая катки, изготавливались в Горьком.



получила заводской индекс ГАЗ-61-73. В общем, несмотря на небольшие поломки, результаты испытаний, закончившихся 11 ноября, были признаны успешными. Более того, не дожидаясь окончания испытаний, АБТУ КА 15 сентября 1939 года вынесло следующую резолюцию по ГАЗ-61: «Легковой автомобиль ГАЗ-61 с двумя ведущими осями имеет большие преимущества перед обычным легковым автомобилем М-1 по скорости передвижения и проходимости. Несмотря на имеющиеся некоторые недостатки, может быть принят на вооружение РККА в качестве командирской машины. В процессе производства необходимо улучшить конструкцию, добиваясь повышения клиренса, увеличения запаса хода и удешевления себестоимости. Шасси ГАЗ-61 могут быть использованы под лёгкие броневики взамен существующих шасси М1» [ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11355, дело №6, стр.240].

Окончательное решение по ГАЗ-61 было принято 19 декабря 1939 года. В этот день вышло постановление Комитета обороны при Совете народных комиссаров Союза ССР №443. Это постановление дало зелёный свет выпуску легендарных танков Т-34 и КВ, лёгкому танку БТ-7М, плавающему танку Т-40, тягачам «Ворошиловец», СТ-2 и СТЗ-5. 10-м пунктом среди списка принятых на вооружение РККА образцов техники шёл ГАЗ-61. Согласно постановлению, выпуск машины планировалось организовать к октябрю 1940 года.

К моменту принятия решения о запуске ГАЗ-61 в серию все имевшиеся в наличии фазтоны ГАЗ-11-40 были переоборудованы в полноприводные командирские машины. Машины прошли войсковые испытания во время войны с Финляндией, где лишний раз подтвердили высокие характеристики. Фазтоны отличались друг от друга цветом. Серая машина досталась генералу армии Жукову, темно-синяя – маршалу Ворошилову, а тёмно-зелёная была у маршала Тимошенко. В июле 1941 года Ворошилов передал свою машину маршалу Коневу (сам Ворошилов в октябре получил ГАЗ-61-73), а зимой 1941–1942 года на неё установили закрытый кузов от седана ГАЗ-11-73. В таком виде машина дожила до наших дней. Сейчас этот автомобиль находится на реставрации в мастерской Евгения Шаманского. В седаны переделали и другие ГАЗ-61-40, лишь машина Жукова (серый фазтон с облицовкой радиатора по типу серийного ГАЗ-11) использовалась в первоначальном виде.

НЕОЖИДАННЫЙ УДАР С ВОЗДУХА...

Рабочие чертежи на ГАЗ-61-40 были изготовлены и спущены в производство 30 мая 1940 года. К этому времени полным ходом шла подготовка кузнечного производства, изготавливались кузовные штампы и организовывалось производство ШРУСов. Но в качестве первоочередной задачи был запущен цех по производству моторов ГАЗ-11. Во многом это было связано с тем, что ГАЗВТУ срочно требовались двигатели для танка Т-40, эти же моторы требовались грузовикам ГАЗ-63 и ГАЗ-33, они же ставились на шасси ГАЗ-62, которое разработали для лёгкого бронеавтомобиля ЛБ-62. Согласно планам, цех должен был выпускать до 500 двигателей ГАЗ-11 в сутки, что с лихвой перекрывало потребности. Постепенно выпуск мотора налаживался, и тут завод получил удар, с которым может сравниться разве что... бомбардировка ГАЗ немцами в июне 1943 года. На цех «положил глаз» наркомат авиационной промышленности. По мнению тамошнего руководства, данное производство следовало загрузить не ГАЗ-11, а авиационными М-105. «Летуны» смогли продать свою идею наверх, и в октябре 1940 года цех постановлением СКН передали

К моменту принятия решения о запуске ГАЗ-61 в серию все имевшиеся в наличии фазтоны ГАЗ-11-40 уже были переоборудованы в полноприводные командирские машины.

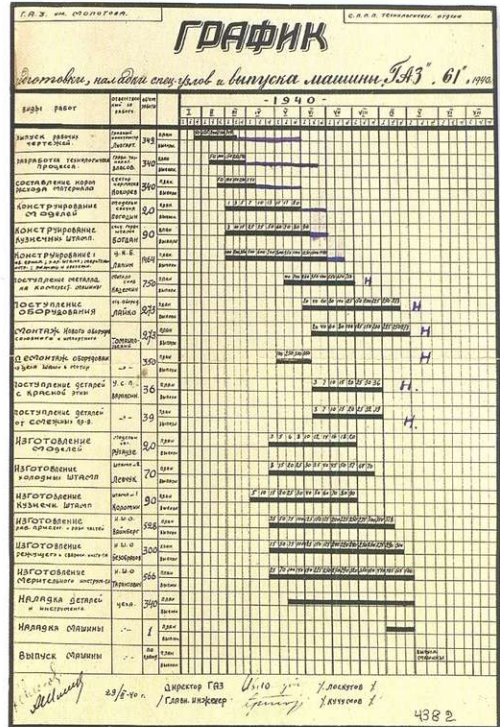
НКАП, а на его базе организовали завод №466. В итоге ГАЗ оказался без двигательного производства, перспективные проекты благополучно заморозили, а по ГАЗ-61 18 октября было принято постановление – перенести производство на третий квартал 1942 года. Что же касается уникальных станков, которые нельзя было приспособить для нужд авиамоторов, то они были вывезены в помещение склада запчастей для консервации.

Вам кажется, что всё вышеописанное нереально? Напрасно... То, что провернули «птенцы» Шахурина, прекрасно вписывается в пункт 7 (подрыв государственной промышленности и т.д.) печально знаменитой статьи 58 УК РСФСР. Дело в том, что основными потребителями М-105 на тот момент были бомбардировщики СБ конструкции А.Н. Туполева и А.А. Архангельского, которые к тому моменту два года как сидели в «шарашке», и истребители Як-1 конструкции А.С. Яковлева. Вероятнее всего, для Як-1 те самые М-105 и строили, но трогать «восходящую звезду», только пришедшую в январе 1940 года на должность заместителя наркома авиапрома, вряд ли бы стали. Выпуск М-105 на заводе №466 проходил медленно и печально, при этом урон, который был нанесён советскому автопрому, даже представить сложно. Армия осталась без тысяч полноприводных грузовиков ГАЗ-63, а вместо них ГАЗ всю войну выпускал морально устаревшие «полторки».

Не исключено, что в сложившихся условиях ГАЗ-61 так бы и канул в Лету, но оказалось, что «лётчики» умудрились перейти дорогу «танкистам». Вот как описана произошедшая ситуация в отчёте военной приемки ГАЗ за годы войны: «На этом производстве шестцилиндровых моторов было бы закончено вообще, но на заводе №37 в Москве на производстве находился танк Т-40, для которого производство этих моторов было крайне необходимо. Поэтому командование ГАБТУ резко поставило вопрос о необходимости сохранения производства моторов на ГАЗе хотя бы в небольших количествах только для танков. Одновременно группа энтузиастов производства этих моторов во главе с начальником этого цеха тов. Веденяпиным приняла все возможные меры, вплоть до тайного перетаскивания станков, для того чтобы набрать необходимое количество станков для сохранения технологической цепочки, обеспечивающей хотя бы минимальный выпуск моторов. Дело не обошлось и без вмешательства органов НКВД, куда работники НКАП, принимавшие оборудование и организовывавшие завод, жаловались на «кражи» станков. Как следствие моторный цех начал возрождаться в помещении, предназначенном для цеха запчастей (склада). Однако квалифицированной рабочей силы почти не было, т.к. только во время войны цех начал комплектоваться минимально необходимым количеством рабочей силы» [ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11369, дело №2, стр.49-50].

СЕМЕЙСТВО МНОГОЦЕЛЕВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

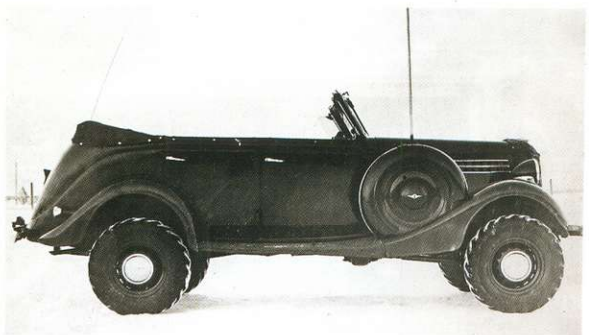
Но несмотря на тяжёлое положение, в котором находился ГАЗ-61, работы по автомобилю продолжались. И вот, в декабре 1940 года один из образцов ГАЗ-61-40 прошёл полный цикл испытаний на НИИБТ – полигоне в подмосковной Кубинке.



Утверждённый внутриводовской график подготовки ГАЗ-61-40 к серийному производству (1940 год).



В отличие от первых образцов ГАЗ-61-40, предсерийная машина имела оперение капота и бампера, выполненное по типу ГАЗ-11.

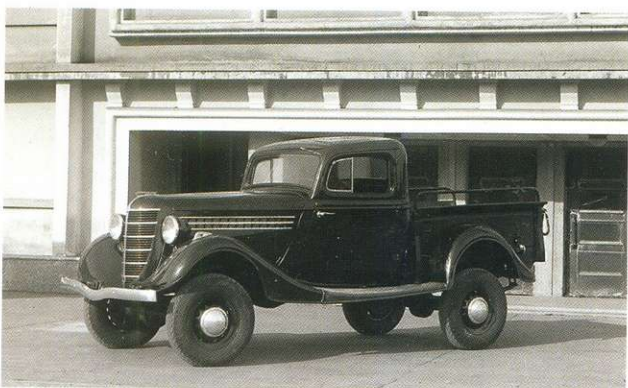


Предсерийный ГАЗ-61-40 с опущенным тентом. На снимке хорошо видна антенна радиостанции РБ (рация находилась перед передним пассажиром).

В ходе проведения зимних испытаний ГАЗ-61-40 хорошо показал себя как тягач 45-мм противотанковой пушки и артиллерийского передка.



Наглядная демонстрация недюжных «триальных» способностей детища Грачёва. Для справки: Ford-Marmion-Herrington LD2 к «снаряду» просто не допустили – слишком велик был риск повредить днище о брёвна.



Пикап ГАЗ-61-415. В серию машина не пошла, но при этом она стала «базой» для серийного ГАЗ-61-416.

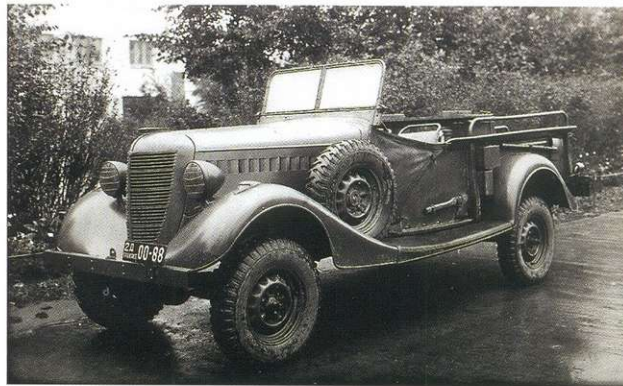
Данная машина представляла собой предсерийный образец, и именно таким должен был стать типовой командирский автомобиль Красной армии. В отличие от первых ГАЗ-61-40, он имел носовую часть и бамперы по типу серийного ГАЗ-11. Автомобиль успешно прошёл 5000 километров, в том числе его испытывали и в качестве тягача 45-мм противотанковой пушки. Эта же машина проходила испытания, в ходе которых на неё установили командирскую радиостанцию РБ.

Крайне любопытным является заключение, которое дали по результатам испытаний. Как уже говорилось, в нашей стране пристально следили за новыми веяниями в автомобилестроении, и появление Dodge T202 не осталось незамеченным, как и другие многоцелевые армейские машины, производившиеся за рубежом. По заключению прекрасно видно, что к этому времени руководство ГАБТУ перестало видеть в ГАЗ-61 исключительно командирскую машину: «Автомобиль ГАЗ-61 является современным, комфортабельным, легковым автомобилем высокой проходимости и рекомендуется для широкого использования в Красной армии в качестве: 1. Командирской машины. 2. Штабной машины. 3. Машины связи. 4. Машины погранвойск. 5. Тягача 45-мм противотанковой пушки. 6. Пулеметной тачанки, приданной кавчастям. 7. Транспортной машины в прифронтовой полосе и т.п. Кроме этого, автомобиль ГАЗ-61, ввиду его высокой проходимости и экономичности, может найти широкое применение в народном хозяйстве по обслуживанию бездорожных районов нашей страны» [ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11386, дело №49, стр.74]. Одним словом, вместо командирской машины Грачёв предлагал целое семейство многоцелевых машин, аналогичное Dodge VC. Ещё до зимних испытаний был изготовлен ГАЗ-61 с кузовом пикап, получивший заводской индекс ГАЗ-61-415. Машина так и осталась опытной, но она наглядно показала направление, куда должно развиваться семейство ГАЗ-61.

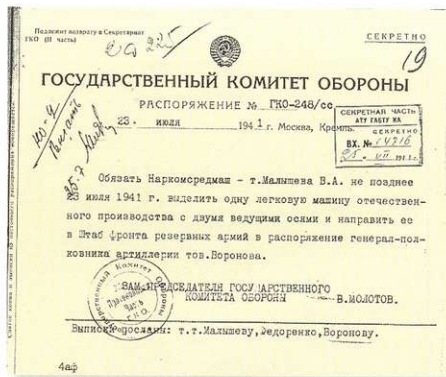
И вот 28 февраля 1941 года в ЦК ВКП(б) (Сталину), СНК СССР (Мотову) и Комитету обороны при СНК СССР (Ворошилову) было направлено письмо от маршала Тимошенко. В нём Семён Константинович предложил вместо третьего квартала 1942 года начать производство ГАЗ-61 с июля 1941 года (за этот период планировалось выпустить 500 командирских машин). Кроме того, платформа ГАЗ-61 стала рассматриваться в качестве базы для различных спецмашин, включая артиллерийские тягачи (данное направление привело к созданию артиллерийского тягача ГАЗ-61-416). Особого внимания заслуживает и тот факт, что, несмотря на тяжелое положение, связанное с нагрузкой на ГАЗ авиационных заказов, заводчане упорно продолжали подготовку ГАЗ-61 к серийному производству. В июне наконец удалось наладить производство моторов ГАЗ-11 в минимально необходимых объёмах. Вместе с тем застопорилась работа по изготовлению штампов для кузовов фэтон. В итоге, когда началась Великая Отечественная война, не оставалось иного выбора, как запустить в серию ГАЗ-61-73 с кузовом седан. После согласования с ГАБТУ 12 июля 1941 года наконец-то начался выпуск столь необходимых армии машин.

ГЕНЕРАЛЬСКИЙ ВЕЗДЕХОД

Первоначально ГАЗ-61 создавался в качестве машины, которая выполняла функцию транспортного средства среднего и высшего состава. Но война внесла свои коррективы в концепцию. В итоге подавляющее большинство ГАЗ-61 оказалось в распоряжении генералов и маршалов. Связано это было с тем, что завод был перегружен иными заказами, и командирские машины оказались на остаточном положении. Как следствие, за июль 1941 года с ГАЗ было отправлено 12 машин, в августе – 55, в сентябре – 85 и в октябре – 5 штук. Иногда в сводках мелькает цифра в 163 машины, но она включает в себя шесть ГАЗ-61-40. При столь мизерных объёмах неудивительно, что машины доставались в основном высшему составу. Особенно показательным постановлением ГКО №248сс от 23 июля 1941 года, которое обязывало выделить один ГАЗ-61 генерал-полковнику (будущему маршалу) артиллерии Н.Н. Воронову. Но больше всех ГАЗ-61 прошло через Георгия Жукова. Согласно документам, кроме серого ГАЗ-61-40 в распоряжении Георгия Константиновича был ещё один ГАЗ-61-73. Что же касается третьей машины будущего Маршала Победы (именно она и стала главной темой данного номера нашего журнала), то о ней будет рассказано чуть позже. Вместе с тем, справедливости ради, нужно отметить, что иногда машины доставались и среднему составу. Например, из шести ГАЗ-61, отправленных в 103-ю стрелковую дивизию, три достались командирам стрелковых полков и один – командиру 102-го арtpолка. Кроме того, ГАБТУ старалось максимально



Второй прототип ГАЗ-61-416. Машина создавалась в качестве штатного тягача 57-мм противотанковой пушки ЗИС-2.



Новый горьковский внедорожник был буквально нарасхват. Например, для того чтобы закрепить за будущим первым маршалом артиллерии Вороновым ГАЗ-61, потребовалось специальное постановление ГКО.



ТАНЦЫ НА ЛЕСТНИЦАХ

Одной из наиболее эффектных демонстраций возможностей ГАЗ-61 стали подъёмы машины по крутым лестницам. Впервые подобные заезды прошли в августе 1939 года, когда второй прототип ГАЗ-61-40 (машина синего цвета – та самая, что дожила до наших дней) на глазах у изумлённой публики взобрался по лестнице к Стригинской культибазе ГАЗа. Эта же машина позже эффектно взобралась по лестнице Химкинского речного вокзала на севере Москвы. А то, что заезды проводились с участием членов Политбюро, в немалой степени способствовало решению о запуске ГАЗ-61 в серию.

Матчасть 1-й танковой бригады на погрузке (сентябрь 1941 года).

Представлена почти вся линейка продукции ГАЗ, включая личный ГАЗ-61 командира бригады полковника А.М. Хасина.



Немецкие солдаты с пристрастием осматривают захваченный ГАЗ-61-73 (зима 1941 года). Кстати, Вермахт позднее использовал несколько трофейных ГАЗ-61.



ГАЗ-61-73 возле одного из корпусов горьковского завода, 1948 год. Согласно данным историка Е. И. Прочко, эта машина принадлежала маршалу Коневу и была переделана из ГАЗ-61-40 в 1942 году.

НЕСОСТОЯВШИЙСЯ БРОНЕВИК

В решение о ГАЗ-61 представители ГАБТУ отметили, что его шасси может быть использовано под лёгкие броневики. Идея была лишь теорией, поскольку к тому моменту испытывалось шасси ГАЗ-62 – укороченная версия грузовика ГАЗ-63, являвшаяся базой для броневика ЛБ-62. Тема броневика на базе ГАЗ-61 неожиданно всплыла в октябре 1941 года. Выксунский завод ДРО, выпускавший лёгкий броневедомитель БА-20М, выступил с предложением использовать для него полноприводные шасси. Дело в том, что шасси МС (усиленное шасси ГАЗ М1 для БА-20) и ГАЗ-61 были практически идентичными, так что проблем с установкой не возникало. Что, впрочем, так и осталось нерализованным.

укомплектовать новой техникой формируемые танковые бригады. Согласно сводкам, ГАЗ-61 достались командирам 1-й ТБр (полковник Хасин А.М.), 4-й ТБр (полковник Катукон М.Е.), 7-й ТБр (полковник Юрченко И.Ф.), 8-й ТБр (полковник Ротмистров П.А.), 10-й ТБр (полковник Бунтман-Дорошкевич В.А.), 15-й ТБр (полковник Колосов М.В.) и 16-й ТБр (полковник Цибин И.Г.). В танковые бригады, к слову, ушла и значительная часть полноприводных ЗИС-32 и ГАЗ-64.

И вот ещё какой момент – несмотря на то, что ГАЗ постоянно получал всё новые заказы, выпуск ГАЗ-61 с него никто не снимал. Так, например, 6 октября 1941 года народному комиссару среднего машиностроения С.А. Акопову пришло письмо из ГАБТУ. В нём начальник ГАБТУ генерал-лейтенант Я.Н. Федоренко просил разрешения о выпуске 50 машин для командующих действующими армиями. Но самым интересным является то, что в письме шла речь и о VIP-варианте машины: «10 автомашин из этого количества, предназначенных исключительно для Верховного командования, прошу изготовить со следующим дополнительным оборудованием: 1. Установить добавочный топливный бак ёмкостью 60 литров. 2. В кузове автомобиля установить крепление для ИПД, двух запасных магазинов к нему, сумки для 6 гранат, предусмотреть место для хранения личных вещей командира и внутреннюю обивку верха кузова сделать мягкой, предохраняющей от ушибов головы. 3. Спинку сиденья водителя сделать откидной с расчётом, чтобы было можно в машине отдышаться лёжа. 4. В автомобиле установить обогреватель по типу ЗИС-101. 5. На окнах иметь тёмные шторки. 6. Установить обогревательное устройство на ветровом стекле. 7. Улучшить конструкцию подвески, усилив рессоры и амортизаторы. При существующей подвеске происходит резкое подбрасывание и раскачивание кузова, отчего пассажиры подвержены ушибам головы» [ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11386, дело №41, стр.65]. Увы, в октябре окончательно стало не до командирской машины. Стране требовались снаряды, оружие и танки, всё вышперечисленное к тому моменту выпускалось на ГАЗ им. Молотова. 20 июля 1941 года вышло постановление ГКО №222сс, согласно которому на заводе организовывалось производство малых танков Т-60. В сентябре их выпустили всего 3 штуки вместо положенных 300. Директор завода И.К. Лоскутов был вызван на совещание в ЦК ВКП(б), где ему была поставлена задача любой ценой наладить выпуск танков в необходимых объёмах. А 20 октября на завод пришла телеграмма



Фот. А. Шайков © И. Жиганова

Единственный новый ГАЗ-61 выпуска 1942 года покинул завод 29 сентября. Машина предназначалась Георгию Жукову. Кстати, именно этот автомобиль нам удалось протестировать...

лично от Сталина, в которой он потребовал увеличить производство Т-60 до 10 машин в сутки. ГАЗ смог не только выполнить месячный план по выпуску танков, но и даже его слегка перевыполнить. За увеличение производства Т-60 пришлось заплатить высокую цену: в конце октября производство автомобилей на ГАЗ оказалось практически парализовано. Дело в том, что на Т-60 использовался всё тот же мотор ГАЗ-11, а их катастрофически не хватало. Списывать всё на Т-60, впрочем, тоже неверно: танки собирались в отдельном цеху. Помимо моторов был необходим и металл для кузовов, а он шёл на другие нужды. В Горьком собирались минометы, наладили выпуск пистолетов-пулемётов ПППШ, а также боеприпасов, включая реактивные мины для знаменитых «Катюш». Именно это «не-профильное» производство и добило выпуск ГАЗ-61. Об окончательной смерти, впрочем, говорить было рано.

По состоянию на начало 1942 года на дефектовочной площадке ГАЗ находилось 5 шасси ГАЗ-61 плюс одна машина, требовавшая капитального ремонта. В конце апреля ремонтную машину починили, и она была отправлена в резерв ГАБТУ. Между тем войска всё ещё остро нуждались в командирских автомобилях. 26 июля 1942 года было подписано постановление ГКО №2099сс, согласно которому в 3-м квартале ГАЗ должен был выпустить 150 машин модели ГАЗ-61. Впрочем, этим планам было не суждено сбыться. Завод оставался перегружен заказами по танкам и вооружению. Единственный по-настоящему новый ГАЗ-61 выпуска 1942 года уехал с завода 29 сентября. Предназначалась данная машина Жукову, и, кстати, именно этот автомобиль нам удалось протестировать.

ОН ТАК И НЕ СТАЛ МАССОВЫМ...

Последняя попытка наладить производство ГАЗ-61 была предпринята зимой-весной 1943 года. Причём завод подошёл к данному вопросу настолько серьёзно, что на него... посыпались жалобы из ГАБТУ за срыв плана по выпуску бронетехники. Увы, но массированные налёты немецких бомбардировщиков, происходившие с 4 по 22 июня, окончательно похоронили планы возобновления производства ГАЗ-61. В 1944 году удалось выпустить девять машин, а ещё две вышли из горьковских цехов в победном 1945-м. На этом история полноприводной командирской машины Грачёва завершилась окончательно. Увы, действительно удачный первый полноприводный советский автомобиль по ряду причин так и не стал по-настоящему массовым. Что поделать – война требует жертв. Но в случае с ГАЗ-61 жертва оказалась не напрасной. Да, за всё время было произведено всего 212 машин данного типа, зато только ГАЗ за годы войны выпустил почти 10,5 тысячи танков и 7,5 тысячи САУ, оснащённых двигателями ГАЗ-11 и его вариациями. А это, согласитесь, важнее. Ведь каким бы замечательным не был автомобиль, но в условиях войны танки и САУ были куда нужнее. К тому же по программе ленд-лиза СССР получил от США 19 тысяч аналогичных по классу Dodge WC-51 и WC-52, которые нередко использовались именно как командирские машины. Один такой Dodge был и у Жукова.



фото: А. Шахверт, Ю. М. Жукова

Прекрытие производства ГАЗ-61 заставило использовать в качестве командирских машин ГАЗ-64 и Willys MB. Но зачастую в этой роли выступали и обычные неполноприводные «эмки». Интересная деталь – на машине стоят трофейные немецкие шины повышенной проходимости.

ИЗДАНО 29 СЕНТЯБРЯ 1942 ГОДА

Кому выдано	Марка машин	Количество
1. Автомобили		
а) Отечественные		
235 танк. бригаде	Грузов. ГАЗ-АА Легковые санитар. "-" " "	45 1 46
35 Истреб. провозиман. полку 8 Мех. Корпуса	Груз. ГАЗ-АА ЗИС-5	21 2 23
17 ОАТР (на врен. хранен.)	Автобус шпаш. "-" " "	7 3 10
58 ОАТР (на врен. хранен.)	Автобус шпаш.	1
127 ОАТР (на врен. хранен.)	Грузов. ЗИС-5	20
Зам. Команды Обервзв. Третья Горьковская д. 2. 1942 г.	Легков. ГАЗ-61	1
	Итого	103
б) Импортированные		
Отгружено не было.		
2. Мотоциклы		
Танк. полкам	Мото М-72 с/к.	6
235 Танк. бригаде	"-" " " "	2
	Итого мото	8

НАЧАЛЬНИК 1 ОТДЕЛА АТУ ГАБТУ К. А. КУЗНЕЦОВ (Кузнецов)
"30" сентября 1942 г.

Сводная таблица отправок машин за 29 сентября 1942 года. Здесь есть информация и о «герое» нашего полигонного теста (см. статью «Автомобиль Маршала Победы» на стр. 48)!



фото: А. Шахверт, Ю. М. Жукова

Покраска кузовов ГАЗ 11-73 (1945 год). В отличие от ГАЗ-61 эти машины продержались на конвейере вплоть до 1948 года.

МАРКА ПАТРИОТОВ

Автомобили «Руссо-Балт» и их знаменитые владельцы



заставка » Эта уникальная фотография «Руссо-Балта» модели С 24/40 с кузовом ландоле предоставлена заслуженным деятелем науки Российской Федерации, профессором М.И. Алкацевым. На снимке служебное авто ремонтёра 2-го лейб-гвардии Павлоградского гусарского полка генерал-майора Ильяшенко. Водитель – отец профессора, Иосиф Иосифович Алкацев.

текст » Станислав КИРИЛЕЦ,
Денис ОРЛОВ

фото » из архивов авторов

По автомобилю, если, конечно, он не куплен в кредит по сезонной скидке, многое можно сказать о его владельце. Есть марки, изначально подчёркивающие принадлежность к особому кругу близких по духу и образу мыслей людей. Выводя на рынок очередную новинку, компании непременно учитывают целевую аудиторию. А в стародавние времена такой «потребительский портрет» чаще всего очерчивался помимо воли производителя. Поможет ли единственный доживший до XXI века легковой «Руссо-Балт» (см. «Хранить вечно», стр. 84) «нарисовать» нам портреты владельцев машин этой марки?..

Эта история могла начаться так: промозглой мартовской ночью у парадной дома номер 35 на углу Таврической и Тверской притормозил мотор. Заспанный швейцар (высоченный, с рыжеватой холеной бородой, во впопыхах накинута синей ливрее с золочеными пуговицами, более походившей на халат) принял под козырёк и отворил зеркальную дверь, куда, спрыгнув с подножки ландоле, вбежал полноватый господин в меховом пальто. А поскольку радиатор доставившего господина авто украшала начищенная до блеска латунная вязь «Русско-Балт.», то нам небыinterestно будет проследить за развитием событий. «Опять в 23-ю полицию вызывали-с», – успел шепнуть швейцар. В ответ обладатель шикарного бобрового воротника едва заметно кивнул. Хрустальным шаром взметнулся на этаж лифт, бухнула дверь – и дом вновь погрузился в дрему.

ПАРТИЯ ПРИВЕРЖЕНЦЕВ МАРКИ

Ну что, самое время представить персонажей... Полноватого господина зовут Григорий Иванович Дернов, и он – управитель этого шикарного, нового в стиле eclectisme здания (петербуржцы уже успели окрестить его «домом с башней»). Землю под строительство получил его брат Иван Иванович, купец первой гильдии, потомственный почётный гражданин. Братья испытывали слабость к музам и слыли известными в Петербурге меценатами. Этимто и объясняется сдержанность, с какой Григорий Иванович принял известие швейцара – в 23-й, «в башне» квартировал поэт Вячеслав Иванов, устроивший у себя литературный салон. Отсюда порой излишне шумно, сопровождаемые полицейскими обысками растекались по Петербургу ростки младосимволизма. Именно в «башне» Блок впервые читал свою «Незнакомку»:

*«И веют древними поверьями
Её упругие шелка,
И шляпа с траурными перьями,
И в кольцах узкая рука».*

В этом доме на знаменитых ивановских «средах» бывали Ахматова, Белый, Брюсов, Гумилёв, Луначарский, Мейерхольд. Надо сказать, что и швейцар был не меньшей достопримечательностью дома. Звали его Павел Васильевич Кобызев, прославился он афоризмом: «К нам приезжал министр Плеве, но мы его не приняли». Фон Плеве Вячеслав Константинович, министр внутренних дел, приезжал, разумеется, не к символистам: квартиру на нижнем этаже после постройки в 1904 году снял главнокомандующий Русской армией генерал Куропаткин. Но как в одном доме могли уживаться чиновники высшего ранга и полунищая богема? У Дерновых и не такое было возможно.

Тем временем разбуженная реформами Столыпина страна взмывала ввысь аэропланами Сикорского и Меллера, резала гладь океанов броненосцами Балтийских верфей, вгрызалась в хребтовые толщи тоннелями Транссибирской магистрали и начинала потихонечку строить автомобили. ... Серебряный век России отметился также и небывалой политической активностью. Если можно было бы учредить партию владельцев «Руссо-Балтов», то вышла бы небольшая (всего около 70 человек в Петербурге), но весьма действенная сила. Так автомобилем этой русской марки на склоне лет пользовался граф Сергей Юльевич фон Витте – человек в российской государственной жизни заметный. В непростые для Отечества 1905–1906 годы Витте занимал пост председателя Совета министров.

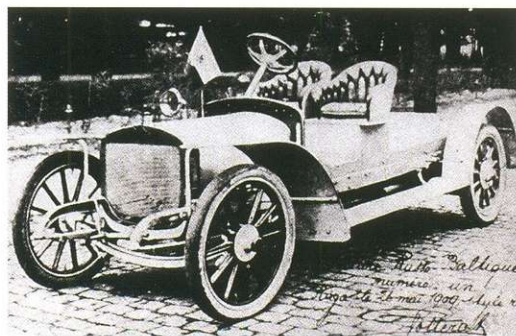
ОТВЕТСТВЕННЫ ЗА СУДЬБЫ РОССИИ

Взгляды Витте разделял ещё один владелец «Руссо-Балта» – генерал от кавалерии Владимир Михайлович Безобразов, входивший в учредители созданного 24 апреля 1903 года по старому стилю (и Высочайше утвержденного 15 мая 1904 года) Российского автомобильного общества. На первом заседании Безобразова избрали председателем комитета Общества.



The Russian-Baltic Wagon Works in Riga

was the only company in pre-revolutionary Russia to design and produce their own «Russo-Balt» motor cars. We decided to look at the history of this company from an unusual point of view and to draw a portrait of a typical «Russo-Balt» owner. They were people from different social classes represented by the royal family, military leaders, bankers, engineers, merchants and industrialists. Their fates are closely intertwined with the dramatic changes in our country. The era which has gone forever appears on these unique photographs from private archives.



Первый «Русско-Балтийский», модель C 24/30. Фотография подписана конструктором Жюльеном Поттера 26 мая 1909 года. И хотя, по сути, перед нами шасси без кузова, по классификации того времени автомобиль называли фазтоном. Фото: архив Л.М. Шугурова

По данным справочника 1913 года, на генерала от кавалерии В.М. Безобразова, проживавшего в Санкт-Петербурге на Миллионной улице, д. 38, было оформлено два автомобиля: «Руссо-Балт» с кузовом лимузин (рег. номер 674) и «Форд» с кузовом дубль-фазтон (рег. номер 675).



Граф С. Ю. фон Витте и барон Р.Р. Розен в автомобиле Pope-Toledo на подписании Портсмутского мира между Россией и Японией, август 1905 года. Фото: Library of Congress



Франкоязычный вариант названия на радиаторе дубль-фазтона «Russo-Baltique» (модель С 24/30, шасси № 14) знаменитого спортсмена Андрея Нагеля. Санкт-Петербург, 1911 год. РГАКФФД



«Русско-Балтийский» тип С 24/30, шасси № 9 III серии. Специальный автомобиль для ралли «Монте-Карло» 1912 года на испытаниях. За рулём – конструктор Жюльен Поттера.



«Величайший автомобилист России оказался... очень маленьким человечком, далеко не старым, поседевшим, оплешивевшим и... потертым как старый чемодан», – так описал Нагеля его спутник в пробеге по Южной Европе и Северной Африке журналист Евгений Кузьмин.

Для преодоления снежных заносов на передние колёса автомобиля Нагеля ставились лыжи, а на задние надевались цепи. В отличие от серийной 30-сильной модели образца 1910 года в двигателе были внесены изменения. Со 105 до 106 мм увеличен диаметр цилиндров и со 130 до 140 мм вырос ход поршня. В 1911 году двигатель форсировали до 50 л.с., а в версии «Монако» – до 55 л.с. Изменили и передаточное отношение главной пары (на испытаниях была достигнута скорость 105 км/ч).

Безобразов был однополчанином царя Николая II по службе в лейб-гвардии Гусарском Его Величества полку. В Первую мировую генерал проявил себя незаурядным полководцем. Но из-за жёсткости Безобразова по отношению к революционерам о его фронтовых победах предпочли забыть. Нам рассказывали больше об успехах генерала Брусилова. Кстати, как и фон Витте, Безобразов не шиковал, пользовался наиболее доступным из «Руссо-Балтов» – моделью К 12/24. Позволим также включить в воображаемую «партию» совсем малоизвестного персонажа – князя Дня Эсперовича Ухтомского. У этого потомка хана Батия в собственности был шикарный «Руссо-Балтийский» лимузин модели С 24/40 с зеркальными стёклами. Отец Дня Эсперовича слыл знатоком Востока и даже выполнял обязанности личного переводчика будущего царя Николая II в его азиатском турне в конце XIX века. Отец дружил с генералом Безобразовым и, как поговаривали, даже прибил того к царю. Воображение сразу рисует двух государственных мужей, обсуждающих за сигарами на петербургском приёме зарождение в России полноценного автомобильного дела. Дня Эсперович последовал по стопам отца – сделался видным этнографом и антропологом, служил в Русском музее. А когда началась война, записался в Красный Крест и в 1918 году умер от туберкулёза.

Сегодня можно сколько угодно говорить о том, что владельцы автомобилей «Руссо-Балт» были особой кастой, члены которой не понимали нужд простого люда. Но народ зачастую мыслит «шариковскими» категориями «взять всё, да поделить», а наши персонажи в полной мере осознавали ответственность за судьбу России. Весьма показательна история доктора медицины, военмеда, выпускника Петербургской военной-медицинской академии Николая Григорьевича Кукуверова. «Русско-Балтийский» ландоле модели К 12/24 был ему выделен клиникой – судя по тому, что прожил Николай Григорьевич не в самом престижном квартале города, на улице Бассейной, жалование не позволяло ему приобрести авто. Так вот, в самое смутное время военмед Кукуверов не ушёл на Дон, а, выполняя врачебный долг, остался в Петрограде. Остался... и в 1919 году умер от тифа.

Не поймите превратно, мы не пытаемся вывести всех без исключения владельцев автомобилей «Русско-Балтийский» патриотами. Просто очень хочется понять, что побуждало этих людей выбирать не схожие по классу Benz, NAG или Opel, за шасси которых нужно было заплатить от 3335 до 3650 рублей, а например, стоивший 4300 «целковых» «Руссо-Балт» модели К 12/24. Позволить себе «не заметить» подобную разницу мог прежде всего человек достаточно обеспеченный, и кроме прочего обладавший отчётливой гражданской позицией. Кстати, именно гражданской позицией была отмечена жизнь Александра Васильевича Короченцова, лейб-гвардии





Осмотр персидской делегацией автомобилей «Русско-Балтийский» тип К 12/24 VIII серии с кузовами «торпедо» на заводе в Риге, 1914 г. Всего был выпущен 141 автомобиль этой модели. 80 единиц приобрели частные лица, остальные – Военное ведомство. Фото из архива Ю.А. Мелентьева.



Выдающийся российский кораблестроитель Константин Петрович Боклевский (1862 – 1928 гг.) пользовался дубль-фазтоном «Руссо-Балт» С 24/30.

Конно-гренадерского полка офицера и обладателя ландоле «Руссо-Балт» К 12/24. Короченцов служил личным адъютантом великого князя Дмитрия Константиновича и был вхож в обширную семью Константиновичей – ближайших родственников царя. Так случилось, что перед глазами адъютанта развивалась история любви княжны Татьяны, старшей дочери великого князя Константина Константиновича, к корнету Кавалергардского полка Константину Багратиону-Мухранскому. Чувствам помешала большая политика. Великий князь выступил против неравноценного брака, и корнета перевели на Кавказ. Влюблённые выдержали испытание разлукой и первого мая 1911 года через отказ княжны от престолонаследия сочетались браком (спустя четыре года Константин будет убит в атаке под Львовом). А дальше случился большевистский переворот. Константиновичей постигла печальная участь царской семьи. Александр Васильевич Короченцов спас княжну Татьяну – вывез её с детьми через Киев, Одессу и Бухарест в Швейцарию.

RUSSO-BALTIQUE ИЛИ «РУССКО-БАЛТИЙСКИЙ»

В 1908 году акционерное общество Русско-Балтийского вагонного завода в Риге пригласило на должность главного конструктора только что созданного отдела автомобилей швейцарца Жюльена Поттера. Прежде этот инженер сотрудничал с заводом Шарля Фондю в бельгийском Вильворде, где успел разработать две модели автомобилей. Первые «Руссо-Балты» конструктивно повторяли машины Fondu. Даже система обозначения моделей латинскими буквами по бельгийской формуле мощности (в числителе – номинальная, в знаменателе – эффективная) была сохранена, С 24/30 и К 12/16 (после модернизаций и увеличения эффективной мощности модели стали именовать С 24/35, С 24/40 и К 12/20, К 12/24). В Риге топнили освоить новое дело, и уже осенью 1908 года Русско-Балтийский вагонный завод выписал из Бельгии целый ряд деталей, включая и те, что можно было изготовить и в России (например, дверные замки с болтами и таблички с надписью «Помпа» на русском языке). В декабре 1908 года пароход Saga доставил из Антверпена в Ригу две штампованные рамы типа Fondu С. На одной из них в мае 1909 года и был смонтирован первый автомобиль с российским гербом на изготовленном в Бельгии радиаторе. Право поместить герб на свою продукцию РБВЗ получил задолго до того как официальный поставщик Двора Его Императорского Величества. Завод поставлял вагоны для императорского поезда. Начав производство автомобиля большого класса модели «С», Русско-Балтийский вагонный завод вскоре расширил свою программу более демократичной моделью «К».

К сокращению «Руссо-Балт» тоже пришли не сразу. В заводских бумагах автомобиль назывался «Русско-Балтийский». Эти слова или помещали

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Русско-Балтийского Вагонного Завода в Ригѣ.

Правление: СПБ., ул. Гоголя, 13; Телеф. 2-74, 508-18, 568-24.
СП.Б. ОТДѢЛЕНЕ.—Складъ автомобилей и мастерскія—Эртлева пер., 10. Тел. 469-07.

Рекордъ выносливости

СПБ.—Москва
I призь

Москва
СПБ.—С. Сабастьяно
I призь
II призь

Рекорды скорости

Гонка въ Спб. 14 мая 1913 года
I призь 209 км. (большая скорость 121,6 вѣрств).
Сивильный призь за установление рекорда на автомобиль русскаго происхождения и II призь из своей категории.

Гонка въ Спб. 26 мая 1913 года
210 вѣр. въ 2 ч. 26 м. 51 сек.—средняя скорость 87 вѣрств. II призь за скорость.

КАРОСЕРИ НОВѢЙШИХЪ ТИПОВЪ.
Заводскій ремонтъ автомобилей въсѣхъ системъ.

Рекламный листок Русско-Балтийского Вагонного Завода в Риге. Как видите, всё обстоятельно и с перечислением спортивных достижений, 1913 год.

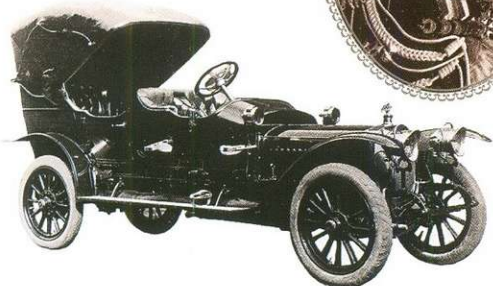


Гоночный автомобиль, построенный в 1913 году на известном нам шасси С 24/30 № 9, был прозван Огурцом. Мотор развивал 58 л.с. За рулем – заводской испытатель Иван Иванович Иванов, а позади стоит Николай Григорьевич Кузнецов – автор одного из лучших учебников по автомобильному делу.



Высочайший смотр в Новом Петергофе по окончании Испытательного прогона штабных и санитарных автомобилей (1912 год). Перед нами – «четырёхкита» военного автомобилизма Русской армии, слева направо: командир учебной автомобильной роты подполковник П.И. Секретев; начальник ОВОСО ГУГШ генерал-лейтенант Ф.Н. Добрышин; начальник ГУГШ генерал от кавалерии Я.Г. Жилинский и Военный министр генерал от кавалерии В.А. Сухомлинов. На заднем плане – штабные автомобили «Руссо-Балт» С 24/30 с кузовами «торпедо». Фото: архив Л.М. Шугурова

Начальник Отдельного корпуса жандармов Владимир Фёдорович Джунковский. После революции 1917 года неоднократно арестовывался, но отпущался. Стоял у истоков создания нынешней паспортной системы России. В 1937 году расстрелян по приговору «тройки» НКВД.



Дубль-фаэтон модели С 24/30 на шасси № 24 IV серии мог принадлежать В.Ф. Джунковскому (московскому генерал-губернатору с 1908 по 1913 г.). И это при том, что в перечне частных авто-владельцев Москвы нет ни одного «Руссо-Балта»! Первопрестольная высокомерно смотрела на отечественный продукт...

ТРАНСПОРТНЫЙ «РУССО-БАЛТИЙСКИЙ» НАЛОГ

Анализируя списки автомобилистов Санкт-Петербурга за 1913 год, нельзя наверняка утверждать, какой модификацией владел тот или иной господин. В частные руки чаще всего попадала наименее дорогая модель «К». Но опять-таки непонятно, «К 12/16», «К 12/20» или более поздняя и редкая «К 12/24». В списках заявлены только параметры для определения городского сбора. Его исчисляли исходя из числа цилиндров, их диаметра и хода поршня. Такую формулу «налоговой мощности» ввёл Германский автоклуб, а в Петербурге переняли. Так вот, все «Русско-Балтийские» были четырёхцилиндровые, а параметр «диаметр/ход» у модели «К» составлял 80x110 мм, а у модели «С» – 105x130 мм. Таким образом, обладатель «бюджетного» «Руссо-Балта» платил за 9 налоговых сил 27 рублей в год, а владелец более серьёзного «С» за 18 сил – 54 рубля. Небольшими различиями в фактической мощности у модификаций власти не интересовались.

на радиаторе целиком, или (в 1912–1913 годах) писали на бачке радиатора сокращенно: «Русско-Балт.». Согласитесь, что звучало нескладно. Выручил франкоязычный вариант названия «Russo-Baltique», использованный главным редактором журнала «Автомобиль», знаменитым спортсменом-автомобилистом Андреем Платоновичем Нагелем на его прославленной машине (шасси №14 модели С 24/30). Французская надпись красовалась и на радиаторе принадлежавшей заводу машине С24/30 (шасси № 9) – на этом автомобиле Нагель блестяще выступил в ралли «Монте-Карло» 1912 года. И пусть Нагель оказался единственным, кто перевёл русское название на иностранный язык, в обиход всё чаще звучало: «Руссо-Балт». Иногда, впрочем, вовсе доходило до курьёзов. В списке автовладельцев Петербурга, напечатанном в журнале «Мотор» в 1913 году, автомобиль нашего знакомого Короченцова записан под маркой... «Руссо-Балет».

КАЗЁННЫМ ВЕДОМСТВАМ И УЧРЕЖДЕНИЯМ

Добротная бельгийская конструкция, выбранная за основу РБВЗ, долго служила России. А в 1913 году, когда главным конструктором на завод пришёл немец Эрнст Валентин, началась работа и над собственными моделями. Впрочем, в серию пошла только Е 15/35, причём на ней применены немецкую индексацию мощности (в числителе – налоговая, в знаменателе – эффективная). Зарубежные историки считают эту машину развитием немецких автомобилей Rex-Simplex, сконструированных ранее Валентином, но на самом деле это вполне самостоятельная «Русско-Балтийская» конструкция. На одних частных заказах завод вряд ли бы выжил. С самого основания Автомобильного отдела правление РБВЗ делало ставку на казённые ведомства и учреждения. «Русско-Балтийские» автомобили поставлялись в Правления железных дорог, Государственный банк, земские управы и даже в такое «экзотическое» ведомство, как Управление работ по орошению Голодной степи. Но решающую роль в развитии РБВЗ, безусловно, сыграло Военное министерство. И здесь на первый план выступает фигура Петра Ивановича Секретева. Высокий, опрятный, по характеру предельно педантичный капитан был назначен командиром 1-й учебной автомобильной роты, сформированной в столице на основании Высочайше утверждённого 16 мая 1910 года штата № 5. Первому в Русской армии автомобильному подразделению предстояло выполнять не только учебную, но и испытательную роль, определяя единые требования к военным машинам. Вскоре после своего назначения капитан Секретев поехал в командировку в Ригу для всесторонней инспекции Русско-Балтийского вагонного завода. Секретев признал его пригодным для выпуска

300 автомобилей в год и в своём рапорте от 4 декабря 1910 года подчеркнул, что «завод все части автомобиля делает самостоятельно, за исключением манометра, радиатора и магнето». Осенью 1911 года капитан Секретев, на этот раз в сопровождении начальника Отдела военных сообщений генерал-лейтенанта Ф.Н. Добрышина, снова посетил РБВЗ, после чего рассеялись последние сомнения в способности завода выпускать автомобили для армии. И 25 февраля 1912 года был подписан первый крупный договор между заводом и Главным военно-техническим управлением на поставку 23 штабных легковых автомобилей «Руссо-Балт».

В 1913 году легковые машины, изготовленные РБВЗ, имелись не только в Отделе военных сообщений, но и в других армейских структурах (в Петербургском окружном артиллерийском управлении, Офицерской воздухоплавательной школе и Кронштадтском крепостном артиллерийском управлении). А вот с поставками грузовиков дело не заладилось. Как ни старалось руководство РБВЗ убедить военных заказчиков в готовности выпускать грузовозы, Секретев, по его словам, «производства грузовиков в Риге не увидел». Кстати, этот случай ложится убедительным контрдоводом против тех, кто обвинял Секретева в корысти. Скажем, военный атташе во Франции генерал Игнатъев в своих воспоминаниях подозревал Секретева в ангажированности фирмой «Рено»... Когда же разразилась мировая война, нападки на Секретева только усилились. К тому времени он сделал блестящую карьеру, получив 22 марта 1915 года чин генерал-майора и став, по сути, начальником всех автомобильных войск России. Тем более в период с октября 1914 по декабрь 1916 года П.И. Секретеву пришлось в интересах службы встречаться с Григорием Распутиным и императрицей Александрой Фёдоровной. Далее среди «доброжелателей» пошёл некто М.К. Лемке. До войны он был профессиональным журналистом и специализировался в большей части на скандальной хронике. Призвали его из запаса и в чине штабс-капитана направили на мелкую должность в военную цензуру при Ставке Верховного Главнокомандующего. Для человека, зарабатывающего пером, это был подарок судьбы. И Лемке начал вести дневник: «Я твёрдо поставил себе за правило не ложиться спать раньше, чем закончу запись про весь истекший день, чтобы утром моя не загромождённая память опять была готова к восприятию новых сведений и впечатлений. Заполненные тетради отсылались в Петербург, где и хранились в надёжном месте». В итоге получился документ, обличающий «прогнанный царизм». Новая большевистская власть, не мешкая, организует в 1920 году издание этих записок под названием «250 дней в царской ставке»: «Секретев очень любезен со всеми нами, маленькими людьми, понимая, что здесь всякий может пригодиться... Рабы, до мозга костей рабы, совершенно потерявшие уважение к себе!» Или: «Был прапорщик В.Г. Орлов и говорил, что дела Сухомлинова (военный министр – Прим. авт.) и Секретева, по-видимому, до суда не дойдут – царь не хочет». И далее:



Великий князь Дмитрий Константинович обходит строй на Храмовом празднике лейб-гвардии Конно-гренадерского полка. Петергоф, 1904 г. Невысокий офицер в центре кадра – его личный адъютант Александр Васильевич Короченцов.



В 1914 году штабс-капитан А.П. Головачёв (фото в овале) отправился из Владивостока в Петербург на машине «Руссо-Балт» С 24/40 с необычным кузовом (шасси № 376 XIII серии). Виден знак «R» – принадлежности к Российской Империи. Увы, несмотря на то, что литер «R» навечно приписана к России ещё в начале XX века, в 1992 году в стране ввели новый знак «RUS». Фото из архива Н.Я. Воробьёвой, внучки штабс-капитана Головачёва.

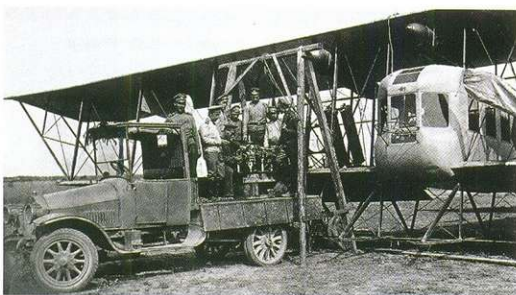


Великий князь Александр Михайлович и начальник Эскадры воздушных кораблей генерал-майор Михаил Владимирович Шидловский (справа) в автомобиле «Руссо-Балт» Е 15/35. Яблонна, 1916 год. Кстати, Шидловский как председатель правления РБВЗ заведовал производством бомбардировщиков «Илья Муромец» и признаётся основателем российской стратегической авиации. Фото предоставил Ю. Петров.





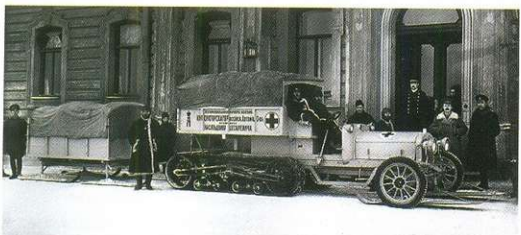
«Руссо-Балт» С 24/40, военного образца, с овальным радиатором. На фотографии экипажи воздушных кораблей «Илья Муромец» №№ II и XII с дамами. В машине сидят командир II корабля Алексей Васильевич Панкратьев (с бородой) и помощник командира II корабля Сергей Николаевич Никольской (в пилотке). Удалось определить и ещё одного человека на снимке. Это Георгий Васильевич Павлов (стоит в дверях особняка), получивший среди боевых товарищей прозвище Пупс. Павлов был настоящим *infant terrible*. Сначала он числился в экипаже I корабля Лаврова, но за разгильдяйство был переведён в экипаж Панкратьева. Исполнял должность артиллерийского офицера. Позже был переведён на корабль № XI. Снимок сделан в Колдиевке (Западный фронт) в июле–августе 1915 года. Фото предоставил Ю. Петров



Единственный грузовой «Руссо-Балт» К 12/24 (№ 238 XI серии) обслуживал Эскадру воздушных кораблей. На снимке с его помощью меняют мотор бомбардировщика «Илья Муромец». Яблонна, 1916 год.



Члены Добровольной автомобильно-авиационной дружины при Штабе Западного фронта на «Руссо-Балт» С 24/40. Автомобиль выпуска 1915 года оснащён по-спартански – на ступицах не установлены эмблемы, а фара одна. Минск, 1916 год.



«Автосани» Автомобильно-санитарной колонны перед отправкой на фронт. Полурусенинчим двигателем «Руссо-Балт» С оснастили на Путиловском заводе. Кузов изготовлен фабрикой «Ив. Брейтигам». Петроград, 1916 год. Фото РГАКФД.

«Ежемесячный отпуск на содержание автомобиля военного ведомства – 500 р., а стоит оно, даже по ценам декабря 1915 г., только 120–140 рублей... Поразительная щедрость, откачивающая из народного кармана не менее 2 000 000 р. в день». Но что-то не сходится. Знаменитый, если верить Лемке, «интендантскою славою» Секретев на самом деле жил со своей женой в небольшой съёмной квартире, недвижимого имущества и бакновских счетов не имел. В итоге ни одно обвинение против него доказано не было, а сделанные Лемке расчёты расходов никто всерьёз так и не принял. Позже в эмиграции во Франции Секретевы, как и многие другие русские дворяне, бедствовали (см. Rolling Wheels №2 «Русские водители парижского такси»).

ИЗ РИГИ В ПЕТРОГРАД

С началом Первой мировой войны, когда РБВЗ начал работать исключительно на оборону страны, Военное ведомство настояло на переходе к производству одной единственной модели. Выбор пал на хорошо зарекомендовавший себя в армии тип С 24/40. Испытание войной «Русско-Балтийские» выдержали на отлично. На 1 июля 1917 года в войсках оставалось 155 легковых и 31 грузовой «Руссо-Балт». Это великолепный показатель, учитывая, что естественная убыль автомашин в действующей армии в среднем составляла до 50% в год (боевые и технические потери), а с середины 1915-го до начала 1917 года в связи с эвакуацией завода в Петроград РБВЗ вообще не выпускал автомобилей. «Руссо-Балты» показали себя на войне одними из самых лучших автомобилей, про их надёжность и долговечность ходили легенды.

В 1915 году в связи с угрозой захвата Риги немцами завод эвакуировали в Петроград и там на сборка автомобилей продолжилась. Всего с 1909 по 1915 год РБВЗ в Риге построил 581 автомобиль, в с 1917 до 1919 года в Петрограде – ещё 43. Под маркой «Руссо-Балт» выпускались модели легковых и грузовых автомобилей с моторами мощностью от 16 до 65 л.с. Среди них были автобусы, пожарная машина и даже артиллерийский тягач. Кроме того, восемь грузовозов «Руссо-Балт» оснастили орудиями для борьбы с воздушными целями. Шасси РБВЗ также использовались для постройки бронированных машин, передвижных генераторов для осветительных приборов, машин связи и санитарных автомобилей.

Вот и подошёл к завершению наш рассказ о замечательных автомобилях «Руссо-Балт» и людях, связавших судьбу с этой маркой. Стоит ли идеализировать обладателей «Русско-Балтийских»? Вряд ли. Среди них был в том числе и отъявленный биржевой спекулянт Станислав Бернадович Кафталь (дубль-фаэтон модели С 24/30). В общем, сколько владельцев, столько и судеб. И всё же большинство обладателей автомобилей марки «Руссо-Балт» любили Россию, понимали её особенный путь и были настоящими патриотами своей страны.

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ

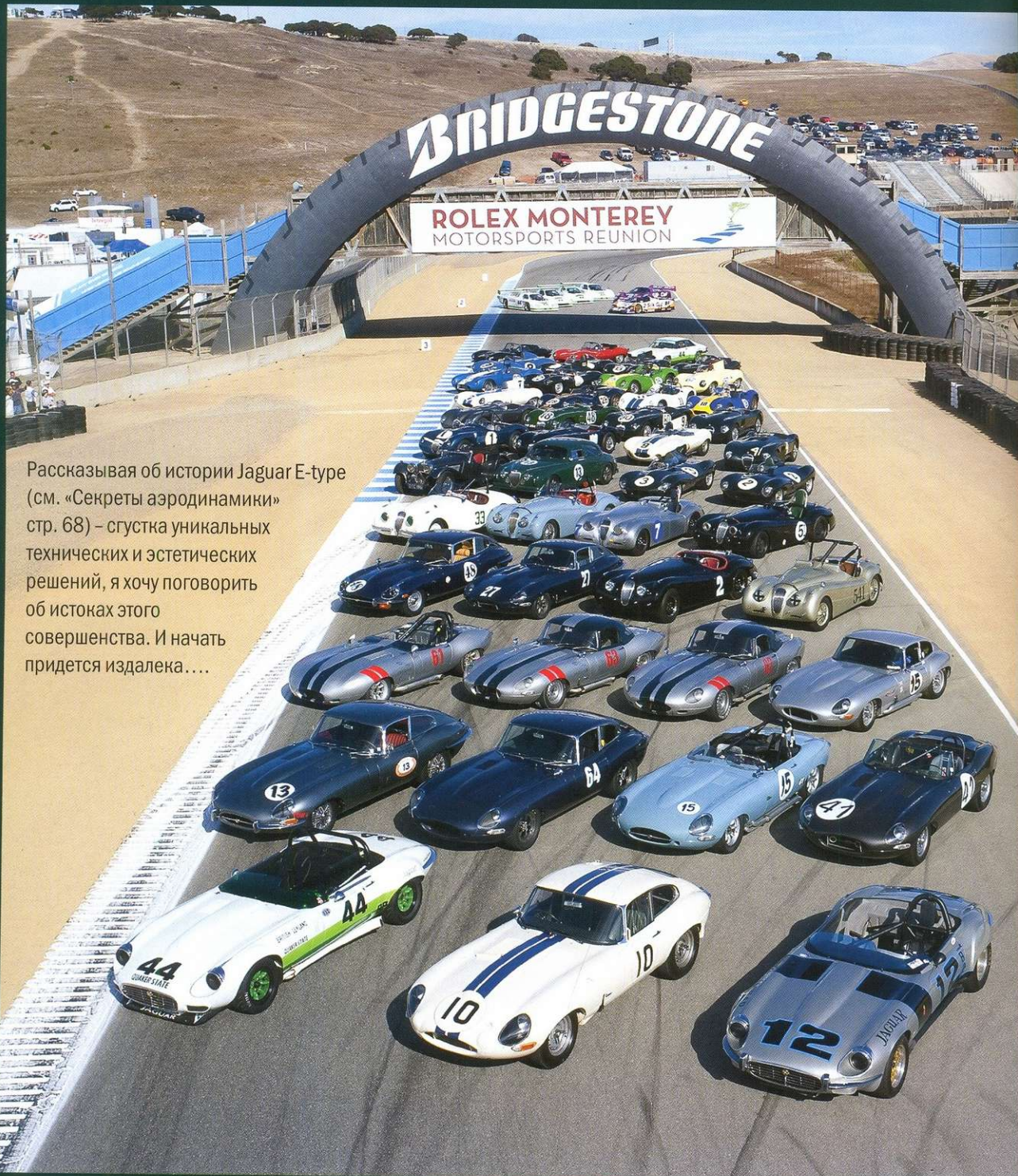


КОМПАНИЯ "КОЛЛЕКЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИ"

*Высшее качество немецких
реставрационных традиций*



РОЖДЁННЫЕ В САРТЭ



Рассказывая об истории Jaguar E-type (см. «Секреты аэродинамики» стр. 68) – сгустка уникальных технических и эстетических решений, я хочу поговорить об истоках этого совершенства. И начать придется издалека....

История создания Jaguar E-Туре

текст >>
Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото >>
из архивов

Не секрет, что в 50-е годы прошлого века известная формула «сегодня побеждаешь – завтра продаёшь» работала совсем не так, как в наши дни (времена автомобильной романтики и гонщиков-героев безвозвратно ушли, а люди перестали стремиться «одеваться, как Жаки Икс», «ездить на той же машине, что и Филл Хилл», или «носить часы, как у...»). В те далёкие времена честь ещё чего-то стоила, джентльмены способны были на джентльменские поступки, а слава рождалась и расцветала в один день, разносясь по миру радиоголосами в полупустом эфире. Одному из таких поворотов судьбы со сладким привкусом победы и обязана своим рождением марка Jaguar. Да, я в курсе, что всемирно известная британская автомобилестроительная компания появилась на свет в Ковентри в 1922 году в облике сарая с вывеской Swallow Sidecar (из его ворот время от времени выкатывались неказистые мотоциколяски). Но всё это пустое – настоящее рождение марки наступило лишь с первым взмахом клетчатого флага перед решёткой радиатора автомобиля SS-100 3,5 Litre 28 апреля 1939 года (RAC Rally'39, 8-е место в зачёте). И с тех самых пор всё изменилось – английская марка прочно встала на тернистый спортивный путь, овеянный славой побед и омьгтый слезами поражений. Собственно, этот путь и привёл к появлению в 1961 году великолепной британской «кошки», названной Jaguar E-Type.



Этот автомобиль ещё не носил имя Jaguar – он назывался SS-100. Но это не важно, главное, что это была первая машина компании, принявшая участие в гонках.

КОМПАНИЯ SS ПРЕВРАЩАЕТСЯ JAGAR

25 мая 1945 года британский автомобильный журнал Autocar поместил объявление о том, что компания SS Cars Ltd меняет свое название на Jaguar Cars Ltd. Причина была очевидна – только что закончилась война и аббревиатура SS ассоциировалась с нацистскими охранными формированиями Schutzstaffel (Нюрнбергский трибунал ещё не объявил SS преступной организацией). Кроме того, владелец компании Уильям Лайонс намеревался продавать свои машины в США, где слово «эсесовец» было вообще неприемлемо. Откуда же возникло такое совпадение? Первоначально компания Лайонса называлась Swallow Sidecar Company и выпускала боковые прицепы к мотоциклам, а также заказные кузова. Когда в 1934 году дошло дело до производства автомобилей, на них начали устанавливать двигатели и узлы марки Standard. И Лайонс посчитал уместным дать новому делу другое имя – Standart Swallow Cars Ltd. Так на радиаторах машин появилась крылатая «кокарда» с крупными готическими буквами SS. Из неприятной ситуации Лайонс нашёл достаточно простой выход. С 1935 года автомобили SS носили название Jaguar, это имя и стало новым названием компании. В этой истории непонятно только одно: почему сэръ Лайонс не осуществил ребрендинг компании ещё в 1939-м, когда Великобритания объявила войну нацистской Германии.



This historical excursus is dedicated

to victories and defeats of Jaguar racing cars since SS-100 till D-Type, which paved the way for sensational E-Type. Article covers Jaguar history at the 24 Hours of Le Mans point of view: XK «ready for race» engine creation, first XK-120 races, C-Type innovations (like disk brakes and advanced aerodynamics for example), and finally glorious D-Type domination. Few words here should be said about XK SS – road version of D-Type, which was first supercar in the World. All that milestones brings to us an amazing E-Type as concentration of racing technologies, racing history and main thing – the soul and heart of races.

РОМАНТИКИ БОМБОУБЕЖИЩ

1942 год. Ещё одна жесточайшая бомбардировка, от которой буквально качается земля. Грохот рвущихся бомб, рёв моторов «Хейнкелей» и «Юнкерсов», хлопки разрывов зенитных снарядов. Город фактически сожжён дотла. Бомбоубежище переполнено людьми и... чувством усталой безысходности. И только два человека (звали их Уильям Лайонс и Билл Хейнс) что-то горячо обсуждают над листами бумаги. В это трудно поверить, но именно в таких непростых условиях рождалось главное «оружие» Jaguar на долгие годы – легендарный двигатель XK.

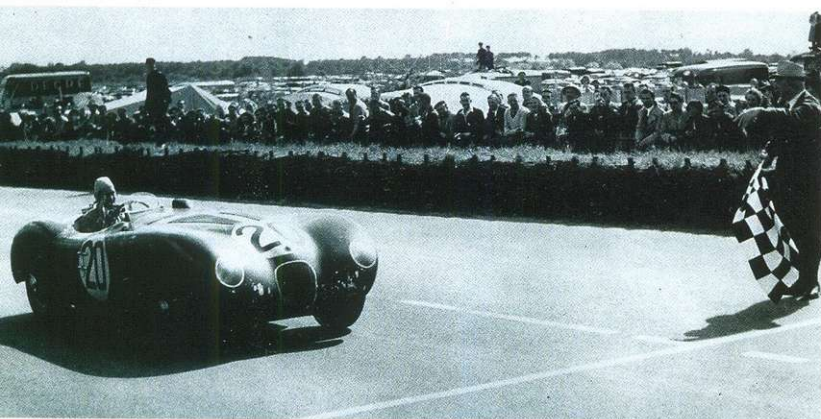
В годы войны SS (первоначальное название компании Jaguar) по разнарядке Военно-воздушных сил Её Величества занималась ремонтом авиационных агрегатов. Естественно, общение с различными специалистами из области авиационной техники было делом обычным, и скоро в команду появился третий человек. Звали его Малколм Сейер. Он работал в Bristol Aeroplane специалистом по аэродинамике. Будучи человеком увлечённым автомобилями, он принимал хоть и редкое, но довольно продуктивное участие в обсуждениях проектов Лайонса.



Легендарный Jaguar XK-120 в 40-х годах прошлого века носил звание самого быстрого серийного автомобиля мира. В ходе рекордных заездов машина развила скорость 219,8 км/ч. Кстати, данный результат продержался долгие шесть лет.



На этой фотографии (сделана в 2012 году) присутствуют сразу две легенды: Офицер ордена Британской Империи Сэр Стирлинг Крофард Мосс рядом с одним из его любимых автомобилей, покоровшим «Ле-Ман» Jaguar C-Type.



Питер Уолкер за рулём Jaguar XK-120 C (C-Type) получает финишную отмашку клетчатым флагом. Это была первая победа Jaguar в «24 часах Ле-Мана» (1951 год).

Когда же война была окончена, и автомобильные производственные мощности нужно было задействовать снова, у единомышленников уже был готов план. И результатом этого плана стал буквально приведший автомобильный мир в замешательство Jaguar XK-120. Вы знаете, что это за цифры «120»? Это максимальная скорость в милях в час! То есть более 190 км/ч! Как вам показатель для серийного автомобиля, представленного в 1948 году? А всему «виной» был тот самый двигатель XK, представлявший собой невероятный рывок технологий и вобравший в себя самые передовые решения из автомобильного и авиационного миров. Посудите сами: 162 лошадиные силы при 5000 об/мин. Весьма впечатляющий результат. Дошло даже до того, что конкуренты начали распускать слухи о том, что современный технический уровень не позволяет достигать таких мощностей и скоростей. Лайонсу пришлось специально выставлять одну из машин для «доказательного» заезда на скоростной магистрали в Бельгии. Будучи практически серийной (была добавлена пара несложных обтекателей и демонтировано лобовое стекло), машина разогналась до 219,8 км/ч! С того самого момента, как результат был зафиксирован, Jaguar XK-120 стал самым быстрым серийным автомобилем в мире. А теперь внимание: двигатель, созданный для «самого быстрого в мире», мы видим, открывая капот E-Type!..

СОЗДАННЫЙ ДЛЯ ГОНОК

Уильям Лайонс был счастлив, но потчевать на лаврах явно не собирался. Очень уж ему запомнилась та гонка 1939 года, когда он видел, как люди болеют за экипажи и выкрикивают марки идущих впереди автомобилей (это ли не лучшая реклама). Сказано – сделано: на сезон 1950 года шесть XK-120 были выданы подающим надежды гонщикам. И результат не заставил себя ждать – один из «подающих надежды» (это был сам Стирлинг Мосс) выиграл на Jaguar гонку RAC Tourist Trophy. Эффект был ошеломляющим. Все захотели иметь XK-120, чтобы побеждать в гонках! Более того, моторы с разбитых XK (куда ж без этого) моментально утаскивали в гаражи конструкторы «формул». И здесь снова «вышел на арену» Малколм Сейер. Дело в том, что инженер по обслуживанию Фрэнк Ингленд по прозвищу Долговязый (его рост был 196 см) оказался большим поклонником автогонок. И когда Jaguar начал побеждать везде и всюду, он убедил Лайонса создать на основе XK-120 настоящий гоночный автомобиль и «сыграть в серьезную игру». Лайонс, естественно, согласился, ведь это не требовало больших затрат, а Сейер, видя, что творит его вчерашний знакомый, сам «рвался в бой», ругая аэродинамику XK на чём свет стоит. Он даже пообещал, что уйдет из Bristol (что он и сделал в 1952 году, связав свою жизнь с Jaguar) ради этого проекта. Машину решено было назвать XK-120 Type C (C от «competition» – для соревнований). Но C-Type как-то легче произносилось, поэтому, когда пришло время заявлять машину на гонки, это название и вписали. С этого «проекта C», собственно, и началось создание настоящего гоночного автомобиля Jaguar, принесшего компании мировую известность. Но для нас важнее, что это был и первый шаг к созданию E-Type.

ЛЕГЕНДЫ LE MANS 24

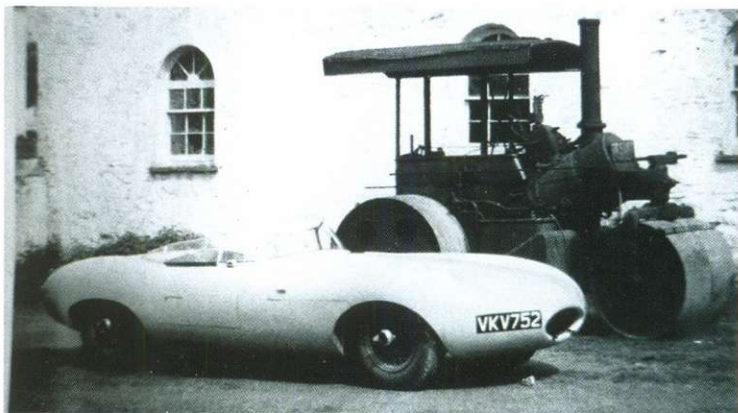
Итак, поговорим о C-туре... Двигатель XK был серьёзно доработан: новые «высокие» распредвалы, три карбюратора Skinners Union (позже три спаренных Weber), облегчённый маховик, доработанная система смазки и так далее. В результате всех этих



Именно так выглядит двигатель Jaguar XK в гоночной конфигурации. В данном случае это версия D-Type/XKSS с тремя двоянными карбюраторами Weber.



В 1956 году Jaguar D-Туре под 4-м стартовым номером (пилоты Рон Флокхарт и Ниньян Сандерсон) одержал уверенную победу, а ещё два D-Туре заняли 4-е и 6-е места. В следующем году D-Туре и вовсе целиком «оккупировал» подиум и «подступы» к нему.



Прототип E1A (не сохранился). В 1958 году на этой модели отработывались скорее технические решения, нежели дизайн. Поэтому до элегантных форм E-Туре здесь далеко.



Этот уникальный образец, проходивший в программе перспективных разработок компании Jaguar под именем E2A, создавался как полноценная модель и соответственно имела почти законченный образ E-Туре. Но в 1960 году вместо финальных испытаний Уильям Лайонс отправил «концепт» на трассу «24-х часов Ле-Мана».

переосмыслена. Для снижения массы при увеличении жёсткости был применён принцип монокока. Полученное в итоге представляло собой жёсткую «коробку» с местами водителя и пассажира (машины для допуска на Ле-Ман должны были быть обязательно двухместными). Спереди к ней крепился трубчатый подрамник, на который, в свою очередь, навешивались передняя подвеска и двигатель. При этом задняя подвеска на продольных рычагах крепилась непосредственно к монококу. Таким образом, переднее и заднее оперение можно было изготавливать из тонкого алюминия, снижая массу до минимума, — оно не несло на себе нагрузки, выполняя лишь аэродинамические функции.

Но самой заметной особенностью кузова конструкции Сейера стала его небольшая высота. Малоклюм любой ценой хотел добиться снижения лобового сопротивления. В результате многочисленных опытов форма кузова с невероятно плавными обводами и мягкими гранями была определена, а за головой пилота появился обтекатель с огромным вертикальным стабилизатором. Такому совершенству было просто суждено выигрывать гонки. Вот вам немного статистики по выступлениям D-Туре в Ле-Мане: 1954 год — 2-е место и быстрейший круг (Стирлинг Мосс развил на прямой Mulsanne скорость 270 км/ч), 1955 год — 1-е и 3-е места (победа была омрачена страшной аварией Mercedes-Benz, унесшей 80 жизней), 1956 год — 1, 4 и 6-е места, 1957 год — 1, 2, 3, 4 и 6-е места. Согласитесь, впечатляет?

ПРОСТО SUPER SPORT

Но всё же одна вещь не была учтена Уильямом Лайонсом. Машины, участвовавшей в гонках, не существовало в «гражданском» варианте. Многие хотели приобрести D-Туре, но сделать это они могли только в случае, если были способны доказать, что собираются участвовать в гонках. Никаких дорожных «спецаказов» не принималось. И тут настал момент, который вплотную подводит нас к созданию Jaguar E-Туре. И называется он XK SS. Только буквы SS здесь стояли не в честь мотоциклов, а намекали на Super Sport. Более того, фактически это был первый в мире суперкар! Дело в том, что введённое в Ле-Мане в 1958 году ограничение на объём двигателя (3000 см³) разрушило гоночные планы Jaguar. D-Туре 3 Litre перестали быть конкурентоспособными, а команда Ecurie Ecosse (представлявшей Jaguar) терпела поражения. Как следствие, программа была практически свёрнута, а оставшиеся автомобили было решено переоборудовать в дорожные путём обустройства салона, установки откидного верха и пассажирской двери. Но произошло непредвиденное: 15 февраля 1957 года на заводе случился пожар, уничтоживший цех по производству D-Туре. Из 25 XK SS «выжило» лишь 16. Но, знаете, именно этот спайдер, попав на рынок в количестве 16 штук, произвёл истинный фурор — машины были раскуплены за считанные дни и стали коллекционной редкостью. Например, актёр и гонщик Стив МакКуин, упомянутый нами

в тестовом материале, увидев на улице XK SS, выписал хозяину чек на \$5000 (новым он стоил \$4000). Причём владелец, а это был телеведущий Билл Лэйдэн, был так ошарашен предложением, что продал машину без единого вопроса. Вы спросите, а что же Стив? Он перекрасил машину в «британский гоночный зелёный», после чего практически не расстался с ней, называя её «моя зелёная крыса». Покупка сделала его поклонником Jaguar до конца жизни. В общем, потребительский успех XK SS был более чем очевиден. Но Лайонс распорядился восстанавливать производство седанов и не расплять силы на дробь. Хотя, поговаривают, что после того, как это распоряжение было отдано, он отвёл в сторону погрузившую «гоночную бригаду» и что-то шепнул. Полагаю, что в этот момент и родился Jaguar E-Туре.

РЕЦЕПТ БРИТАНСКОГО ГОСПОДСТВА

Теперь, когда мы с вами разобрались, каким образом развивалась гоночная серия Jaguar, можно попытаться представить себе образ E-Туре. Сущность этой машины зиждется на славе предшественников, видевших отмашку клетчатых флагов по обе стороны океана. И местом рождения нового представителя британской «кошачьей семьи» следует считать не завод Ковентри. Это трасса Сартэ, на которой, собственно, и оттачивались гоночные технологии. Через это «кольцо», как через сито, прошло столько идей (как удачных, так и ошибочных), что E-Туре просто не мог не впитать всю эту информацию. Посудите сами: двигатель XK объёмом 3,8 литра мощностью 265 л.с. (практически неотличим от версии D-Туре), гоночная передняя подвеска на треугольных рычагах, кузов монокок, КПП, проверенная в самых тяжёлых гонках на планете, рулевая рейка, системы зажигания, охлаждения, приготовления горючей смеси. Всё это прошло путь эволюции от стандартного XK-120 через этап триумфального появления C-Туре до доминировавшего четыре года D-Туре. Мало того, «моторные головы» всего мира ждали новой инкарнации поразительного XK SS!

На самом деле создание прототипа E1A началось буквально через несколько месяцев после пожара. «Ходовая» машина появилась летом 1958 года и представляла из себя кузов, не сильно отличавшийся от D-Туре, с двигателем XK 2,4 литра. Полноценным прототипом машина не была – это скорее был носитель агрегатов, собранный из остатков горелых машин. Единственное, почему стоит отдельно упомянуть этот автомобиль, так это из-за конструкции его задней подвески. Именно на E1A отработывалась новая независимая схема задней подвески. О ней мы говорили ещё в тестовом материале, но и здесь стоит в очередной раз восхититься элегантностью её конструкции. Только один факт – первые 32 года (неплохо?) установки этой подвески на различные модели Jaguar тормозные диски находились на заднем редукторе (для снижения неподрессоренных масс), и только затем были перенесены к колёсам в рамках борьбы с перегревом



Если продукт представляет сам хозяин компании, значит, он вышел действительно удачным и создателю нечего стыдиться. На фото: Уильям Лайонс (второй справа) лично демонстрирует Jaguar E-Туре на Женевском автосалоне (март, 1961 год).

подшипников и сальников приводов. Фактически слово оставалось только за Малколмом Сейером и его прототипом E2A (он изначально рисовал его как новую модель Jaguar). И он, будучи уверенным, что «хорошо летают только красивые самолёты», создал в своём не замутнённом «автомобильном» сознании новую, аэродинамически верную и при этом фантастически красивую форму кузова (сохранившую преемственность форм D-Туре и XK SS), что сомнений в востребованности машины не оставалось. И пусть на гоночных трассах E2A не показала выдающихся результатов, эта модель прежде всего интересна как первый кузов с обводами E-Туре. Дело оставалось за малым – довести машину до рыночной кондиции.

МОДЕЛЬ СТАЛА НАСТОЯЩЕЙ СЕНСАЦИЕЙ

Впервые Jaguar E-Туре был представлен публике в марте 1961 года в Женеве. Автомобиль был показан в двух вариантах OTS (Open Two Seater – открытый двухместный) и FHC (Fixed Head Coupe – закрытое купе). И это стало сенсацией. Модель со столь гоночными генами по цене втрое меньшей, чем Ferrari! Мир принял E-Туре с восторгом. И восторг этот, выраженный в ручейке монет, стекавшемся на банковский счёт Jaguar, не прекращался вплоть до выпуска последнего E-Туре. Вы спросите, а что же дальше? А дальше были E-Туре Series I 1/2, Series II 4.2, Series 3 V12. Но я приберегу эту информацию для следующих публикаций... RW



Эта фотография сделана в 1961 году на гонках в Олтон Парке. Обратите внимание на состав участников. А ведь с начала производства E-Туре ещё не прошло и нескольких месяцев!..



текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
Евгений ПЕВЗNER
фото >> из архива Александра ХЛУПНОВА

Клубы любителей старинных автомобилей в СССР

BACK IN THE U.S.S.R. или РЕСТАВРАТОРЫ ПОНЕВОЛЕ

Как же быстро летят годы... Сегодня многие моменты советского образа жизни скорее умиляют, чем расстраивают.

Слишком уж далеко ушло это во многом неоднозначное время. Как следствие, негативные воспоминания стёрлись, уступив место романтической ностальгии, бодрой, как вынесенный в заголовок мотив песни Beatles. И вот ещё какой момент: знаменитый советский лозунг «Автомобиль – не роскошь, а средство передвижения» удивительно точно отражал истинное положение вещей в частном автомобильном секторе. Правда, не совсем в том смысле, который в него закладывали авторы...

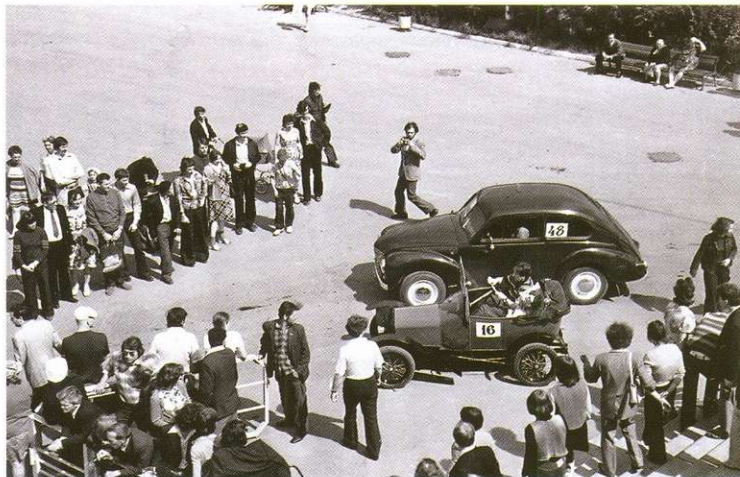
Ни для кого не секрет, что сложности с приобретением новой авто- и мототехники в СССР были настолько велики, что любую колёсную движимость, попавшую в частные руки, эксплуатировали до последнего. А когда это «последнее» наступало, штопали, варили – и эксплуатировали дальше, мечтая при возможности поменять на что-нибудь более свежее. Неудивительно, что при таком подходе клубное движение любителей моторизованной старины в СССР сложилось поздно – в середине 70-х. При этом задачи, причины, движущие силы и условия сильно отличались от среды зарубежных коллекционеров ретро-техники.

РЕТРО-НЮАНСЫ ЭПОХИ РАЗВИТОГО СОЦИАЛИЗМА

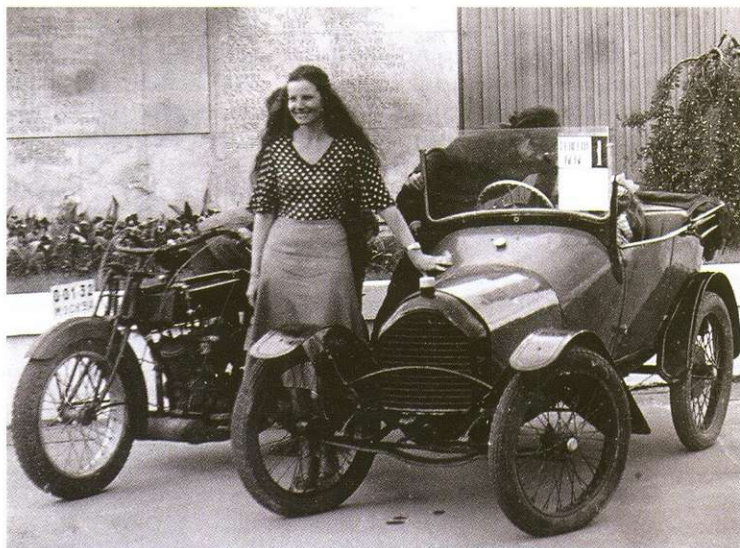
У большинства советских граждан увлечение автостариной шло не от эстетических чувств, а от... безысходности. Купив по случаю или получив в наследство «живой» в техническом смысле объект научно-технического прогресса дней минувших, большинство знало, что это всерьёз и надолго. Впрочем, справедливости ради нужно заметить, что многие при этом осознавали тот факт, что стали владельцами не просто старой рухляди, а заслуживающего уважения исторического наследия. Однако кардинально ситуацию это не меняло: другого средства передвижения у счастливого обладателя колёсного антиквариата в подавляющем большинстве случаев не было. А даже если и было – ну не ставить же в музей автомобиль, который ещё в состоянии передвигаться? Тем более что держать в государственном музее чью-либо частную собственность противоречило нормам коммунистической морали. Кстати, первый случай, нарушивший эту традицию, произошёл в 1982 году, когда по инициативе начальника отдела Политехнического музея Евгения Бабурина, активного участника московского клуба «Следопыты автотомостарины», в экспозицию встал уникальный Peugeot Bebe 1913 года выпуска. Необычность ситуации состояла в том, что данный автомобиль не был собственностью музея (то есть государства), а принадлежал другому активисту САМС Александру Хлупнову!

This article covers the development

of the old car movement in the Soviet Union involving the enthusiasts and clubs supporting these vintage cars. In the Soviet era any vehicle, regardless of age, was seen only from a practical point of view. However around the 1970's old car and motorcycle lovers started a movement to restore older vehicles to their original status. Enthusiasts joined together to help each other with parts, information, and to exchange knowledge and skills. The Post-Soviet professional and amateur antique car following grew up from this movement.



Парад старых автомобилей на стадионе АЗЛК.
На снимке: Peugeot Bebe и Praga Lady выдвигаются на старт для торжественного проезда (1977 год).



Участники парада на ВДНХ фотографируются на память возле мотоцикла Sunbeam 1909 года и автомобиля Peugeot Bebe 1913 года (1976 год).



Клубный выезд САМС на улицу Горького совпал по времени с киносъемками у памятника Юрию Долгорукому. Увидев ретро-автомобили, Эльдар Рязанов (в белой кепке на заднем плане) остановил творческий процесс и запечатлел клубный выезд на кинолентку (1980 год).



Ретро-выставка в Крылатском. Среди зрителей подобных мероприятий всегда было много детей и они с удовольствием катались на раритетных экспонатах. Таких, например, как амфибии времён Второй мировой войны Ford GPA (1989 год).

КОНСТРУКТИВНО НЕПРИЗЫВНОЙ

Кстати, о том Peugeot и его хозяине... Иван Ефимович Хлупнов, отец Александра, приобрёл Peugeot Bebe в апреле 1940 года за восемьсот пятьдесят рублей по рукописной расписке. Но поездить на купленном автомобиле Ивану Ефимовичу так и не удалось: машина требовала ремонта, а затем и вовсе стало не до этого – началась война. Кстати, интересная деталь – несмотря на то, что к тому времени автомобилю стукнуло всего 28 лет, конструктивно он считался настолько устаревшим, что его не реквизируют для нужд армии. В итоге Peugeot более десяти лет простоял в сарае, у которого во время войны рухнула крыша. Неудивительно, что за это время у неё не только исчезли крылья и капот, но полностью прогнил деревянный пол. Лишь в 1953-м машину перевезли в другой, уже полноценный гараж и начали восстанавливать. Причём в ходе работы возникла идея сделать автомобиль четырёхместным (это позволило бы возить всю семью), но не вышло, поскольку такой «тюнинг» потребовал бы серьёзной переделки всего автомобиля, включая замену двигателя. Оптимально было бы использовать мотор Fiat 500, но его достать не удалось, а доступные силовые агрегаты от Willys или мотоцикла BMW P75 по разным причинам не годились. В общем, с переделкой Peugeot Bebe у Хлупновых не вышло, но зато машину оживили в относительно оригинальном виде. Взамен утраченных частей пришлось использовать найденные на свалке крылья от автомобиля Adler Trumpf Junior, купленные у знакомых колёса от мотоцикла Л-300 и кое-какие другие неоригинальные детали. Но как бы там ни

было, буквально через несколько лет Bebe завёлся и поехал! И тут начались новые проблемы: в ГАИ категорически отказались ставить машину на учёт. Дело в том, что кто-то написал в техпаспорте две резолюции: «ремонт нерентабельна» и «в связи с устаревшей конструкцией всех агрегатов и частей, не обеспечивающей безопасность движения, эксплуатации машина не подлежит».

В СООТВЕТСТВИИ С ПЕРВОЗДАННЫМ ОБЛИКОМ

Но Хлупновы не сдавались и продолжали отстаивать своё право на автомобиль, одновременно пытаясь привести его в соответствие с первозданным обликом. Что, кстати, тоже было непросто. В конце 50-х – начале 60-х с доступом к зарубежной историко-технической информации в нашей стране было плохо, и найти на Peugeot Bebe руководство или каталог запчастей казалось невозможным. Да что там каталог, не было даже фотографий, по которым можно восстановить внешний вид.

В поисках информации по машине Хлупновы познакомились с сотрудником АЗЛК и великодушным знатоком истории мирового автомобилестроения Валерием Беляевым, а он, в свою очередь, свёл их с Львом Шугуровым. И, знаете, общий энтузиазм привёл к успеху: сначала нашлись фото и книги с нужными иллюстрациями, а после письма в компанию Peugeot по почте пришла и копия оригинальной французской инструкции! Таким образом появилась возможность восстанавливать машину такой, какой она была изначально. Впрочем, работа от вновь обретенных знаний не слишком ускорила: оригинальных запчастей всё равно было не найти. Их «повторяли» по фотографиям и описаниям из того, что было в доступе. Скажем, крылья пришлось выколотить вручную, а для колёс приобрели на ковровском мотозаводе заготовки ободов, насверлили нужное число отверстий и поставили похожие спицы (у автомобиля спиц должно быть больше, чем в мотоциклетном колесе).



Peugeot Bebe участвует в съемках фильма «Циркачонок». За рулём владелец автомобиля и герой нашего рассказа Александр Хлупнов (1980 год).

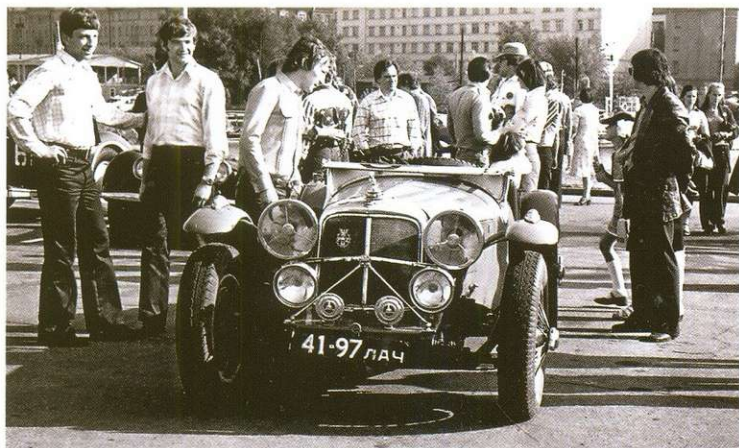
Для второго варианта эмблемы московского клуба САМС был выбран тот же автомобиль НАМИ-1, но графическое исполнение отличалось от предыдущего.



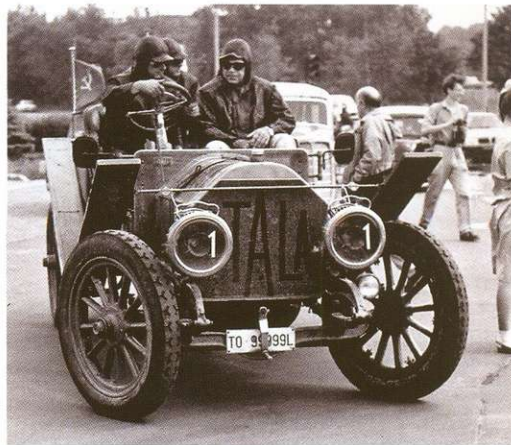
ОТ ПЕРВОГО ДО ВТОРОГО ПАРАДА

Первым шагом к возникновению в Советском Союзе организованного движения любителей ретро-техники послужил парад старинных автомобилей, состоявшийся в октябре 1966 года в рамках Московского праздника автомобилистов, организованного Главмосавтотрансом в содружестве с газетой «Неделя», журналом «За рулём» и газетой «За доблестный труд». Причём собственно инициатором пробега старых машин по Садовому кольцу стал большой любитель «самобеглых древностей» журналист «Недели» Михаил Ростарчук. Сказано – сделано: предввывая колонну современной техники, по Садовому кольцу на глазах у сотен тысяч зрителей (народ стоял по всему 16-километровому маршруту пробега) прошло около трёх десятков автораритетов. Кстати, в том первом параде участвовали старые машины не только из Москвы: вторым в колонне шёл уникальнейший антикварный Benz Velo из Ленинграда, были представители и других городов. Естественно, не обошлось и без Peugeot Bebe Хлупновых. Одно плохо – своим ходом до финиша французский двухместный раритет не дошёл. В тоннеле под Ленинским проспектом на автомобиле заклинило помпу, и основную часть пути машина проделала на буксире.

На следующий год московский парад повторился, но масштаб мероприятия был уже не тот. А затем от дефиле по Садовому кольцу и вовсе было решено отказаться – перекрывать на несколько часов центр города ради такого мероприятия московские власти посчитали нецелесообразным. Но желание общаться и создавать вокруг себя атмосферу праздника у владельцев старинных машин осталось. И они начали объединяться. Первым в 1972 году юридически оформился клуб «Antik Automobil Club» в Риге, а спустя три года в Москве появились «Следопыты автотостарины» (САМС), тогда же возникли сообщества энтузиастов в Свердловске и Ленинграде. Но это было только начало – вслед за этим буквально один за другим стали формироваться клубы по всей стране, и к концу 80-х их было уже более шестидесяти.



Даже в советское время раритетные машины время от времени могли менять «порт приписки». Так, этот некогда «московский» Jaguar SS-100 вышел на парад в Риге уже с латышскими номерами (1977 год).



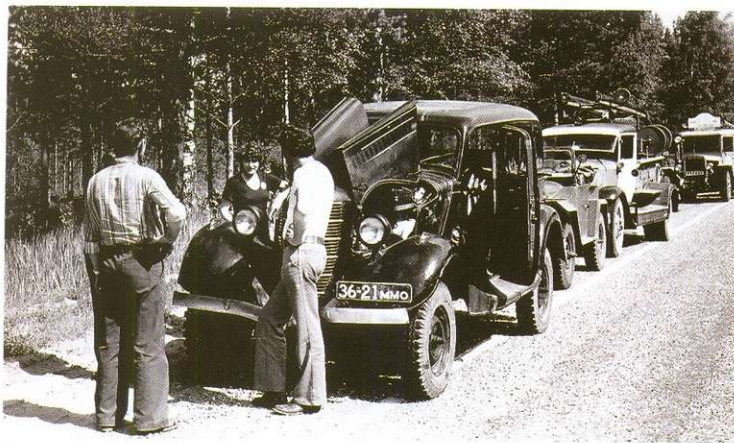
Та самая Itala, которая выиграла первую трансконтинентальную гонку Пекин – Париж в 1908 году, повторила свой маршрут в 1989-м. Москва.



Александр Бучин (водитель Георгия Жукова) и адвокат Герман Миллер у спортивного мотоцикла BMW R51 (конец 30-х годов). Ветераны встретились во время парада старой техники в парке Горького на День Победы (1985 год).

ВСЕСОЮЗНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ КЛУБОВ

Нужно отметить, что в отношениях между ретро-клубами СССР сложилась достаточно стройная система. Во-первых, обязательно согласовывались графики клубных мероприятий, дабы энтузиасты не разрывались между необходимостью быть в двух местах одновременно. А во-вторых, раз в несколько лет проводились конференции клубных представителей, на которых обсуждались общие проблемные вопросы ретро-движения и, соответственно, искались пути их решения (знаменитая тысячебалльная «Система оценки качества реставрации» появилась именно в результате такого обмена опытом). Кроме межклубных связей имелись и тесные отношения с государственными структурами, без чего ни один клуб был попросту не способен существовать. Дело в том, что большая часть ретро-объединений была сформирована под эгидой ВДОАМ (Всесоюзного добровольного общества автотомолюбителей),



Техническая остановка по пути на парад в Таллин. На переднем плане уникальный ГАЗ-61, на котором во время войны ездил маршал Конев (1980 год).



Всесоюзный слёт, организованный эстонским клубом UNIC в городе Пярну, был статической выставкой автомобилей. Парада не было. Всего на слёт собралось около сотни участников, при этом из Москвы приехало 10 машин (1982 год).

в ряде городов клубы брали под свою опеку ДОСААФ, ВОИР (Всесоюзное общество изобретателей и рационализаторов), а зачастую даже региональные структуры ВЛКСМ.

В конце 80-х энтузиастами заинтересовались в Министерстве культуры СССР, которое к этому времени начало проводить в жизнь создание Всесоюзных объединений общественных клубов одного профиля. Речь шла о людях, которых объединяло бы увлечение разными видами коллекционирования, – филателистах, филокартистах, нумизматах и т.п. Любители ретро-техники вполне вписывались в эту тему, и к концу 1990 года были подготовлены учредительные документы для создания Всесоюзного объединения клубов любителей автотостарины (ВОКАМС). Увы, задуманному не суждено было сбыться – общественно-политическая ситуация в стране резко изменилась.

ОСОБЕННОСТИ КЛУБНОЙ ЖИЗНИ

Но вернёмся к московским «следопытам» из САМС. Члены этого ретро-объединения достаточно регулярно (а именно раз в неделю) собирались в маленькой белой церквушке неподалеку от гостиницы «Россия». Общались, делились знаниями, обменивались литературой и запчастями, по возможности пополняли клубный архив и библиотеку, а также регулярно обновляли копилку информации о потенциально интересных машинах, находящихся у случайных владельцев. Старая техника тогда меньше ценилась обывателями, чем в наше время, и порой удавалось за совершенно

мизерные деньги приобретать довольно интересные экземпляры, тем самым спасая их для истории от приёмного пункта металлолома. А примерно раз в месяц Лев Шугуров или кто-то другой из признанных специалистов читал лекции. Но еженедельными встречами в церквушке общение не ограничивалось. При малейшей возможности «следопыты» собирались в гаражах, общаясь и помогая друг другу в ремонте. Причём, заметьте, участниками этих встреч были совершенно разные по возрасту, знаниям, навыкам и социальному положению люди. Но всех объединяла любовь к старинной технике и возможность общаться с единомышленниками. В клубе были и великолепные знатоки-теоретики, были и действующие автогонщики и спортивные механики, были и станочники лучших московских предприятий. Более того, здесь можно было даже встретить людей, регулярно выезжающих за рубеж! При этом все они приносили в копилку клубных возможностей свои знания, навыки и возможности, таким образом поднимая общий уровень квалификации клуба. Но вернёмся к техническому наполнению клубного движения...

Самым старым автомобилем московского САМС был вышеописанный Peugeot Bebe Хлупновых. Остальные же члены клуба владели по большей части немецкими машинами 30-х годов, попавшими в СССР в качестве военных трофеев. Также имелись в наличии и советские «эмки», ГАЗ-А и ЗИС-101. При этом более ранних машин и представителей других стран почти не было. Что же касается послевоенной техники, то она котировалась не слишком высоко, а отечественные «Москвичи», «Победы» и «Волги» (даже из самых ранних серий) за ретро и вовсе не считали. Хотя владельцам такой техники на заседания клуба ходить не возбранялось. По большей части у членов клуба было по одному автомобилю, у некоторых – два и совсем уж единицы позволяли себе три и более. И дело было не только в финансовой стороне. Во-первых,



Автомобили участников французского ретро-пробега Citroën на стоянке у мотеля «Южный». Москва 1984 год.

в СССР фактически существовал запрет на владение несколькими автомобилями (особенно если один из них новый), а во-вторых, содержание старой машины предполагало её постоянный ремонт, требующий гаража. А два гаража – это даже не две машины. Простым смертным этого не позволялось вовсе – ни новых, ни старых. В Москве и один-то гараж раздобыть было не просто. Многие, как могли, выкручивались: держали машину на даче, у родственников, у друзей.

Но не надо думать, что ретро-объединения СССР были исключительно «вещью в себе» и старались не вступать во взаимодействие с окружающим их миром. И наиболее зрелищными из «внешних проявлений» деятельности ретро-мобильных клубов, безусловно, были организуемые с завидной регулярностью пробеги и парады старой техники.

Снимались «клубные» автомобили и в кино – на «Мосфильме» и других киностудиях имелись специальные картотеки старой техники, и туда ещё задолго до появления клубов за фотографиями и информацией периодически обращались те, кто восстанавливал свои колёсные древности. Причём в итоге обмен информацией стал обоюдовыгодным – когда клубное движение выросло и окрепло, киностудии сами стали обращаться к ним за историко-техническими консультациями. Но вернемся к парадом... Почти каждый из показов «клубной» техники – а в среднем они проводились раз в год – становился событием всесоюзного масштаба. По крайней мере, участники из множества других городов приезжали обязательно. Куда-то иногороднего народа собиралось больше, куда-то меньше, но каждый из активистов ретро-движения имел возможность несколько раз в год выехать на слёт единомышленников. При этом подобные поездки официально поощрялись как пропаганда здорового образа жизни, интереса к мировому культурному наследию, развитие активно-познавательного отдыха и т.д.



Перерыв во время съёмки «Обыкновенного чуда» Марка Захарова. Для Peugeot Вебе Александра Хлупнова эта лента стала последней в кинокарьере (1980 год).



Встреча сотрудников НАМИ с активистами клуба САМС была интересной и познавательной для обеих сторон (1986 год).

ПОСЛЕДНЕЕ ЯРКОЕ СОБЫТИЕ

До конца 80-х выезд советских граждан за границу на личном автомобиле государство не поощряло. А потому возможностей для международных контактов у советских автомобильных ретро-клубов было очень мало. Да и с той стороны соратники приезжали крайне редко. Первый большой международный ретро-пробег посетил Москву в 1984 году – это было мероприятие любителей Citroën, посвящённое полувековому юбилею международного рейда первых переднеприводных машин этой марки. Французов встречали всем клубом, и, разумеется, на автомобилях. Тут-то и открылась гигантская пропасть, разделяющая два мира. Посмотрев на московские раритеты, гости сказали, что это просто машины, поддерживаемые в рабочем состоянии, но при этом совсем не реставрация... Оказалось, что реставрация в понимании европейцев – это нечто совсем иное. Старый автомобиль там – не средство передвижения, а объект любования, но при этом технически он должен быть безукоризненным и, безусловно, исправным. Существует целая индустрия по восстановлению старинных агрегатов и производству новых запчастей на антикварные машины и прочее, прочее, прочее...

Первый выезд за рубеж состоялся только в 1990 году – советские любители автостарины отправились в Барселону. Это сейчас кажется, да что там ехать-то. А тогда!.. Без знания специфики дорожного движения, без поддержки по маршруту. И это действительно был экстрим. Две машины, сломавшиеся в Европе, пришлось просто бросить – починить их на месте или отправить назад оказалось невозможно. Увы, пробег стал последним ярким событием в короткой (менее чем 20-летней) истории «Следопытов» в частности и советского клубного ретро-движения в целом. Вскоре всё изменилось. Клубы любителей автостарины в своём изначальном виде перестали существовать в начале 90-х. Менялась жизнь, менялся транспортный поток и людские приоритеты. Новые машины стали доступнее, поддерживать на ходу старые стало дороже и главное – появилось понятие выгоды. Соответственно, реставрация встала на коммерческие рельсы, а антикварные машины породили новые виды бизнеса. Начиналась новая Россия.

P.S. Первым из застреленных в новой России банкиров был Александр Петров – активный участник клуба «Следопыты автостарины» и владелец великолепной коллекции отечественных представительских автомобилей.

RW

РУССКИЕ ВОДИТЕЛИ ПАРИЖСКОГО ТАКСИ



часть вторая:

**ЯЗЫК,
СРЕДСТВА МАССОВОЙ
ИНФОРМАЦИИ и ПСИХОЛОГИЯ**

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

текст » Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
фото » из архива автора

Как вы, наверное, помните, уважаемые читатели, в предыдущем номере журнала мы познакомились с трудовыми буднями, бытом русских водителей парижского такси (речь идёт о наших соотечественниках эмигрировавших во Францию после Октябрьской революции) и поговорили об автомобилях, на которых они работали. Но на этом наш рассказ об этих удивительных людях не был окончен. В завершение «таксомоторной» темы мы предлагаем вам взглянуть на русских постреволюционных эмигрантов немного с другой стороны...

А начнём мы с основы основ любого человеческого общения – лингвистики. Так на каком языке говорили русские таксисты, работавшие во французской столице? «Разумеется, на русском», – скажут одни. «На французском, они же с французами работали», – возразят другие. Но истина, как всегда, находится где-то посередине. Предлагаю попробовать разобраться в этом вопросе...

ТОЛКОВЫЙ СЛОВАРЬ ВЕЛИКОРУССКОГО ЯЗЫКА ЭМИГРАЦИИ

Если подходить к проблеме сугубо формально, то получить работу в парижском такси, не зная французского языка, было невозможно. Тем не менее хорошо язык знали немногие. Существуют многочисленные свидетельства того, что большинство русских таксистов по-французски говорили достаточно плохо (разве что в рамках профессиональной лексики), а то и не говорили вовсе (для того чтобы понять, куда везти клиента, больших лингвистических познаний не требуется). Как они при этом умудрялись сдать обязательный экзамен, до сих пор остаётся загадкой. Между собой русские шофёры общались на родном языке с использованием профессионального жаргона, в котором причудливо переплетались русские и французские слова. Жаргон этот складывался под воздействием двух основных факторов. Первый – язык, на котором общалась значительная часть эмигрантов. Язык был, разумеется, русским, но в него со временем проникали французские слова, которые одновременно начинали подчиняться правилам русской словесности. К примеру, вместо слова «дом» нередко употреблялось французское «мезон». В результате появлялись довольно странные неологизмы типа «безмезонный» и «безмезонная» (в смысле «бездомный», «бездомная»). Вместо «устать», «умаяться» или «умориться» зачастую можно было услышать «зафатигеть» (от французского *fatigué*). Вместо «продать» – «вандировать». От него же образовывались однокоренные слова, например, «вандезка» – «продавщица». Слово «расходы» зачастую заменяли на «депансы»... Я сижу в сплошных депансах. Какие у меня шансы, когда одни только депансы! Депансами жив не будешь. Ну и, наконец, издепанситься, то есть довести расходы до крайнего предела. Слово «штраф» со временем превратилось в «аманд». Отсюда же «изамандиться», то есть



На улицах французской столицы к началу 30-х годов насчитывалось около 20 тысяч автомобилей такси, что говорило о высокой степени конкуренции. Кстати, многие крупные гаражи предпочитали нанимать именно русских шофёров.

In the 1920's and 1930's there appeared

to be many Russian licensed taxi drivers in Paris. The second part of this article is devoted to what was read and spoken by these taxi drivers. The author's unique study has recreated the jargon of these Russian émigrés. In families they spoke in Russian. Took the exam for a license to-French. With each other Russian taxi drivers spoke using a mixture of French roots with Russian prefixes and suffixes. In the early 1930's a group of these Russian drivers started the publication of their own magazine titled «Za Rulem» (The Wheel). It published news, literary works including Bunin, Kuprin, Balmont and Teffi, technical articles, humorous items and advertisements. Oddly enough no one has covered this aspect of life of these Russians who drove French taxis.



Для защиты своих профессиональных интересов русские таксисты создавали профсоюзы. Самым крупным в 30-е годы был «Объединённый союз русских шофёров». Руководителем этого объединения и запечатлел фотограф «Иллюстрированной России» у дверей дома, где располагалось Правление.

РУССКИЙ ШОФЕР

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУССКИХ ВОДИТЕЛЕЙ РУССКОГО СЛЕНГА ОБЪЕДИНЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ШОФЕРОВ

LE CHAUFFEUR RUSSE

Bulletin mensuel d'information de la Section Russe de la Chambre Syndicale des Chauffeurs
Boulevard de Trévise, 3, rue de Clugny, Paris X^e

№ 26 МАРТ 1938 г. № 26

Почти 30 февраля 1938 г. в этот прекрасный день не было ни тумана, ни дождя, но зато было много улыбок водителей, которые выехали из гаражей в 8 часов утра. Улицы были чистыми, и в воздухе стоял запах свежести. Мы едем по улице, и вдали слышим колокол, который звонит в честь святого Валентина.

Наши требования

Мы требуем: чтобы водители не были принижены в своем достоинстве и уважении. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих прав. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих свобод. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих интересов. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих обязанностей. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих ответственностей. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих прав и свобод. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих интересов и обязанностей. Мы требуем: чтобы водители не были лишены своих ответственностей и прав и свобод.

От Секретариата

Ваша работа трудна и важна. Вы должны быть справедливыми и честными. Вы должны быть внимательными и ответственными. Вы должны быть вежливыми и тактичными. Вы должны быть пунктуальными и исполнительными. Вы должны быть трудолюбивыми и старательными. Вы должны быть добрыми и отзывчивыми. Вы должны быть честными и справедливыми. Вы должны быть внимательными и ответственными. Вы должны быть вежливыми и тактичными. Вы должны быть пунктуальными и исполнительными. Вы должны быть трудолюбивыми и старательными. Вы должны быть добрыми и отзывчивыми. Вы должны быть честными и справедливыми.

Собрание Русских Миллионов-Шоферов

16-го февраля в 8 ч. 30 м. вечера
в зале Метро, Париж, Франция.

Делегация: Александр Дубинин, Валентин Басин, Александр Сидоров.

Chambre Syndicale des Chauffeurs

УСТРОЙСТВО В ПАРКИНГ 11 ФЕВРАЛЯ 1938 г. в 20 ч. 30 м.

в 1538-4052, МЕТРО ПАРИЖ

Большой Информационный Митинг

Митинг и работа Редакционного Комитета и выходящий журнал «Русский Шофер»

Газета «Русский шофер» на протяжении 10 лет (с 1928 по 1938) пыталась быть не только «коллективным пропагандистом и агитатором, но и коллективным организатором» шофёрской эмигрантской волны.

израсходовать на уплату штрафов. Интересно и слово «сюжет» в смысле «гражданин какой-либо страны»... «Это правда, что ты стал французским сюжетом?» – «Да, я французский сюжет уже около двух лет». Соответственно, рассказ с сюжетом это не наполненное смыслом литературное произведение, а произведение, в котором описывается русский человек, принявший иностранное гражданство или подданство. Беженец без сюжета – бесподданный. Отсюжетиться – прочно устроиться в стране. Примеров столь причудливого «слияния» языков было настолько много, что сами эмигранты не упускали случая пошутиться над этим явлением. Отличной иллюстрацией может послужить фельетон А. Ренникова (А.М. Селитренников), опубликованный в «Возрождении» от 2 и 3 сентября 1934 года, который так и назывался «Толковый словарь великорусского языка эмиграции».

ФРАНКО-РУССКИЙ ТАКСИСТСКИЙ ЖАРГОН

Вторым фактором, повлиявшим на формирование русского таксистского сленга, был, естественно, профессиональный жаргон шофёров-французов. Он родился задолго до появления русских в отрасли и тоже был весьма специфичен. Наши соотечественники были вынуждены его использовать, чтобы общаться с коллегами по ремеслу, или «лоше», как себя именовали парижские таксисты. Именно от французских коллег пришли такие слова, как

«мародировать» (от marauder) – развезать по городу с выключенным счётчиком в поисках пассажиров (что, кстати, было запрещено полицией). Вот как, например, говорили шофёры такси: «Всю неделю я мародировал, но всё же долгов не ликвидировал». «Плох тот шофёр, который не мародер». «Хорошо мароднуть, да флик не велит!» «И в мародировании нужна мера: иначе возрастёт депанс на эссанс (расход на бензин)». Из того же источника вошли в употребление «аксидан» – авария, «контравансьон» – нарушение правил, влекущее за собой составление протокола и уплату штрафа. Соответственно, контравансьонщик – полицейский, регулирующий движение, в обязанности которого также входило составление протокола о нарушениях.

Перенимались и словечки, обозначающие технику, на которой работали парижские таксисты. Прежде всего это такие основополагающие понятия, как «волан» (руль) и собственн «вуатюра» (автомобиль). При этом автомобили-такси могли именоваться по-разному: «куку», «баху», «рампан», «так», «так», «такмар». Существовало даже специальное слово для обозначения такси, повреждённых в ДТП, – их называли... «кадавр». Очень старый автомобиль, своего рода «антиквариат на колёсах», именовался «тобоган». «Казеттой» назывался Renault KZ11 в версии Vivaquatre (эта модель широко использовалась в парижском такси). Поездка с клиентом – «курс», багаж – «баго», а клиент – «паксон». Неудивительно, что в результате такого «языкотворчества» на свет рождался довольно странные фразы, непонятные никому, за исключением самих русских таксистов... «Сижу за воланом, подходит ко мне жином и садится у вуатюру». Если «перевести» это предложение на привычный русский язык, то мы получим: «Сижу за рулём, подходит ко мне молодой человек и садится в машину». Или вот ещё: «Зайдём в брассри, пропустим по боку» (зайдём в пивную, пропустим по бокалу пива), «Сегодня полночи мародировал, но так ничего и не заработал: паксон не шёл!» (сегодня полночи ездил по городу, но так ничего и не заработал: клиент не шёл!). Вполне обычными были и примерно такие диалоги: «Как дела?» – «Плохо, с утра всего два парaplюя сделал». В данном случае под словом «парaplюя» (от фр. parapluie – «зонт») имелась в виду короткая поездка, позволяющая пассажиру спрятаться в такси, чтобы не намочнуть во время внезапного ливня. Или: «Как работа?» – «Нормально, за час два курса. Один – планше, за второй – променад». В переложении на русский ответ выглядит так: «Нормально, за час две поездки сделал. Одна совсем короткая, зато во второй прокатил

И. П. ПОЛУКТОВЪ
благодарный технический советник Авто-Школы Marbenf в Париже.

КАТЕХИЗИСЪ АВТОМОБИЛИСТА

3-е издание
переработанное и дополненное

368 ВОПРОСОВЪ И ОТВЕТОВЪ
ПО
УСТРОЙСТВУ, УХОДУ, РЕМОНТУ, РЕГУЛИРОВКЪ,
СВЕРБКЪ И РАЗБОРКЪ АВТОМОБИЛЕЙ

Составлено по новейшимъ заводскимъ инструкциямъ применительно къ автомобилямъ:
BENTLEY, BENNETT, BUICK, CARR, CHEVROLET, CITROEN, DE DION BOUTON,
DELAUNAY-BELLEVILLE, DORNET, FARMAN, FORD, HONDA, HOTOCHKISS,
HUPOMOLE, LORAIN-DIETRICH, LINCOLN, MATHE, MERCEDES,
MORLAND, OPEL, PASCARD, PEUGEOT, RENAULT, ROLLS ROYCE,
STUDEBAKER, UNIC, VOISIN, etc.

Въ томѣхъ 153 рисунка и 15 таблицъ.
Съ предисловіемъ, афористическимъ вступлениемъ, инструкціями по уходу, и РУССКО-ФРАНКО-АНГЛО-ИТАЛЬЯНСКОМЪ
словаремъ въ концѣ.

ИЗДАНИЕ ИЛЛЮСТРОВАННОЕ
«МОСКВА»
Варшавь - Парижъ.

4-4
104 2-е изд.

Тим 4-4
504

ЗА РУЛѢМЪ

AUTO-VOLANT

REVUE ILLUSTREE DES AUTOMOBILISTES RUSSES



ИВАНЪ АЛЕКСЕЕВИЧЪ БУНИНЪ

Журнал «За рулём», увидевший свет в 1933 году, давно уже стал библиографической редкостью. Кстати, Издание «Катехизис автомобилиста» – брошюра, по которой будущие таксисты готовились к теоретическим экзаменам на права.



Русские шофёрские профсоюзы несколько раз в год организовывали специальные вечера для своих сотрудников и их семей. В программе – выступления известных артистов, чаепитие, танцы и, разумеется, совместное фото на память.

клиента самым длинным путём». Но ответ мог быть и таким: «Повезло, тут дебют сделал». Это означало, что оплата поездки осуществлялась не по счётику, а по договорённости с клиентом. Разумеется, на таком жаргоне говорили далеко не все русские таксисты. Некоторые из них считали долгом сохранить родной язык в чистом виде и по возможности придерживались этого правила.

ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЛИТЕРАТУРНЫЙ ЖУРНАЛ РУССКОГО ШОФЁРА

А теперь от лингвистических изысканий мы плавно перейдем к тамошним «средствам массовой информации»... Мало кто знает, что у знаменитого советского журнала «За рулём» был тёзка. И не где-нибудь, а в Париже! Дело обстояло следующим образом: в мае 1933 года группа русских водителей такси начала выпускать свой журнал «За рулемъ». В подзаголовке значилось: «Ежемесячный иллюстрированный литературный и профессиональный журнал русского шофёра». Главным редактором и ответственным за литературную часть был Иллиодор Вячеславович Гусев (1894 – 1945). Штабс-капитан, участник Первой мировой и гражданской войн, эмигрировавший через Константинополь в 1920 году. В Париже Гусев работал таксистом, занимался литературной деятельностью и одновременно был членом Союза русских писателей и журналистов. Основные задачи нового издания были обозначены в редакционной статье, помещённой, как и положено, в первом номере: «Мы, группа эмигрантов-шофёров, выпуская сегодня первый номер журнала «За рулемъ», надеемся объединить вокруг него всех тех, в ком не угасла искра Божия, кому дорого сознание его русскости и в ком ещё жива надежда. Мы ставим себе задачей – в мерах возможного – облегчить нашу жизнь здесь, в изгнании, и поддержать бодрость и веру в себя и в русский народ». Далее перечислялись ближайшие цели нового журнала. А именно:

- обзор важнейших событий как мировой, так и русской (по обе стороны) жизни;
- наиболее полное освещение профессиональной жизни шофёров;
- ознакомление с юридическими и правовыми нормами нашего ремесла;
- помощь практическими, техническими и юридическими советами;
- дать здоровую русскую литературу, и, наконец, в краткие моменты отдыха развлечь отделом сатиры, юмора и различных забав.

Осуществляя поставленную себе цель, мы, естественно, не можем стоять вне политики. Но являясь совершенно независимым и беспартийным органом, мы предоставляем дореволюционным и пореволюционным партиям и группировкам искать пути освобождения и возрождения

России и лишь будем зорко следить за их деятельностью и отмечать возможность приятия тех или иных положений с точки зрения конечного блага России и русского народа.

Наш политический лозунг «За Россию и для России». Должны добавить, что если мы ничего не забыли, то многому научились, и пятнадцать лет неслыханных страданий, крови и непереносимых унижений не могли не отразиться на нашем мировоззрении. Многое – с нашего сиденья, из-за руля – представляется в ином отражении...

Несмотря на то что журнал выпускался людьми малоопытными, а его материалы зачастую писались и редактировались прямо за рулём на стоянках, он в короткое время получил признание. Выходил журнал первого числа каждого месяца, и до конца 1933 года свет увидели семь номеров. Структурно «За рулемъ» делился на разделы. И самым обширным, как это ни странно, был литературный. В нём печатались произведения Ивана Алексеевича Бунина, Александра Ивановича Куприна, Марка Александровича Алданова, Константина Дмитриевича Бальмонта, Надежды Александровны Тэффи и ряда других известных писателей русского зарубежья (они писали специально для «За рулемъ», невзирая на невысокие гонорары). Казалось бы, зачем в профессиональном автомобильном журнале так много беллетристики? Ответ прост: большинство русских шофёров имели среднее, а почти 20% из них – высшее образование. Это были по-настоящему культурные люди, нуждавшиеся в литературе как в воздухе. Кроме литературного присутствовали разделы новостной, технической,



ВНИМАНИЮ АВТОМОБИЛИСТОВЪ

Русскому человеку всегда было присуще чувство самоиронии... И доказательство тому – цикл карикатур в журнале «За рулемъ». Хочется верить, что эти незамысловатые картинки дарили радость нашим соотечественникам в самые тяжёлые моменты жизни.



Ситроеновская кавалерия... Так с лёгкой руки поэта Бориса Поплавского русские эмигранты стали называть автомобили марки Citroën, широко используемые в такси того периода.



КОНГРЕССЪ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГЪ.

Ещё одна карикатура на тему такси из журнала «За рулём». Как видите, в деле перевозки пассажиров автомобиль не самая главная деталь...

юридический, развлекательный, отдел объявлений и рекламы. Технический раздел издания вели квалифицированные инженеры, популярно рассказывавшие как об общих принципах конструкции автомобиля, так и о действии его отдельных узлов и агрегатов. Весьма любопытным был и культурно-развлекательный раздел, где печатались карикатуры, пасьянсы и «крестословицы» – кроссворды. Раздел сатиры и юмора именовался «Смех сквозь слёзы» и был «Первым четырёхтактным журналом сатиры, юмора и телевидения». Там помещались забавные истории, стихи, фельетоны, карикатуры и в частности были опубликованы «10 заповедей таксиста», в которых была сосредоточена и кратко изложена вся «шофёрская премудрость»:

1. Бди.
2. Чти ажана паче отца и матери своих.
3. Чтобы быть правым – держись правой стороны.
4. Аксидана не сотвори.
5. Не убий.
6. Не пожелай клиента ближнего твоего.
7. Терпенье и марод все перетрет.
8. Пей, но клиентов и пешеходов жалей.
9. На стоянках не скучай, а журнал «За рулём» читай.
10. Шесть дней работай, седьмой – тоже.

Что же касается вышеупомянутого раздела рекламных объявлений, то он выходил под весьма неординарным девизом: «В журнале «За рулём» всё интересно, даже объявления». И, знаете, это было абсолютной правдой, поскольку, рекламируя на своих страницах медицинские услуги, магазины, рестораны, кабаре и другие заведения, журнал не только улучшал за их счёт своё материальное положение, но и сообщал читателям-таксистам адреса, где можно было днём и ночью найти клиентов. С той же целью публиковались и расписания прихода поездов на парижские вокзалы, календарь скачек на ипподромах и т.п. Издание продавалось более чем в десятке русских книжных магазинов в Париже и киосках по цене 2 франка за номер. В считавшихся «русскими» пригородах Парижа – Булони, Бьянкюре и Нейи – его также реализовывали через газетные киоски, продавали у русских церквей и на стоянках такси. Увы, в 1934 году издание из-за кризиса было вынуждено прекратить своё существование, а со временем даже стало библиографической редкостью. Отдельные его номера и подшивки сохранились, а вот в общий каталог русской эмигрантской прессы

«За рулём» по каким-то причинам не попал. Почему? Пожалуй, сегодня уже никто не даст ответа на этот вопрос. Возможно, виновата сравнительно небольшая целевая аудитория и, как следствие, тираж журнала. А впрочем, какая разница? От этого интерес к профессиональному журналу русских шофёров отнюдь не уменьшился.

P.S. На этой оптимистичной ноте мы, собственно, заканчиваем рассказ о русских водителях парижского такси первой половины XX века. Как видим, парижские таксисты русского происхождения представляли собой настоящее явление в жизни русской эмиграции. Это был целый пласт в истории отечественной культуры за рубежом. Сегодня мы не перестаём удивляться богатству и многогранности этой культуры. И хотя герои этого очерка давно ушли из жизни, их помнят не только рассеянные по всему миру прямые потомки... RW



Акционерное общество «Такси Ситроен» было одним из самых крупных автотранспортных предприятий Парижа. Хотя оно давно кануло в лету, его акции не редкость на прилавках парижских антикваров.



Рафаэль З. МИРЗАБЕКЯН

Врач-психиатр, доктор медицинских наук,
член-корреспондент РАЕН, член Евроакадемии ЕН,
зав. психоневрологическим кабинетом поликлиники №3 ЦКБ РАН

АВТОМОБИЛЬ СТАЛ ДЛЯ НИХ ОСТРОВКОМ РОДИНЫ

20-е годы прошлого столетия. Устрашённая революцией аристократическая и интеллектуальная элита России вынуждена эмигрировать из страны. Закономерным выглядело стремление русских эмигрантов обосноваться во Франции – сказывались издавна сложившиеся культурно-исторические связи (Париж всегда оказывал на русскую аристократию своё магическое притяжение). К тому же Париж в то время был открыт для русских эмигрантов. Но при этом они прекрасно понимали, что на чужбине им придётся забыть свою прошлую, полную благородного достоинства жизнь и сосредоточиться на весьма неопределённом будущем. Во Франции некому было встречать наших беженцев. Отныне каждому из них ещё предстояло пройти суровую школу выживания, порой добывая свой хлеб насущный изнурительно-унизительным трудом на шахтах, фабриках и заводах пригородов Парижа. Образованные, привыкшие к комфорту, богатству и прислуге, русские эмигранты теперь брались за любую работу. Неудивительно, что в этой угнетающей достоинство жизненной ситуации работа водителя такси в самом Париже представлялась русским эмигрантам вожденной вольницей. Определённая свобода, достаточно высокие заработки и относительная престижность профессии водителя таксомотора импонировали русскому характеру.

О русских водителях парижского такси в своё время слагались настоящие легенды. Поговаривали, что водителем такси мог оказаться князь, генерал, а то и вовсе особа царских кровей. И действительно, ни достаточно странная на первый взгляд рабочая униформа, ни круг общения «простого таксиста» не могли скрыть их образованности, высокой культуры, прирождённого благородства и даже особой внешней осанки. Характерный момент – поскольку стандартный красный цвет автомобилей Renault, специально приспособленных для извоза пассажиров, русским таксистам по вполне понятным причинам был не-

приятен, хозяева гаражей, благожелательно относившихся к русским эмигрантам, шли на уступки и предоставляли им машины ярко-зелёного цвета. Впрочем, сидя в открытой передней части автомобиля, русские аристократы чувствовали себя не совсем уютно – уж больно это напоминало «кучера на дрожках». А ещё в ранних парижских таксомоторах отсутствовали две очень важные для водителя детали – защищённость от внешнего мира (водитель находился в открытом отсеке) и возможность вести диалог с пассажиром, сидящими в заднем закрытом отделении машины. Благо позднее модели таксомоторов стали полностью закрытыми, но в них сохранялась отчуждающая отгороженность от пассажира за счёт стеклянной перегородки (правда, её можно было опустить по желанию пассажира).

Но главное – не в этом. Для многих русских эмигрантов машина стала «убежищем», пусть в малой степени, но ограждавшим их от не всегда доброжелательного внешнего мира. И тут очень многое зависело от пассажиров. Малейший интерес к высказываниям русского водителя и готовность слушать его становились курковым моментом в развитии последующих удивительных превращений. Автомобиль такси вдруг превращался в некую машину времени, уносящую водителя в не такое уж и далёкое прошлое. И вот перед удивлёнными французами предстал уже не простой таксист, а русский офицер, имеющий награды Родины за проявленные военные таланты, отвагу и доблесть в боях... Таким образом, такси становилось островком любимой Родины. Возможно, таксист-офицер произносил в ответ на заинтересованный вопрос пассажира лишь только одну фразу или даже одно слово, но разбуженная ситуацией память автоматически начинала воспроизводить запечатлённые в ней навечно жизненно значимые события, заставляя своего носителя вновь и вновь переживать их. Пусть эти воспоминания длились минуты или даже мгновения и во-

ображение дополняло вымыслом истину (простим водителю эту маленькую слабость). Но русский таксист свято верил в них сам и невольно заставлял верить и своих пассажиров. В эти мгновения он снова был счастлив: он Любил свою Родину, прощая ей жестокость, он Любил Францию, приютившую его, он Любил своего пассажира-француза, любезно внимавшего ему, он Любил и Уважал себя. На время приходило успокоение. Хронически неудовлетворённая духовная потребность, близкая к ностальгии, но гораздо сильнее трепавшая душу, обретала наконец хоть и призрачный, но свой объект потребности. Постепенно это действительно становилось потребностью – исполнять одну и ту же, с некоторыми вариациями, ностальгическую арию, исполненную вдохновенного достоинства, внешне выражающегося в высокой культуре и подчёркнутом аристократизме общения с французскими пассажирами.

Известно, что невозможно пробудить в человеке духовные качества, которые в нём изначально отсутствуют. Также трудно подавить и присущие данному человеку свойства. Поэтому нелепо предполагать, что лишь в автомобиле наш «постреволюционный» эмигрант мог быть самим собой. Просто такси стало его вотчиной, его личным пространством, если угодно – сценой, где он мог гораздо свободнее исполнять свою истинную роль в обществе любезного французского слушателя. Не будем также забывать, что многие русские эмигранты начала XX века – это представители русской интеллигенции и аристократии. Но, заметьте, генетические носители русского духовного аристократизма не канули в Лету. Рассеянные по всему миру русские эмигранты, в том числе и наши водители парижского такси, не растворились бесследно в социуме. Они продолжают жить в генах своих потомков, скорей всего уже французских или немецких. И не потому ли сегодня столь высок рейтинг социальных стандартов Европы, что в её жилах течёт кровь также и Русских Аристократов Духа.

БОЛЬШАЯ БЕРТА АДМИРАЛА БЁРДА



Антарктический полноуправляемый вездеход Snow Cruiser (1939 год)

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

Не секрет, что подавляющее большинство нестандартных (а зачастую и просто неработоспособных) конструкций, созданных в XX веке, так или иначе связаны с военным применением. Впрочем, в этом «кунсткамерном» ряду изредка попадаются и самобытные машины, при разработке которых о боевом использовании думали в самую последнюю очередь. Именно о такой технике и пойдёт речь в данном материале.

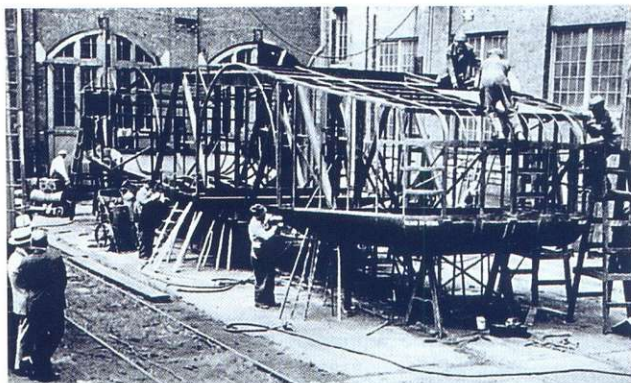
С момента своего открытия в 1820 году Антарктида буквально манила исследователей к своим скрытым под толстым ледяным панцирем берегам. И нужно заметить, они не заставили себя «упрашивать» – первой на Южный континент в 1895 году высадилась норвежская экспедиция Карстена Борхгревинка. А спустя 15 лет началась настоящая гонка к Южному полюсу. 14 декабря 1911 года экспедиция Руаля Амудсена достигла заветной точки, а спустя месяц туда же добралась печально известная экспедиция Роберта Скотта (на обратном пути все её участники погибли). Новую главу в истории освоения Антарктиды открыл в 1929 году Ричард Эвелин Бёрд-младший. На самолёте Fokker F-VII Tri-motor с именем собственным Floyd Bennett он достиг Южного полюса и благополучно вернулся обратно. Правда,

в настоящее время считается, что на самом деле Бёрд не достиг своей цели, тем не менее с именем этого человека, дослужившегося до адмиральского звания, прочно связана история освоения Антарктиды. Дело в том, что в отличие от других исследователей, которые предпочитали перемещаться по континенту на собачьих упряжках, Бёрд делал ставку на достижения технического прогресса. Следующая его экспедиция в Антарктиду проходила с 1933 по 1935 год. Данная экспедиция едва не закончилась для полярного исследователя трагически: в течение пяти месяцев ему пришлось пробыть в одиночестве на метеорологической станции, где он едва не погиб от отравления угарными газами. В числе группы, спасшей адмирала, находился Томас Паултер, с которым Бёрду позднее предстояло совершить ещё одну экспедицию.

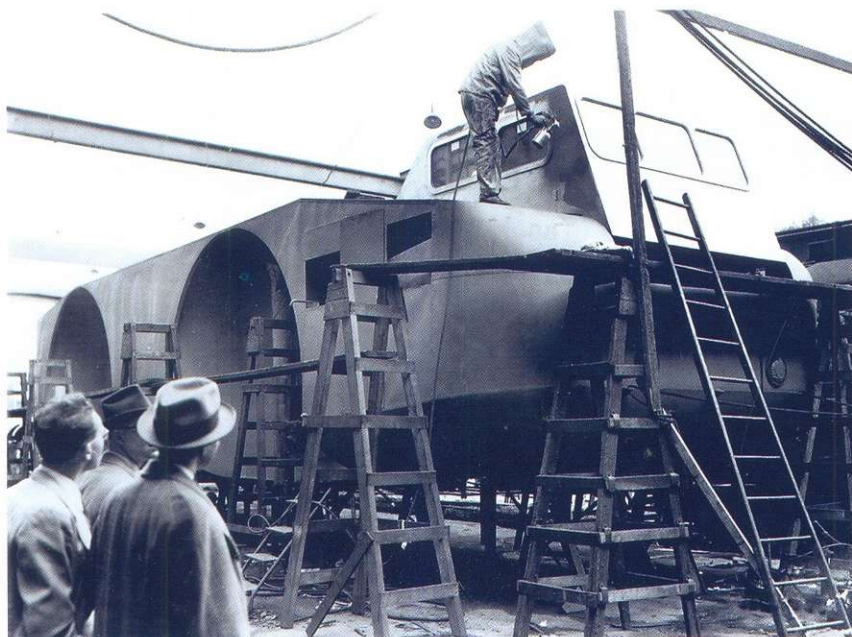
Новый виток антарктических исследований Бёрда пришёлся на конец 30-х годов прошлого века. В 1938 году к берегам Антарктиды отправилась немецкая экспедиция на корабле «Швабия». Формально это была гражданская экспедиция, но на деле речь шла о перспективе создания немецкой базы на территории, получившей название Новая Швабия (находится она на Земле Королевы Мод, омывается Атлантическим океаном). После завершения проекта данную территорию Германия объявила своей. На фоне роста активности немецкого флота у берегов Антарктиды стала возрастать обеспокоенность США по данному вопросу. Таким образом, Ричард Бёрд получил карт-бланш на проведение третьей антарктической экспедиции, официально именовавшейся United States Antarctic Service Expedition.

The current issue under the heading,

«Cabinet of Curiosities» is not about the project but it is a real car that would leave many other crazy ideas in it's dust. In 1939 it was designed specifically for a reconnaissance mission in Antarctica and was named the Snow Cruiser. It was unique for it's time with all wheels driven and controlled by a diesel-electric power unit. A reconnaissance aircraft could be stowed on the roof of the Snow Cruiser. Alas this bold idea was a failure. The tyres had no studs or spikes and the Snow Cruiser was practically useless in the snow. It was lost in Antarctica.



Стальной «скелет» будущего «Снежного Крейсера» уже на момент постройки выглядел, мягко говоря, внушительно (август 1939 года).



Процесс окраски кузова антарктического вездехода Snow Cruiser. Для того чтобы машину было легко заметить с воздуха, был выбран ярко-красный цвет.

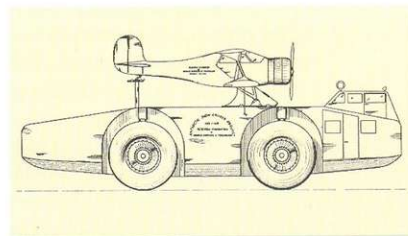


Схема установки самолёта-разведчика на крыше машины (походное положение).



Для улучшения маневренности управляемыми были сделаны четыре колеса Snow Cruiser.



Ричард Бёрд в кресле механика-водителя. Обратите внимание: вместо традиционного для колёсных машин рулевого колеса Snow Cruiser по аналогии с гусеничной техникой оборудован двумя рычагами управления.

В отличие от предыдущих двух экспедиций Бёрд имел не только солидное финансирование (только официально было выделено 350 тысяч долларов), но и поддержку со стороны американского ВМФ. Для экспедиции выделялись два военных транспорта – USS Bear и USS North Star. Согласно плану, в ходе экспедиции предполагалось исследовать более 10 миллионов квадратных километров территории Антарктиды. Официально экспедиция являлась гражданской, но на деле у Бёрда была разведывательная миссия. На кораблях доставили несколько двухмоторных самолётов Curtiss T-32 Condor II, гидросамолёт Barkley-Grow T8P-1, легкомоторный Beechcraft Model 17 Staggerwing, а также различную технику. В составе экспедиции имелось более сотни ездовых собак, но они использовались лишь для снабжения. Основную роль в наземном освоении Антарктиды Бёрд планировал возложить на специально разработанную машину, которая должна была одновременно служить передвижной базой. Данную машину, получившую обозначение Snow Cruiser

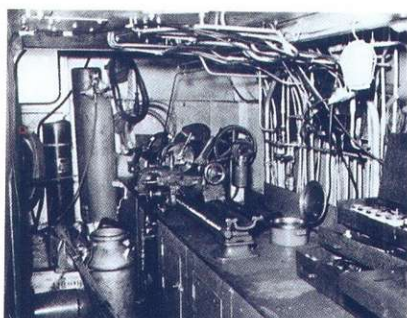
(снежный крейсер), в 1937–1939 годах разработал Томас Паултер, к тому моменту возглавлявший исследовательский отдел Технологического Института Иллинойса (Research Foundation of the Armour Institute of Technology). В прессе творение Паултера получило прозвище Пингвин, что касается Бёрда, то он называл машину не иначе как «Большой Бертой».

Даже по современным меркам Snow Cruiser выглядит очень внушительно, а на момент постройки он был просто монстром. Длина машины составляла 17 метров, ширина – 6 метров, а высота – почти 5 метров. В движение её приводили два дизеля Cummins HBI-600 мощностью по 150 лошадиных сил каждый, которые передавали энергию на два генератора General Electric. От генераторов приводились встроенные в колёса электромоторы *General Electric мощностью 50 лошадиных сил каждый*. Все четыре колеса были не только ведущими, но и управляемыми, каждое из них оснащалось покрывками Goodyear диаметром чуть больше трёх метров. Внутри корпуса Паултер предусмотрел кают-компанию, кухню, складское помещение и даже небольшую мастерскую со станком. Ещё одной изюминкой «Снежного Крейсера» являлось то, что он, как и ряд морских собратьев, был авианосцем – на крыше крепился легкомоторный самолёт Beechcraft Model 17. По плану через каждые 400 километров пути самолёт спускался с крыши и проводил разведывательные полёты (помимо 9,5 тысячи литров дизельного топлива машина везла 3,5 тысячи литров авиабензина). Впервые проект Snow Cruiser был представлен в Вашингтоне 26 апреля 1939 года. Общая стоимость проекта оценивалась в 150 тысяч долларов, причём эти деньги, а также материалы и рабочих для постройки выделяли предприятия, которые Паултеру удалось привлечь к амбициозному проекту. Правительству

По официальной версии экспедиция являлась сугубо гражданским проектом, но на деле у Бёрда была военно-разведывательная миссия.



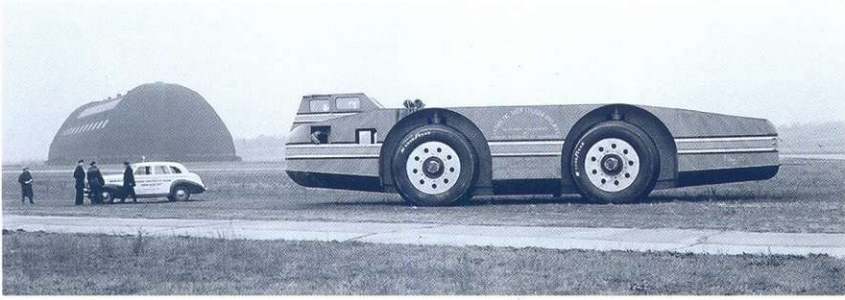
Клайд Гриффин и Ричард Бёрд в машинном отделении «Большой Берты». Благодаря не слишком плотной компоновке «моторного отсека» обслуживать оба двигателя было удобно.



В носовой части машины находилась хорошо оборудованная мастерская. Здесь имелся не только сварочный аппарат, но нашлось место даже для компактного токарного станка.



Ричард Бёрд и Томас Паултер обедают в кают-компани. Как видите, бытовые условия на борту «Снежного Крейсера» были вполне достойные.



Антарктический вездеход Snow Cruiser на аэродроме возле Акрона, штат Огайо. На заднем плане виден эллинг для дирижабля.



Феликс Ферранто в радиорубке (отсек находился в носовой части машины, справа от мастерской).

оставалось лишь профинансировать доставку машины до Антарктиды и обратно, после чего Snow Cruiser становился собственностью института.

8 августа 1939 года на заводе Pullman-Standard Car Manufacturing Company в пригороде Чикаго закипела работа, а спустя всего 11 недель машина была практически готова. Для того чтобы машину было легко обнаружить в снежной пустыне, её покрасили в ярко-красный цвет. 24 октября Snow Cruiser отправился в Бостон, где его ждал USS North Star. Время было лимитировано, и если бы творение Томаса Паултера опоздало, корабль ушёл без него. Одновременно с доставкой машины в порт путь до Бостона стал и ходовым испытанием. Несмотря на размеры, по шоссе Snow Cruiser легко набирал максимальную скорость в 50 км/ч. Дошедшие до нас кадры хроники наглядно показывают, что машина вполне оправдывала возложенные на неё ожидания. 26 октября Snow Cruiser достиг Гэри, штат Индиана, где прошёл испытания в песчаном карьере, которые закончились вполне удовлетворительно. В ходе переезда в Бостон машина один раз попала в аварию (снес мост и повредив два колеса), тем не менее 14 ноября Snow Cruiser под управлением

Несмотря на внушительные размеры, при движении по асфальтированному шоссе полноуправляемый Snow Cruiser с неожиданной лёгкостью набирал максимальную скорость в 50 км/ч.

адмирала Бёрда прибыл в порт, где его погрузили на борт USS North Star, отстыковав кормовую часть. В общей сложности машина прошла 1640 километров, что составляло лишь пятую часть запаса хода без дозаправки. После такого успеха казалось, что все трудности позади.

По первоначальному плану третья экспедиция Бёрда должна была основать две базы, но в итоге первой остановкой стала Китовая бухта, знакомая адмиралу по первым двум походам. 12 января была подготовлена деревянная рампа, по которой Snow Cruiser начал спуск. Когда 37-тонная машина полностью вышла на рампу, доски начали ломаться, и лишь благодаря мастерству Томаса Паултера, сидевшего за рычагами, удалось избежать трагедии. Но главные проблемы машину ждали впереди: дело в том, что на огромных шинах отсутствовали



...А наиболее настойчивые смогли даже подняться в кабину гигантского вездехода по откидной лестнице.

Жители Акрона с большим интересом встретили внушительное детище Томаса Паултера...





Snow Cruiser на месте происшествия... 26 октября 1939 года машина снесла мост и съехала в канаву, повредив при этом два колеса.

Экипаж Snow Cruiser. Верхний ряд, слева направо: Эл Вейд, Ричард Бёрд, Томас Паултер. Внизу: Феликс Ферранто, Тед Петрас, Клайд Гриффин.



грунтозацепы. При движении по песку сцепления хватало, но на снегу машина передвигалась с трудом, при этом колёса зарывались в снег чуть ли не на метр. Проблему попытались решить, поставив на задние колёса цепи и установив впереди запасные колёса, но это мало помогло. Двигатели, которым приходилось работать на максимальных оборотах, быстро перегревались. Максимум что удалось амбициозному проекту, это продвинуться на 148 километров. В общем, это совсем не вязалось с первоначальными планами: Snow Cruiser должен был достигнуть Южного полюса и оттуда пойти в разведывательную миссию к Земле Королевы Мод, а там и до новой Швабии рукой подать. В итоге Паултер покинул Антарктиду уже 24 января, а в марте на родину отозвали и Бёрда. Тем временем наступала полярная зима. Застывшую посреди ледника Росса машину прикрыли досками и снегом, таким образом из мобильной базы Snow Cruiser превратился в антарктическую недвижимость. В новом качестве творение Паултера оказалось на порядок более удачным: в машине была предусмотрена эффективная система отопления,

имелись большие запасы топлива и еды – одним словом, команда провела зиму в относительном комфорте. После обследования машины в конце 1940 года выяснилось, что в целом она вполне исправна, нужно было лишь накачать шины, но в обратный путь антарктический монстр уже не двинулся. Надо сказать, что фиаско со Snow Cruiser являлось лишь одной из многочисленных неприятностей, которые свалились на экспедицию. Неблагоприятные погодные условия не позволили выполнить поставленную миссию, и в марте 1941 года экспедицию свернули. В следующий раз люди попали на борт Snow Cruiser лишь в 1958 году. Экспедиция International Geophysical Year (IGY) обнаружила местонахождение машины с самолёта и направилась к нему на гусеничных вездеходах Tucker Sno-Cat. Машину вытащили из-под снега при помощи одного из Sno-Cat и нашли внутри вещи экипажа. Увы, после этого эпизода больше машину никто не видел: скорее всего её унесло в океан с куском ледника Росса. Не исключено, впрочем, что она, полностью заметённая снегом, всё ещё стоит там, где её бросили.

ПОСЛЕДНИЙ ПРЫЖОК В АНТАРКТИКУ



В следующий раз адмирал Бёрд вернулся в Антарктику в конце 1946 года. На сей раз его миссия носила чисто военный характер и получила кодовое обозначение Operation Highjump (операция высокий прыжок). К берегам Антарктиды направилось 13 кораблей, включая два эсминца, подводную лодку, две базы гидросамолётов и авианосец. Цели экспедиции особо не афишировались, но помимо основания полярной станции и изучения территории имелись и другие планы. Американцы предполагали создать в Антарктиде военные базы и объявить часть её территории своей. Группа кораблей прибыла к месту назначения в конце декабря 1946 года, а 17 января начались работы по оборудованию станции Little America IV. Миссия, впрочем, оказалась недолгой – в конце февраля операцию свернули, и корабли ушли. В том же году Бёрд покинул военную службу. В последнее время стало модно связывать подобное развитие событий якобы с атакованными кораблями немецкими летающими тарелками, но ничего, кроме улыбки, подобные заявления не вызывают. Авторы сенсации путают и состав авианосной группы, и корабли (якобы утопленного немцами эсминца USS Murdoc не существовало в природе). Более того, экспедиция Бёрда проходила в районе территории Росса, которая находится на другом конце Антарктиды по отношению к Новой Швабии.



Сложный момент при разгрузке: не выдержав массы «крейсера», сломались доски импровизированного пандуса. Положение спасли оперативные действия Томаса Паултера, резко увеличившего скорость.



Процесс подготовки Snow Cruiser к спуску с борта USS North Star.



По замыслу биплан Beechcraft Model 17 Staggerwing должен был перевозиться на крыше машины и активно использоваться для разведки.

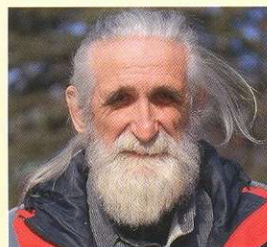


Установка специальных цепей противоскольжения и двоярных передних колёс была предпринята в тщетной попытке улучшить проходимость «монстра».

P.S. Проект Snow Cruiser принято считать полностью провальным. Но если посмотреть на всю эту историю беспристрастно, то далеко не всё так очевидно. Да, машина оказалась неприспособленной к условиям, к которым её создавали, но при этом нужно признать, что творение Томаса Паултера было настоящим шедевром технической мысли. Ведь именно Snow Cruiser стал прообразом огромных колёсных амфибий LARC-LX, которые находились на службе более 40 лет. Кроме того, данная машина стала первым транспортным средством, созданным специально для Антарктики. Кстати, по той же концепции передвижной базы создан, к примеру, и знаменитый советский вездеход «Харьковчанка», различные модификации которого до сих пор используются в Антарктиде. **RW**



Антарктический вездеход «Харьковчанка» идеологически повторял концепцию Snow Cruiser.



Владимир ЧУКОВ

Президент экспедиционного центра «Арктика» Русского Географического общества, организатор многочисленных экспедиций в Арктике и Антарктиде

ЭТО БЫЛА АВАНТЮРА

Знакомство с машиной Ричарда Бёрда наводит на мысль о том, что разработчики этого антарктического вездехода не вполне понимали, в каких условиях придётся работать их «детищу». Поверхность Антарктиды – это ледник с трещинами, куда может провалиться даже такая огромная машина. И вытащить её будет нечем, поскольку отсутствуют системы самовытаскивания – видимо, конструкторы рассчитывали, что машина будет ехать везде. Но для этого у неё как минимум отвратительная геометрическая проходимость. При таких свесах она не сможет преодолеть снежного надува высотой полтора метра. И потом, чтобы заставить сорокоатонную колёсную технику двигаться по бездорожью, трёхсот лошадиных сил недостаточно. А с учётом, что на каждое колесо приходится по 10 тонн веса... Кстати, на «Берте» стояли очень большие, но всё-таки обычные колёса, а не пневматики сверхнизкого давления. К тому же протектор был практически лишён грунтозацепов. То есть по сути своей ходовая часть была предназначена для движения по твёрдой, нескользкой и ровной поверхности. Я уверен, что для машины на таких колёсах малейший подъём даже на плотном снегу становится непреодолимым препятствием. И дело даже не в «гладкости» шин – даже если грунтозацепы и были бы, в условиях Антарктиды машина всё равно осталась бы беспомощной: протектор разрушает наст. Не помогут и цепи – машина будет буксовать и погружаться в снег. Максимум на что могли рассчитывать участники экспедиции – продвинуться по леднику Росса. Но подняться на Антарктический купол даже по пологому леднику Бирдмор они не смогли бы. Но чтобы применять колёса сверхнизкого давления, нужно, чтобы на каждое из них приходилось по 250–300 кг массы. Представьте себе, сколько колёс потребовалось бы такой машине! «Большую Бертю» спас бы только гусеничный движитель. На гусеницах скорость не превышала бы 15 км/ч, но благодаря большому запасу горючего они смогли бы даже дойти до полюса и вернуться или сходить к Новой Швабии. Но спуститься с купола туда им вряд ли бы удалось: там горы, очень крутой спуск и много узких мест и трещин. В общем, на мой взгляд, вся идея с универсальным автономным антарктическим колёсным монстром была совершеннейшей авантюрой.



5 мая

Пробег памяти Г.К. Жукова Москва – Калужская обл.

Ретро-пробег состоится по памятным местам жизни Маршала Победы. Колонна будет состоять из таких интересных машин, как ГАЗ 67Б, Harley Davidson WLA42, Willys MB, Dodge WC57, Horch 901, Stoewer Typ40, Einheits Diesel и многих других. Участники пробега стартуют в 10:00 от Центрального музея Вооружённых сил, конечной же точкой является деревня Стрелковка Жуковского района Калужской области, где 115 лет назад родился Георгий Константинович Жуков.



24–26 мая

Gorkyclassic-2012 Нижний Новгород

Gorkyclassic-2012, или «Motul Собрание классических автомобилей ГАЗ», проводится в Нижнем Новгороде. В этом мероприятии принимают участие коллекционные автомобили горьковской марки. Собрание начнётся вечером 24 мая с дефиле машин у стен Нижегородского кремля. Затем колонна автомобилей пройдёт парадом через весь город до Центральной проходной Горьковского Автозавода. В ночь на пятницу 25 мая на территории автозавода состоится штурманское ралли. Утром классические автомобили передут за город, на автодром «Нижегородское кольцо», где в течение ещё двух дней будут проводиться спортивно-развлекательные мероприятия. Кульминацией станут автомобильная гонка «Янтарных Волг» – Dzinara Volga и возрождённый недавно в Латвии монокубок с техрегламентом советских времён. Из Прибалтики придут три десятка гоночников на специально подготовленных ГАЗ-24. Конкуренцию им составят 15 пилотов из России и Украины. Также будет проведена гонка для восьми исторических формульных болидов «Эстония». Подробности на сайте www.gorkyclassic.ru

L.U.C
Chopard
CLASSIC WEEKEND RALLY
3 июня

L.U.C Chopard Classic Weekend Rally 2012 Москва

L.U.C Chopard Classic Weekend Rally 2012 будет проходить в Москве в десятый раз. По традиции автомобили стартуют в Третьяковском проезде и, пройдя ряд контрольных пунктов, финишируют в Барвихе Luxury Village, где состоится награждение и праздник в честь юбилея. Главными призами ралли станут сверхточные швейцарские хронометры L.U.C Chopard. В ралли принимают участие раритетные автомобили в категориях «Ветеран» (до 1945 года включительно) и «Абсолют» (с 1945 по 1969 год включительно). Более «молодые» транспортные средства участвуют вне зачёта. Подробности на сайте classic-rally.ru и www.rallystory.com

6–20
мая



Mille Miglia Брешия, Италия

«Тысяча миль» – ралли на выносливость по дорогам общественного пользования, проводившееся в Италии с 1927 по 1957 год. В современном виде оно было возобновлено в 1982 году под названием Mille Miglia Storica, став гонкой раритетных автомобилей. Теперь определяющим фактором стало соблюдение заданного организаторами на маршруте скоростного режима, а к участию допускаются лишь автомобили, появившиеся на свет между 1927 и 1957 годами. Ежегодно на старте в Брешии собираются страстные поклонники автоспорта, чтобы в тысячемильной гонке по извилистым итальянским дорогам снова почувствовать себя героями прошлых лет. Благодаря парадку классических автомобилей, предвещающему гонку, Mille Miglia заслужила титул самой красивой дорожной гонки в мире. Подробности (на итальянском и английском языках) на сайте: 1000miglia.eu

25-27 мая



Concorso d'Eleganza Villa d'Este Чернобио, Италия

Самый престижный в Европе и старейший в мире конкурс автомобильной красоты. Спонсором выставки, которая по традиции проходит на озере Комо, уже более 10 лет выступает концерн BMW Group. Представленные здесь автомобили делятся на две категории: Historic cars (олдтаймеры) и Concept cars & Prototypes (концепт-кары и прототипы). Профессиональное жюри оценивает в различных категориях. Проводится и конкурс зрительских симпатий. В выходные дни открыт доступ для широкой публики. Подробности (на английском и итальянском языках) на сайте: concorsodeleganzavilladeste.com 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.



АВТОСТРАДА
ОТКРЫТЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

10 июня

«Автострада-2012» Тула

«Автострада» – это открытый автомобильный фестиваль, на котором собираются любители классических, редких и экзотических автомобилей и мотоциклов. Мероприятие проводится при поддержке администрации Тульской области. Девятый фестиваль приурочен ко Дню России, поэтому в его организации делается акцент на историю автомобилей и Тульского края. Не случайно местом проведения выставки ретро-техники клубов и частных владельцев выбран Тульский кремль, а другие экспозиции, посвящённые современному тюнингу, автосвязи, агрографии и пр., будут организованы в самом центре города. Подробности на сайте: www.avtostradafest.ru



21–24 июня

«Мотеры Войны» Московская область

II Международный военно-исторический слёт «Мотеры Войны» – это мероприятие с участием бронетехники, автомобилей и мотоциклов времён Великой Отечественной войны, на котором царит неповторимая атмосфера военного времени. В программе реконструкция сражения, полевая кухня, палаточный лагерь, концертная программа, парад, а также ралли на военных автомобилях. Предварительно место проведения – район Нахабино Московской области. Регистрация на сайте: ww2motors.ru



Ford T 1910 года выпуска.
Интересный заказной образец оригинального жёлтого цвета. Открытый всепогодный кузов фетон с отличной немецкой реставрацией.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



Horch 853 Sport Cabriolet 1936 года выпуска.
Редчайший коллекционный экземпляр модельного ряда моторов R8 с роскошным кожаным салоном рыжего цвета. 100% оригинал. На завершающей стадии реставрации высочайшего уровня.
Телефон: +7 (985) 774-35-77

**МАГАЗИН КОЛЛЕКЦИОННЫХ
МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

**8 (926) 237-33-35
8 (495) 680-15-61**



г. Москва, Протопоповский пер., д. 9
ст. метро «Проспект Мира»
Время работы: 11:00 - 16:00



Mercedes 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



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



Mercedes Benz 230 V143 cab. B 1939 год.
Породистый кабриолет 100% оригинал с хорошей реставрацией. Двигатель 2,3 л, салон кожа рыжего цвета. Находится на завершающей стадии сборки.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



ГАЗ 13 (Чайка) 1980 года выпуска.
Реставрация 2010 года. Всё оригинал. Состояние отличное.
Телефон: +7 (919) 235-91-71



ЗИЛ 111А 1959 года выпуска.
Наиболее востребованный коллекционерами роскошный образец советского лимузина. Выпущено около 60 экз. Ими пользовались Хрущёв, Брежнев и другие лидеры СССР. В реставрации, частично разобран. Телефон: +7 (985) 774-35-77



ЗИЛ 41047
Последний из правительственных автомобилей СССР.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



ЗИС-3110В 1958 г. в. (экспериментальный, в 2-х экз.)
Единственный сохранившийся роскошный парадный кабриолет с гидравлическим приводом подъема тента, боковых стёкол и стеклянной перегородки между водителем и пассажирами.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



John Deere модель 'А' 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



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



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



Dodge WC-57 1942 года выпуска.
Полностью отреставрированный командирский полноприводный автомобиль. Такими машинами пользовался американский генералитет в годы войны. Телефон: +7 (916) 873-70-90



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



Horch 901 kzf.15 1938 года выпуска.
Средний немецкий командирский автомобиль. До наших дней сохранилось лишь несколько автомобилей. В отличном состоянии.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



Sd.Kfz.2 Kettenrad HK-101 1943 года выпуска.
Редкий образец полугусеничного немецкого мототягача. В хорошем состоянии.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



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



Тип 166 Schwimmwagen 1943 года выпуска.
Крайне редкий немецкий командирский автомобиль-амфибия. Сохранилась всего несколько десятков экземпляров. Полностью отреставрирован.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



ГАЗ 67 1943 года выпуска.
Легендарный советский внедорожник, побывавший на всех европейских фронтах. Во время войны выпущено не более 2500 штук. Двигатель 4-цилиндровый, объём 3285 см³. 100% оригинал. Полностью готов. 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.

Журнал Rolling Wheels принимает объявления о продаже автомобилей, военной техники и мотоциклов, выпущенных до 1970 года. Обращаться по телефону: (495) 673-74-96



ROLLING WHEELS

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ

Для того, чтобы получать журнал Rolling Wheels на территории России, можно оформить подписку через редакцию, оплатив по указанному далее реквизитам стоимость подписки и сообщив фамилию, имя, отчество, почтовый индекс и адрес получателя, а также номера и 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. Помимо неё в стоимость подписки входит оплата почтовых услуг по доставке простой бандеролью.

В зависимости от региона почтовые услуги стоят от 100 до 200 руб. 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 «МААРТ» по тел.: (495) 744-55-12

РЕКВИЗИТЫ

ООО «Издательский дом «Коллекционные автомобили»
ИНН 7717710590
КПП 771701001
Расчётный счёт 40702810300150003598
Банк: ОАО «МИНЬ» г. Москвы
Кор. счёт 30101810300000000600