

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 899 РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

«МИЛИЦИЯ СССР»

№ 8



ГАЗ-М22 «ВОЛГА»

МАШИНА «НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ»
УДАЧНЫЙ ЭКСПОРТ
СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

DeAGOSTINI



Форум о журнальных...

nasekomi.ru

2020

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: 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 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 Дистрибушен 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 дистрибьютор 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: 899 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: 5000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 5 (верх), 8–9, 7 (верх): ООО «Тайга Групп»; стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 7 (верх), 8–9: © hdmrmaps.com; стр. 3, 10–14, 15 (низ) © 2019 МИА РОССИЯ СЕГОДНЯ; 4–6, 7 (низ) © Фотобанк Лори; стр. 15 (низ) © АР/ТАСС

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Константина Шляхтинского, 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». 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 печати (производства): 02.06.2020

Дата выхода в России 25.06.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ЕСЛИ ВЫ ПРОПУСТИЛИ ИЛИ НЕ НАШЛИ НОМЕР В КИОСКАХ И СУПЕРМАРКЕТАХ, ВЫ МОЖЕТЕ ЗАКАЗАТЬ ЕГО В НАШЕМ **ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ DEAGOSHOP.RU**



ПРЕИМУЩЕСТВА DEAGOSHOP.RU

ГАРАНТИЯ
ЛУЧШЕЙ ЦЕНЫ



РАЗЛИЧНЫЕ СПОСОБЫ
ДОСТАВКИ ПО РОССИИ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



НАКОПЛЕНИЕ
БОНУСНЫХ БАЛЛОВ
ЗА ПОКУПКИ



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ НА САЙТЕ **DEAGOSTINI.RU** И ПОЛУЧИТЕ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ПОДАРКИ И СКИДКИ!

ГАЗ-22 «Волга» — советский легковой автомобиль среднего класса, оснащенный грузопассажирским кузовом. Выпускался Горьковским автомобильным заводом в 1962–1970 годах.

На базе легковушки

На стадии создания опытных образцов автомобиль назывался ГАЗ-М22 (или просто М-22), но после того как завод в Горьком перестал носить имя Молотова, машина получила индекс ГАЗ-22. Основой для универсала послужил седан ГАЗ-21Л, поэтому оба автомобиля имели множество унифицированных деталей кузова, узлов и агрегатов. Общими были передняя часть корпуса, крылья, лобовое стекло, приборная панель и некоторые детали пола. Считается, что первоначально производство универсала на Горьковском автомобильном заводе не планировалось. Причина его появления в заводской линейке легковых автомобилей объясняется просто: с развитием народного хозяйства возникла необходимость в машинах для перевозки мелких партий товаров и грузов. Небольших развозных фургончиков, выпускавшихся тогда

в Ульяновске и Риге, на всю страну не хватало. И тут кому-то пришло в голову, что одним из вариантов частичного решения этой проблемы может стать освоение производства грузопассажирских машин на базе уже выпускавшихся легковых. Существует и еще одна версия появления ГАЗ-22. Некоторые историки полагают, что автомобиль появился на свет благодаря Министерству здравоохранения СССР. Дело в том, что в качестве базы для скорой помощи в тот период использовались ГАЗ-12, которые снимались с производства. Между тем потребность в автомобилях для медицинских служб была очень высокой. Вот медики и «продавили» этот проект. Как бы то ни было, работы над первыми прототипами ГАЗ-22 начались, а уже к декабрю 1961 года были готовы два варианта автомобиля — грузопассажирский и санитарный. В следующем году их показали

на Выставке достижений народного хозяйства (ВДНХ). В разработке новой версии участвовали многие из конструкторов, работавших над ГАЗ-21. Для сборки универсалов пришлось выделить отдельный производственный участок и смонтировать дополнительную сварочную линию. Ветераны завода вспоминали, что кузова, предназначенные для изготовления универсалов, снимались с главного конвейера и отправлялись на переделку, а затем их возвращали на конвейер для продолжения сборки. Очевидно, что себестоимость универсала была гораздо выше, чем у седана, и, вероятнее всего, с экономической точки зрения выпуск подобной техники был для завода малоинтересен. Тем не менее, на такой шаг пришлось пойти, чтобы соблюсти государственные интересы. ГАЗ-22 имел несущий цельнометаллический кузов с пятью дверями. Задняя дверь,



ГАЗ-22 «Волга»



«Волга» черного цвета говорила о статусе своего владельца

установленная в торце кузова, состояла из двух половин, причем створки у нее распахивались не вертикально, а вверх и вниз. Верхняя створка была остеклена, что обеспечивало водителю приемлемый обзор. Половинки двери могли открываться как одновременно, так по отдельности. Верхняя удерживалась в открытом положении при помощи телескопического упора, а в закры-

том — специальными фиксаторами. Нижнюю створку фиксировали при помощи роторных замков, а будучи открытой, она принимала горизонтальное положение на уровне пола и оставалась в такой позиции благодаря специальным ограничителям.

ГАЗ-22 был рассчитан на одновременную перевозку пяти пассажиров и грузов весом до 170 кг. Объем багажника достигал 1 м³.

Однако задние сиденья могли складываться, образуя довольно большую площадку. При этом пассажироместимость универсала уменьшалась до двух человек, зато объем багажного отделения увеличивался до 2,4 м³, а грузоподъемность возрастала до 400 кг. Поверхность площадки была абсолютно ровной. В одной из экспериментальных (предсерийных) версий ГАЗ-22А запасное колесо крепилось под днищем, а топливный бак был перенесен в базу. У грузового варианта водительская часть кабины отделялась от салона сеткой, а у санитарных машин — специальной перегородкой. Кузов седана был легче, разнится, в зависимости от варианта исполнения, составляла от 80 до 100 кг. Поскольку развесовка универсала (особенно со сложными сиденьями и под грузом) была не такой, как у ГАЗ-21, заднюю подвеску конструкторам пришлось усилить. В 1962 году, после проведения обязательных испытаний и устранения выявленных недоработок, универсал ГАЗ-22 был запущен в серию. Серийные образцы, хотя и несущественно, но все-таки отличались от первых прототипов. Так, запасное колесо у них располагалось уже не снаружи, а в специальной нише под полом. Известно, что универсал, как и его «старший брат» ГАЗ-21, обладал великолепной коррозионной устойчивостью, обеспечить которую удалось благодаря про-



И сегодня ГАЗ-22 пользуется спросом среди любителей ретро-автомобилей



«Волга» с кузовом «универсал» на выставке в ГУМе

такси, на автобазы, специализировавшиеся на развозке мелких партий товаров по магазинам.

Автомобили ГАЗ-22 «Волга» с кузовом «универсал» использовались в советской милиции, в том числе сотрудниками ОРУД. Такие автомобили обычно оборудовались фарой-искателем на левом переднем крыле и прожектором на крыше. Машины оперативных или следственных бригад часто оставались в «гражданской» окраске и в транспортном потоке ничем не выделялись. На территории Советского Союза такие машины не продавались в частные руки. Руководство страны полагало, что, обладая универсалом, неосознанные граждане начнут использовать его «в корыстных целях», а это нанесет удар по экономическим устоям Страны Советов, в которой все средства производства находились в руках государства. Но были и исключения. Самый известный случай — с народным артистом СССР Юрием Никулиным: универсал ГАЗ-22 ему удалось приобрести только потому, что он сумел убедить нужных людей — автомобиль ему необходим для перевозки циркового оборудования.

На чужой земле

Значительное количество ГАЗ-22 шло на экспорт — как в государства социалистического содружества, так и в капиталистические страны. Поскольку в СССР существовала государственная монополия внешней торговли, все поставки за рубеж производились через уполномоченные государственные организации. Самой известной было Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт», работавшее с целым рядом иностранных партнеров.

ГАЗ-22 был рассчитан на одновременную перевозку пяти пассажиров и грузов весом до 170 кг

цессу бондеризации (ускоренного фосфатирования) с последующей грунтовкой. Кузов целиком окунался в специальный раствор, который проникал во все внутренние полости, образуя там защитное покрытие. Что касается шин, то, в отличие от устанавливавшегося на ГАЗ-21 размера 6,70×15, ГАЗ-22 планировалось оснащать резиной 7,10×15. Но освоение ее выпуска задерживалось, поэтому первые партии имели ту же «обувку», что и седаны.

И «двадцать первая», и «двадцать вторая» «Волги» считались, по советским меркам,

автомобилями с пониженным уровнем шума в салоне. Достигалось это с помощью нанесения на панели пола, крыши и боковые панели слоя шумопоглощающей мастики с наклейкой вафельного картона. Передний щиток тоже изолировался от шума и тепла, идущих от двигателя. Здесь изоляция была усиленной и представляла собой «сэндвич» из трех слоев: вафельного картона, поролона и водонепроницаемого картона. Почти все выпускавшиеся ГАЗ-22 поставлялись в советские государственные учреждения и службы — скорую помощь,

В разных странах к советской технике относились по-разному. В Венгрии, например, эти машины ценились, их часто использовали в качестве автомобилей для сил правопорядка. В Финляндии, Швеции и других скандинавских странах наши универсалы тоже принимали «на ура», и на то были веские причины. Дело в том, что машины поставлялись через партнера «Автоэкспорта» финскую фирму *Konela*, которая не только импортировала ГАЗ-22, но и производила их доработку в соответствии с требованиями клиентов и местными условиями эксплуата-



Тонкое рулевое колесо и одно сиденье диванного типа для водителя и пассажира — особенности интерьера ГАЗ-22

ции. А если вспомнить, что, как правило, это были автомобили в северном исполнении, то есть изначально предназначавшиеся для работы в холодном климате, становится ясно: после адаптации машины без труда справлялись с любыми трудностями.

Там его увидел известный журналист Рэб Кук, который решил провести тест-драйв экзотического, по британским меркам, автомобиля. В итоге появилась статья под названием «Хороший автомобиль для фермера», увидевшая свет 25 июля 1964 года

держивают спину, подвеска ненавязчиво удобна, руль легкий и точный... Двигатель работает гладко — передачи переключать нужно очень редко. Вы просто едете...» Журналисту понравились и просторный салон, и обилие настроек кондиционера,

На экспорт поставлялись как базовая версия универсала, так и машины со специализированными кузовами

На протяжении 60-х годов довольно много «двадцать вторых» поставлялось в Великобританию. Автомобили, продававшиеся в эту страну, имели правое расположение руля. Если судить по проспектам «Автоэкспорта», ГАЗ-22 позиционировался как автомобиль, который может использоваться «в качестве коммерческого транспорта, а также для поездок по сельской местности и длительных путешествий».

А началось все с того, что в 1963 году британская компания *Thompson & Taylor Ltd.*, сотрудничавшая с «Автоэкспортом», привезла ГАЗ-22 на один из британских автосалонов.

в популярном журнале «Мотор». Там, в частности, говорилось: «Если русские делают универсал, то он полностью оправдывает это название... Существует ли сейчас западная машина для маленького фермера, которому нужен один автомобиль, чтобы возить и жену на рынок, и семейство в церковь по воскресеньям? Ее нет».

Далее автор утверждал, что именно русская «Волга» подходит для этих целей почти идеально. Но что же конкретно так привлекло англичанина? «Больше всего меня удивил комфорт «Волги» в долгом путешествии. Сиденья с жесткими пружинами хорошо под-

и радиоприемник, и отличная проходимость. Одним из решающих аргументов «за» была цена — всего 998 фунтов стерлингов. За эти сравнительно небольшие деньги покупатель получал машину «на все случаи жизни».

Но кое-что Куку не понравилось: «Есть, конечно, то, что я бы изменил. Педалям сцепления и тормоза нужен усилитель. Переднее сиденье могло бы подальше отодвигаться назад... Переключатели света фар и омывателя нужно поменять местами. И для продаж на Западе необходим новый дизайн».



Несомненным плюсом для британских дилеров, продававших «Волгу», стало участие ГАЗ-22 в съемках эпизода фильма «Шаровая молния», вышедшего на экран в 1965 году, — одной из серий о приключениях британского супергероя Джеймса Бонда, которого играл Шон Коннери.

За границу поставлялись как базовая версия универсала, так и машины со специализированными кузовами, к примеру медицинскими. Кроме стандартного 75-сильного двигателя, некоторые машины, отправлявшиеся на экспорт, оснащались моторами мощностью 85 л.с. Помимо упомянутого

выше северного исполнения встречались авто, предназначавшиеся для работы в тропическом климате.

Всего за годы выпуска было освоено около двух десятков модификаций ГАЗ-22. Согласно «Краткому автомобильному справочнику НИИАТ», каждая из них обозначалась определенным индексом. Так, 22В — это универсал, 22Д — скорая помощь, 22А — фургон, 22Г — универсал экспортный, 22ГЮ — экспортный южный, 22Н — экспортный с правым рулевым управлением, 22НЮ — южный с правым управлением, 22Е — скорая помощь экспортный, 22ЕЮ — скорая помощь экспортный южный и т. д.

Кроме того, было построено несколько экземпляров ГАЗ-22, оснащавшихся приводом на все колеса. Традиционно считается, что такие автомобили были предназначены для поездок на охоту высших партийных функционеров, в том числе и генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева. Имеется информация и о том, что в ряде случаев универсалы могли оснащаться двигателями и трансмиссией зарубежного производства. Правда, собирались они в очень небольшом количестве и по специальным заказам.



ГАЗ-22 «Волга» на шоу «Автоэкзотика» на аэродроме Тушино





ГАЗ-М22 «ВОЛГА»

Судебная токсикология

Одним из самых изощренных способов убийства во все времена считалось отравление. Доказать сам факт преступления в таких случаях было непросто, ведь смерть человека наступала на первый взгляд внезапно, без видимых причин.

Сегодня яды и их свойства изучает наука токсикология. А раскрытием преступлений, связанных с отравлениями, занимается одно из ее направлений — судебно-медицинская токсикология, широко использующая методы судебной химии и судебной медицины.

Начало этой науке в России было положено в XVI–XVII веках после основания Аптекарского приказа. В этом учреждении, наряду с прочими, проводились и судебно-химические исследования. За несколько веков были созданы методы, позволяющие успешно определять некоторые виды отравлений.

К началу XX столетия в Российской империи сложилась своя токсикологическая школа, готовились кадры и выпускались книги по судебной химии и токсикологии. Одними из самых известных стали «Руководство для первых пособий при отравлении и для химического исследования ядов», опубли-

кованное еще в 1863 году, и «Наставление к судебно-химическому исследованию ядов», увидевшее свет в 1877 году.

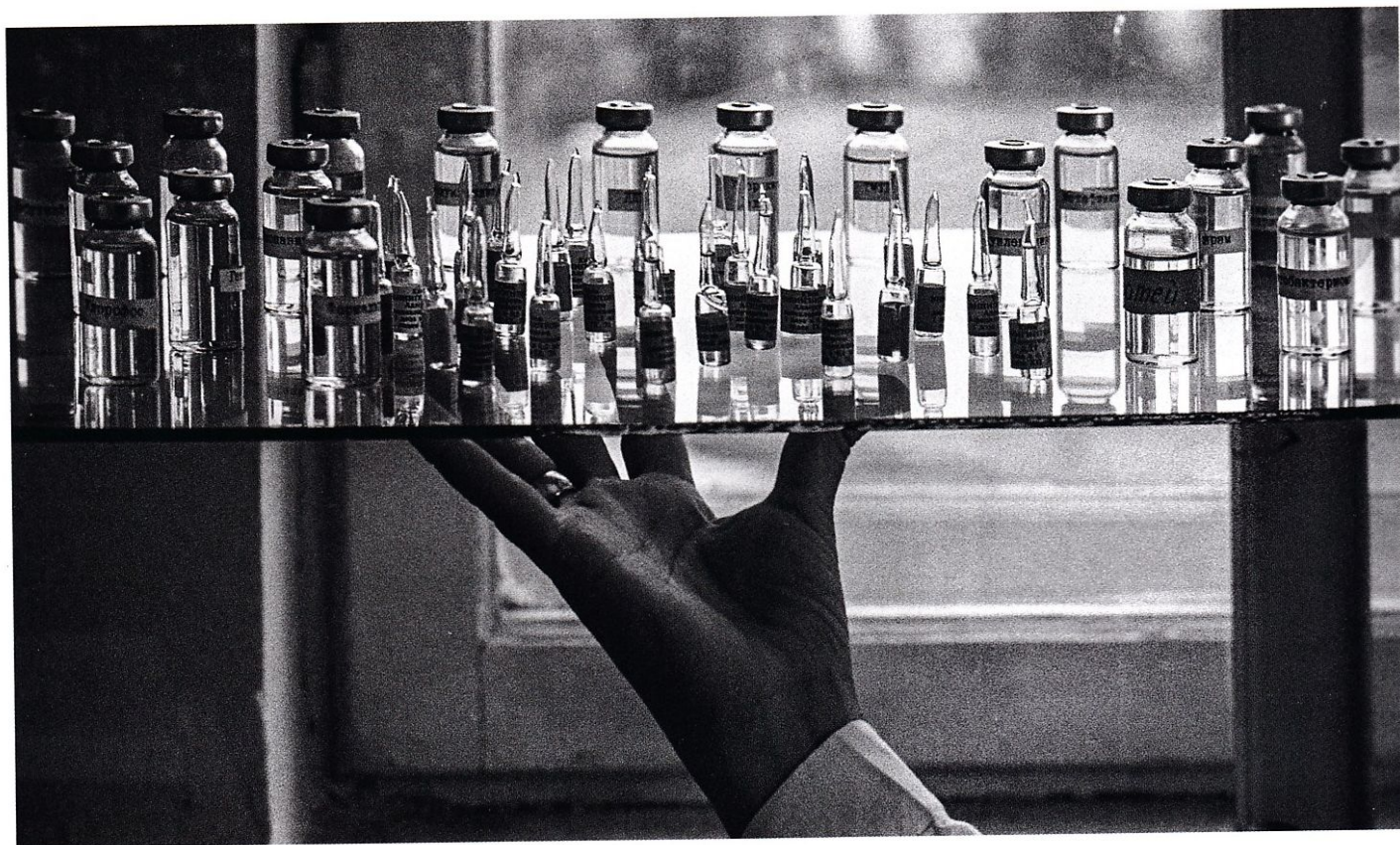
Во времена СССР и в постсоветский период судебная токсикология продолжает развиваться. Сегодня она занимается поиском наиболее эффективных способов обнаружения яда, вызвавшего отравление, при помощи судебно-медицинского исследования тел погибших или пострадавших.

Согласно одному из определений, ядом называется вещество, приводящее в определенных дозах к нарушению жизнедеятельности организма, отравлению, заболеваниям и смерти. Большинство специалистов считает, что понятие «яд» — относительное. Все зависит от дозы, поскольку одно и то же вещество может быть как полезным или нейтральным, так и ядовитым. К примеру, поваренная соль, которую мы употребляем ежедневно, поступая в организм в обычных дозах является

необходимым пищевым продуктом, но если принять 60–70 г соли в сутки, появятся признаки отравления, а при употреблении 300–500 г наступит смерть. Да что там соль, дистиллированная вода, принятая в больших количествах, может вызвать отравление и даже смерть.

В случае предполагаемого отравления специалист должен ответить на целый ряд вопросов: почему наступила смерть, какой яд был применен, связана ли причина смерти с обнаруженным ядом, как и сколько яда введено в организм, как скоро от него наступает смерть, не является ли он лекарственным препаратом, не связано ли наличие яда с профессиональной деятельностью потерпевшего, как данный яд мог попасть в его организм и т. д.

По статистике, умышленные убийства при помощи яда в большинстве случаев совершаются путем добавления его в продукты питания, кофе, чай или вино. Именно поэто-



Яды и противоядия — предмет изучения судебной токсикологии

му эксперту необходимо в первую очередь собрать все улики с места преступления, которые могут свидетельствовать об отравлении, включая продукты, посуду, пустые бутылки, пузырьки, обертки, биологические выделения и их следы, обнаруженные возле погибшего, а также на его одежде и т. д. Дальнейшее исследование проводится в лаборатории, куда доставляется тело. Известно, что каждый яд, действуя избирательно на определенные органы или ткани, приводит к изменениям в их структуре. Именно такие изменения изучают судебные химики-токсикологи. Действовать им приходится подчас очень оперативно, поскольку некоторые ядовитые вещества после попадания в организм могут довольно быстро разлагаться. Промедление в таких случаях грозит тем, что определить причину смерти становится невозможно.



Эксперт за работой

Судебная токсикология занимается поиском наиболее эффективных способов обнаружения яда, вызвавшего отравление

Для проведения судебно-химического анализа на наличие ядов в лабораторных условиях

требуется определенное время. В зависимости от метода, для выявления метилового

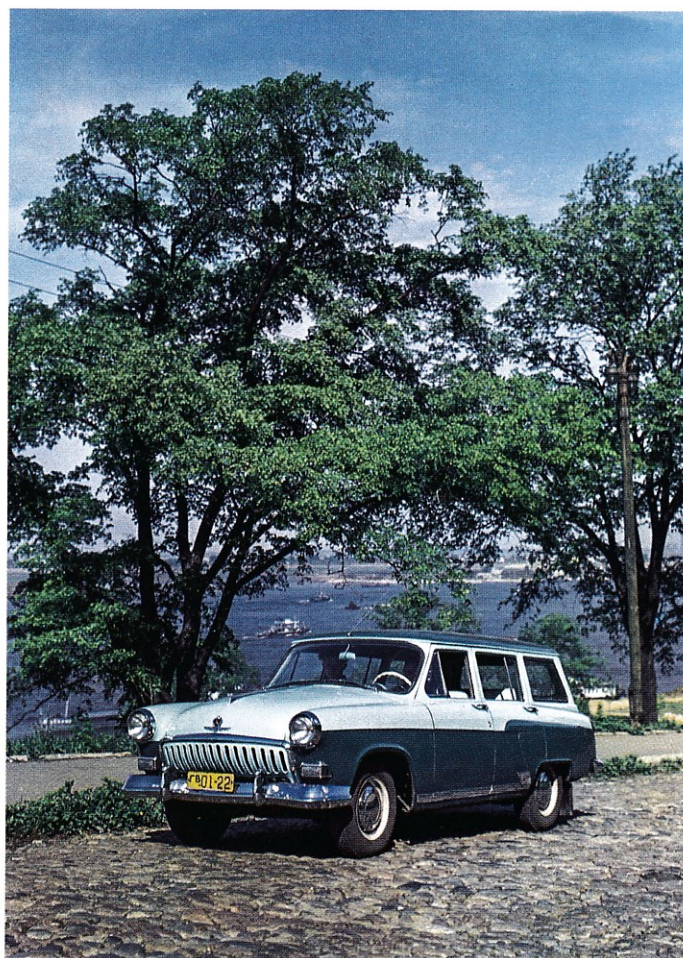
спирта, например, достаточно одного дня, мышьяка — от 2–3 до 5–7 дней, так называемых металлических ядов — от 2 до 12 дней, алкалоидов — от 3–4 до 15 дней, барбитуратов — от 2–3 до 10–15 дней и т. д.

Специалист, проводивший анализ, составляет подробный Акт судебно-химического исследования, в котором указывается, какие ядовитые вещества надо было определить, что найдено и в каких количествах. По существующим правилам, часть исследованных органов должна храниться на протяжении года — для контроля или проведения повторного анализа.

Сегодня в арсенале судебных токсикологов имеется целый ряд современных методов анализа, таких как специальные реактивы, говорящие о наличии определенных видов яда, скрининговые исследования, метод высокоэффективной жидкостной хроматографии, люминесцентный метод и целый ряд других. Все это дает возможность судебным медикам разобраться в реальных причинах смерти, установить или опровергнуть совершение преступления, а для правоохранительных органов увеличивает шансы найти и наказать преступников.

Химико-токсикологическая лаборатория, где определяют концентрацию отравляющего вещества





Универсал ГАЗ-22 «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-22 «Волга» универсал

Кузов	несущий, цельнометаллический
Масса снаряженная	1545 кг
Максимальная скорость	120 км/ч
Объем топливного бака	60 л
Контрольный расход топлива при скорости 40–50 км/ч	9 л/100 км
Шины	7.10-15
Электрооборудование	12 В
Размеры кузова, мм	
длина	4810
ширина	1800
высота	1630
база	2700
Колея, мм	
передняя	1410
задняя	1420

Дорожный просвет, мм

под передней осью	190
под задней осью	190

Радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	6,3
наружный габаритный	6,8

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах

Привод

карданный, на задние колеса

Рулевой механизм

глобоидальный червяк и двухребневый ролик

Подвеска

передняя — независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

задняя — на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

ножной — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом
стояночный — колодочный, на карданный вал, с механическим приводом

Двигатель

ГАЗ-21А, бензиновый, четырехтактный, карбюраторный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, рядный, расположен спереди

объем	2445 см ³
степень сжатия	6,7

Максимальная мощность

75 л.с. (55 кВт) при 4000 об/мин

Крутящий момент

170 Нм при 2200 об/мин

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Советские автомобилестроители

В истории отечественного автопрома много ярких и интересных личностей — инженеров, конструкторов, художников, технологов, производителей, управленцев. Мы расскажем о тех, кто работал на Горьковском автозаводе.



В Конструкторском бюро Горьковского автомобильного завода

Виталий Иванович Борисов

Инженер, специалист по электрооборудованию. Лауреат Сталинской премии, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета».

Виталий Борисов (1914–1996) работал на Горьковском автозаводе с момента пуска предприятия. Прошел путь от техника-конструктора отдела электрического оборудования до заместителя главного конструктора автозавода. Сталинской премии Борисов удостоен в 1947 году вместе с группой конструкторов ГАЗа. С 1952 по 1956 год Виталий Иванович выполнял особое задание в качестве главного конструктора объекта ГАЗ-900 — специальных радиостанций для авиации и флота. Позже под его руководством создавалась 12-вольтовая система электрооборудования для газовских автомобилей, заменившая существовавшую ранее шестивольтовую. Борисов руководил разработкой электрики для ГАЗ-22, ГАЗ-13, ГАЗ-14, ГАЗ-24, ГАЗ-24-02, ГАЗ-24-03, ГАЗ-3102

и ГАЗ-24-10, а также для грузовиков ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66 и спецтехники. В 1986 году, проработав на заводе более 50 лет, вышел на пенсию.

Абрам Исаакович Гор

Конструктор-кузовщик. Кавалер ордена Трудового Красного Знамени, золотой, двух серебряных и бронзовой медалей ВДНХ, почетного знака «Ветеран автомобильной промышленности СССР» и звания «Заслуженный автозаводец».

Абрам Гор (1919–1991) в 1941 году окончил Горьковский индустриальный институт и пришел работать на ГАЗ в Конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) старшим инженером-конструктором КБ кузовов. Работал вместе с Ю. Н. Сорочкиным, Д. А. Вильямсом, Б. Н. Панкратовым. При его участии были спроектированы и поставлены на производство автомобили ГАЗ-12, ГАЗ-46, ГАЗ-47, ГАЗ-51, ГАЗ-69. В 1955 году возглавил

значительно обновившийся коллектив КБ кузовов, где под его руководством были созданы и поставлены на производство кузова ГАЗ-21, ГАЗ-22, ГАЗ-13, ГАЗ-14, ГАЗ-24, ГАЗ-24-02, ГАЗ-14, ГАЗ-3102, кабины ГАЗ-53, ГАЗ-66, ГАЗ-4301, ГАЗ-3307. На протяжении 12 лет входил в состав художественно-конструкторского совета Министерства автомобильной промышленности СССР.

Лев Михайлович Еремеев

Инженер-конструктор и художник-конструктор Горьковского автомобильного завода.

Лев Еремеев (1914–1989) окончил семилетку, учился в Ленинградском художественном техникуме на отделении скульптуры. Призван в армию, не завершив полного курса обучения. Окончил Ленинградское военное электротехническое училище, воевал. После демобилизации работал скульптором в Уфе. С 1948 года — в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) Горь-

ковского автозавода. Принимал участие в работах над экстерьером ГАЗ-12 ЗИМ, ГАЗ-21 и целого ряда других автомобилей, разрабатывавшихся на заводе. В качестве художника-конструктора работал в НАМИ и ВНИИТЭ. В 1958 году по совокупности работ Л. М. Еремееву была присвоена ученая степень кандидата технических наук.

Владимир Сергеевич Соловьев

Выдающийся советский автомобильный конструктор. Кавалер орденов Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, награжден медалями ВДНХ.

Владимир Соловьев (1919–1975) родился в городе Ветлуга Нижегородской губернии. В 1941 году окончил с отличием автомобильный факультет Горьковского индустриального института. С июля 1941 года — конструктор КЭО Горьковского автозавода. Принимал участие в разработке трансмиссии для танка Т-70, самоходной установки СУ-76М. С 1942 года — ведущий конструктор ГАЗа. Проектировал агрегаты трансмиссии легковых автомобилей ГАЗ-М20, ГАЗ-67Б, ГАЗ-69, ГАЗ-12. Был ведущим конструктором легковых автомобилей «Волга» ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Участвовал в проектировании модели ГАЗ-13. С 1951 года — руководитель

группы, а с 1953 года — начальник бюро легковых автомобилей и заместитель главного конструктора. С 1965 года — главный конструктор по легковым автомобилям. В октябре 1966 года назначен главным конструктором строящегося Волжского

автомобильного завода (ВАЗ), где возглавил работы по ВАЗ-2101. Руководил проектированием и выпуском легковых автомобилей ВАЗ мод. 21011, 2102, 2103, 2106, разработкой мод. 1101 (прототип «Оки»). Участвовал в создании легендарного полноприводного автомобиля ВАЗ-2121 «Нива».

Цех готовой продукции легкового автомобиля ГАЗ-24 «Волга»



После бондеризации (обработки) кузова автомобилей «Волга» поступают в покрасочные камеры

Лений Иванович Циколенко

Художник-конструктор, график, скульптор. Член Союза художников СССР.

Лений Циколенко (1930–1996) родился в Донецкой области, в поселке Щербиновка, что неподалеку от Горловки. Выпускник Павловского художественно-ремесленного училища и Ленинградского высшего художественно-промышленного училища имени Мухомой. С августа 1957 года — инженер-конструктор в Конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) Горьковского автомобильного завода. Принимал участие в работах по созданию ряда горьковских легковых автомобилей. Автор дизайна авто-



У проходной Горьковского автозавода

мобиля ГАЗ-24 «Волга». С 1975 года работал скульптором-монументалистом в Художественном фонде.

Григорий Степанович Поликарпов

Специалист по изготовлению деревянных моделей автомобиля Горьковского автозавода. Кавалер орденов Отечественной войны I и II степеней и ордена Красной Звезды, медалей «За отвагу», «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Григорий Поликарпов (1918–1989) родился в Нижегородской губернии. В 1935 году поступил на ГАЗ учеником модельщика по деревянным изделиям. В 1939 году призван в ряды Красной армии, воевал на Халхин-Голе. Участник Великой Отечественной войны. В 1946 году вернулся на Горьковский автозавод, работал в Конструкторско-экспериментальном отделе нормировщиком, затем мастером и старшим мастером. При-

нимал активное участие в создании опытных образцов и освоении производства автомобилей ГАЗ-12, ГАЗ-69, ГАЗ-21, ГАЗ-22, ГАЗ-56, ГАЗ-62, ГАЗ-52, ГАЗ-53А, ГАЗ-66, ГАЗ-13, ГАЗ-14, ГАЗ-24, ГАЗ-24-02 и ГАЗ-3102. За успехи в труде награжден медалями

«За доблестный труд», «В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», почетными знаками «Ветеран автомобильной промышленности СССР», «Отличник соцсоревнования Министерства автомобильной промышленности СССР».



Главный конвейер сборки автомобилей ГАЗ-21 «Волга»

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



МАСШТАБ 1:8
УАЗ-469
СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК

★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



- ★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом
- ★ Работают фары и задние габаритные огни
- ★ Подвижные детали ходовой части
- ★ Точное воспроизведение деталей
- ★ Подробная детализация моторного отсека

ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ

ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
«МИЛИЦИЯ СССР» №9

ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску

Доставка осуществляется только
на территории Российской Федерации



DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X

1