

Фестиваль «Моторы Победы» в Сокольниках

А. Мокина



В марте 2020 года в ВКЦ «Сокольники» прошла 29-я «Олдтаймер-Галерея» – выставка старинных автомобилей и антиквариата. На этот раз уникальная экспозиция заняла сразу три павильона, ее общая площадь превысила 10 000 м². «Олдтаймер-Галерея» проводится с 2002 года, ее экспонаты практически никогда не повторяются. Каждый год она удивляет новой тематикой, но в этот раз посетители увидели именно то, ради чего и пришли в Сокольники. Основная экспозиция была посвящена 75-летию Великой Победы.

«Моторы Победы»

В рамках выставки состоялся военно-технический фестиваль «Моторы Победы», посвященный 75-летней годовщине победы советского народа в Великой Отечественной войне. Фестиваль объединил в себе десятки музеев и клубов исторической реконструкции. Множество уникальных экспонатов были извлечены из музейных запасников и отреставрированы специально к этому событию. Тематика фестивальных экспозиций была очень обширна, ведь оружие победителей – не только уральская броня и ленд-лизовская сталь боевых машин, но и заводские станки, полевые телефо-

ны, уникальная кинохроника, «боевые листки», фронтовые фото, солдатские письма-треугольники.

Первый серийный танк

Наиболее редким экспонатом выставки был первый советский танк «МС-1». Представленная модель была воссозданной точной копией. В канун предыдущего юбилея – 70-летия Великой Победы группа энтузиастов решила изготовить модель первого советского серийного танка, выпускавшегося в период с 1928 по 1931 год.

В основу легли обмеры сохранившегося до наших дней корпуса танка, а шасси и гусеницы были воссозданы по фотографиям и доступным в се-

ти Интернет чертежам. Следующим шагом была разработка 3D модели корпуса. Это позволило произвести подгонку всех плоскостей и четкого примыкания.

В качестве силовой установки была выбрана современная гидросистема. Дизельный двигатель передает крутящий момент на двухсекционный гидронасос, а он, в свою очередь, создавая давление, вращает два колесных гидромотора. Управление осуществляется двумя рычагами-распределителями, что позволяет максимально упростить процесс пилотирования.

Были проведены успешные испытания самоходного шасси. Про-

странственный каркас танка выполнялся из металлического сортового проката (уголок, профильная труба, труба). Удалось максимально облегчить конструкцию для упрощения дальнейшей эксплуатации и транспортировки модели. Так же в качестве облицовки и на многих других элементах применялись разного рода пластики и композитные материалы. Это позволило выполнить модель максимально приближенной к оригиналу при сокращении массы в 3 раза. Масса снаряженной модели танка – 1,7 тонны против 5,5 тонн у оригинала. Применяя композитную конструкцию гусеницы, модель не повреждает асфальтовое покрытие. Одной из основных задач в этом проекте было воссоздание точной копии танка, включая даже мелкую детализировку.

«Захар»

Советский грузовой автомобиль ЗИС-5, в народе прозванный «Захаром» и «трехтонка», выпускался в Москве на автомобильном заводе имени И.В. Сталина. Работа по проектированию нового автомобиля началась с анализа недостатков предыдущей модели – АМО-3, проявившихся во время Каракумского пробега и эксплуатации в реальных условиях. Для ускорения процесса перехода на новую модель модернизированные узлы завод внедрял сразу же по мере готовности производства, и АМО-3 последних выпусков внешне не отличались от ранних ЗИС-5.

ЗИС-5 считался лучшим довоенным грузовиком. Его ресурс до капитального ремонта составлял 70 000 км, а двигатель мог работать почти на всем, что горит: бензине, бензоле, спирте, ацетоне, в жаркую погоду даже на керосине. «Захар» – главный грузовой автомобиль Великой Отечественной войны. Именно на его шасси производилась установка бесствольных систем полевой реактивной артиллерии, прозванных в народе «Катюша». Шасси грузовика ЗИС-5 использовали для производства городского автобуса ЗИС-8.



Группа энтузиастов изготовила модель первого советского серийного танка «МС-1»



Советский грузовой автомобиль ЗИС-5, в народе прозванный «Захаром» и «трехтонка», выпускался в Москве на автомобильном заводе имени И.В. Сталина



«Эмка» стала одним из символов своей эпохи, сыграла немалую роль в военные годы

«Молотовец-первый»

Линейку отечественной техники продолжила модель первого отечественного серийного автомобиля с закрытым кузовом ГАЗ-М1, первая модель Горьковского автозавода, в которой инженеры отошли от прямого копирования конструкции автомобилей Ford.

Седан был назван «Молотовец-первый», в честь председателя правительства, имя которого завод носил с момента основания «Завод им. Молотова».

Много в конструкции «Эмки» в советской автомобильной промышленности было применено впервые: комфортабельный закрытый кузов, более жесткая X-образная лонжеронная рама и более совершенная подвеска на продольных рессорах, автоматическое опережение зажигания, бензонасос, система смазки под давлением, насос в системе охлаждения, регулируемые передние сиденья, электрический указатель уровня топлива, солнцезащитные козырьки.

ГАЗ-М1 вышел осовремененным, прочным, неприхотливым и вынос-

ливым по сравнению как с предыдущей моделью, так и со своим прототипом, а по отдельным позициям превосходил и более позднюю продукцию «Ford».

Основная масса автомобилей была окрашена в черный цвет с узкой

красной полосой вдоль борта. Металлические детали салона были отделаны под дорогие сорта дерева, сам салон имел обивку из серого или коричневого сукна.

«Эмка» стала одним из символов своей эпохи, сыграла немалую роль в военные годы, так как являлась одной из наиболее распространенных, прочных, неприхотливых и выносливых моделей легковых автомобилей в стране. В период с 1936 по 1942 год было выпущено 62 888 автомобилей ГАЗ-М1.

«Бантам-40» и «Бантам-60»

Были представлены на выставке и модели первых джипов «Бантам-40» и «Бантам-60».

Vantam BRC-60, предтеча легендарного «Виллиса», был произведен на заводе American Bantam Car в городе Пенсильвания, США, вслед за прототипом № 1, который стал победителем конкурса на внедорожные автомобили, объявленного правительством США летом 1940 года. 135-ти компаниям разослали предложения за 49 дней построить опытный образец по техническому заданию. Только одна из них – компания American Bantam – уложилась в отведенные сроки. В ноябре – декабре



Первый в мире джип Bantam BRC-60, предтеча легендарного «Виллиса»

1940 года было выпущено 69 автомобилей модели BRC-60, из них 8 экземпляров имели все управляемые колеса. После этой серии были проведены работы в направлении снижения себестоимости, большей технологичности и улучшенной ремонтопригодности. В результате появился BRC-40 с угловатыми крыльями и плоским капотом.

Bantam BRC-40 является «дедушкой всех джипов». Всего таких автомобилей было выпущено 2605 штук, из них 50 машин со всеми управляемыми колесами.

Корпус снабжения армии США стандартизировал автомобили типа Bantam BRC-40 как G503 Truck, 4x4, Command Reconnaissance, т.е. двухосный полноприводный командирско-разведывательный грузовик, грузоподъемностью 250 кг. На деле назначение вездехода могло быть куда шире: боевое охранение, сопровождение колонн, вывоз раненых с поля боя, буксирование легких пушек и других прицепов. Название модели BRC-40 расшифровывается как разведывательный легковой автомобиль Bantam (Bantam Reconnaissance Car) образца 1940 года. В настоящее время известно о двух отреставрированных автомобилях 4WC (полный привод). Автомобиль обладает выдающимися вездеходными способностями. Преодолевают подъемы крутизной до 45% и спуском до 40%, способен брать броды глубиной до 450 мм. Автомобили Bantam BRC-40 поступали по ленд-лизу в Красную Армию в 1941–1942 гг., в количестве 530 шт. На одном из таких автомобилей передвигалась охрана маршала Жукова. За Bantam BRC-40 в наших войсках закрепилось прозвище «Бантик».

Амфибия Ford GPA

В экспозиции американской техники были представлен автомобиль-амфибия Ford GPA (годы производства 1942–1943 гг.) – плавающий автомобиль, предназначенный для обеспечения разведывательных подразделений, а также для проведения инженерных работ на воде.



На автомобиле Bantam BRC-40 передвигалась охрана маршала Жукова



Рациональным средством для высадки войск стали плавающие автомобили

Во время Второй Мировой войны командование ВС США производило разработку крупных морских десантных операций по высадке войск. Для этого требовалась специальная техника, которая позволяла бы доставлять личный состав с больших десантных кораблей к пологим берегам. По мнению американских инженеров, рациональным средством для высадки войск должны были стать плавающие автомобили.

Для высадки боевых подразделений автомобильная компания «Дженерал Моторс» на базе трехколесного полноприводного грузовика GMC CCKW разработала трехосную амфибию DUKW-353, вмещающую на борту взвод

подразделений. Для подразделений связи требовалась амфибия меньшего размера. По аналогии с DUKW-353, за основу предполагалось взять полноприводной двухосный автомобиль повышенной проходимости.

Постройка опытных образцов амфибий была поручена компании Marmonn-Herrington, которая была главным разработчиком и поставщиком полноприводных автомобилей в армию США. В качестве основы для разработки будущей амфибии компания взяла 3 джипа Willys MB и техническую документацию на водоизмещающий несущий корпус.

Так как Marmonn-Herrington затянул сроки разработки амфи-

казали лучшие результаты, чем от Marmonn-Herrington, в связи с чем модель Ford GPA была запущена в массовое производство.

«Шевролеты»

Еще одна модель американского автопрома, получившая популярность у советской армии – Chevrolet G7107. Двухосный полноприводный автомобиль производился фирмой General Motors Corporation и был создан в рекордно короткие сроки с сентября по декабрь 1939 года. Он стал одним из первых ленд-лизских грузовиков, поступивших в СССР.

Уже в 1942 году наша страна получила около 2700 «шевролетов»,



Chevrolet G7107 предназначались для боевых и полковых обозов, инженерного имущества, использовались как тягачи 75-мм артиллерии, ремонтные летучки, радиостанции и т.д.

пехотинцев или 2,5 тонны груза. Всего было произведено 21 147 единиц, из которых по программе ленд-лиза в СССР было поставлено 586 единиц.

Для высадки с десантных кораблей на берег разведывательных

бии, компания Ford, не дожидаясь ее итогов, предложила свой вариант амфибии – Ford GPA, конструкция которой была аналогичной DUKW-353. На ходовых испытаниях опытные образцы от Ford по-

как называли их советские шоферы, читавшие надпись «Chevrolet» буквально. Всего же за годы войны в СССР поступило 47 770 автомобилей G7107 и его модификаций с лебедкой G7117. Это 42,5% от об-

щего произведенного количества (112 879 экз.) данных моделей. Автомобили предназначались для боевых и полковых обозов, инженерного имущества, использовались как тягачи 75-мм артиллерии, ремонтные летучки, радиостанции и т.д.

Машина в целом пришлась по вкусу: более мощная, нежели отечественные автомобили того времени, маневренная, с хорошей проходимостью и «теплой» кабиной. По ходовой части G7107 оказался весьма надежным, и в общей оценке ленд-лизовских грузовиков по выносливости занял второе место после Studebaker US-6.

После войны «шевролеты» были в основном переданы в народное хозяйство, последние единичные G7107 из армии исчезли в 1954–1955 годах, когда Г.К. Жуков, будучи замминистра обороны, провел реорганизацию тыла, убрав из частей всю довоенную, импортную и трофейную технику.

Трофейная техника

В экспозиции выставки присутствовала и трофейная техника. Посетителям был представлен мотоцикл BMW P71. Он выпускался с 1938 по 1941 год, всего было выпущено 3458 единиц. Мотоцикл снабжался оппозитным нижнеклапанным двухцилиндровым 22-сильным двигателем воздушного охлаждения с рабочим объемом 597 см³.

Именно BMW стал прообразом советского тяжелого мотоцикла М-72, с



BMW P71 стал прообразом советского тяжелого мотоцикла М-72

незначительными изменениями скопированного советскими инженерами. Это сходство позволяло трофейные мотоциклы BMW P71, захваченные у фашистов в ходе боев, ремонтировать с использованием отече-

ственных запасных частей и передавать для службы в милицию. Только в битве за Сталинград части Вермахта и СС потеряли свыше 61 000 машин и мотоциклов – часть из них отремонтировали и поставили на учет в СССР.

Парадные кабриолеты

Впервые на «Олдтаймер Галерея» была представлена полная коллекция парадных кабриолетов. Семь автомобилей, помнящих маршала Жукова и космонавта Гагарина, Министров обороны СССР Гречко и Устинова. Значение этих стремительным «стальных коней» в истории страны трудно переоценить, каждый из них, от Сталинского ЗиС-110Б до современного «Ауруса» – абсолютная и бесценная реликвия.

ЗиС-110Б с кузовом фэтон не имел зарубежного аналога. 1 мая 1953 года открытые автомобили ЗиС-110Б сменили коней, на которых традиционно выезжали командующий и принимающий военные парады на Красной Площади. На этих фэтонах, предназначенных для приема и командования парадными войсками, устанавливали звукоусиливающее передающее радиоустройство с двумя антеннами, расположенными сзади, специальные стойки для микрофонов перед задним диваном в салоне и специ-

альную ручку на стойке, за которую командующему необходимо было держаться во время движения автомобиля. Причем эти ручки изготавливались под каждого командующего индивидуально в воинских частях различных военных округов. Парадные автомобили окрашивались в уникальный оттенок серо-голубого цвета для сочетания с цветом сукна парадной офицерской шинели, поскольку основной военный парад проходил 7 ноября, когда военные переходили на зимнюю форму одежды.



1 мая 1953 года открытые автомобили ЗиС-110Б сменили коней, на которых традиционно выезжали командующий и принимающий военные парады на Красной площади



От аэропорта до Кремля первого компоавта планеты Юрия Гагарина вез шикарный ЗиЛ-111В

1960 год ознаменовался в истории Завода имени И.А. Лихачева появлением кабриолета ЗиЛ-111В – семиместного автомобиля, имевшего брезентовый тент и четыре боковых подъемных окна в хромированных рамах. Подъем окон осуществлялся электрическим приводом, а подъем

тента посредством электрогидравлического привода.

В 1961 году были построены три экземпляра ЗиЛ-111В в специальном парадном исполнении со светлым тентом и дополнительным оборудованием, с номерами шасси 39, 40 и 41. Автомобиль с номером шас-

си 41, представленный на выставке, 14 апреля 1961 года выполнил почетную миссию – именно на нем из аэропорта Внуково в Московский Кремль приехал первый космонавт планеты Юрий Гагарин.

Серые специальные кабриолеты ЗиЛ-111В сменили на парадах фэ-тоны ЗиС-110Б, которые были задействованы на Красной площади с 1961 по 1972 год.

ЗиЛ-111Д – последний в мире серийный кабриолет такого масштаба и размера. Во второй половине прошлого века уже давно не строили столь громадных семиместных кабриолетов с перегородкой в салоне. На выставке был представлен первый из пятнадцати построенных ЗиЛ-111Д. Это единственный парадный ЗиЛ, который так и не принял ни одного парада. Предыдущая модификация ЗиЛ-111В настолько всем нравилась, что сменить ее на ЗиЛ-111Д не решились. Зато этому автомобилю выпала почетная миссия встречать всех космонавтов в период с 1964 по 1972 годы.

Первый экспериментальный экземпляр нового парадного кабриолета ЗиЛ-117В с шасси № Э1В был готов 29 мая 1972 года. Это первый в истории Завода им. И.А. Лихачева двухдверный легковой автомобиль. Все предыдущие парадные представительские автомобили строились на стандартных длинных шасси с четырехдверным кузовом и трехрядным расположением сидений в салоне. С тех пор на протяжении почти пятидесяти лет в нашей стране концепция и компоновка, а также принцип создания автомобилей парадного расчета остаются неизменными. Основным автомобилем всегда является длиннобазный лимузин (в отличие от мировой практики, где базовым всегда является седан), короткий седан – это его специальная модификация для выездной охраны и представительских целей, и уже на базе седана строится двухдверный специальный трехместный (без правого специального сиденья) кабриолет.

Автомобили парадного расчета ЗиЛ-117В принимали парады в Москве с 1972 по 1980 год, а с 1981 по 2009 год работали на парадах в Ленинграде.

В 1976 году Завод имени И.А. Лихачева приступил к выпуску правительственного автомобиля нового поколения ЗиЛ-4104. Но его короткобазная модификация с кузовом седан (по аналогии с седаном ЗиЛ-117) не была предусмотрена. Дизайн машины сильно отличался от лимузина ЗиЛ-114 и его короткой модификации ЗиЛ-117 и на их фоне смотрелся современнее. Со сменой базовой модели лимузина потребовалось обновить и автомобили парадного расчета. Для утверждения нового внешнего вида решили изготовить прототип автомобиля из кабриолета ЗиЛ-117В шасси № 25, построенного в сентябре 1973 года. Для этого ему срезали переднюю и заднюю части и выполнили их из панелей нового автомобиля ЗиЛ-4104, немного видоизменив. Автомобиль с обновленной внешностью, покрашенный в черный цвет, был продемонстрирован представителям Министерства обороны и был утвержден в качестве образца для постройки новых парадных автомобилей. В течение двух последующих лет на агрегатной базе автомобилей ЗиЛ-117 и ЗиЛ-4104 были изготовлены три новых парадных автомобиля, получившие индекс ЗиЛ-41044. Автомобили ЗиЛ-41044 принимали парады с 1981 по 2009 год.

В 2007 году было принято решение о постройке новых парадных автомобилей. Согласно требованиям, автомобиль должен был быть надежен, поэтому выбрали опробованное шасси пикапов GMC Sierra 2500 образца 2006 года. Имидж автомобиля – символа страны должен быть безупречен, поэтому с дизайном решили не экспериментировать, сохранив привычную внешность классического ЗиЛ-41041. Для этого были закуплены три подержанных автомобиля ЗиЛ-41041, но фактически кузова автомобилей были построены заново, почти все панели выстукивались



ЗиЛ-111Д – это единственный парадный ЗиЛ, который так и не принял ни одного парада



Автомобили парадного расчета ЗиЛ-117В принимали парады в Москве с 1972 по 1980 года



Все три машины ЗиЛ-41044 сохранились и до сих пор участвуют в торжественных мероприятиях



Впервые кабриолеты Зил-41041 выехали на Красную площадь 9 мая 2010 года на Парад в честь 65-летия Победы



Парадный автомобиль Aurus сделан на базе модели Aurus-412300 Senat специально для участия в ежегодном Параде Победы 9 мая

«Вперед, в прошлое»

Помимо военной техники, организаторы выставки решили отметить наступление «двадцатых годов» нынешнего века ретроспективным показом знаменитых автомобилей столетней давности. Посетителям предлагалось перенестись «вперед, в прошлое» – из 2020-го в 1920-е годы. Расскажем более подробно о наиболее ярких представителях коллекции.

Роскошным и ярким представителем автомобилей Серебряного века яв-

ляется Duesenberg Model J. В 1913 году Duesenberg Motors Company создали братья Аугуст и Фредерик Дюэзенберги, немецкие иммигранты из городка Липпе. Под этой маркой выпускались самые совершенные и дорогие автомобили мира. Однако оказалось, что такие машины ни к чему, и в 1937 году компания обанкротилась. Выпустили всего 1250 «дюзи», из них 470 – модели «J».

Многое из того, что стало нормой в наши дни, уже применялось на этом автомобиле: два верхних рас-

с чистого листа. Впервые эти кабриолеты выехали на Красную площадь 9 мая 2010 года на Парад в честь 65-летия Победы.

В 2019 году Зил-41041 сменили автомобили Aurus Senat Cabriolet. При создании данного автомобиля поступили примерно так же, как в 1942 году, когда на государственном уровне приняли решение о создании абсолютно нового отечественного автомобиля высшего класса. Абсолютно большинство идей и технических концепций были рождены в стенах НАМИ, и они оказались настолько новаторскими и сложными, что реализовывать их пришлось с привлечением лучших конструкторских школ и производителей со всего мира.

Как и в случае с правительственными ЗиЛами, была создана платформа (в этом случае ЕМП – Единая модульная платформа), на которой базируются и длинные лимузины, и короткие седаны, и микроавтобусы, и внедорожники.

Поскольку сейчас проект находится только в самом начале развития, то и все опытные и мелкосерийные автомобили – это практически ручная работа экспериментального цеха. В случае с автомобилями «АУРУС» кабриолеты строятся в отдельной лаборатории вручную людьми, у которых за плечами опыт в десятки лет и в разработке концептов, и в реставрации исторических автомобилей, и в создании гиперкаров, причём мировых брендов.

предельных вала, четыре клапана в каждом цилиндре, регулятор тормозных усилий, алюминиевое литье в деталях двигателя и шасси, подсветка порогов, «угловой свет». Хитрый механизм поворачивал дополнительные фары вслед за вращением руля.

В зависимости от кузова Duesenberg Model J стоил от 20 000 до 25 000 долларов. На эти деньги в 1929 году можно было приобрести около 50-ти автомобилей Ford.

Bentley Speed Six с 6,6-литровым рядным шестицилиндровым двигателем был в 1929 году быстрейшим серийным автомобилем Великобритании. Успех данного автомобиля в гонке на выносливость «24 часа Ле Мана», где четыре экипажа на Speed Six завоевали первые четыре места, вызвал спрос на кузов «в стиле Ле Ман». Со стороны водителя на нем предусмотрен вырез под локоть, хотя рычаг переключения передач уже переместился в кузов, а снаружи остался только рычаг стояночного тормоза. Кузов обтянут стремительно вошедшим в середине 1920-



«Дюзенберг» можно увидеть в кинокомедии «В джазе только девушки»



Bentley Speed Six был в 1929 году быстрейшим серийным автомобилем Великобритании

ревянных спицах из акации гикори. 1928 год стал последним, когда Cadillac еще не использовал стекла «триплекс», поэтому авария грозила обернуться для седоков закрытого автомобиля глубокими порезами.

Отметим, что выставка «Олд-таймер-Галерея», стала одной из немногих, организаторы которой успели провести ее по заранее утвержденному графику мероприятий, до наступления введенных ограничений в связи с распространением коронавируса COVID-19. Надеемся, что в следующем году фестиваль пройдет вовремя, и любители автостаринны вновь смогут насладиться представленными экспонатами.

х годов в моду кожаменителем. Всего с 1929 по 1930 год выпущено 182 Bentley Speed Six.

Cadillac V8 Series 341A (1928 год выпуска) – типичный автомобиль эпохи Golden Age, «золотых дней».

Мощная лонжеронная рама автомобиля, рассчитанная на установку тяжелых заказных кузовов, в 1928 году усилена четырьмя U-образными и тремя трубчатыми поперечинами. Дороги становились ровнее, и рессоры были пропущены под ведущим мостом автомобиля и дополнены гидравлическими амортизаторами. На автомобиле установлены колеса «артиллерийского типа» на 12 де-



Cadillac V8 Series 341A – типичный автомобиль эпохи Golden Age, «золотых дней»