

В самом центре Москвы, между Новой площадью и Лубянским проездом, стоит красивое, похожее на дворец, здание. Впрочем, это и есть дворец – дворец истории науки и техники Политехнический музей. Один из старейших и крупнейших в мире музеев отметил 12 декабря 2012 года 140-летний юбилей со дня своего основания.

Л. Толмачев



Автораритеты в центре Москвы

История музея началась в 1872 году, когда в Москве проходила большая Политехническая выставка, посвященная 200-летию со дня рождения Петра I. Часть ее экспонатов и стала основой Политехнического музея, созданного по инициативе российских ученых-просветителей, членов Императорского общества любителей естествознания, антропологии и этнографии.

Изначально для музея было арендовано здание дома Степановых на Пречистенке, и 12 декабря 1872 года в Музей прикладных знаний, как ранее именовался Политехнический, пришли первые посетители. Для дальнейшего развития музею требовалось собственное здание, в результате был объявлен конкурс, в котором победил проект архитектора И.А. Манигетти. Центральная часть здания Политехнического музея построена в 1877 году, позже к нему были пристроены правая и левая части. В общей сложности здание Политеха строилось 30 лет. Сегодня в Политехническом музее находится на хранении свыше 190 тыс. музейных предметов, около 150 коллекций. В 65 залах на площади около 10,5 тыс. м² представлены самые разнообразные экспонаты в области техники. Пожалуй, самая интересная и посещаемая экспозиция Политехнического музея посвящена истории развития наземных транспортных средств – велосипедов, мотоциклов и автомобилей.

Автомобильный кабинет Политехнического музея был образован в 1934 году после выставки «Наши достижения», тогда же и была определена его тематика: велосипеды, мотоциклы, автомобили, тракторы. До этого экспонаты транспортной тематики были рассредоточены по другим отделам музея. В 1979 году тракторы были переданы в тракторный музей при НАТИ.

В настоящее время в коллекцию автомобилей Политехнического музея входят 75 предметов, а коллекции велосипедов и мотоциклов в нашей стране являются одними из самых крупных – в них насчитывается более 100 единиц. Самые интересные из них можно увидеть в экспозиции транспорта.

Открывают эту экспозицию макеты фиакра – конного экипажа общего пользования, прообраза современного такси и первых самодвижущихся транспортных средств, передвигающихся без помощи лошади, начиная от ветросилового экипажа, построенного в 1600 году голландцем Симоном Стевиным, и заканчивая автомобилями Карла Бенца и Готтлиба Даймлера – первыми в мире автомобилями с двигателями внутреннего сгорания.

В следующих залах мы видим уже настоящие, подлинные автомобили. Перед нами французский автомобиль De Dion Bouton с открытым кузовом, изготовленным из дерева, установленным на раме, сваренной из металлических трубок, подвеской передних колес на трех полуэллиптических рессорах – двух продольных и одной поперечной, задних колес – на двух продольных $\frac{3}{4}$ -эллиптических рессорах, задней осью дугобразной формы и рулевой колонкой, напоминавшей кофейную мельницу. Но самый большой интерес вызывает конструкция его задней подвески. Привод ведущих колес осуществляется короткими полуосями с карданными шарнирами на концах. Картер



Зал антикварных автомобилей, на переднем плане De Dion Bouton, за ним Stoeuer



«Вюатюретка» De Dion Bouton с оригинальной конструкцией задней подвески, получившей название «Подвеска Де Дион»

главной передачи и дифференциал установлены на раме и с задней осью никак не связаны. Такая конструкция позволила повысить плавность хода автомобиля и получила название «Подвеска Де Дион». Подобного типа автомобили, называвшиеся в свое время «Вюатюретками», фирма «De Dion Bouton» выпускала с 1899 по 1902 год. Что же касается автомобиля, представленного ныне в экспозиции, то он появился на московских улицах в 1901 году, каким-то образом повредил левую переднюю рессору, и она была заменена новой – производства фирмы «В.И. Мохов и Ко», располагавшейся на Покровке, 17.

Некогда украшавший экспозицию транспорта единственный сохранившийся в мире легковой автомобиль «Руссо-Балт» после XIX Олдтаймер-галереи, проходившей в марте 2012 года, некоторое время стоял в аванзале первого этажа музея, а сейчас уже отправлен в фондохранилище.

За De Dion Bouton разместился самый старый из коллекции автомобилей Политехнического музея, немецкий Stoewer, изготовленный в 1899 году. Фирму «Stoewer Werke», основанную братьями Эмилем и Бернгардом Штёвер, можно по праву назвать одной из пионеров



Самый старый автомобиль из коллекции Политехнического музея – Stoewer 1899 года

немецкого, да и мирового автомобилестроения. Изначально «Stoewer Werke» предлагала пишущие машинки, станки, велосипеды, а в 1899 году приступила к производству транспортных средств. Она выпустила трехколесное транспортное средство, оснащенное одноцилиндровым двигателем фирмы «De Dion Bouton», а затем – четырехместный автомобиль с открытым деревянным кузовом каретного типа, который приводился в движение двухцилиндровым горизонтально расположенным двигателем, установленным в задней части. Всего было изготовлено лишь несколько подобных автомобилей, в настоящее время известен только один сохранившийся, который и находится в Политехническом музее.

Рядом со Stoewer мы видим еще один французский автомобиль – Peugeot, по заводской документации именовавшийся BP1, а за свои небольшие размеры получивший прозвище «Bebe» – «малыш». Его разработал один из самых выдающихся автомобильных конструкторов XX века Этторе Бугатти, задавшийся целью спроектировать



Peugeot BP1, за свои небольшие размеры получивший прозвище Bebe – младенец, ребенок, дитя, малыш. Один из таких автомобилей был приобретен для наследника трона

простой недорогой автомобиль. Свой проект, названный «Bugatti 13», он создал в 1911 году и стал предлагать его различным автомобильным фирмам. В конце концов он продал его фирме «Peugeot», которая и начала выпускать эти автомобили в 1913 году. Крохотный двухместный Peugeot BP1 массой всего в 350 кг приводился в движение 10-сильным четырехцилиндровым двигателем, позволявшим достигать скорости 60 км/час. Для упрощения конструкции в системе охлаждения двигателя применен центробежный водяной насос, смазка осуществлялась под давлением. Тормоза барабанного типа были только на задних колесах. Спицованные колеса крепились одной центральной гайкой. Любопытно, что фары для этого автомобиля предлагались как дополнительное оборудование. Однако в конструкции двигателя были применены два боковых распределительных вала. Подвеска колес – на продольных рессорах. За 3 года было изготовлено 3095 автомобилей Peugeot Bebe, пользова-

лись они неплохим спросом. Один из таких автомобилей был приобретен царским гаражом для наследника трона. В настоящее время в Восточной Европе сохранился лишь один Peugeot BP1, находящийся ныне в экспозиции транспорта Политехнического музея. Соседство Stoeuer и Peugeot показывает, как стремительно менялся внешний вид автомобилей в конце XIX – начале XX века.

Но самых больших успехов в создании дешевых общедоступных автомобилей, предназначенных для продажи широким слоям населения, достиг Генри Форд со своей «Трясучкой», «Подпрыгивающей Бетти», «Жестянкой Лиззи», «Автомобилем для неудачников» – как называли его легендарную модель Ford-T. Задача, которую поставил Ген-



«Трясучка», «Жестянка Лиззи», «Подпрыгивающая Бетти», «Автомобиль для неудачников» Ford-T – первый в мире автомобиль массового производства, собираемый на конвейере

ри Форд, – создать недорогой автомобиль для продажи широким слоям населения – была им, несомненно, выполнена. Конструкция Ford-T была предельно проста. Его четырехцилиндровый нижнеклапанный двигатель практически не требовал регулировки. Топливо к двигателю поступало самотеком, и случалось, для преодоления подъема приходилось использовать задний ход. Охлаждение двигателя – жидкостное, термосифонное – без насоса. Коробка передач управлялась тремя педалями: первая в опущенном состоянии удерживала первую передачу, а в нажатом – вторую, вторая педаль управляла передачей заднего хода, третья – входящим в коробку ленточным тормозом. Акселерацией и опережением зажигания управляли два рычажка, расположенные под рулевым колесом. Подвески колес – на двух поперечных рессорах. Наряду с простотой конструкции в Ford-T нашли применение многие прогрессивные технические решения. Использование легированных сталей с добавками ванадия позволило делать детали автомобиля легкими и в то же время прочными. В 1913 году Генри Форд применил конвейер, благодаря чему удалось сократить время сборки автомобилей до полутора часов, существенно снизить их стоимость и наладить массовый выпуск. С началом использования кон-

вейера автомобили стали окрашиваться в черный цвет – тогда существовала единственная быстросохнущая эмаль черного цвета. Как говорил Генри Форд: «Вы можете заказать автомобиль любого цвета, при условии, что он будет черный». 19 лет – с 1908 по 1927 год выпускался Ford-T. За этот срок было изготовлено свыше 15 миллионов автомобилей этой модели. Впоследствии его стали называть «автомобилем, поставившим на колеса Америку».

Появление «Жестянки Лиззи» в зале зарождения отечественного автомобилестроения не случайно.

Первенцами советского автомобилестроения были грузовые АМО Ф15. Первый АМО Ф15 собрали в ночь на 1 ноября 1924 года, затем было изготовлено еще 9 таких автомобилей, и 7 ноября 1924 года 10 автомобилей АМО Ф15, окрашенных в революционный ярко-красный цвет, проехали по Красной площади в Москве на праздничной демонстрации. Они как бы знаменовали новый этап в отечественном автомобилестроении. Обозначение Ф15 говорило, что прототипами этих автомобилей были итальянские FIAT 15 ter. Но главный конструктор завода АМО Владимир Иванович Ципулин итальянскую модель доработал для наших условий эксплуатации. В частности, по сравнению с FIAT 15 ter у АМО Ф15 была увеличена площадь радиатора и уменьшен диаметр маховика. В дальнейшем на базе АМО Ф15 выпускались различные автомобили специального назначения: санитарные, автобусы, бронеавтомобили. До настоящего времени сохранилось лишь три автомобиля АМО Ф15 специаль-



Единственный сохранившийся в Москве пожарный автомобиль АМО Ф15

ного назначения, один из них – в коллекции музея. Это – пожарная линейка, выпущенная в 1928 году Миусским заводом. В 1925 году грузовые автомобили начал выпускать Ярославский завод, в музее представлены макеты автомобиля ЯЗ грузоподъемностью 3 тонны и автобуса ЯА-2, способного в часы пик вместить 100 человек.

А первыми советскими легковыми автомобилями серийного производства были НАМИ-1, разработанные вы-



НАМИ-1 – первый советский легковой автомобиль серийного производства

пускником Московского автомеханического института К.А. Шараповым. Это был его дипломный проект, руководителем которого стал заместитель директора Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института НАМИ Е.А. Чудаков. Он предложил К.А. Шарапову разработать четырехместный легковой автомобиль с двигателем малой мощности. Взяв за прототип чешский автомобиль Tatra-11, К.А. Шарапов создал собственную модель. От прототипа разработка унаследовала хребтовую трубчатую раму, внутри которой размещался трансмиссионный вал, и оригинальную конструкцию задней подвески с качающимися полуосями. Для упрощения и удешевления автомобиля К.А. Шарапов отказался от контрольных приборов, дифференциала. Тормоза, располагавшиеся около главной передачи, воздействовали только на задние колеса. Топливо поступало к V-образному двухцилиндровому двигателю воздушного охлаждения самотеком, смазка осуществлялась разбрызгиванием. Несмотря на простоту конструкции и относительную дешевизну, автомобили НАМИ-1 в продажу, как предполагали его разработчики, не поступали. Они использовались для обслуживания низшего звена управления и в частные руки попадали после списания. Выпускались автомобили НАМИ-1 на московском заводе «Спартак» с 1928 по 1931 год, но возможности завода были ограничены, и всего было изготовлено около 500 экземпляров. Представленный в экспозиции музея автомобиль – один из двух сохранившихся сегодня.

Взятый курс на индустриализацию и коллективизацию требовал большого числа транспортных средств. Но московский завод АМО и Ярославский автомобильный завод не могли обеспечить нашу страну нужным количеством автомобилей, а закупать автомобили за рубежом не было возможности. Естественно, встал вопрос о строительстве в Советском Союзе нового завода по массовому выпуску автомобилей. С такой просьбой советское правительство обратилось к Генри Форду, заключило с ним договор, и в 1929 году около деревни Монастырка под Нижним Нов-

городом, с помощью фирмы «Ford Motor Company», началось строительство автозавода, давшего первую свою продукцию 1 января 1932 года – грузовые автомобили ГАЗ-АА, более известные как «полупорки». Так что в прошлом году Горьковский автомобильный завод отпраздновал 80-летний юбилей. В 30-х годах XX века в нашей стране «полупорки» были самыми распространенными грузовыми автомобилями. Подача топлива к двигателю самотеком, простейшая система электрооборудования, клапанный механизм двигателя, не требующий регулировок, значительно упрощали обслуживание и ремонт этих автомобилей. Вместе с этим в них нашли применение многие такие передовые по тем временам технические решения, как электростартер, алюминиевые поршни, четырехсту-



«Полупорка» ГАЗ-АА – первый грузовой автомобиль, выпускавшийся Горьковским автозаводом. В свое время это был самый распространенный отечественный грузовой автомобиль

пенчатая коробка переключения передач, заключенный в жесткую стальную трубу коленчатый вал. Прототипами «полупорок» были автомобили Ford-AA. В декабре того же, 1932 года Горьковский автомобильный завод, по образу и



Первый отечественный легковой автомобиль массового производства ГАЗ-А

подобию Ford-A, приступил к выпуску легковых автомобилей ГАЗ-А. Грузовые автомобили ГАЗ-АА и легковые ГАЗ-А во многом были унифицированы. В частности, на них устанавливались одни и те же 40-сильные нижнеклапанные двигатели, одно и то же электрооборудование, одни и те же щитки приборов. Несмотря на простоту конструкции, автомобили ГАЗ-А имели ряд недостатков. Жесткая подвеска на двух поперечных рессорах не обеспечивала достаточной мягкости хода. Ряд деталей и узлов были недолговечны. Открытый кузов часто приходилось ремонтировать. Все это требовало изготовления большего количества запасных частей. Да и сам автомобиль не отличался высоким комфортом. В результате ГАЗ-А перестал удовлетворять требованиям потребителей, вследствие чего был поставлен вопрос о переходе на новую модель.

Договор с «Ford Motor Company» предусматривал и в дальнейшем предоставлять нашей стране в течение девяти лет техническую документацию на свои автомобили и заимствование ее более поздних разработок. Этим воспользовался назначенный в 1933 году главным конструктором Горьковского автозавода А.А. Липгарт. Тогда же и началась работа над новой моделью. За прототип был выбран Ford-40 1934 года.

Первые опытные образцы нового легкового автомобиля Горьковского автомобильного завода появились в начале 1935 года, а в 1936-м началось их массовое производство. Они получили название ГАЗ-М1 – «Молотовец 1». По сравнению с ГАЗ-А ГАЗ-М1 имел более жесткую раму с Х-образной поперечиной, увеличенную базу, новую коробку переключения передач, задний мост, рулевое управление, тормоза, существенно был доработан двигатель, что привело к повышению его мощности с 40 до 50 л.с. Сам двигатель получил название ГАЗ-М – модернизированный. Основным новшеством ГАЗ-М1 стал комфортабельный просторный пятиместный закрытый кузов «седан». Повышению комфорта способствовали поворотные

форточки, обеспечивавшие бесшумную вентиляцию салона, регулируемое расстояние от педалей до сиденья водителя, обивка сидений сукном, противосолнечные козырьки, пепельница, прикуриватель. Впервые в отечественном автомобилестроении на ГАЗ-М1 стали использовать ножной переключатель света фар, электрический указатель уровня топлива, подфарники.

Автомобили ГАЗ-А и ГАЗ-М1 в продажу населению не поступали. Они предназначались для обслуживания государственных учреждений, эксплуатировались в таксомоторной службе. Кроме того, этими автомобилями награждались выдающиеся личности: известные ученые, герои труда и передовики производства, писатели, художники и актеры.

Рост благосостояния народа потребовал создания простых по конструкции, дешевых, экономичных малолитражных автомобилей, предназначенных для продажи населению. За рубежом такие автомобили получили широкое распространение. Решением правительства, предприятием по производству малолитражных автомобилей был избран московский завод имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ), который изначально занимался сборкой автомобилей Ford-A и Ford-AA из комплектующих, поступавших из-за границы, а с 1932 года – ГАЗ-А и ГАЗ-АА.

Отсутствие опыта в проектировании малолитражных автомобилей заставило конструкторов завода обратиться к зарубежной практике. На заводе провели испытание некоторых наиболее передовых моделей иностранных фирм и за прототип выбрали английский Ford Prefect модели 1938 года с четырехцилиндровым нижнеклапанным двигателем, зависимой взаимозаменяемой подвеской колес на поперечных рессорах, трехступенчатой коробкой переключения передач, механическим приводом барабанных тормозов. Однако кузов у Ford Prefect выглядел несовременно. В связи с этим было принято решение спроектировать новый кузов.



ГАЗ-М1 – автомобиль, пришедший в 1936 году на смену ГАЗ-А. По сравнению со своим предшественником у ГАЗ-М1 более комфортабельный кузов и мощный двигатель



КИМ-10-50 – автомобиль, предназначавшийся только для продажи населению

В объявленном конкурсе первое место получила модель художника-конструктора В.Я. Бродского из кузовной группы конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автомобильного завода. Силовой агрегат, трансмиссию, ходовую часть, основные узлы и агрегаты для новинки разрабатывали в Москве, в НАМИ под руководством А.Н. Островцева. Новый автомобиль получил название КИМ-10. Первые автомобили КИМ-10 были выпущены 25 апреля 1940 года, а 1 мая три автомобиля этой модели проехали по Красной площади в Москве на праздничной демонстрации.

Впервые в отечественном автомобилестроении на КИМ-10 нашли применение цельнометаллический кузов, панорамное V-образное лобовое стекло, состоящее из двух частей, расположенных под углом друг относительно друга, капот так называемого аллигаторного типа, то есть с петлями около лобового окна и замком в передней части автомобиля, что позволяло при обслуживании двигателя подойти к нему с трех сторон. Запасное колесо размещалось не сзади или сбоку, а горизонтально в специальной нише в багажном отделении. Необычным в кузове было отсутствие подножек. Сам кузов имел две широкие двери, и для доступа к задним сиденьям спинки передних откидывались вперед. Но, несмотря на простоту конструкции, автомобили КИМ-10 были достаточно комфортабельны. Их салон оснащался сдвижными передними сиденьями, позволяющими регулировать расстояние до педалей, часами и пепельницей – ранее это были элементы автомобилей более высокого класса. Бесквозняковая вентиляция салона достигалась за счет поворотных форточек в окнах дверей. После успешных проведенных испытаний в США были закуплены оснастка и необходимое технологическое оборудование, полным ходом шла подготовка к серийному производству новой малолитражки. Однако вскоре произошел неприятный инцидент. В начале октября 1940 года завод посетил корреспондент газеты «Известия». Он увидел несколько собранных автомобилей КИМ-10, сфотографировал их и на следующий день, ни с кем не согласовав статью, опубликовал в газете заметку о начале серийного производства малолитражек. А по установленному в те годы порядку опытные образцы автомобилей осматривало в Кремле высшее руководство страны, и оно выносило решение об их серийном выпуске. Прочитав заметку, И.В. Сталин был немало удивлен, почему выпуск автомобилей начался без его ведома и согласия. Он потребовал, чтобы новые автомобили были показаны в Кремле. Недоразумение с «Известиями» и опоздание с отправкой автомобилей на показ высшему руководству страны вызвали негативную реакцию И.В. Сталина. В частности, ему не понравились фары, установленные на крыльях, как у ГАЗ-М1: по его мнению, это выглядело старомодно. Вызвал недовольство и двухдверный кузов: по мнению вождя, доступ к задним сиденьям был неудобен. Имелись и другие замечания. Было указано на неправильный вы-

бор типа автомобиля и дано распоряжение разработать четырехдверную модель. За «введение в заблуждение социалистической общественности» директор завода имени Коммунистического интернационала молодежи А.В. Кузнецов попал под суд. Ждало наказание и наркома среднего машиностроения И.А. Лихачева – ему подчинялись автомобильные заводы нашей страны. Его сняли с этой должности и отправили директором на ЗИС.

В соответствии с указанием И.В. Сталина, на Горьковском автомобильном заводе началась разработка нового, четырехдверного кузова. Всего же на заводе имени Коммунистического интернационала молодежи в 1941–1942 годах было выпущено около 500 автомобилей с двухдверным кузовом, их фары были вмонтированы в обтекатели, вливающиеся в боковины моторного отсека. Модернизированный вариант назывался КИМ-10-50. Модель с четырехдверным кузовом, своим внешним видом напоминая Opel Kadet, получила название КИМ-10-52. В 1941 году было изготовлено два опытных образ-



Единственный сохранившийся из двух выпущенных в 1941 году экспериментальных автомобилей КИМ-10-52

ца этого автомобиля. Двигатель, трансмиссия, ходовая часть КИМ-10-52 оставались те же, что у КИМ-10-50, но его кузов был сделан несколько ниже, однако размеры салона оставались те же, что у КИМ-10-50, лобовое стекло – плоское. Помимо этого, КИМ-10-52 имели новую панель приборов. Благодаря четырехдверному кузову доступ к задним сиденьям стал более удобным. Серийный выпуск КИМ-10-52 намечался на 1942 год, но этому помешала Великая Отечественная война, во время которой один из двух выпущенных автомобилей был взорван. Так что мы можем видеть чудом уцелевший из двух выпущенных автомобилей КИМ-10-52.

Продолжает тему Великой Отечественной войны грузовой автомобиль ЗИС-5В – упрощенный вариант знаменитой «трехтонки» ЗИС-5 – с деревянной кабиной, дверями и подножками, дерматиновой крышей, тормозами только



На таких «трехтонках» ЗИС-5В по Дороге жизни в блокадный Ленинград возили продовольствие, использовались они для перевозок солдат, патронов, боеприпасов, а также как артиллерийские тягачи

на задних колесах и в подавляющем большинстве только с одной – левой фарой. Боковые борта кузовов таких автомобилей были неоткидывающимися. Выпускались автомобили ЗИС-5В не только на московском заводе имени Сталина, но и на Уральском и Ульяновском автомобильных заводах. На ЗИС-5В по Дороге жизни в блокадный Ленинград возили продовольствие, использовались они для эвакуации населения, перевозки солдат, оружия, патронов, боеприпасов, а также как артиллерийские тягачи.

Для нужд армии, в частности разведывательной, штабной, связной служб, обслуживания среднего командного состава, требовались и легкие автомобили повышенной проходимости. Одним из таковых был ГАЗ-67Б, разработанный под руководством В.А. Грачева – выдающегося конструктора автомобилей повышенной и высокой проходимости, лауреата двух Сталинских премий, одного из основателей отечественной школы проектирования внедорожной техники военного, хозяйственного и космиче-



ГАЗ-67Б – один из первых отечественных легковых автомобилей повышенной проходимости

ского назначения, 110-летие со дня рождения которого отмечается в 2013 году. За свою 75-летнюю жизнь Виталий Андреевич разработал и создал более 70 моделей вездеходов, большая часть из них выпускалась серийно. Один из залов экспозиции посвящен этому талантливому конструктору. В витринах зала можно увидеть личные вещи Виталия Андреевича, макеты и фотографии созданных под его руководством вездеходов. Легковой автомобиль ГАЗ-67Б, выпуск которых начался в 1943 году, – одна из наиболее удачных его разработок. Для изготовления их кузовов не требовалось никакого сложного инструмента и оборудования. Опускающаяся рамка лобового стекла существенно упрощала их маскировку. Полный привод, короткая база, малые передний и задний свесы обеспечивали этим автомобилям феноменальную проходимость, при этом они могли буксировать прицеп массой до одной тонны. После Великой Отечественной войны автомобили ГАЗ-67Б широко использовались в сельском хозяйстве, ведь на них можно было проехать и по вспаханному полю, и по раскисшим от весенней или осенней распутицы деревенским дорогам. Нашлось применение этим внедорожникам и на стройках, и в геологоразведке, и при освоении новых земель.

На базе ГАЗ-67Б в нашей стране были разработаны и серийно выпускались с 1952 по 1953 год малые плавающие автомобили ГАЗ-011.

В 1942 году в Советский Союз по ленд-лизу стали поступать автомобили стран-союзников – США, Канады, Великобритании. Среди них были американские амфибии «Ford-GPA». Эти автомобили прекрасно себя зарекомендовали на заключительном этапе войны, в частности в Висло-Одерской и Берлинской операциях и в разгроме милитаристской Японии. Применение плавающих автомобилей позволило решать сложные боевые задачи при меньших потерях. Стало очевидно, что в будущем автомобили-амфибии найдут широкое применение в боевых действиях как эффективное и надежное десантно-переправочное средство. Таким автомобилям стали уда-



Первый отечественный малый плавающий автомобиль ГАЗ-011

лять большое внимание во всех армиях. Подобные автомобили в СССР серийно не выпускались. Первые попытки создания плавающих автомобилей в нашей стране предпринимались еще в 30-е годы прошлого века, но они успеха не имели.

При разработке планов послевоенного технического перевооружения Советской армии было намечено создание отечественных водоплавающих десантно-транспортных автомобилей, в первую очередь малых разведывательных и больших грузовых грузоподъемностью 0,5 и 2,5 тонны.

Работа над малым автомобилем-амфибией в нашей стране началась в Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте НАМИ уже в 1948 году под руководством Б.В. Шишкина, а на будущий год были построены опытные образцы этого автомобиля, получившие обозначение НАМИ-011 или МАВ (малый автомобиль водоплавающий). Движение по воде НАМИ-011 осуществлялось за счет гребного винта, размещенного в нижней задней части автомобиля, однако колеса продолжали вращаться и создавали дополнительное толкающее усилие. Для маневрирования на плаву служил водяной руль, располагавшийся за гребным винтом. Доводка и испытания автомобиля осуществлялись на Горьковском автомобильном заводе. После успешно проведенных испытаний НАМИ-011 был принят на вооружение и рекомендован к серийному производству. Горьковскому автомобильному заводу было поручено в 1950 году изготовить установочную партию таких амфибий, а на будущий год наладить их серийное производство. Приказом МАТП №101 от 24 мая 1950 года были определены технические характеристики этой амфибии. Однако они выпускались на Горьковском автомобильном заводе под маркой ГАЗ-011. Всего было изготовлено около 100 экземпляров таких амфибий, а до наших дней их сохранилось всего несколько штук, одна из них находится в Политехническом музее.

Надо отметить, что автомобили, выпускавшиеся Горьковским автозаводом, в нашей стране всегда считались престижными. После Великой Отечественной войны это предприятие приступило к изготовлению ГАЗ-М20 – первого отечественного легкового автомобиля массового производства с несущим кузовом понтонной формы. Отсутствие подножек, интегральные боковины без выступающих крыльев позволили существенно увеличить ширину салона без увеличения габаритной ширины автомобиля, сделав его более просторным и комфортабельным. Позже такая конструкция кузова получила широкое распространение. А потрясающая долговечность кузова этого автомобиля обусловлена тем, что его изготовление шло с большим применением ручной рихтовки с последующей оплавкой оловянистым припоем. На отдельных его местах припой занимал большую площадь, а в среднем на один автомобиль уходило до 17 килограммов припоя. В 1949 году разработчики и создатели «Победы» – А.А. Липгарт, Н.Г. Мозохин, Г.С. Хламов стали лауреатами государ-



Легендарная «Победа» ГАЗ-М20 – первый автомобиль с несущим кузовом понтонной формы

ственных премий. ГАЗ-М20 использовались как служебный транспорт, в такси, милиции, скорой помощи, поступали в продажу населению. Представленная в экспозиции транспорта «Победа» в свое время принадлежала директору автополигона в Дмитрове С.А. Лаптеву. Долгое время по советской лицензии такие автомобили выпускались в Польской Народной Республике под маркой Warszawa.

Велосипедам и мотоциклам посвящены отдельные залы экспозиции. К наиболее уникальным, ценным и интересным мотоциклам Политехнического музея можно отнести трицикл Cudell, демонстрировавшийся на Первой международной автомобильной выставке в Берлине в 1899 году, где получил Большую золотую медаль за качество изготовления и был приобретен для семьи Николая II, первые отечественные мотоциклы «Россия», «Moto Reve Dux», зарубежные мотоциклы раннего периода, экспериментальные модели ИЖ-12, ТМЗ-53, М-101, ВНИИ РД 660, гоночный мотоцикл С-565.

От редакции: этот материал подготовлен корреспондентом «АТ» до 9 января 2013 года – даты закрытия для посещения постоянной экспозиции Политехнического музея в связи с его реконструкцией. Именно принятие решения о реконструкции исторического здания на Новой площади подтолкнуло нас к написанию этой статьи. После закрытия музея экспозицию раздела «Транспорт» можно будет увидеть, но уже в разрозненном виде, на различных площадках Москвы. Отдельные ее части будут размещены в павильоне №26 «Транспорт» на ВВЦ, на территории бывшего АЗЛК и в «Музее ретроавтомобилей на Рогожском Валу».

Предполагается, что будут отреставрированы как исторические фасады здания, так и его внутренние пространства под выставочные залы. Обновленный Политехнический музей планируется открыть лишь через 6 лет – в начале 2018 года.