

«Чайка» в генеральской шинели



В ноябре 1977 года на Горьковском автозаводе началось производство нового легкового автомобиля большого класса ГАЗ-14 «Чайка». Новый автомобиль стал этапным в развитии конструкции не только ГАЗовских машин, но и всего отечественного автомобилестроения. Мощный, 220-сильный, 8-цилиндровый V-образный двигатель с двумя 4-камерными карбюраторами, автоматическая коробка передач, независимая бесшкворневая передняя подвеска с «антиклевковым» эффектом, гидроусилитель руля, передние дисковые тормоза, двухконтурный гидропривод с двумя степенями вакуумного усиления, экранированная система электрооборудования, генератор мощностью более 1 квт, электрические стеклоподъемники, электроблокировка

замков дверей, фарочиститель водоструйного типа, система кондиционирования воздуха, подголовники и инерционные ремни безопасности на передних и заднем сиденьях, возможность установки спецсвязи – вот далеко не полный технический арсенал этого флагмана отечественного автостроения конца 70-х годов прошлого века.

Его основным предназначением было обслуживание VIP-персон того далекого времени – руководства аппарата ЦК КПСС, секретарей областных комитетов партии, руководителей министерств и ведомств в самой стране, а также дипломатических и торговых представительств за рубежом. Согласно неписаным правилам и в соответствии с многолетними традициями все «Чайки» были исключительно черного цвета, хотя по технической документации предполагалось их окрашивание в нитроэмали не только черного, но также и темно-синего и темно-зеленого цвета. Но были «Чайки» и других цветов. Это, во-первых, уникальная темно-вишневая (как любимая авторучка!) машина, подаренная в декабре 1976 года на 70-летие Л. И. Брежневу - большому знатоку и ценителю автомобилей. Во-вторых, это - 2 «Чайки» белого цвета, которые стали основой для изготовления санитарных автомобилей ГАЗ - РАФ-3920 для обслуживания Фиделя Кастро на далекой тропической Кубе.

И, наконец, – полтора десятка «Чаек», окрашенных в цвет, который даже официально именовался «шинель». Дело в том, что руководство Министерства обороны, как и руководители других государственных ведомств и партийных органов, пользовалось автомобилем ГАЗ-14. В число пассажиров новой «Чайки» вошли замы министра и руководство Генерального штаба. В их числе не было только министра, в ту пору им был Маршал Советского Союза Д.Ф.Устинов, которому, как члену Политбюро ЦК и субъекту государственной охраны полагалось ездить на совсем других служебных автомобилях. Ежедневно это был огромный, 6,3-метровой длины лимузин ЗИЛ-114, позднее – ЗИЛ-115, которые находились в ведении не автобазы Генерального штаба, а ГОНа – гаража особого назначения. Во время отдыха, например, на охоте, – уникальная, темно-зеленая полноприводная «Волга» ГАЗ-24-95- «крутой» вездеход с комфортабельным кузовом ГАЗ-24, который задавал жару даже самому УАЗику! Ну, а во время ежегодных ноябрьских парадов на Красной площади в Москве – машиной министра был специальный парадный ЗИЛ-117В с кузовом кабриолет из автобазы Генерального штаба.



Для выполнения такого торжественного и вместе с тем технически сложного ритуала, как военный парад на главной площади страны, этот ЗИЛ подходил как нельзя лучше. Все служило образцовому выполнению этой задачи: торжественно-строгий внешний вид кузова, окрашенного в светло-серую (как маршальская шинель) нитроэмаль, плавный и мягкий ход и, конечно же, высокая надежность всех узлов и агрегатов, проходивших на заводе тщательный контроль и отбор. Имелось на автомобиле и специальное оборудование: на полу кузова был укреплен малозаметный, но очень прочный поручень под левую руку командующего, а на передних крыльях - флагштоки. В багажнике размещалось радиооборудование, позволяющее по громкой связи четко и внятно передавать команды войскам, стоящим в парадных шеренгах. Но главная площадь у страны всего одна, и, поэтому, парадных ЗИЛов не могло быть слишком много. Их было на службе всего три: 2- основных и 1- запасной. А в военных округах, резиденции которых часто располагались в областных городах и столицах союзных республик, парады на таких же машинах проводить не полагалось. Для этой цели обходились, как говорится, «кто чем придется».



«Чайка» ГАЗ-13Б – кабриолет.

Иногда для этого использовали редкие «Чайки» ГАЗ-13Б с кузовом кабриолет. Еще реже - уникальные «самоделки»: например, «нефирменные» парадные «Волги» ГАЗ-24 и даже ЗИМы с открытыми кузовами, специально переделанные из серийных седанов на одном из производственных предприятий министерства обороны. Некоторым «счастливчикам» в наиболее ответственных военных округах доставались старые парадные ЗИЛы из Москвы. Так, на пример, в те годы парады в Алма-Ате проводили на «отставных» парадных ЗИЛ-111В времен маршала Р.Я.Малиновского. Более свежие «отставники»: ЗИЛ-111Д и ЗИЛ-117В служили в Ленинграде и в Киеве. А где-то еще исправно несли свою службу и парадные ЗИСы-110Б самого маршала Г.К.Жукова, заменившие в мае 1955года красавцев-коней. Но в большинстве округов и республиканских столиц на парад выезжали на обыкновенных УАЗах.

Вообще, что касается Зиловских кабриолетов, то им приходилось выполнять не только воинские обязанности, но и нести «альтернативную» службу. Так, светло-серый ЗИЛ-111В (но не парадный, а из ГОНа – главного гаража страны) впервые предстал на публике 14 апреля 1961 года во время торжественной встречи в Москве первого в мире космонавта Ю. А. Гагарина. На таком же автомобиле встречали космонавтов Титова, Николаева и Поповича, а также многочисленных официальных зарубежных гостей нашего государства (например, в апреле 1963 года - Фиделя Кастро). Модернизированные ЗИЛ-111Д доставляли в Кремль всех последующих космонавтов



вплоть до 1974 года. А в 1987 году самый новый по тому времени открытый ЗИЛ-41044 выехал на беговую дорожку центрального стадиона в Лужниках. В нем ехала дочь первого космонавта – Елена Гагарина, которая держала в руке факел, чтобы через несколько минут зажечь огонь «Игр доброй воли».

Кстати, в конце 70-х годов даже для военного руководителя самых главных наших союзников – министра обороны ГДР маршала Гофмана, не нашлось в Союзе новой парадной машины (тогда ракеты обновляли чаще, чем автомобили). Поэтому для Гофмана на ГАЗе выполнили уникальный заказ – изготовили 2 парадных автомобиля ГАЗ-13Б. Но, учитывая, что их производство началось и закончилось где-то в первой половине 60-х годов, и, например, такой узел, как складной тент с электрогидравлическим приводом было просто негде взять, для воспроизводства этих экземпляров использовали старые-престарые «Чайки» - кабриолеты, обнаруженные в одном из правительственных гаражей в Крыму. Используя их как основу, специалисты и умельцы из УКЭР ГАЗ собрали по сути дела новые и самые последние ГАЗ-13Б в истории завода. Несколько лет эти машины появлялись на экранах телевизоров, рассказывающих об очередных торжествах в Берлине на центральной площади Александерплац. Эх, где-то они сейчас? Проданы, пожалуй, с молотка, как и прочие автораритеты из гаража Эриха Хоннекера.

В то время на ЗИЛе полным ходом шли работы по созданию нового семейства автомобилей высшего класса – ЗИЛ-115 (4104), которое включало в себя и новый кабриолет для парадов. Но он был по статусу обречен на штучное производство, поэтому, естественно встал вопрос и о более «массовом» парадном генеральском автомобиле. Такое вынужденное отсутствие однообразия и порядка, естественно, смущало и беспокоило руководство оборонного ведомства. Поэтому с появлением новой 14-й «Чайки» появилась идея создать на ее основе специальный автомобиль для проведения парадов и других воинских церемоний. Первое обращение «заказчика» в самом начале 1978 года по поводу новой «Чайки» с «мягким открывающимся верхом» ГАЗ вежливо отклонил, сославшись на «отсутствие технического задания, утвержденного «родным» министерством», и свои сомнения, связанные с «недостаточной жесткостью рамы». Но военные не были бы сами собой, если бы сдались без боя. Поэтому, заменив «фронтальную атаку» на обходной маневр, они «ударил» сверху. В результате чего в конце октября 1978 года ГАЗ получил от министерства автомобильной промышленности директиву срочно заниматься этой темой. Полтора месяца ушло на разработку и утверждение технического задания. Но чтобы развернуть работы в полном объеме и надлежащем темпе пришлось прибегнуть к технической помощи и опыту ЗИЛа, а также вступить в контакт с самим «заказчиком», коим являлось ГАБТУ - Главное автобронетанковое управление министерства обороны СССР. До сих пор с теплом вспоминаю людей и в ГАБТУ и на ЗИЛе, с кем довелось общаться в рамках этой работы. И если с ГАБТУ у ГАЗа всегда были хорошие отношения, то с ЗИЛом была некая напряженность, вызванная творческим соперничеством, особенно обострившемся после появления в свет новой «Чайки». Но и на ЗИЛе нас приняли неплохо, соблюдая корпоративную дисциплину и, очевидно, понимая наши слишком разные «весовые категории». Таким образом, это стало своеобразным поворотным пунктом в развитии отношений между нами. Не знаю уж, как там руководство наших заводов, а мы, технические специалисты, находили с коллегами общий язык. Свидетельством этому были не только открытые беседы о специфике Зиловских машин, но и допуск в святая святых ЗИЛа – производство легковых машин, включая их сборку. В результате консультаций на ЗИЛе и согласований с «заказчиками» у нас сформировался состав конструкции нового автомобиля, на основании которого и разрабатывалась конструкторская документация. Сразу же нужно оговориться: создание любого нового автомобиля – дело нелегкое, но сложность и объем работ при создании модификации никогда не сравнятся с работой, проделанной при разработке основной, базовой модели. Поэтому современная и надежная основа базовой «Чайки» ГАЗ-14: силовой агрегат, узлы шасси и кузов – послужила гарантией успешного выполнения поставленной задачи. Организацией исполнения работ по этой теме руководил начальник конструкторского бюро легковых автомобилей В.Н.Носаков, в недавнем прошлом – ведущий конструктор по базовой «Чайке». Но ввиду большого



объема направлений и тем, которые входили в компетенцию и обязанности начальника КБ, у нас по каждой машине и по каждому узлу был свой ведущий конструктор. Поскольку после назначения В.Н.Носакова на должность начальника КБ все обязанности «ведущего» по «Чайке» перешли ко мне, то и новая парадная «Чайка» стала на время моей основной заботой. Автомобиль создает не один человек, будь он Главный конструктор, начальник КБ, «ведущий», конструктор-разработчик, технолог и рабочий экспериментального цеха УКЭР или испытатель. Только слаженная работа всего этого коллектива способна обеспечить успех. И эта истина подтверждалась не один раз.

Поэтому необходимо вспомнить всех, кто внес свой посильный вклад в общее дело. От представительства заказчика все этапы работы курировали Ю. К. Скринский и В. П. Федченко. Все возникающие вопросы решались вдумчиво, но по-военному четко и быстро. Общее направление работ, их координацию и контроль осуществляли Главный конструктор завода А. Д. Просвирнин, Главный конструктор легковых автомобилей Н. А. Юшманов, начальник отдела легковых автомобилей В. М. Малявин, начальник КБ легковых автомобилей большого класса В. Н. Носаков. Работы по узлам и системам направляли Главный конструктор кузовов А. И. Гор, начальник КБ кузовов Р. П. Шкапин, Главный конструктор двигателей Ю. И. Докукин, Главный конструктор электрооборудования В. И. Борисов. Наиболее активное участие в разработке конструкции открытого кузова принимали ведущий конструктор по кузову Б. Д. Свирский, начальник художественно-конструкторского бюро М. М. Глумов, Дизайн-проект модифицированного кузова осуществлял С.В. Волков – автор стиля не только парадной и базовой «Чайки», но и многих других проектов, включая ГАЗ-3307 и знаменитую «ГАЗель». Но, к сожалению, авторство на дизайн парадной «Чайки» так и не было официально оформлено.



Парадная «Чайка» ГАЗ-14-05.

Само проектирование кузова состояло из полного «удаления» панели крыши, но это существенно ослабило бы кузов. Попытки найти компромисс с заказчиками, например, за счет удаления только части крыши сзади (типа ландо) успеха не имели. Нам возразили, что генерал в машине должен быть виден со всех сторон. Мы прекрасно понимали, что сделать конструкцию открытого кузова, аналогичного по прочности и жесткости закрытому, можно только за счет множества локальных усилений. И они были внесены как в кузов, так и в раму автомобиля. При этом нам удалось отказаться от откидных сидений сзади и вместо сложного, с гидромеханикой тента применить более простой, как мы его назвали, укрывочный. Тем более, что такой огромный тент, как крыша



«Чайки», да еще с металлическим каркасом, смотрелся бы в сложенном состоянии за спиной генерала, как высокий бруствер.

При согласовании технического проекта на автомобиль свою принципиальную позицию изложил НАМИ - форпост советской автомобильной науки. Они потребовали принятия мер для исключения ГАЗ-14-05 из числа обычных средств транспорта, значительно ограничив ее максимальную скорость ввиду повышенной опасности из-за отсутствия крыши, подголовников и ремней безопасности. С их выводами мы были вынуждены согласиться. Тем не менее, мы не стали принудительно лишать мобильности этот автомобиль, но внесли соответствующие предупреждения в руководство по эксплуатации: не солидно как-то, да и скоростные ежемесячные пробеги по городу на дистанцию 100-150км ему так же необходимы, как дорогому скакуну благородных кровей. Впрочем, так же поступали и на «конюшне» Генштаба с ЗИЛами. Главной задачей новой машины была надежная работа на малых скоростях, возможность плавного, синхронного движения, маневрирование в паре с себе подобной. Короче, своеобразный высший пилотаж. Внезапные остановки и отказы полностью исключались. Поэтому систему питания оснастили электрическим бензонасосом, систему зажигания дополнили аварийным режимом, вместо правого вентилятора системы охлаждения применили электровентилятор, убрали противоугонное устройство, вместо часов на панели приборов установили тахометр, заменявший водителям спидометр. А главное - существенно усилили раму и основание кузова и оснастили автомобиль специальным оборудованием: регулируемым поручнем для командующего парадом, двумя антеннами в задних крыльях и двумя флажками в передних.

В этой работе принимали активное участие И. В. Жустев (общая компоновка), А. В. Серебряков (усиленная рама), В. И. Лавров, Б. В. Калмыков, С. Т. Клинов и Б. С. Чахмахов (кузов и его оборудование), В. А. Аксешин, А. А. Троицкий, П. В. Куколев, В. П. Солдатов и Л. Ю. Санников (системы двигателя), М. А. Глаголева, И. А. Иванов (электро- и радиооборудование). Потом, в начале 1981 года, было изготовлено опытного образца. Над этой задачей под руководством начальника цеха опытного производства А. А. Доброхотова, а затем А. А. Сафронова и его заместителей Р. Я. Ушакова и В. В. Смолина трудились технологи, мастера и рабочие опытного производства: Б. И. Посохин и Г. Д. Козлов (техбюро), А.М. Коковкин, А. С. Проскуряков, В. А. Баранов и В. К. Данилов (кузовной участок), И. И. Суслов, М. Ф. Абрамов, (участок сборки автомобиля), М. М. Каунова, Е. А. Постылякова (участок окраски кузова), Ю. С. Лепорский (ОТК). Испытания опытного образца под руководством начальника центра испытаний автомобилей Ю. В. Тихонова и начальника бюро М. С. Мокеева тщательно, по полной программе, проводили начальник группы дорожных испытаний Б. В. Греков, ведущий инженер-испытатель по «Чайке» В. Д. Вилков, инженер-испытатель Ю. Л. Левченко, водитель-испытатель М. М. Максимов. Отдельно проводились стендовые испытания кузова (А. И. Мешков, Е. В. Катаев, Ю. Б. Наследков, Е. И. Крацер), системы охлаждения двигателя. Программа испытаний предусматривала всестороннюю оценку опытного образца не только по общим автомобильным параметрам, правилам и нормативам, но и по специфике ее будущего применения. Особое внимание мы уделяли работе системы охлаждения двигателя и автоматической передачи (АКП) при движении на малых скоростях на 2-й передаче, с частыми остановками - притормаживанием автомобиля без выключения АКП. Проводились специальные стендовые и дорожные испытания, оценивающие работоспособность и надежность автомобиля в условиях, имитирующих реальное движение в «парадном» режиме, с которым нам довелось познакомиться в Москве во время участия в предпарадных тренировках штатных ЗИЛов в октябре 1980 года на парадной площадке Ходынского аэродрома и на самой Красной площади. Побывали мы и в автобазе Генштаба Министерства обороны, где в состоянии постоянной готовности хранились все три парадных ЗИЛа. Поговорили с руководством автобазы, с полковником И.А.Поминовым – личным водителем министра обороны во время парадов на Красной площади. Именно он возил нас по Красной площади. Площадь была пуста, было пасмурно, моросило. Ездили мы с открытым тентом. У микрофонов вместо министра стоял промокший молоденький лейтенант-связист, который на каждой остановке машины произносил условные сочетания чисел, имитирующих парадные приветствия и команды. А когда трехкратный объезд «войск» завершился, полковник с ехидцей обратился к нам: «Вы интересовались, как складывается тент. Минуточку!». Он нажатием кнопки включил механизм,



предварительно покинув машину. И на меня с прикомандированным военпредом обрушилось примерно ведро холодной воды, скопившейся в складках тентовой ткани. Этот октябрьский душ запомнился надолго и стоил мне потом недели больничного листа. А спустя ровно год на той же Красной площади в рамках приемочных испытаний такой же экзамен вместе с новыми парадными ЗИЛ-41044 сдавал опытный образец ГАЗ-14-05.

Присутствовавший при этом В. Н. Носаков как представитель завода и межведомственной комиссии по приемочным испытаниям, доложил заказчикам, что поставленная задача выполнена полностью. Потом машину, как полагается, приняли «на снабжение вооруженных сил» и в числе образцов новой техники, представили министру обороны Маршалу Советского Союза Д. Ф. Устинову. Потом было время технологической подготовки производства. Первая партия производственных ГАЗ-14-05 была собрана в октябре 1985года (шасси №665). Парадную «Чайку» делали вполне по-настоящему – по всем нормам и требованиям, которыми располагало производство автомобилей малых серий (ПАМС) ГАЗа: это и ручная сборка, и тщательная доработка, и многокилометровая обкатка каждого товарного автомобиля. Думаю, что в планах заказчика было серьезное «перевооружение» парадных расчетов в войсках и поставки на вооружение в армии союзников-стран Варшавского договора. Но грянула перестройка, и в ее мясорубку вместе с виноградниками в 1989 году попала и «Чайка», причем как базовая, так и все ее производные модификации, включая парадную. А за годы производства было сделано только 15 автомобилей: 1-опытный образец и 14 товарных – по 2штуки на 7 военных округов. Даже на общем фоне производства «Чайки» ГАЗ-14 (1120 шт.) парадная машина была действительно уникальной.

Судьба их сложилась по-разному. Первый опытный образец до сих пор вызывает восторги посетителей заводского музея, особенно, если удастся посидеть на заднем сидении, а то и встать «во фронт». Судьба прочих менее известна. Но ГАЗ-14-05 все-таки однажды вернулась на Красную площадь. Это было в 1995году, когда готовили юбилейный парад – парад ветеранов Победы. А в это же время на Поклонной горе должен был состояться другой, официальный парад, с войсками, с танками, с зарубежными VIPами, с ЗИЛами. Нужно было чего-то решать. И тогда в чьей-то памяти воскресла эта уже ушедшая тема. Искали парадные «Чайки» долго, искали везде, а нашли в Тбилиси. Но их вид и техническое состояние были далеки от «боевой готовности». И в дело, как всегда, включилась ГАЗовская «пожарная команда» во главе со всемогущим В. Д. Вилковым. Автомобили военным «бортом» были доставлены в Москву, в автобазу Генштаба, и волшебникам из Нижнего не оставалось ничего, как поставить их «на ход» и на боевое дежурство. Парад Победы прошел успешно, а «Чайки» стали его достойным украшением.

Ведущий конструктор по ГАЗ-14-05

А.Ю.Чистяков

