

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 260

СССР  
И СОЦСТРАН



## АПА-7

ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОЕ ИЗДЕЛИЕ  
КОМПАКТНЫЙ, ЛЕГКИЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ  
ДВА ГОДА НА КОНВЕЙЕРЕ

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №260, 2019

#### 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, импортер в Россию:

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: Д. А. Кабертай

#### 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](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

#### Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные

данные для обратной связи (телефон или e-mail).

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной

службе по надзору в сфере связи, информационных

технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 12,50 бел. руб.

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. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 11–15:

частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

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



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». Издание 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 печати (производства): 21.06.2019

Дата выхода в России 30.07.2019

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

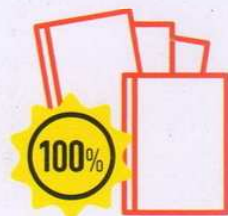
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

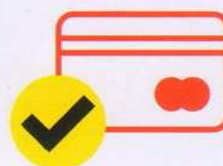
**ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ**



**ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ  
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ**



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02





**Аэродромные пусковые агрегаты (АПА) служат внешним источником питания для электрооборудования самолетов при техническом обслуживании и предполетной подготовке. Поначалу такие машины строились на базе легкового автомобиля «Москвич».**

### Для оборонных нужд

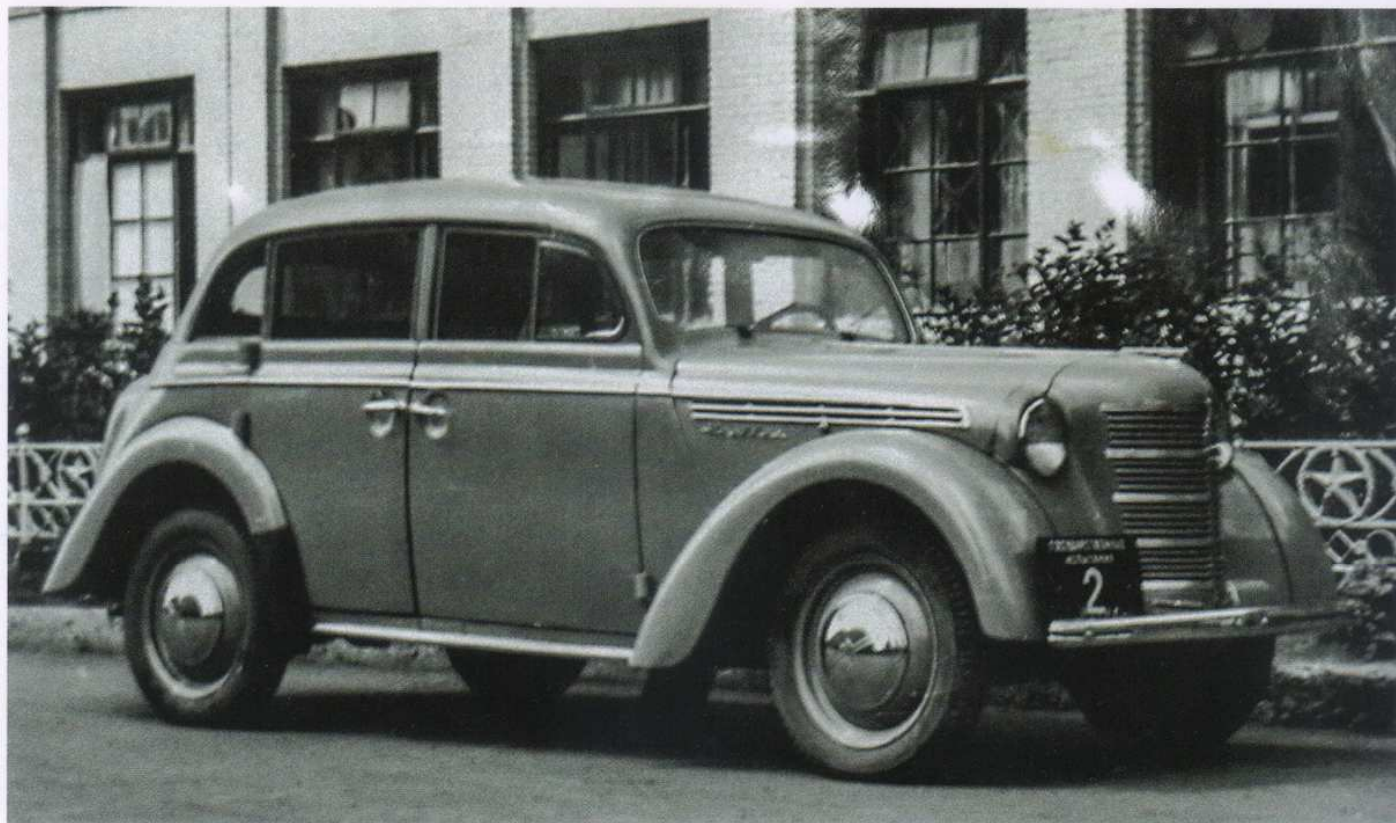
На рубеже 40–50-х годов на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) происходила быстрая и необъяснимая перестановка руководящих кадров. Директора и главные инженеры менялись раз в несколько месяцев, переходили с одной должности на другую. Некоторое время директором был Василий Николаевич Тахтаров. В конце 1949 года исполняющим обязанности главного конструктора был назначен Александр Федорович Андронов, работавший на заводе с августа 1944 года. Он удержался на своем посту, в 1951 году стал главным конструктором и занимал эту должность более 20 лет, во многом определив судьбу завода, технические и внешние особенности всех его автомобилей, существенно повлияв на производство советских легковых малолитражных машин. Однажды, это было зимой 1949–1950 годов, недавно занявшие свои должности Тахтаров и Андронов осматривали территорию предприятия. На ней находились недостроен-

ные, брошенные еще во времена КИМа здания. В то же время у завода не было своего кузнечного и прессового производства. Штампованные детали и поковки МЗМА получал со смежных заводов, прежде всего с ЗИСа и ГАЗа, порой по их вине не вы-

полняя план. Достройка «кимовских» цехов позволила бы локализовать производство. Оставалось только добиться финансирования со стороны Совета министров СССР и Министерства автотракторной промышленности. Тахтаров предложил получить

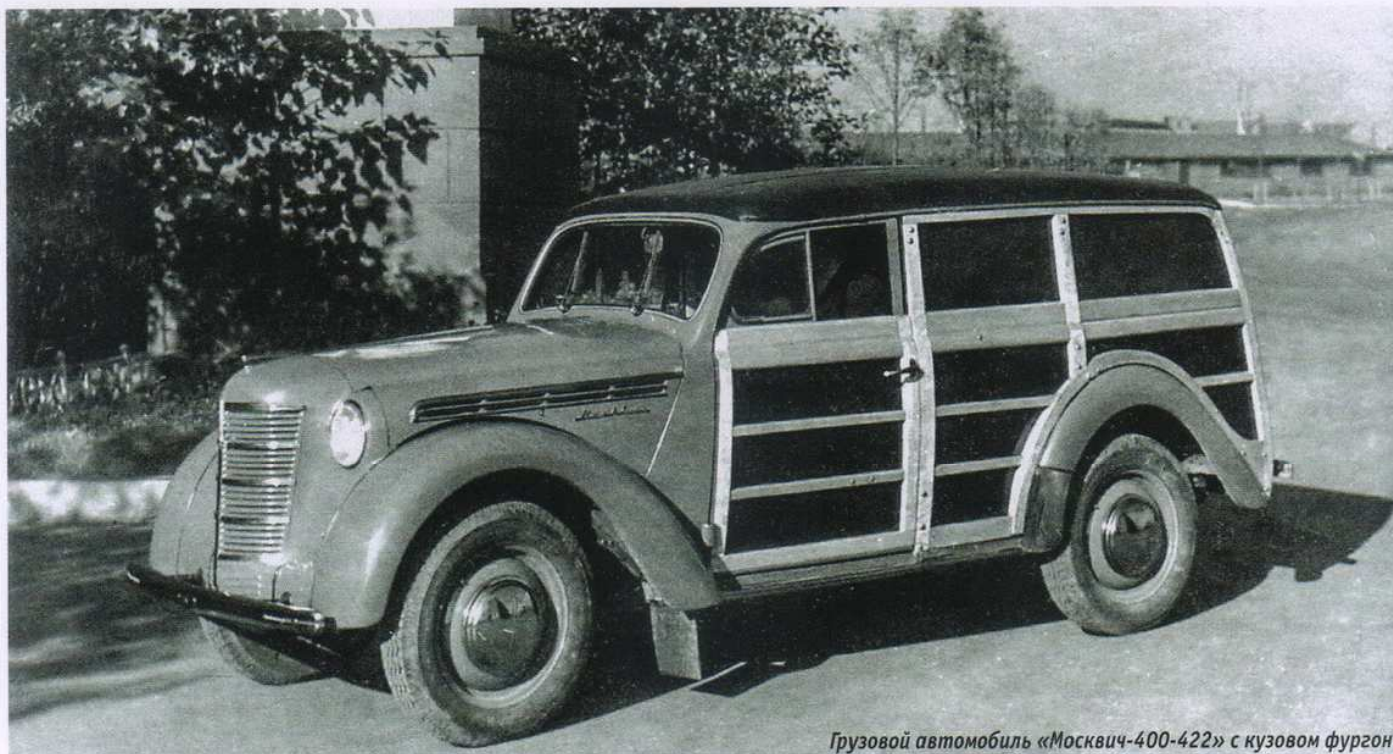


Аэродромный пусковой агрегат АПА-7



Легковой автомобиль «Москвич-400-420» (базовая модель)





Грузовой автомобиль «Москвич-400-422» с кузовом фургон

деньги на реконструкцию, освоив производство принципиально нового изделия — самоходного электросилового агрегата для обслуживания реактивных самолетов, в котором было заинтересовано командование Военно-воздушных сил.

Такой агрегат на базе маленького «Москвича» получался компактным, легким, экономичным, удобным для перевозки на дальние расстояния любым видом транспорта. На железнодорожную платформу можно было погрузить два, а то и четыре «Москвича». Малогабаритный автомобиль входил в грузовые отсеки небольших военно-транспортных самолетов, не занимал много места на палубе речного или морского судна. Его можно было с минимальными затратами бензина перегнать своим ходом с одного объекта на другой, а в крайнем случае перевезти в кузове бортового грузовика. Мощности электрического агрегата с мотором «Москвича» по расчетам вполне хватало для запуска и обслуживания существовавших в начале 50-х годов реактивных самолетов, например МиГ-15 или Ил-28. Одно из постановлений Совета министров прямо указывало, что для освоения на МЗМА электросилового машины Министерству автотракторной промышленности будут увеличены капиталовложения за счет уменьшения капиталовложений для Министерства обороны. И это не удивительно, ведь назначение нового специального автомобиля считалось чисто военным.

**По заводским отчетам выходит, что товарных АПА-7 было передано в сбыт 3333 машины плюс, как минимум, шесть опытных образцов стандартной конструкции и около десятка экземпляров разных опытных модификаций.**

За послевоенные годы на МЗМА сформировался сильный коллектив конструкторов, сумевший самостоятельно выполнить полный комплект документации на базовую модель

М-400-420, пусть даже скопированную с иномарки, разработать и довести до производства непривычный деревянный кузов фургона, создать новые моторы и другие



Первый изготовленный образец аэродромного пускового агрегата





агрегаты. Этим конструкторам предстояло разработать и довольно сложный специальный автомобиль на шасси «Москвича» — аэродромный пусковой агрегат АПА.

### Все начиналось с пикапа

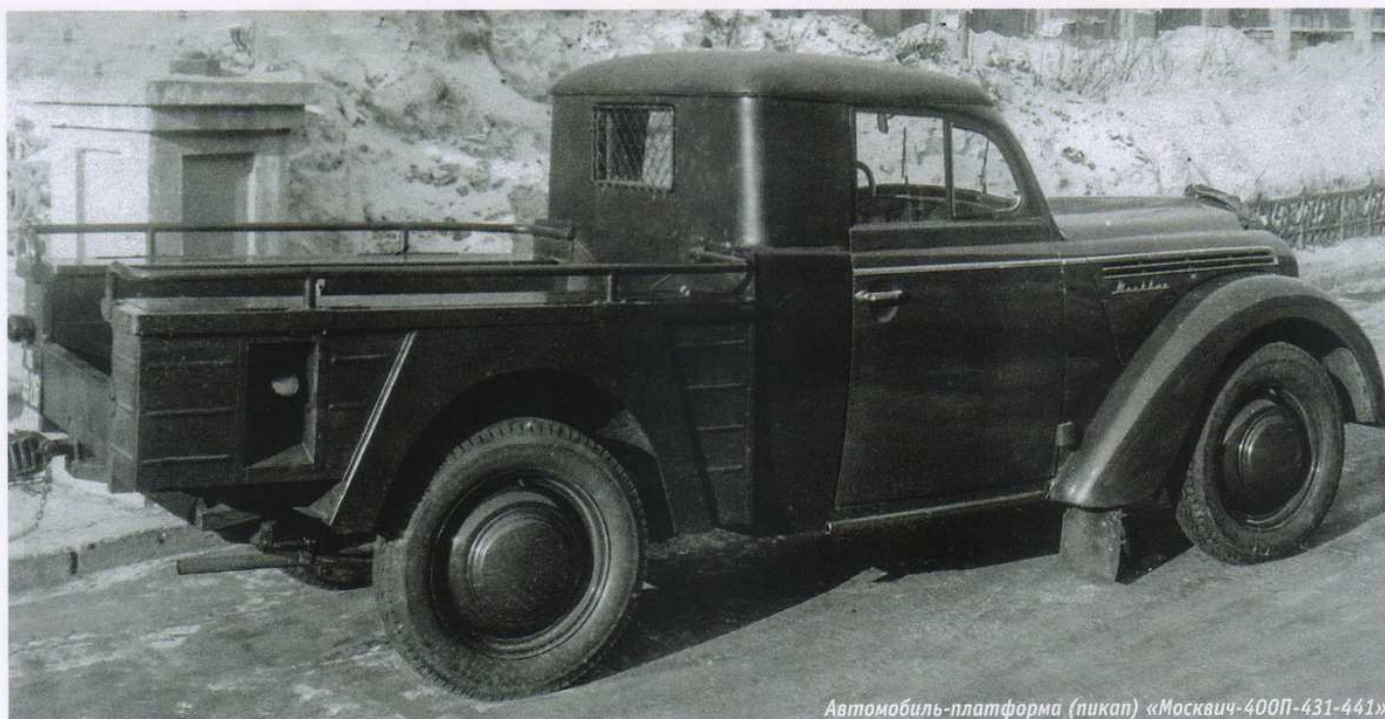
Техническое задание состояло из двух частей. Первая, более простая, — сделать пикап на базе «Москвича», в кузов которого

можно было бы установить электрический агрегат. Вторая часть, более сложная, — разработать сам агрегат модели ЭА-7 (первое время — ЭА-75). Комплектный автомобиль АПА изначально проходил по заводским документам как «Москвич-4003-428». Индекс «4003» обозначал шасси. Экспериментальный цех Отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА собрал первый опытный образец в марте 1951 года, а до октября, опять же силами экспериментального цеха, было построено шесть опытных машин, на которых отработывались особенности конструкции и проверялось соответствие новинки требованиям технического задания, они же проходили заводские и приемочные испытания. Агрегат ЭА-7 состоял из двигателя внутреннего сгорания, модификации серийного четырехцилиндрового двигателя М-400, генератора, двух «авиационных» аккумуляторных батарей, щита управления, клеммных выходов и кабелей для подключения к бортовой сети самолета. Нужно подчеркнуть, что на борту машины устанавливалось два бензиновых двигателя. Первый — стандартный тяговый двигатель обычного



Тот же первый образец (вид сзади)





Автомобиль-платформа (пикап) «Москвич-400П-431-441»

автомобиля — находился спереди в моторном отсеке, как у любого «Москвича». Второй мотор, силовой, располагался в агрегатном отсеке сзади. Он никак не был связан с трансмиссией автомобиля, а только приводил в действие генератор через ременную передачу. Сами конструкторы звали машину АПА двухмоторной. Прежде всего, КБ кузовов требовалось выполнить пикап на базе «Москвича». Оставив стандартные полы, оперение, крылья, передние двери и проем ветрового стекла, следовало сконструировать кабину

фургона М-422 и возглавлявшая работы над кабриолетом М-400-420А. Кабина в документации обозначалась индексом М-431. Она выпускалась серийно, соответственно номер «431» больше не мог быть присвоен никакой разработке, даже опытной. Поэтому в начале 60-х годов за фургоном «Москвич-430» сразу последовал «Москвич-432».

### Фургон с грузом внутри

Интересно, что пикап задумывался в виде семейства из двух модификаций. Первый

и других устройств. Бортовой спецкузов обозначили индексом М-441, а закрытый, предназначенный для АПА, — М-442. Закрытый кузов фургона открывался со всех сторон. Основную часть площади крыши, боковых и заднего бортов занимали очень большие люки. Сзади слева устанавливалась дополнительная автомобильная фара. В темное время суток она помогала при движении задним ходом, ее можно было вынуть из проема, чтобы осветить все необходимое для подключения: оборудование автомобиля, розетки, кабели, входные гнезда на са-

## У опытных образцов номинальная мощность составляла 7,5 кВт, поэтому они назывались АПА-7,5

и жестко связанную с ней платформу. У кабины был деревянный каркас, обшитый стальным листом, крыша состояла из деревянных поперечных дуг и продольных реек, обитых дерматином по типу крыши фургона М-400-422. Платформу выполнили цельнометаллической. Руководил работами начальник КБ кузовов Сергей Дмитриевич Чуразов, до войны трудившийся на ЗИСе, а с 1945 года — на МЗМА. Разными частями кузова занимались В. Ф. Тарасов, В. Ф. Тармарин, С. И. Тарасов, С. Н. Лобов, А. В. Носов, И. Л. Томах. Ведущим конструктором кабины стала Юлия Полукарова, участвовавшая в создании универсала М-421,

вариант с открытой платформой тоже предназначался для аэродромной службы — перевозить большие и тяжелые самолетные аккумуляторные батареи проще было на компактном грузовом автомобиле, а не на специальной ручной тележке, которую тоже выпускал МЗМА. Второй модификацией считался пикап, предназначенный для установки внутри платформы электрического агрегата ЭА с такой же кабиной М-431. У него были унифицированные с бортовым вариантом детали платформы, но кузов получил металлический верх и раму под установку электроагрегата, кронштейны для кабелей

молете. Ей же было легко освещать агрегат при работе ночью. Также в комплектацию входил наружный световой прибор — «заградительный огонь». Электрический агрегат ЭА-7 устанавливался в кузове на отдельной раме, сваренной из уголка. Агрегат жестко закреплялся на раме болтами, а вся рама соединялась с усиленным основанием кузова автомобиля через резиновые подушки. Двигатель внутреннего сгорания находился сзади слева, маховиком вперед. В углу кузова у задней стенки поперечно стоял радиатор. За сцеплением, там, где у обычного силового агрегата коробка передач, находился шкив с ручьями для





ремней. Семь клиновых ремней передавали крутящий момент на ведущий шкив генератора, стоявшего по ходу движения справа от бензинового мотора. Шкивы вращались на шариковых подшипниках, для регулировки натяжения или замены ремней служила распорная тяга. Передаточное отношение ременной передачи составляло 1,733. Генератор авиационного типа ГСР-9000И при работе охлаждался электрическим вентилятором ДВ-1 с четырехлопастной крыльчаткой. Он находился в кожухе-диффузоре, от которого наружу шла вентиляционная труба. По документации допускалась установка электрического агрегата ЭА-7 как на шасси пикапа «Москвич», так и на одноосный прицеп.

Двигатель ЭА-7 представлял собой модификацию стандартного мотора «Москвича» — по основным узлам и агрегатам они были унифицированы. Отличался, прежде всего, карбюратор. Мотор был рассчитан на постоянную работу на одних и тех же оборотах. Из карбюратора К-25 удалили экономайзер. Привод ускорительного насоса сделали ручным, изменили конструкцию привода воздушной и дроссельной заслонок, специально отрегулировали дозирующую систему. Воздушный фильтр поставили не горизонтально сверху, а вертикально, сбоку от карбюратора, иначе он не помещался под низкой крышей. Если тяговый автомобильный двигатель выдавал 26 л. с., то силовому двигателю электроагрегата мощность снизили до 20 л. с. при 3000 об/мин, а максимальный крутящий момент 5,5 кг-м достигался при 2000 об/мин. Сцепление включалось и выключалось рычагом.

Перед двигателем слева по ходу машины стоял щит управления агрегатом. На нем находились комбинация приборов «Москвича», у которой спидометр был заменен тахометром, несколько дополнительных



Испытания пикапа «Москвич» на бездорожье



АПА-7 на заводских испытаниях. Лето 1951 года

контрольных приборов, кнопки и рычажки управления, блок предохранителей. Вдоль правого борта укладывались кабели, соединявшие автомобиль с самолетом. У опытного образца клеммных выходов было

четыре, два справа и два слева, у серийной машины — только три. На левой стороне остался один. При этом все клеммы можно было подключить одновременно. Ящик с аккумуляторными батареями, двумя авиационными 24В и одной для пуска автомобильного мотора 12В, находился в кабине на месте пассажирского сиденья. Таким образом, в АПА-7 мог ехать только водитель. Перевозка пассажиров полностью исключалась. Более того, инструкция по эксплуатации запрещала буксировку прицепов с какими-либо грузами или пассажирами. У опытных образцов номинальная мощность составляла 75 кВт, поэтому они назывались АПА-75. Мощность серийного агрегата посчитали возможным уменьшить до 7 кВт, и его переименовали в АПА-7. Агрегат предназначался для питания постоянным



Испытания АПА-7 на бездорожье

Продолжение на стр. 10







АПА-7









током 24–28,5 В электрического и радиоборудования самолетов, у которых максимальная мощность любого из потребителей не превышала 7 кВт. При длительном режиме работы агрегат должен был обеспечить равномерную или переменную отдачу электроэнергии в пределах номинальной мощности 7 кВт.

Схема электрического оборудования АПА-7 позволяла использовать генератор и аккумуляторные батареи как отдельно, так

и совместно, соединив их параллельно. В случае параллельного включения агрегат обеспечивал в течение 3 сек отдачу тока до 1200 А. В режиме номинальной нагрузки агрегата рассчитывали на непрерывную работу до 3 ч, после чего требовались долив топлива и проверка уровня масла в бензиновом двигателе.

Электрическую схему конструировала группа электрооборудования в КБ двигателей. Ведущим конструктором схемы вы-

ступал Евсей Маркович Ютт, ему помогали У. И. Яблонский и А. Хайкина. Над разными механизмами ЭА-7 работали И. К. Чарноцкий, Л. Р. Горелов, Ю. М. Немцов, И. В. Новоселов и другие конструкторы. Всеми работами над агрегатом ЭА руководил начальник КБ двигателей Евгений Викторович Кнопф. Подготовкой производства занимался главный инженер завода Виктор Николаевич Поляков. Он оказался не только отличным организатором: как отставной военный и фронтовик, Поляков хорошо умел находить общий язык с представителями «заказчика в погонах».

### «Газик» вместо «Москвича»

Окончательно комплект документации был готов к октябрю 1951 года. По техническим условиям (ТУ) машина проходила как АПА-7, но существовало и длинное отраслевое обозначение «Москвич-4003/ЭА-7/431/442». В ноябре и декабре завод передал в сбыт первые 30 агрегатов АПА-7. План на 1952 год предусматривал изготовление 2 тыс. самоходных агрегатов, и он был выполнен. В первом квартале сделали 100 машин, во втором — 490, в третьем — 683, в четвертом — 827. На 1953 год запланировали постройку 1200 машин. С января по октябрь изготовлено 1203 экз. АПА-7,



АПА-7 на заводских испытаниях. Лето 1951 года



а дальше Совет министров исключил агрегат из планов на 1954 год, и выпуск машины прекратился.

На заводе скопилось много некондиционных крыш седанов. Их для МЗМА штамповали на ЗИСе, и среди поступавших новых партий всегда оказывался определенный процент брака. В 1952 году в Бюро рационализации и изобретательства (БРИЗ) пришло предложение изменить крышу кабины. Деревянный каркас, обитый дерматином, заменили фрагментом бракованной крыши седана. Так серийный АПА-7 получил металлический верх кабины, более надежный, долговечный и дешевый в производстве.

В заводских ТУ прямо указывалось, как окрашивать АПА-7. Основными цветами большинства агрегатов были серый и серо-голубой, применявшиеся для легковых «Москвичей». По особому заказу АПА мог сойти с конвейера темно-зеленого цвета с синеватым оттенком, в который тогда красили основную массу серийных советских грузовиков. Бамперы и колпаки колес отличались тем, что не хромировались, а окрашивались в цвет кузова, молдинги на капоте и облицовке тоже. На дверях кабины молдинги отсутствовали, «блестящими» оставались эмблема, ободки фар, стеклоочистители, кант ветрового стекла и ручки дверей.

Комплекты оригинальных деталей кузова АПА для МЗМА по кооперации делал ремонтный завод №2 ХОЗУ МВД, находившийся в Москве. С этим предприятием давно были налажены партнерские отношения. На «милиейском» заводе с 1948 года собирали фургоны «Москвич-400-422». Комплектное, двигавшееся своим ходом шасси для них выпускал МЗМА, а комплект деревянных деталей кузова поступал из Шу-мерли с завода №471. Потом комплектные машины возвращали с завода №2 на МЗМА, откуда их передавали в сбыт. Окончательную сборку специальных автомобилей АПА-7 МЗМА проводил в цехах бывшего КИМа, достроенных за счет выделенных на освоение агрегата денег.

Почему агрегат АПА-7 продержался в производстве только два года? В 1952 году машину обсуждали на коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР. Представители заказчика прямо заявили, что хотели бы видеть аналогичный агрегат не на базе «Москвича», а на шасси тогдашней новинки ГАЗ-69. В течение 1953 года начался серийный выпуск этого автомобиля, и Министерство обороны дало задание Минавтопрому разработать новый АПА на его



АПА-7 на военном аэродроме

базе. В реальности на освоение нового специального автомобиля того же назначения УАЗ-915 ушло несколько лет, он пошел в серию только в 1960 году на Ульяновском автозаводе.

Сам МЗМА освоил в 1958 году производство переносной генераторной установки АБ-8 с двигателем М-407, позднее — М-408, которую на автомобильное шасси не устанавливали. Но такая силовая установка много лет входила в список товарной продукции

МЗМА и АЗЛК. Более того, в конце 70-х годов в КБ двигателей проектировали аналогичное устройство с новым мотором М-412.

Известен один сохранившийся до наших дней АПА-7 в авиационном музее в Монино. Но в разных регионах бывшего СССР в XXI веке не раз находились «Москвичи»-пикапы, бывшие АПА-7, со снятыми агрегатом и верхней частью спецкузова, а также годные для реставрации детали разукомплектованных машин.

**В течение двух лет производства АПА-7 подвергался небольшой модернизации, соответствовавшей изменениям базового «Москвича» и улучшавшей работу агрегата. Например, модернизировались системы питания и смазки силового двигателя.**

Аэродромный пусковой агрегат УАЗ-915 на шасси ГАЗ-69





Командование ВВС приняло агрегат АПА-7 и рекомендовало его к производству, но сотрудник ОГК С. Дмитриев написал письмо в Минавтопром и МГБ СССР. Он назвал двухмоторный агрегат «расточительным в производстве и эксплуатации», предлагал упрощенный агрегат с одним двигателем и кузовом обычного «Москвича», обвинял главного инженера В.Н. Полякова в «зажиме инициативы сотрудников». Репрессий в отношении руководства и конструкторов не последовало, но ОГК получил приказ разработать одномоторный АПА.



АПА-7Р с кузовом седан



АПА-7Р (вид сзади)

## Одномоторные АПА

Сначала были построены три агрегата АПА-7Р с кузовом седан, приводом генератора от основного двигателя через коробку отбора мощности (КОМ) и панелью управления на месте заднего стекла. Испытания показали, что такой агрегат менее надежен, один двигатель с трудом справляется с двумя функциями и склонен к перегреву, время подготовки к работе больше, чем у обычного АПА-7, аккумуляторы заряжаются недостаточно. Также заказчик опасался, что в военных частях на местах с седана снимут специальное оборудование и переделают

его в пассажирскую машину для личных целей, что невозможно сделать с серийным двухмоторным АПА-7.

Тем не менее, конструкторам, по заданию заказчика, пришлось потратить время и силы на разработку еще нескольких альтернативных модификаций АПА. Помимо седана АПА-7Р, в 1952 году экспериментальный цех изготовил три образца одномоторного агрегата с кузовом типа пикап, три образца двухмоторного АПА, у которых двигатель с генератором связывала не ременная передача, а конический редуктор, а также один образец с уменьшенным вдвое

числом аккумуляторов и генератором, который мог работать в моторном режиме. Работа над перечисленными машинами потребовала мобилизации всех конструкторов и других сотрудников ОГК и примерно на год-полтора задержала проектирование перспективной базовой легковой модели «Москвич-402-425».

## Пикап аэродромной службы

Одновременно с АПА-7 в ОГК МЗМА разрабатывали автомобиль-платформу (пикап) на базе автомобиля «Москвич» для перевозки внутри аэродрома. Первоначально



Автопоезд из пикапа «Москвич-400П-431-441» и прицепа 1АПО4





пикап назывался «Москвич-400П-426». Его оснащали сцеплением с усиленными нажимными пружинами, шинами 5,00-16, фаркопом, взятым от ГАЗ-67Б. К автомобилю прилагался одноосный прицеп 1АПО4 с деревянной платформой, трубчатой осью колес, рессорной подвеской, сваренной из уголка и представлявшей единое целое с дышлом рамой. Два образца такого автопоезда прошли испытания в феврале 1951 года. На них была выпущена документация, как на «Москвич-400П/431/441», но в серийное производство не пошли ни пикап, ни прицеп.



Автомобиль-платформа (пикап) «Москвич-400П-431-441»

| Технические характеристики АПА-7   |                 |
|--|-----------------|
| Число мест   | 1               |
| Максимальная скорость  | 40 км/ч         |
| Электрооборудование  | 6V              |
| Аккумуляторная батарея   | 3-СТ-60         |
| Генератор  | Г-28 или Г-29   |
| Реле-регулятор   | РС-28 или РР-29 |
| Прерыватель-распределитель   | Р-34            |
| Катушка зажигания  | Б-28            |
| Стартер  | СТ-28           |
| Свечи зажигания  | A11Y            |
| Размер шин   | 5,50-16         |
| <b>Масса, кг</b>   |                 |
| снаряженная  | 1510            |
| на переднюю ось  | 555             |
| на заднюю ось  | 955             |
| <b>Дорожный просвет, мм</b>  |                 |
| под передней осью  | 200             |
| под задней осью  | 200             |
| <b>Радиус поворота, м</b>  |                 |
| по колее внешнего переднего колеса   | 6,0             |
| наружный габаритный  | 6,3             |
| <b>Рулевой механизм</b>  |                 |
| глобоидальный червяк с трехзубчатым сектором, передаточное число — 15,0  |                 |
| <b>Подвеска передняя</b>   |                 |
| независимая, пружинная типа <i>Dubonett</i> , амортизаторы гидравлические, рычажные, одностороннего действия             |                 |
| <b>Подвеска задняя</b>   |                 |
| зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, одностороннего действия |                 |

|  |         |
|--|---------|
| <b>Тормоза</b>   |         |
| рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса  |         |
| стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес                                       |         |
| <b>Сцепление</b>   |         |
| однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером)  |         |
| <b>Коробка передач</b>   |         |
| механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах и рычагом переключения на рулевой колонке    |         |
| <b>Передаточные числа коробки передач</b>  |         |
| I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,60   |         |
| <b>Главная передача</b>  |         |
| одинарная, коническая, передаточное число — 5,57   |         |
| <b>Двигатель</b>   |         |
| МЗМА-400, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения |         |
| Диаметр цилиндра, мм   | 67,5    |
| Ход поршня, мм   | 75      |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>   | 1074    |
| Степень сжатия   | 5,8     |
| Порядок работы цилиндров   | 1-3-4-2 |
| <b>Карбюратор</b>  |         |
| К-25   |         |
| <b>Максимальная мощность</b>   |         |
| 23 л.с. при 3000 об/мин  |         |
| <b>Максимальный крутящий момент</b>  |         |
| 5,5 кгс.м при 2000 об/мин  |         |







## Автомобильный академик

Помимо конструкторов, технологов и руководителей, в развитии советского автопрома активную роль играли ученые. Большой вклад в отечественную автомобильную промышленность внес член-корреспондент Академии наук СССР Дмитрий Петрович Великанов. Одной из основных тем его работ было производство легковых автомобилей.

Дмитрий Петрович Великанов родился в Одессе в 1908 году. Первым местом его работы была артель «Крымкурсо», где он получил должность помощника шофера. Затем Великанов работал водителем грузовика на горных дорогах Армении. Уже имея за плечами большой практический опыт работы с автомобильной техникой, он получил высшее образование в Ленинградском политехническом институте. Дипломную практику проходил в Москве, на заводе АМО-ЗИС. Работал в цехе сборки двигателей и представлял готовые грузовики на военную приемку.

В 1933 году Дмитрий Великанов вошел в число участников знаменитого Каракумского автопробега, а после его окончания занял должность научного сотрудника в НИИ автомобильного транспорта. В довоенные годы проходило много испытательных автопробегов по территории страны: женский Каракумский автопробег, пробег дизельных грузовиков, пробеги аэросаней и газогенераторных автомобилей. В некоторых из них Великанов принимал участие, иногда входил в команду организаторов, всегда с интересом изучал результаты пробегов. В начале 40-х годов Дмитрий Петрович выдвинул на уровне правительства идею создания в СССР специального испытательного полигона для автомобильной техники. Он получил поддержку, но планы перечеркнула война.

В послевоенное время Д. П. Великанов трудится в Институте машиноведения АН СССР под руководством основателя советской автомобильной науки Евгения Алексеевича Чудакова. Тогда же он становится руководителем государственных испытаний целого ряда советских легковых и грузовых автомобилей. Он занимался этим на протяжении нескольких десятилетий. Уже в 40-х годах Великанов проводил испытания грузовиков ГАЗ-51 и легковых «Москвичей» семейства 400-420. Руководить государственными, междуведомственными или приемочными испытаниями новых моделей «Москвича» ему приходилось неоднократно,

но: в 1955 году это было семейство «Москвича-402», в 1961-м — опытные образцы «Москвича-408» (63С6, 63С8), в 1967-м —

«Москвич-412», в 1971-м — ИЖ с кузовами «комби» и «фургон», в 1974 году — «Москвич-2140». Под руководством Великанова



Д. П. Великанов на государственных испытаниях автомобиля «Москвич-402-425» (1955 год)



Автомобиль РЗФ-50 и В. Бахчиванджи





Дизайнер Э. Сабо возле макета автомобиля НАМИ-1101 «Василек»

проходили испытания переднеприводных опытных образцов ЗАЗа, автопоездов МАЗ, автобусов в северном исполнении. Конечно же, Дмитрий Петрович участвовал в принятии решения о строительстве Дмитровского автополигона, его проектировании и работе. Под руководством Великанова разрабатывались ГОСТы на проведение испытаний автомобилей.

За научную работу «Условия эксплуатации автомобилей в СССР и требования к развитию их конструкций» Великанов был удостоен ученой степени доктора наук, а в 1968 году избран членом-корреспондентом Академии наук СССР. Он много лет работал в Институте комплексных транспортных проблем (ИКТП), принимал активное участие в заседаниях конструкторской секции коллегии Министерства автомобильной промышленности СССР, где принимались решения, какие автомобили или двигатели следует выпускать серийно, а какие нет.

Среди автолюбителей Дмитрий Петрович Великанов был известен как убежденный сторонник развития массового производства легковых автомобилей для продажи частным владельцам. Он научно доказал огромную экономическую и социальную пользу, которую принесет крупномасштабная автомобилизация Советского Союза. Еще в послевоенные годы он выступал с публичными лекциями, где агитировал за то, чтобы наращивать производство недорогих автомобилей и сделать собственную машину доступной каждой советской

семье. Позднее, в 1966 году, на одном из заседаний в Минавтопроме Великанов прямо заявил, что в стране необходимо производить не менее 4–4,5(!) миллионов легковых малолитражных автомобилей в год.

Дмитрий Петрович прекрасно понимал, что массовую автомобилизацию нельзя проводить «любой ценой», допуская к производству автомобилей откровенных непрофессионалов. Например, в начале 50-х годов Великанов вместе с большинством авторитетных советских конструкторов решительно высказался против автомобиля РЭФ-50, предложенного инженером одного из рижских заводов В. Бахчиванджи. Машина вышла дешевой, но неработоспособной, так как ее сконструировали с множеством недопустимых ошибок. Через 15 лет, в середине 60-х, Великанов, наоборот, поддержал инициативу известного конструктора Б. М. Фиттермана, предложившего для массового производства малолитражный автомобиль НАМИ-1101 «Василек» с передними ведущими колесами, поперечным расположением силового агрегата, двигателем из алюминиевого сплава и кузовом типа хэтчбек.

Агитируя за массовый советский автомобиль, Великанов особое внимание уделял необходимости разработки устройств, облегчающих пуск двигателя зимой, в сильные морозы, освоения производства высокооктанового бензина, создания в СССР сервисной «дилерской» сети.

Дмитрий Петрович ушел из жизни в 1986 году.



## Дмитрий Петрович Великанов

**1933 год**

Принимает участие в автопробеге Москва–Каракумы–Москва.

**1949 год**

Руководит государственными испытаниями автомобилей «Москвич» моделей 400-420, 400-421, 400-422, 401-420.

**1965 год**

Участвует в проектировании и открытии Дмитровского автополигона в Московской области.

**1966 год**

Поддержал проект выпуска в СССР переднеприводного автомобиля НАМИ-1101 «Василек».

**1968 год**

Стал членом-корреспондентом Академии наук СССР.

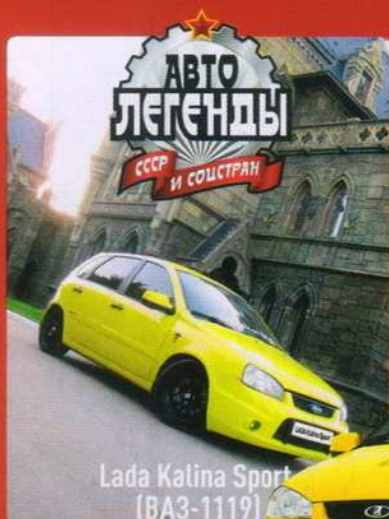
**1971 год**

Руководил испытаниями автомобилей ИЖ-2125 и ИЖ-2715, разработанными на предприятии неавтомобильного профиля.



# СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Kalina Sport  
(BA3-1119)

DeAGOSTINI



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot  
(YA3-3163)



UAZ Hunter (YA3-315195)



Lada Kalina Sport (BA3-1119)

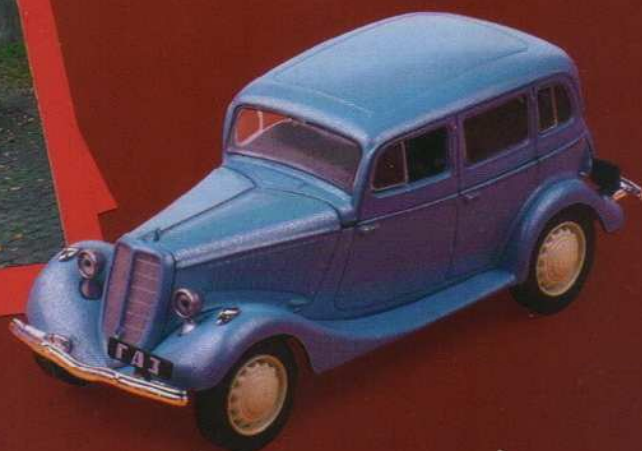
В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### ГАЗ-М1

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



ISSN 2071-095X  
9 772070 095170