

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 499 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 207

СССР
И СОЦСТРАН



ГАЗ-24-13

МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ «САНИТАРКА»
НЕДОРОГОЙ И ПРАКТИЧНЫЙ
ФИНСКИЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №207, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервизиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

10,00 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит Александра
Павленко и Максима Шелепенкова
за помощь в подготовке выпуска



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 29.03.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





По меркам советской автомобильной промышленности санитарная модификация модернизированной «Волги» выпускалась недолго — в течение пяти лет. Да и тираж автомобиля, в сравнении с базовой моделью, был небольшим.

От идеи до воплощения

Предпосылкой появления в семействе автомобилей «Волга» модификации с кузовом «универсал» послужило постановление Совета министров СССР от апреля 1958 года, где в предполагаемом типаже прямо указывалось на необходимость создания санитарной версии на базе «Волги». Решение правительства возникло не на пустом месте и не по чьей-то прихоти. Ситуация с санитарным транспортом действительно была крайне сложной. Огромный и прожорливый санитарный автобус ПАЗ-653 на шасси грузовика ГАЗ-51А был снят с производства в Павлово как не соответствующий требованиям медиков, а санитарный ЗИМ готовились снять с конвейера через пару лет — ему на смену должен был прийти новый ГАЗ-13 «Чайка». Это автомо-

биль более высокого класса, использовать который в качестве санитарного транспорта было нерентабельно. Правда, в Ульяновске выпускали санитарный микроавтобус УАЗ-450А, но он был заточен под нужды военных и для медиков подходил плохо, разве что для эксплуатации в сельской местности за счет своих вездеходных качеств.

Одним словом, в стране не было массового санитарного автомобиля, поэтому Совмин и Минздрав потребовали от Горьковского автозавода в кратчайшие сроки подготовить новую медицинскую машину на базе ГАЗ-21 «Волга», способную в случае необходимости доставить больного в лечебное учреждение.

В салоне автомобиля должны были устанавливаться носилки для перевозки пациен-

та в лежачем положении, но в машину с кузовом «седан» они не помещались. Оставалось одно: удлинять салон автомобиля до заднего бампера и делать сзади большую распашную дверь для погрузки носилок в салон. Освоение серийного выпуска несущего цельнометаллического кузова типа «универсал», существенно отличающегося от базового седана, по затратам сопоставимо с разработкой новой модели. Например, кузов седана ГАЗ-21 «Волга» сваривали в четырех кондукторах, а для универсала пришлось монтировать пятый. Поэтому строить такой сложный автомобиль только в одном, медицинском исполнении было просто невыгодно. Единственным утешением для создателей во главе с главным конструктором кузовов ГАЗа Абрамом Исааковичем Гором и ведущим по кузо-



Санитарный автомобиль ГАЗ-24-13 «Волга»



Автомобиль ГАЗ-24-03 «Волга» на выставке в Москве

ву семейства ГАЗ-21 Петром Кузьмичом Лапшиным был тот факт, что подобный удлиненный кузов можно с небольшими доработками использовать еще на грузопассажирских автомобилях и фургонах для перевозки мелких партий грузов. Получалось фактически три новых автомобиля на базе одного унифицированного кузова типа «универсал».

И хотя мы сегодня считаем, что санитарные «Волги» — это всего лишь модификация грузопассажирской машины, по статистике санитарных автомобилей всегда делали больше, чем просто универсалов — причем порою в несколько раз! Это косвенно подтверждает тот факт, что медицинская модификация считалась первичной, а грузопассажирская — дополнительной. Вариант

с кузовом «фургон» вообще серийно не выпускался — его завернули по технологическим соображениям еще на уровне опытных образцов.

Новое поколение

Смена базовой модели «Волги» ГАЗ-21 на ГАЗ-24 практически ничего не изменила — приоритеты остались прежними, а значит и набор модификаций новой «Волги» сохранялся тот же. Правда, при разработке новой модели учли ошибки, допущенные при создании семейства ГАЗ-21. Например, когда начиналась разработка первой «Волги», о развитии семейства и не помышляли — впоследствии это затруднило освоение машины с кузовом «универсал». Так, на универсале ГАЗ-22 перед компоновщиками встала проблема размещения запасного колеса. У санитарной машины колесо поставили вертикально за левой задней дверью, рядом с носилками под небольшим кожухом, а на грузопассажирском варианте его с трудом удалось разместить в горизонтальном положении в заднем свесе, впритык к топливному баку. А вот новую «Волгу» ее ведущие конструкторы В. С. Соловьев, А. М. Невзоров, В. Б. Реутов и их коллеги сразу разрабатывали и до-



ГАЗ-24-12 с кузовом «универсал», на базе которого был создан санитарный автомобиль



водили в составе целого семейства, заранее учитывая появление модификаций с кузовом «универсал». Выпуск двух типов кузова изначально закладывался в технологию, что упрощало и удешевляло освоение производства. Разработкой кузова для ГАЗ-24-02 руководил Михаил Михайлович Глумов, а заднюю часть универсала конструировали Герман Модин и Борис Свирский.

В результате то же запасное колесо на новой «Волге» поместили в специальный ящик под полом багажника с доступом снаружи кузова (между задними секциями бампера имелся специальный люк для доступа к запасному колесу). И хотя такое расположение заметно увеличивало погрузочную высоту машины, с этим смирились ради удобства пользования и полной изоляции чистого салона автомобиля от грязного колеса.

Форма кузова универсала ГАЗ-24-02 имела одну особенность: следуя моде, художники-конструкторы во главе с Лением Циколенко и Николаем Киреевым сделали у всех автомобилей семейства гнутые боковые стекла в дверях — впервые в истории отечественного автомобилестроения. При этом у универсала задние стекла боковин кузова остались плоскими, более дешевыми и удобными для производства. Каким-то чу-



Переходный вариант ГАЗ-24-03 «Волга» с дверными ручками от модернизированного ГАЗ-24-10

Минздрава длительное время не принимала новый автомобиль медицинской службы ГАЗ-24-03, небезосновательно считая, что салон у санитарной «Волги» тесный, а потолок слишком низкий, и потому она не подходит для линейной службы скорой медицинской помощи. Действительно, использовать санитарные «Волги» в этих целях было не только неудобно, но и небезопасно для больных, поскольку в тесном

автомобильной промышленности СССР. Несмотря на выходной, он собрал совещание конструкторов и руководителей подразделений завода, на котором первым делом поставил вопрос о немедленном освоении производства новой санитарной «Волги» ГАЗ-24-03. Ее выпуск был начат в 1975 году и продолжался до 1987 года. В последний год собрали 699 машин, из них 38 экземпляров отправили на экспорт.

Новые радиальные шины и усилитель тормозов заметно повысили устойчивость и управляемость автомобиля

дом дизайнеры и конструкторы-кузовщики ухитрились выполнить боковину так, что сочетание гнутых дверных и плоских кузовных стекол не бросалось в глаза и не портило облик автомобиля.

Первый серийный универсал ГАЗ-24-02 сошел с конвейера в 1972 году, ровно через два года после перехода с «двадцать первой» «Волги» на «двадцать четвертую». С 1970 года вместо перешедшего на ВАЗ Владимира Сергеевича Соловьева ведущим конструктором семейства стал Владимир Борисович Реутов, на которого легла ответственность за освоение выпуска всех модификаций. Он вспоминает, что заказчики в белых халатах в 70-е годы были более требовательными, чем в начале 60-х. Давно перестали быть дефицитом медицинские РАФы и УАЗы, и к размерам салона автомобиля скорой помощи стали предъявлять более высокие требования. Поэтому межведомственная комиссия по инициативе

салоне трудно было оказать даже простейшие медицинские услуги. Невозможно было, например, поставить капельницу — высоты потолка не хватало, чтобы раствор самотекот поступал из емкости. Необходим был специальный насос, который в советское время трудно было достать. Если же в пути у больного произойдет остановка сердца, то провести реанимационные мероприятия в такой машине было в принципе невозможно.

Но вскоре основная масса ГАЗ-22Б «Волга» («санитарок» первого поколения), работающих подсобным санитарным транспортом в лечебных учреждениях, выработала свой ресурс, и оказалось, что заменить их в поликлиниках и травматологических пунктах просто нечем. В Минздрав все чаще стали поступать просьбы заменить ГАЗ-22Б «Волга» чем-то подобным.

И однажды в воскресенье из Москвы на ГАЗ приехал представитель Министерства

Инновации и головоломки

Вместо ГАЗ-24-03 «Волга» на конвейер поставили модернизированную «санитарку» ГАЗ-24-13, выполненную на базе универсала ГАЗ-24-12. О модернизации «Волги» задумались еще в середине 70-х годов: предполагалось, что базовую модель ГАЗ-24 вскоре заменят сразу два новых автомобиля — ГАЗ-3101 и ГАЗ-3102, отличающихся не только внешней и внутренней отделкой, но и двигателями разного объема и мощности. На более престижный ГАЗ-3101 должен был устанавливаться двигатель V8, а на более массовый ГАЗ-3102 — обновленный рядный четырехцилиндровый. Но так сложилось, что оба эти варианта смешались в единой модели ГАЗ-3102, которая сохранила четырехцилиндровый двигатель, но получила новый экстерьер и более комфортабельный салон. Это обстоятельство сразу вывело ее в ранг номенклатурных автомобилей, недоступных простым автолюбителям, а значит



Автомобиль ГАЗ-24-03 с элементами внешней отделки от ГАЗ-24-10, в том числе с пластмассовой решеткой радиатора и новыми колпаками колес

и утилитарные версии на ее базе (типа автомобиля такси, грузопассажирского варианта или «санитарки») стали неактуальны, хотя изначально и планировались. В результате горьковским конструкторам пришлось заниматься текущей модернизацией выпускаемого семейства автомобилей ГАЗ-24 «Волга». В доработанном варианте седан получил наименование ГАЗ-24-10, а универсал на его базе — ГАЗ-24-12. Работой руководил Владимир Александрович Доброхотов, ставший ведущим конструктором «Волги» после Реутова. Модернизированные автомобили семейства ГАЗ-24-10 «Волга» вместо двигателя ЗМЗ-24 получили заметно доработанный мотор ЗМЗ-402 (в дефорсированном варианте под бензин А-76 — мотор ЗМЗ-4021). Новые радиальные шины и новый усилитель

тормозов заметно улучшили устойчивость и управляемость автомобиля на дороге, особенно на высокой скорости. Более комфортабельным стал и салон автомобиля с новой панелью приборов, обивкой дверей и сиденьями.

Смена модели с кузовом «универсал» произошла позднее замены седана. Базовая машина ГАЗ-24-10 «Волга» встала на конвейер в 1985 году и на следующий год полностью вытеснила с производства ГАЗ-24 «Волга». А смена поколений автомобилей с кузовом «универсал» произошла только в 1987 году, и лишь с 1988 года завод полностью перешел на выпуск обновленного универсала ГАЗ-24-12.

При переходе на производство обновленного универсала возникло несколько непредвиденных трудностей. Конструкторам снова

пришлось решать головоломку с запасным колесом. Дело в том, что новая радиальная шина была более широкой, чем старая диагональная покрывка, и теперь она с трудом входила в горизонтальную нишу под полом кузова универсала. Затолкнуть его туда получалось, а вот вынуть — не всегда. Увеличение размеров отсека «запаски» исключалось, так как потребовалось бы изменить кузовные штампы. В результате на ГАЗ-24-12 появилось устройство для извлечения запасного колеса — ручка и лента. Реутов подсмотрел это решение на автобусе Mercedes-Benz, у которого большая «грузовая» запаска такими же лентой и ручкой вынималась из горизонтальной полости за передним бампером. Еще одно заметное новшество у универсала ГАЗ-24-12 «Волга»: противовесы с пружина-



Санитарные автомобили ГАЗ-24-13 «Волга» начали выпускать одновременно с грузопассажирскими универсалами в 1987 году, но в первый год построили всего 681 машину. Зато уже в следующем вышли на запланированные объемы производства — где-то 1300–1400 машин в год.



Санитарный автомобиль ГАЗ-31023 «Волга» на базе легкового ГАЗ-31029

ми для открывания задней двери, расположенные в задних стойках, заменили на более простые газовые упоры. Санитарные автомобили ГАЗ-24-13 «Волга» начали выпускать одновременно с грузопассажирскими универсалами в 1987 году, но в первый год построили всего 681 машину. Зато уже в следующем вышли на запланированные объемы производства — где-то 1300–1400 машин в год. Пик выпуска ГАЗ-24-13 «Волга» пришелся на переломный для страны 1991 год — 1575 автомобилей. Наконец, в 1992 году завод покинули последние 410 товарных автомобилей ГАЗ-24-13 «Волга».

От универсала санитарная версия отличалась металлической перегородкой салона, разделявшей кабину водителя и отсек для перевозки больных. Для общения медицинского персонала с водителем в перегородке предусматривалось окно со сдвижными стеклами. Небольшой медицинский салон позволял перевозить одного больного на выдвижных носилках и двух сопровождающих на боковых сиденьях (переднее откидное, дающее проход на второе сиденье). В медицинском салоне устанавливался дополнительный отопитель, а боковые стекла выполнялись матовыми по всему салону,

чтобы не привлекать любопытные взгляды. Левая задняя дверь со стороны носилок блокировалась. Дополнительно машина оборудовалась светящимся указателем медицинского транспорта на крыше (фара с символом красного креста) и фарой-искателем с правой стороны кузова. Окраска санитарных «Волг» не отличалась особым разнообразием — чаще всего это автомо-

биль белого цвета с надписями вдоль бортов «Санитарный транспорт», «Медпомощь» или «Медслужба».

Наибольшее распространение санитарная «Волга» получила в службе неотложной медицинской помощи, особенно в крупных городах. Для этих целей машина вполне подходила: во-первых, на ней доктор мог

Продолжение на стр. 10



Санитарный автомобиль ГАЗ-31023 «Волга» на базе легкового ГАЗ-3110





ГАЗ-24-13 «ВОЛГА»



ТГА»





объезжать свой участок, а во-вторых, в случае необходимости можно было перевезти пациента, которому не требовалась срочная медицинская помощь.

Санитарные «Волги» часто служили при поликлиниках: например, для поездок дежурных детских участковых педиатров по отдаленным районам или врачей пункта неотложной медицинской помощи, обслуживавшего территорию нескольких детских поликлиник, для выезда районных врачей (главврача района, районного педиатра и других) к пациентам, заведующих на сложные или конфликтные случаи, а также для служебных поездок — в аптеку за лекарствами, доставить анализы в СЭС и т.д.

В грузом качестве

В 1992 году Горьковский автозавод сумел заменить базовую модель ГАЗ-24-10 на ГАЗ-31029. Произошло это абсолютно независимо от политических и экономических перемен в стране. Просто штамповая оснастка по производству кузова типа ГАЗ-24 полностью выработала свой ресурс и понадобились штампы-дублиеры. На новых штампах пришлось бы выпускать «Волгу» в неизменном виде еще много лет. Именно этот переломный момент по инициативе

В. Н. Носакова был выбран для коренной модернизации автомобиля. Тогда же художник-конструктор Игорь Безродных предложил рестайлинг передка под фары головного света, аналогичные фарам «Москвича-2141».

В 1993 году вместо универсала ГАЗ-24-12 на базе ГАЗ-31029 «Волга» был освоен универсал, для которого возродили индекс ГАЗ-31022. Изначально этим индексом именовался универсал на базе автомобиля

ГАЗ-3102, но он остался лишь в опытных образцах. Следом за универсалом появился санитарный ГАЗ-31023. Те же самые модификации достались по наследству и обновленному семейству ГАЗ-3110 «Волга» в 1998 году.

Когда в 2009 году «Волгу» окончательно снимали с производства, больше всех высказывали свое недовольство медицинские работники, потерявшие практичный и недорогой санитарный автомобиль.

Санитарный автомобиль, переоборудованный из универсала ГАЗ-31022





В Финляндии небольшие кузовные компании по советским заказам строили автобусные и специальные кузова на шасси отечественных грузовиков. В нашу страну поставлялись передвижные телевизионные станции, мобильные клиники, автомобили-библиотеки и парикмахерские с финскими кузовами. Основным поставщиком автомобилей скорой медицинской помощи стала финская компания Tamro.

Волга-Tamro

«Волга» по своим потребительским свойствам вполне подходила для интенсивной

решила исправить основной недостаток медицинской «Волги» и пристыковать к базовому шасси ГАЗ-24-02 «Волга» медицинский отсек

что полностью преобразило автомобиль. По сути, от привычной нам «Волги» остался только передок с двигателем и кабина

У «Волги» была увеличена колесная база и высота кузова над медицинским салоном

эксплуатации в качестве автомобиля медицинской службы или даже скорой медицинской помощи: хороший ресурс, ремонтопригодность, относительно невысокая стоимость. Но небольшой объем медицинского салона перечеркивал все достоинства автомобиля, оставляя ему роль подсобного транспорта.

Финская компания *Tamro*, занимающаяся переоборудованием автомобилей для медицинских целей, в том числе и советских марок,

большого объема. Это привычная практика для европейских стран: у легкового автомобиля среднего или представительского класса наращивался салон в длину и высоту для достижения необходимых размеров кузова, обеспечивающих комфортные условия работы медицинских бригад. Таким переделкам чаще всего подвергались легковые автомобили *Mercedes-Benz* или *Volvo*.

У «Волги» была увеличена колесная база и высота кузова над медицинским салоном,

водителя. Такая переделка не превращала «Волгу» в полноценную реанимацию, но для службы скорой медицинской помощи она вполне подходила. Впоследствии, видимо для удешевления проекта, колесную базу перестали удлинять.

В 1979–1980 годах было изготовлено несколько таких автомобилей. Волга-Tamro были замечены в Венгрии и Чехословакии, а одна такая машина служила в Ленинграде.

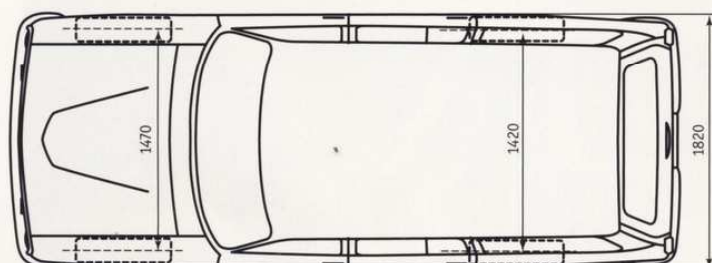
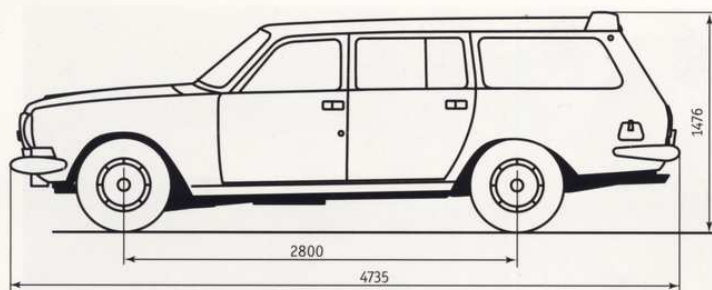


Схема автомобиля ГАЗ-24-13 «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-24-13 «Волга»

Число мест	4 + носилки
Максимальная скорость	145 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	21–24 сек
Расход топлива при скорости 90 км/ч	10,4–10,8 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-60ЭМ
Генератор	16.3701 с встроенным выпрямителем
Регулятор напряжения	13.3702
Система зажигания	бесконтактная, транзисторная
Коммутатор	13.3734
Резистор	14.3729
Катушка	Б116
Стартер	СТ-230-Б1
Свечи зажигания	A14B1
Размер шин	205/70R14

Масса, кг

снаряженная	1540
на переднюю ось	740
на заднюю ось	815
полная	2016
на переднюю ось	900
на заднюю ось	1116

Радиус поворота, м

по оси внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	6,0

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1

Подвеска передняя

независимая, пружинная, на поперечных рычагах, шкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 3,50; II — 2,36; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Главная передача

одинарная, гипoidная, передаточное число — 3,9

Двигатель

ЗМЗ-402 или ЗМЗ-4021, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2 или 6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-151, двухкамерный, с экономайзером принудительного холостого хода

Максимальная мощность

100 л.с. или 90 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

18,6 кгс.м или 17,6 кгс.м при 2400–2600 об/мин



В. Н. Поляков осматривает опытный образец легкового автомобиля ГАЗ-3102. Рядом стоят импортные аналоги «Волги» для прямого сравнения

Не человек — скала!

Жизнь министра автомобильной промышленности СССР Виктора Николаевича Полякова — прекрасный пример достижения высоких целей за счет личных, деловых, лидерских качеств и постоянного стремления к успеху.

Виктор Поляков родился в Томске в 1915 году. Его отец был юристом, сыном купца, мать, потомственная дворянка, работала учительницей. В Томск семья переехала незадолго до рождения Виктора, а в 1922 году Поляковы уехали жить в столицу.

Школу Виктор заканчивал в Москве, там же начал свою трудовую деятельность, поступив в начале 1930 года учеником слесаря в школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). После ФЗУ он устроился работать слесарем на автобазу наркомата тяжелого машиностроения. Одновременно стал секретарем комсомольской организации автобазы. Сдав техминимум, Поляков в 22-летнем возрасте становится заместителем начальника цеха АРЗ № 3 Мосавтотреста, что на Красной Пресне. Совмещая работу с учебой, успешно заканчивает в 1938 году вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института и получает профессию инженера-механика по эксплуатации автотранспорта. С 1938 по 1946 год Поляков служил в армии. Сначала в должности начальника автоколонны Управления строительства Мозырского укрепрайона, потом в качестве инженера

по автотранспорту в управлении Западного особого округа. С осени 1943 года он помощник командира 223-го ремонтно-восстановительного батальона по технической части, а с сентября 1944 года — командир 220-го ремонтно-восстановительного батальона. Демобилизовался Виктор Николаевич в звании инженер-майора. За фронтовые заслуги награжден орденами Красной Звезды (1945 год), Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги» (1943 год), «За оборону Советского Заполярья» (1943 год), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1945 год). Послевоенное десятилетие — это взлет Полякова: другой столь стремительной карьеры в отечественном автомобилестроении найти, наверное, просто невозможно. После демобилизации он приходит на МЗМА простым инженером-испытателем (и это после того, как командовал целым батальоном). Вскоре он уже начальник лаборатории, заместитель начальника цеха, начальник цеха, заместитель главного конструктора, главный инженер Московского завода малолит-

ражных автомобилей (МЗМА). В 1958 году Поляков становится директором МЗМА. То есть менее чем за десять лет он прошел путь от простого инженера до директора завода! С 1963 года он заместитель председателя,



Виктор Николаевич Поляков

а с 1965 года — председатель Совета народного хозяйства Москвы. В 1965 году Виктор Николаевич назначен заместителем министра автомобильной промышленности СССР. А в августе 1966 года



возглавил строительство Волжского автомобильного завода, оставаясь в должности заместителя министра.

Именно на строительстве Волжского автозавода в Тольятти по-настоящему проявляется масштаб личности, яркий организаторский талант и инженерная эрудиция В. Н. Полякова. У него была феноменальная работоспособность и очень сильный характер, хотя внешне он всегда оставался спокойным, сосредоточенным, немногословным, суховатым в общении. Но, возможно, именно эти качества позволяли ему доводить до конца любое начатое дело, независимо от внешних обстоятельств. В своих решениях он всегда был тверд и непоколебим. Не человек, а скала!

Под его руководством выполнен огромный объем работ, связанных с проектированием, строительством, монтажом оборудования и пуском Волжского автозавода. Поляков впервые добился, чтобы на новостройке,

каким был в те годы Автозаводский район в Тольятти, сразу началось капитальное строительство, причем не только жилья, но и детских садов, школ, торговых центров, домов культуры, спортивных комплексов. Он пробил изменение нормативов по ширине городских магистралей на правительственном уровне.

В течение всего нескольких лет после пуска ВАЗ вышел на запланированные объемы производства — это тоже заслуга Полякова. При этом производительность труда на ВАЗе в два раза превосходила производительность на любом другом предприятии страны. Зарплата рабочих превышала среднюю по стране, а низкие затраты на производство позволяли держать сравнительно невысокую продажную цену первых автомобилей (5500 руб.), при том что такая цена обеспечивала почти стопроцентную рентабельность.

В 1975 году Виктор Николаевич Поляков становится министром автомобильной промышленности СССР. Период его работы во главе автопрома — пик развития советского автомобилестроения. За одиннадцать лет Советский Союз прочно обосновался на шестом месте в мире по производству легковых автомобилей (после США, Японии, ФРГ, Франции и Италии). Объем ежегодного выпуска легковушек стабильно составлял порядка 1,3 млн шт., а общее количество выпускаемых автомобилей превышало 2 млн. Последовательно развивались автозаводы страны, в том числе гиганты — ВАЗ, ГАЗ, ЗИЛ, КАМАЗ. По инициативе Полякова и под его непосредственным надзором запущены такие проекты, как легковой внедорожник ВАЗ-2121 «Нива», микролитражка ВАЗ-1111 «Ока», переднеприводные легковые автомобили ЗАЗ-1102 «Таврия», ВАЗ-2108 «Спутник» и «Москвич-2141».

Исторический кадр: В. Н. Поляков (у водительской двери) лично осматривает один из первых опытных образцов автомобиля ВАЗ-1111 «Ока». В дальнейшем он приложит немало сил, чтобы эта «малютка» попала на конвейер

В 1986 году, в период горбачевской «перестройки», Поляков попал в число министров, отправленных в отставку. У него был сложный характер — своей требовательностью он раздражал очень многих и в самом министерстве, и в других структурах. Профессионала «до мозга костей», на котором держалась вся отрасль, в такое время отправить в отставку было большой ошибкой. Об этом потом сожалели и М. С. Горбачев, и Н. И. Рыжков, принимавшие это решение.

Виктор Николаевич даже после своей отставки не смог сидеть без дела. Специально для него вводят должность эксперта НАМИ. Это позволяет Полякову оставаться в курсе всех событий, а при возможности подсказывать, направлять, пробивать в вышестоящих инстанциях необходимые решения, ведь авторитет опального министра оставался очень высоким.

В 1992 году он становится консультантом на строительстве Елабужского автомобильного завода. Номинальная должность была необходима, чтобы Поляков смог в полную силу заняться реанимацией, по сути, уже давно проваленного проекта. Без Полякова, без его опыта и связей такое огромное дело было просто не поднять.

Одновременно он курировал несколько перспективных проектов, обещающих в ближайшем будущем вывести отечественную автомобильную промышленность на новый уровень, но особой его любви удостоилась «Ока». Только благодаря настойчивости и целеустремленности этого человека «Ока» пошла в серийное производство и смогла удержаться на конвейере полтора десятилетия. ВАЗ-1111 долгое время оставался самым доступным легковым автомобилем в нашей стране.

Когда в 1993 году в Набережных Челнах произошел пожар и выгорела сердцевина КАМАЗа — Завод двигателей, Виктор Николаевич возглавил временную консультативную группу по восстановительным работам, организованную при генеральном директоре ОАО «КАМАЗ». И вскоре восстановленный Завод двигателей вновь работал на полную мощь.

С 1994 по 1999 год Поляков был начальником консультационно-экспертного отдела представительства ОАО «АвтоВАЗ» в Москве. А ведь Виктору Николаевичу в это время



В. Н. Поляков (справа) демонстрирует Председателю Совета министров СССР А. Н. Косыгину (слева) новые образцы автомобильной техники



уже исполнилось 80 лет! Но он не мог оставаться в стороне от нужд и проблем автомобильного производства, это было не в его характере. И в 1999 году В. Н. Поляков берет на себя еще одну трудную задачу — он работает в аналитическом центре ОАО «АвтоВАЗ», оказывая помощь в анализе ценообразования и себестоимости материалов и комплектующих изделий поставщиков, в разработке предложений по снижению материальных затрат на производство автомобилей.

Но возраст и болезни сделали свое дело — Виктор Николаевич скончался 1 июня 2004 года на девяностом году жизни. Он хотел, чтобы его похоронили в Тольятти — городе, который он фактически построил. Виктор Николаевич Поляков за свою трудовую деятельность получил звание Героя Социалистического Труда, он награжден множеством орденов и медалей. За особые заслуги перед коллективом КАМАЗа ему присвоено звание «Заслуженный Камазовец», а решением Тольяттинской городской думы — звание «Почетный гражданин горо-



Виктор Николаевич Поляков

да Тольятти». Имя В. Н. Полякова занесено в Книгу почета ОАО «АвтоВАЗ». 26 августа 2005 года именем Полякова в Тольятти названы улица и площадь в Автозаводском районе. Памятник первому генеральному директору у здания заводоуправления ОАО «АвтоВАЗ» был открыт 19 апреля 2007 года.



Беседа с министром (в центре) среди перспективных образцов грузовых автомобилей на автополигоне НАМИ в Дмитрове

Виктор Николаевич Поляков

1930 год

Поступает учеником слесаря в школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ)

1938 год

Заканчивает вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института по специальности «инженер-механик по эксплуатации автотранспорта»

1938–1946 годы

Служба в армии

1946 год

Приходит на МЗМА инженером-испытателем, вскоре становится начальником лаборатории, затем заместителем начальника цеха, начальником цеха, заместителем главного конструктора, главным инженером

1958 год

Занимает пост директора МЗМА

1965 год

Назначен председателем Совета народного хозяйства Москвы, а затем заместителем министра автомобильной промышленности СССР

1966 год

Возглавил строительство Волжского автомобильного завода

1975 год

Становится министром автомобильной промышленности СССР

1986 год

Отправлен в отставку с поста министра

1992 год

Консультант на строительстве Елабужского автомобильного завода

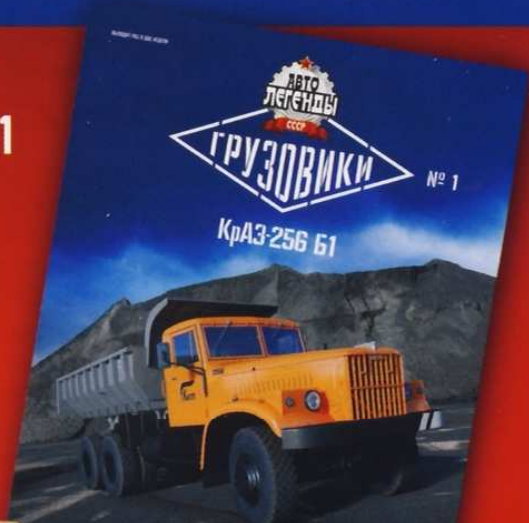
1994–1999 годы

Начальник консультационно-экспертного отдела представительства ОАО «АвтоВАЗ» в Москве

НОВИНКА! УЖЕ В КИОСКАХ!



С ПЕРВЫМ НОМЕРОМ
КРАЗ-256 Б1



КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43

www.deagostini.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-21Р «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

ISSN 2071-095X
00207
9 772071 095773

НОВЫНКА! УЖЕ В КИОСКАХ!

С ПЕРВЫМ НОМЕРОМ
КРАЗ-256 Б1



КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43

www.deagostini.ru

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ!

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА КОЛЛЕКЦИЮ, ПОЛУЧИТЕ
ПОДАРОК И БЕСПЛАТНУЮ ДОСТАВКУ

ВНЕШНИЕ ДЛИ
«АВТОЛЕГЕНДЫ СССР»

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСККИ:

1 ГАРАНТИЯ РЕКОМЕНДУЕМОЙ РОЗНИЧНОЙ ЦЕНЫ
НА ВСЕ ВЫПУСКИ ЖУРНАЛА

2 ГАРАНТИЯ, ЧТО ВЫ СОБЕРЁТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ

3 БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПОЧТОЙ РОССИИ



Оформите
заявку online на
www.deagostini.ru
или по номеру
8-495-660-02-02
(Москва)
8-800-200-02-01
(регионы России)

ПОДАРОК!



ПОДПИШИТЕСЬ И ПОЛУЧИТЕ ПОДАРОК* –
УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ ЗИС-110
В МАСШТАБЕ 1:43 В ЗОЛОТОМ ЦВЕТЕ

* Количество подарков ограничено. Подарки могут быть заменены другими аналогичными подарками в случае их отсутствия на складе. Предложение по подписке действительно только на территории Российской Федерации. С 5-й почтой вы получите в подарок модель ЗИС-110 в масштабе 1:43 в золотом цвете. Подарки могут отличаться от изображений, представленных в листовке.

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ ДОСТУПНО НАЧИНАЯ С ВЫПУСКА 209

www.deagostini.ru

DeAGOSTINI