

История автомобиля «Победа»









История легендарной "Победы".

- **ГАЗ-М20 в контексте исторических реалий.**
- **В 1945 году главный конструктор Горьковского автозавода Андрей Александрович Липгарт поручил своему сотруднику установить на одну из "Побед" глушитель ГАЗ-51. Но втиснутый поперечно позади бензобака глушитель быстро забивался сажей и шумел, как нечищенная каминная труба.**

- Липгарт попросил сотрудника переделать. Тот опять не справился. Да еще и затаил обиду... А когда конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) ГАЗа приступил к выполнению важного военного заказа, этот маленький человечек отыгрался: 26 апреля 1952 года он настрочил на Липгарта донос Сталину.
- Правда, вождь главными конструкторами не разбрасывался, и это спасло Андрея Александровича от лагерей. Но его все равно сняли и отправили в ссылку - в далекий уральский Миасс, руководить КБ грузового автозавода. Главное и наиболее проблемное "чадо" Липгарта - "Победа" - продолжило жить без своего создателя.

- История "Победы" началась еще до войны, в то время, когда Липгарт приступил к формированию будущей линейки продукции, в которой уже отчетливо прорисовывались черты таких известных моделей, как ГАЗ-51 и ГАЗ-63. А новая легковая автомашинa (воспользуемся пусть нескладной, но типичной для номенклатуры тех лет лексикой) называлась ГАЗ-25. КЭО вело столько проектов, что присвоить один и тот же числовой индекс разным образцам и тем более поменять его в процессе работы было в порядке вещей.

- **Так, уже в 1942 году в официальных документах, подписанных главным конструктором ГАЗа, возникает индекс М20. Это неожиданно - война, а на оборонном заводе занимаются легковым автомобилем. Более того, еще 25 июня 1942 года, то есть до начала германского наступления на Волгу, в Наркомате среднего машиностроения прошло заседание, на котором обсуждали и ГАЗ-М20, и будущую модель высшего класса завода имени Сталина, и другие "мирные" задания. Все это опровергает точку зрения, что мирной продукцией ГАЗ занялся только после битвы под Сталинградом. Цитирую журнал "Автомобильная и тракторная промышленность": "Сильное и точное слово "победа" возникло в сознании Андрея Александровича Липгарта в суровые и радостные январские дни сорок третьего, когда 6-я германская армия была полностью окружена и разгромлена под Сталинградом". Какой официальный источник ни откроешь, нас отсылают в начало 1943 года.**

- Но стоит ли принимать "приглашение"? Да, 3 февраля 1943 года в Наркомсредмаше началось совещание, длившееся (это в военную-то пору!) целую неделю. Нарком тов. Акопов и 45 главных конструкторов, а также ведущих специалистов автомобильных заводов пребывали в приподнятом настроении: Паулюс капитулировал, можно закладывать будущее автомобильной отрасли. Однако войне далеко не конец - активно "кровоточит" ржевская "прорва", назревает вторая харьковская катастрофа, а впереди - Курская дуга. Неизвестно, к кому еще повернется лицом военная удача. Поэтому постараемся избежать лишнего пафоса в оценке значения совещания у наркома. Гораздо важнее, что из всех присутствующих там только у Липгарта в папке оказался полный перспективный типаж! А среди моделей - и пассажирский автомобиль среднего класса ГАЗ-М20.

- Созданием "двадцатки" на первом этапе руководил ведущий конструктор Б.Д.Кирсанов, кузов проектировал А.Н.Кириллов, двигатель - Н. Р.Кокуев, курировали работу начальник КБ шасси и двигателей А.М.Кригер и начальник кузовного КБ Ю.Н.Сорочкин. Но в 1944 году Кирсанова и Кокуева в числе десяти конструкторов ГАЗа переведут в Москву на усиление проекта малолитражки, и ведущим по проекту М20 станет Г.М.Вассерман. Впрочем, официальное задание Наркомсредмаша - представить образец нового автомобиля к 15 сентября 1945 года - выполнить не удалось. Первый прототип М20 в авральном порядке был завершен только 6 ноября, накануне очередной годовщины Октябрьской революции.
- Прототип поставили во главе колонны заводчан во время демонстрации на площади Челюскина в Горьком.

- Впрочем, мнения о числе машин расходятся: одни говорят о двух образцах (с четырех-
- и шестицилиндровым моторами), другие - даже о четырех. Затем состоялся показ новой техники в Москве, в парке "Сокольники". Эти события широко освещались в центральной печати и происходили задолго до демонстрации новинок Сталину, что заставляет несколько иначе оценивать значение кремлевских "смотрин" автомобильной техники. Конечно, без благословения вождя в серию не шла ни одна модель, однако неверно полагать, что до представления Сталину новинку запрещалось показывать народу.

- Прочитываю еще раз журнал "Автомобильная и тракторная промышленность" тех лет: "Отбирая наиболее ценные качества в изучаемых машинах, наши конструкторы, творчески обогащенные, создавали свою, новую конструкцию".
- Почему именно Opel Kapitän стал прообразом "Победы"? Тут все достаточно очевидно. Липгарт был апологетом американской конструкторской школы, подчиненной технологическим требованиям массового производства. А Kapitän, несмотря на свое германское происхождение, являлся, по сути, автомобилем американским (заводы Opel входили в корпорацию General Motors). Поэтому, как только освободили Донбасс, Липгарт откомандировал туда двух своих сотрудников с заданием добыть Kapitän. Требуемый образец отыскали на базе трофейного имущества в Донецке и доставили на ГАЗ. Автомобиль находился в плачевном состоянии (еще бы - из Германии на Украину он прикатил своим ходом, по фронтовым - дорогам). Вскоре другой, гораздо более "живой" Kapitän выменяли у заезжего офицера на новенький вездеход ГАЗ-67.

- **Немецкая "подсказка" помогла горьковчанам решить несколько сложных инженерных задач, в частности, понизить центр тяжести М20 и сделать салон просторнее. Так, "в плечах" "Победа" оказалась всего на 75 мм уже правительственного ЗиС-110. У Kapitaen двигатель заметно продвинут вперед и опущен благодаря независимой пружинной подвеске передних колес. Горьковчане практически один к одному переняли эту подвеску, а также рулевой механизм и, главное, силовую схему несущего безрамного кузова. А поскольку для русских дорог Kapitaen был несколько хлипковат, в конструкцию ввели дополнительные коробчатые усилители лонжеронов спереди и "штаны" (диагональные усилители) сзади.**

- **Рассчитывать кузова на прочность в те годы у нас еще толком не умели. Аспирант, приехавший после войны на ГАЗ из МАМИ, сказал, что разработка методов расчета кузовов - тема не кандидатской, а докторской диссертации. И укатил обратно. Первые опыты с тензометрическими датчиками проведет талантливый молодой ученый Александр Яковлевич Таранов над кузовом созданного на основе "Победы" вездехода ГАЗ-М72... Словом, при создании кузова ГАЗ-М20 горьковчанам приходилось полагаться лишь на германский опыт да на инженерное чутье.**

- **Не секрет, что основы нижегородской кузовной школы (ее потом назовут лучшей в стране) закладывались вместе с совершенствованием "Победы". Немалую роль в этом сыграл Джон Артурович Вильямс. Он владел методом разработки смежных пространственных форм на плоскости (сюрфасографией). Так, кстати, называлась книга, опубликованная еще в 1937 году будущим ведущим конструктором кузова "Победы" А.Н. Кирилловым.**

- Несмотря на знания, при разработке поверхностей был допущен досадный просчет - боковина кузова на протяженном отрезке получила скругление переменного радиуса. Из-за этого на переднем крыле машины возникал блик неправильной формы, создавалось впечатление промятости. Некоторые специалисты, впрочем, объясняли дефект поверхности технологическими причинами. Крылья первых "Побед" состояли из двух деталей - боковины и торцевой части с вырубкой под фару и подфарник (в стране был дефицит холоднокатаного листа для глубокой вытяжки). Детали из металла попроще сваривали, а шов затем тщательно залуживали. На каждую машину шли килограммы олова! Отсюда, кстати, и шоферская легенда о целиком луженом кузове "Победы". Так вот, избавил "Победу" от дефекта и пересчитал поверхность крыльев Вильямс.

- **Многое могла бы поведать об этом невысокого роста, с усиками и ироничным взглядом человеке его учетная карточка. Разумеется, окажись она в открытом доступе. Вильямс, он же Томас Боттинг, состоял в рядах коммунистической партии Великобритании, дружил с ее основателем Гарри Поллитом, сражался в Испании...**
- **Автор внешнего вида ГАЗ-М20 "Победа" - конструктор Вениамин Федорович Самойлов (он выискивал новые формы автомобилей в коротких перерывах между работой над чертежами бронекорпусов)**

- По натуре он был малообщителен. Сослуживцы - инженер Федор Лепендин и заводской фотограф Андрей Добровольский - вспоминали, как Самойлов часто высказывался, что свободное творчество в нашей стране невозможно. 3 мая 1945 года Вениамин Федорович покончил с собой. Ему было всего 30 лет. И лучшим памятником конструктору стала удивительно гармоничная форма кузова "Победы". Как сказал Андрей Липгарт: "Он "смел" воедино крылья и "утопил" фары". И добавил: "Проглядели Самойлова"...

- **Сталин буквально навязал "Победу" правительству братской Польши, одновременно вынудив его разорвать свежезаключенное соглашение с Fiat. И вот 6 ноября 1951 года в варшавском пригороде Желань была изготовлена Warszawa M20. Интересно, что Fabryka Samochodow Osobowych от СССР бесплатно получила только лицензию, а за техническую документацию, оснастку и оборудование пришлось заплатить 380 миллионов злотых (порядка \$95 млн). Показательно, что в Польше автомобилей с именем Warszawa было выпущено больше (254 421), чем собственно "Побед" (235 999).**

- Впрочем, в последней машине Warszawa 203, -покинувшей конвейер 30 марта 1973 года, "Победа" узнавалась уже с большим трудом: новая облицовка, гнутое ветровое стекло, верхнеклапанный мотор типа ГАЗ-21, 16-дюймовые колеса... Конструкторское бюро Карола Пьйоннера практически сразу после получения "подарка" приступило к его модернизации. Начали с обивки (ну не любили поляки советскую галантерею), а затем польская "Победа" превратилась в... седан и даже в универсал и пикап, в том числе и с 52-сильным британским дизелем Perkins под капотом.

- **В этой связи имеет смысл вспомнить, что переделать "Победу" в седан предлагал еще в 1948 году сотрудник московского НАМИ Юрий Долматовский. Поляками, по сути, руководила та же логика: аэродинамические выгоды от покатой крыши не шли ни в какое сравнение с тем, что давал ступенчатый силуэт. И обзорность лучше, и места над головой задних пассажиров больше, и проем багажника шире - все это отмечено в отчете НАМИ за тот самый непростой в истории "Победы" 1948 год.**

- **Наконец обратимся к главной легенде автомобиля ГАЗ-М20 - его имени. Поговаривали, что директор завода ГАЗ Лоскутов сначала предложил назвать машину "Родиной". Сталин усмехнулся: "И за сколько собираетесь продавать Родину?" Лоскутов осекся. Это был типичный управленец того времени. На ГАЗе он возник сразу после разрушительных бомбежек 1943 года, вслед за прикатившим разбираться с этим Берией. Как директору Лоскутову вменялось в обязанность представлять Сталину образцы новой техники. Эти показы происходили в "уголке" - небольшом дворике позади Никольской башни Кремля.**

- **ГАЗ-М20 показывали 19 июня 1945 года, за пять дней до знаменитого Парада Победы. Подробности события изложены в дневнике Липгарта. Не всякому драматургу под силу столь подробно прописать реплики героев этой "кремлевской пьесы". В частности, благодаря записям Липгарта мы теперь знаем, что Сталин категорически отверг настойчиво предлагаемый ему руководством завода вариант ГАЗ-М20 с шестицилиндровым мотором ГАЗ-11 как неэкономичный. Но про "Родину" в записях ни слова. Зато в конце Липгарт неожиданно сухо приписал: "Товарищ Сталин дал согласие присвоить М20 название "Победа".**

- **В чем причина такой неожиданной сдержанности? Попробуем разгадать это, опираясь на такой ненаучный источник информации, как народная молва. Тем более что, вернувшись в Горький, участники показа делились впечатлениями, и эти рассказы передавались по заводу из уст в уста. Так вот, согласно этому "источнику" директор Лоскутов предложил Сталину назвать новую модель в честь великой победы советского народа над германским фашизмом. А вождь в ответ произнес: "Невелика победа, но пусть будет "Победа".**

- **Рассказчики в этом месте переходили на шепоток: что имел в виду Сталин? Плох автомобиль? Но тогда вождь просто запретил бы его делать, как в 1939-м это случилось с малолитражкой КИМ-10-50. К тому же еще и директора посадил. А Лоскутов - вот он, ходит невредимый и вполне себе довольный. В общем, история достаточно темная. В наши дни директор заводского музея Наталья Витальевна Колесникова услышала от ветеранов еще более загадочную трактовку сталинской фразы: "Не такой победы заслуживает советский народ".**

- **Ясно одно - на том памятном показе Липгарт увидел нечто заставившее его укоротить свои записи. "Невелика...". А вдруг Сталин имел в виду вовсе и не автомобиль?.. Да, грустными получились крестины "Победы".**
- **26 августа вышло постановление Государственного комитета обороны о выпуске на Горьковском автозаводе автомобилей М20. Первую партию собрали 28 июня 1946 года. Выпускали неторопливо, по обходной технологии. К концу года - всего 23 машины. Но постепенно дело пошло.**

- В феврале 1948-го завод дал 1000-ю "Победу". А всего ГАЗ выпустил 235 999 "Побед" трех серий (1946-1948 и 1949-1955 - с облицовкой-"тельняш-кой", 1955-1958 годы - с облицовкой-"усами"): 184 285 седанов, 14 222 кабриолета, 37 492 таксомотора. Плюс 4677 "вездеходов" М72. На подиуме только открывшегося в Москве на Бакунинской улице автомагазина "Победа" стояла в свободной продаже за 16 000 руб. Впрочем, немногие могли позволить себе такую покупку. Как там у Михалкова: "В серой "Победе" - известный скрипач..." Странно, что за более тяжелый и трудоемкий кабриолет М20 просили на 500 руб. меньше.

- **Ох уж эти видные представители советской творческой интеллигенции! Даниил Гранин вспоминал одну неформальную встречу писателей с Хрущевым. Эмоциональный глава КПСС почем зря разносил тех, кто, по его мнению, отклонялся от задач, поставленных партией. После чего писатель Соболев в тон Хрущеву тоже обрушился на журнал "Новый мир", а закончил "объективную критику"... просьбой о выделении ему личного гаража. Более того, став обладателями "Победы", такого рода творческие работники считали уместным учить горьковчан делать автомобили.**

- Тот же писатель Соболев, например, жаловался, что его ноги в салон помещаются с трудом, потому что сиденье недостаточно отодвигается. Это было не совсем верно. Причем "отдуться" приходилось именно Липгарту. И делал он это не менее умело, чем новые модели автомобилей.
- Андрей Александрович отвечал чаще всего предельно терпеливо, а иногда (видимо, раздраженный особенно глупой претензией) и с хорошо "читаемой" сквозь строки издевкой. Вот, например, цитата из ответа Липгарта на жалобу писателя Пермьяка директору завода тов. Хламову (копия - министру тов. Акопову). Суть претензии в том, что интерьер "Победы" окрашен в разные цвета. Андрей Александрович пишет: "Предлагаю вам попробовать сделать человека из двух цветов. Возьмите гипсовый манекен. Он белый. Это будет первый цвет. Оденьте манекен, употребляя еще один или даже два цвета, и посмотрите, какая получится мертвечина..."

- **Международный дебют "Победы" состоялся в день открытия памятника Воину-освободителю в берлинском Трептов - парке 8 мая 1949 года. Преподаватель кафедры МАДИ Павел Иванович Тараненко, в то время адъютант одного из генералов военной администрации, убедил своего начальника отправиться на торжество не в Buick, а в одном из только что полученных из Союза автомобилей Горьковского автозавода. Новинка произвела фурор: Der Sieg! "Победа"! Впрочем, тогда это была победа скорее политическая, нежели инженерная. Ведь едва информация о "Победе" просочилась на Запад, слышались реплики о ее схожести с американскими моделями.**

- Некто Стенли Слоткин, прибыв по торговым делам в Финляндию, обнаружил, что по Хельсинки бегают таксомоторы "Победа". Американский предприниматель загорелся идеей обзавестись диковиной. Однако сделать это оказалось непросто - машины не продавались в частные руки, и их вывоз из страны был запрещен. Какими-то путями Слоткину удалось выменять экземпляр "Победы" на его новенький Jaguar. Уболтали и таможенника, привлеченного подозрительным деревянным контейнером, который грузили на пароход. Живописуя свое приключение, Слоткин иронизирует над манерой русских во всем видеть свое первенство. Первые?.. Далее следует перечисление, что и откуда на его, Слоткина, взгляд, позаимствовано.

- **Приборная панель "Победы" напоминает таковую у Ford 1939 года, облицовка радиатора подошла бы для Oldsmobile, рисунок протектора - как у шин Goodyear, амортизаторы - как у моделей General Motors... Что же касается конструкции кузова, то она показалась Слоткину схожей с конструкцией кузова Nash, но менее жесткой. Грубо сработанный двигатель он обозвал помесью моторов Ford Model A и Willys. Иностранец также нашел, что ручка крышки багажника (на ГАЗе грузовой отсек называли "чемоданом") скопирована с Plymouth 1941 года, а стеклоочистители взаимозаменяемы с Chrysler.**

- Проглядел Слоткин главное - такую модель, пусть и с "заимствованиями", СССР начал выпускать раньше американских компаний! Отсутствие рамы, кузов без подножек и выступающих крыльев и относительно экономичный мотор выделяли "Победу" из ряда аналогов. А сколько инженерных достижений содержала в себе машина! Те же гильзы цилиндров из нирезиста - износостойкого чугуна.

- Но превратить победу политическую и инженерную в рыночный успех не получилось в силу специфики планового социалистического хозяйства. С той же Финляндией сложились клиринговые торговые отношения, иными словами, двусторонний взаимозачет. Потому-то и не мог мистер Слоткин зайти в Хельсинки к дилеру и обзавестись "Победой" (в сделке между финнами и Советами он был третий лишний). Да и с Норвегией, куда в период с 1955 по 1958 год поставили 2838 "Побед", действовала схема: они нам селедку, мы им автомобили. Стоила, кстати, наша машина 17 400 норвежских крон. Для сравнения: за Opel Kapitän просили 13 100, а за английскую копию "Победы" - Standard Vanguard - 12 505 крон.

- На волне интереса к советским товарам "Победа" также проникла в Австрию, Бельгию и Великобританию. Так, в 1952 году британский журнал The Motor писал: "Этот автомобиль исключительно русский... На "Победе" не надо бояться быстрой езды по плохим дорогам, даже если машина полностью загружена". Впрочем, более-менее взвешенные оценки современников спустя некоторое время сменились глухим игнорированием самого существования "Победы". Доходит до абсурда: в солидном томе Die Chronik des Automobils британский Standard Vanguard и "Победа" представлены как новинки... 1947 года. Причем наш автомобиль назван "воспроизведением" английского. Но вместо возмущения душа наполняется гордостью: если замалчивают и искажают, значит, мы действительно победили.









Слава великому Сталину!



Великий Сталин
Слава великому Сталину!









ИСТОЧНИК

- https://ru.wikipedia.org/wiki/ГАЗ-М-20_«Победа»