

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 210

СССР  
И СОЦСТРАН



## ЗИС-102

НОМЕНКЛАТУРНЫЙ ФАЭТОН  
РОСКОШНО И ДОРОГО  
В НЕСКОЛЬКИХ ЭКЗЕМПЛЯРАХ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №210, 2017

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

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

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

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

#### Уважаемые читатели!

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

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

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

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

Распространение:

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

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

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

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

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

Адрес для писем читателей:

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

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

10,00 бел. руб., 1690 тенге

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

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

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: 35 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © hdmrmaps.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная  
коллекция Максима Шелепенкова

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

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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

Автомобиль любезно предоставлен  
Дмитрием Октябрьским  
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»



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  
и Алексей Катков

Дата выхода в России 24.05.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Легковой ЗИС-102 принято называть модификацией лимузина ЗИС-101 с открытым кузовом. Но на заводе его считали отдельной моделью, поскольку объем конструктивных доработок и изменений кузова этого автомобиля оказался достаточно большим.**

## Советский «Бьюик»

К 1932 году в СССР решился вопрос с массовым производством легковых автомобилей. В Нижнем Новгороде с помощью американской компании Ford был построен огромный новый автозавод. В качестве объекта производства выбрали простой и дешевый Ford-A с открытым кузовом. Он вполне подходил на роль армейского штабного автомобиля, городского таксомотора или служебной машины для многочисленных советских учреждений.

Но помимо простых, дешевых и массовых легковушек стране нужны были легковые автомобили классом выше и желательно с комфортабельным закрытым кузовом — для обслуживания членов правительства, работников наркоматов, торговых представительств, дипломатических миссий и других солидных организаций. Наладив собственное производство таких машин, можно было избавиться от необходимости импортировать дорогие автомобили и заодно продемонстрировать достижения отечественной

автомобильной промышленности, поскольку именно легковые автомобили высшего класса во всем мире считаются эталоном.

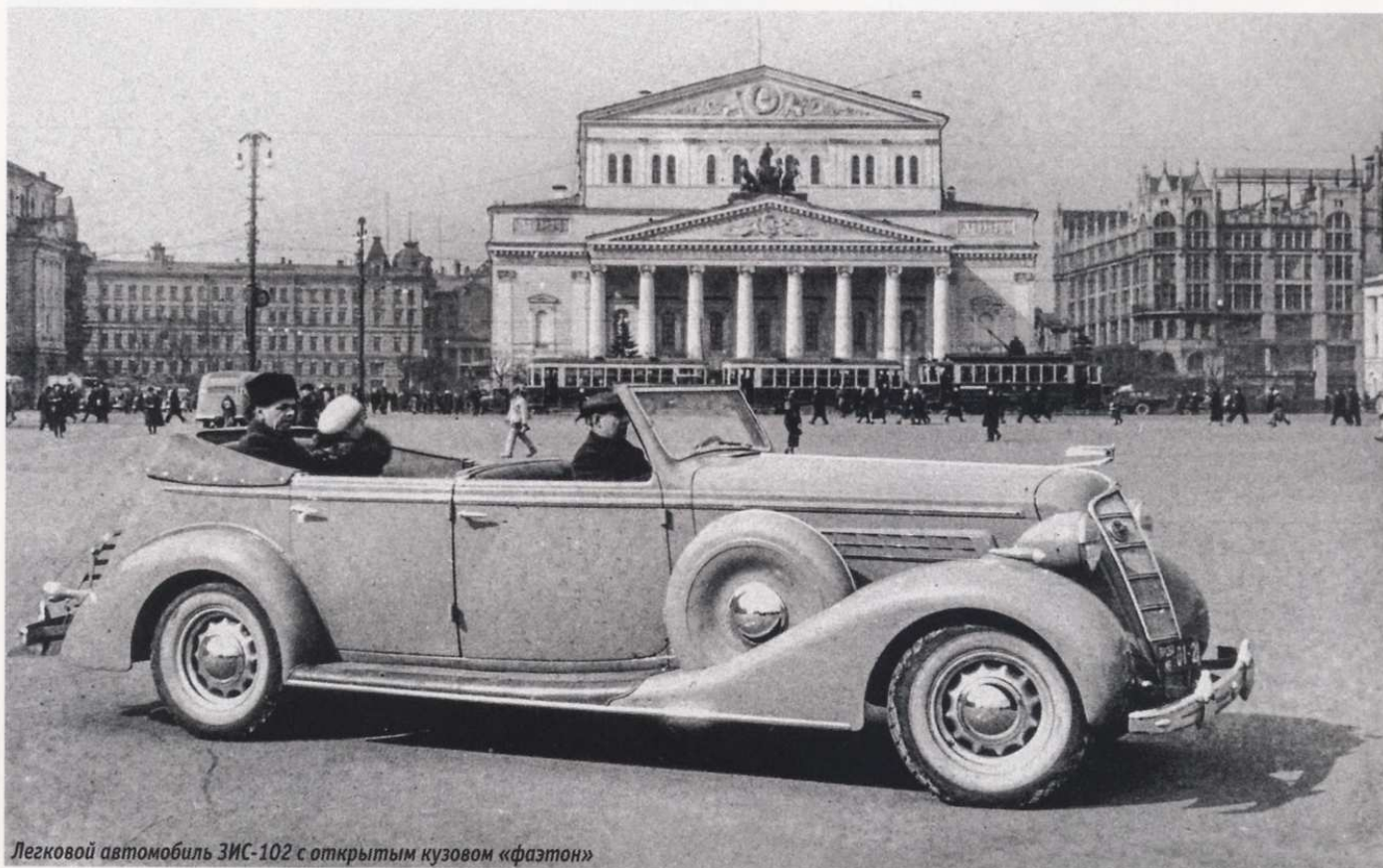
Поначалу это нелегкое дело поручили прославленному ленинградскому заводу «Красный Путиловец». Взяв за образец американский Buick Series 32 Ninety (32–90) образца 1932 года, специалисты предприятия довольно точно воспроизвели его во всех нюансах к 1 мая 1933 года — в шести экземплярах! Но развернуть полноценное производство лимузинов на «Красном Путиловце» не успели: одной из главных причин стало то, что завод переориентировали на выпуск танков, и руководству предприятия стало не до легковушек.

Но была и другая причина. Узнав о том, что в стране хотят организовать выпуск легковых автомобилей высшего класса, амбициозный директор Московского автомобильного завода имени Сталина Иван Алексеевич Лихачев стал упорно добиваться этого заказа, убеждая всех, что с подобным заданием может справиться только его

предприятие. В результате в 1933 году было принято решение о создании производства лимузинов в Москве.

В процессе конструирования новой машины, получившей наименование ЗИС-101, отказались от многих сложных в производстве систем американского прототипа, которые не было смысла копировать — таких как автоматическое управление сцеплением и дистанционная регулировка амортизаторов. Из-за состояния большинства отечественных дорог раму и ходовую часть советского «Бьюика» основательно усилили и отказались от передней независимой подвески колес в пользу жесткой передней балки. Тем не менее, ЗИС-101 унаследовал от прототипа весьма совершенный по тем временам верхнеклапанный восьмицилиндровый мотор. У другого американского автомобиля — «Паккарда» — подсмотрели рулевое управление.

Рубленные формы «Бьюика» уже не соответствовали современным представлениям о легковом автомобиле высшего класса,



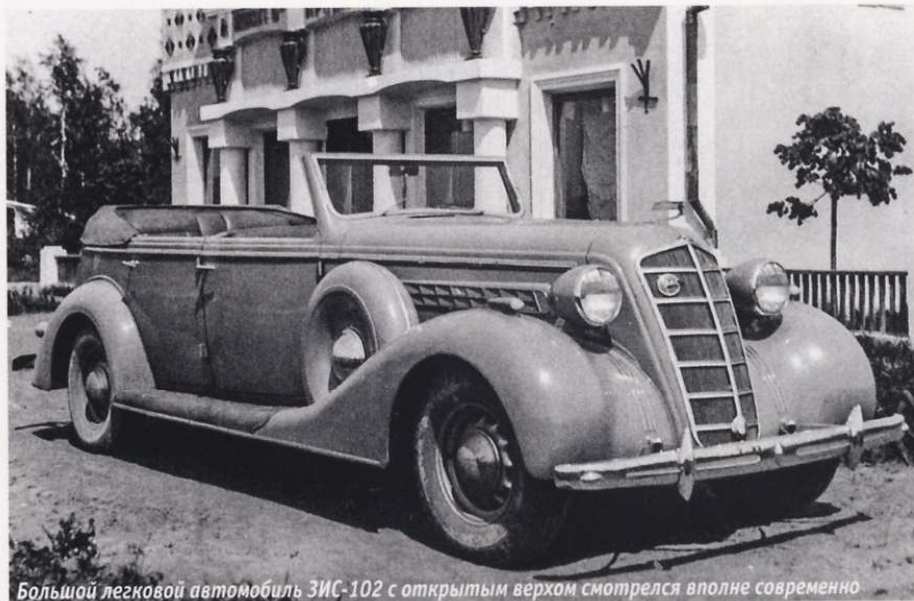
Легковой автомобиль ЗИС-102 с открытым кузовом «фазтон»



поэтому новый «обтекаемый» кузов вначале попытались разработать самостоятельно. Но впоследствии по решению директора завода И. А. Лихачева это дело отдали на откуп американской компании *Budd Manufacturing Co*, которая специализировалась на изготовлении штамповой кузовной оснастки. Ей же были заказаны штампы и кузовные детали для первой партии машин.

Весной 1936 года собрали первые два легковых автомобиля ЗИС-101, которые 29 апреля были продемонстрированы в Кремле. С автомобилями ознакомились И. В. Сталин, В. М. Молотов, Л. М. Каганович, Н. С. Хрущев, В. И. Межлук, А. И. Микоян и другие члены правительства. В целом новые легковые автомобили произвели благоприятное впечатление, а высказанные замечания не носили принципиального характера.

Первые ЗИС-101 собирались по стальной технологии в пустовавшем подвале одного из цехов. В общей сложности в 1936 году «на коленке» удалось собрать 11 автомобилей. После ввода в эксплуатацию нового прессового корпуса в его шестом и седьмом пролетах был обустроен сборочный конвейер для ЗИС-101, с которого с 18 января 1937 года начали сходить серийные легковые автомобили.

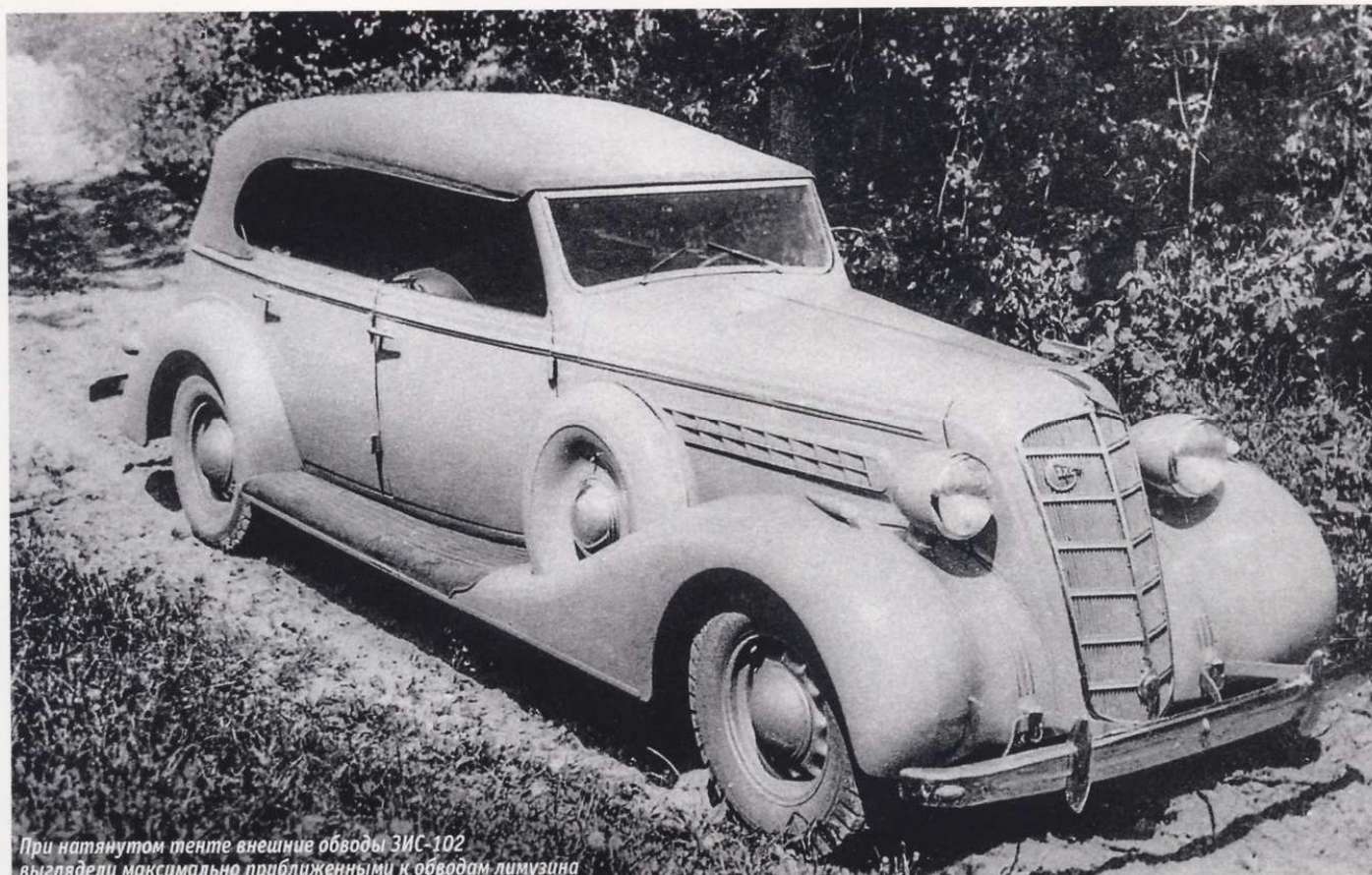


Большой легковой автомобиль ЗИС-102 с открытым верхом смотрелся вполне современно

### С открытым кузовом

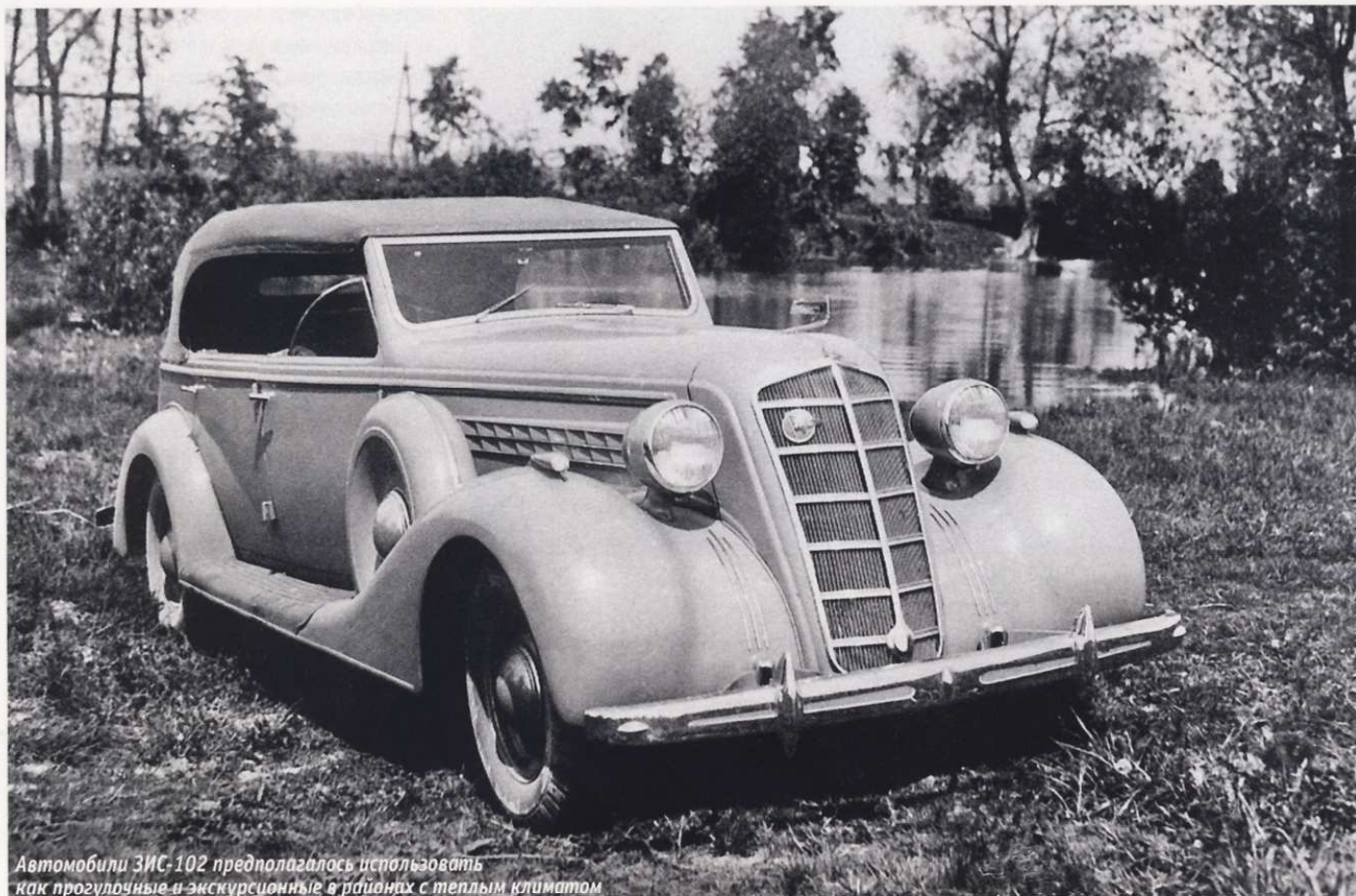
Окрыленные успехом освоения серийного производства лимузинов ЗИС-101 заводчане в дополнение к закрытой версии решили создать модификацию с открытым кузовом. Проектирование новой машины, получившей заводскую марку ЗИС-102, было поручено опытному конструктору Гусеву, который годом ранее побывал в Америке, и молодому студенту-дипломнику Кокину.

Они ознакомились с двенадцатью подобными моделями зарубежного производства последних пяти лет: *Packard, Cadillac, Buick, Lincoln, Hudson* и др. Это дало возможность выявить и лучшие качества, и недостатки конструкции. К недостаткам в первую очередь отнесли сложность складывания и открывания мягкого верха и его провисание в передней части, большую парусность верха на высокой скорости и задувание ветра внутрь салона,

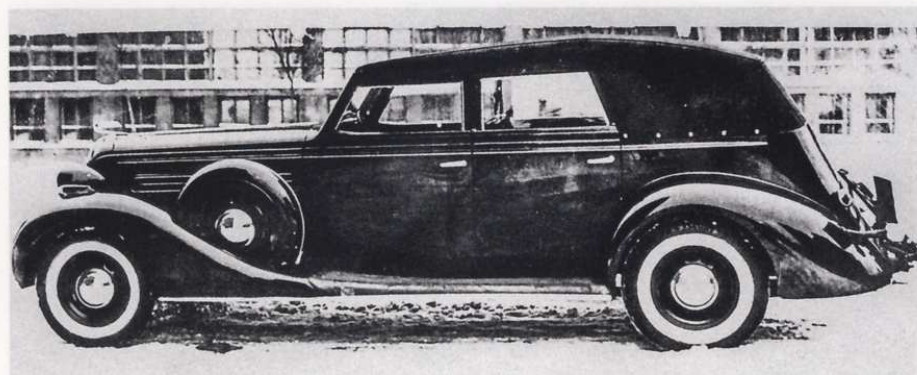


При натянутом тенте внешние обводы ЗИС-102 выглядели максимально приближенными к обводам лимузина





Автомобили ЗИС-102 предполагалось использовать как прогулочные и экскурсионные в районах с теплым климатом



Автомобиль ЗИС-102 с кузовом «конвертейбл»

что в некоторых случаях создавало дискомфорт для пассажиров.

Первоначально предполагалось, что советская машина будет с кузовом типа «конвертейбл» (*convertible*) — с опускаемыми стеклами в металлических рамках в дверях. В поднятом положении они заподлицо входили в пазы механических элементов каркаса тента, благодаря чему автомобиль был лишен многих из отмеченных выше недостатков. И хотя машина с таким кузовом, безусловно, считалась более комфортабельной и перспективной, она была сложнее в проектировании и изготовлении. Специально для этой модификации многие

элементы кузова пришлось разрабатывать заново, в том числе заново рассчитывать кинематику механизмов опускаемых стекол в дверях.

По инициативе Кокина параллельно решили делать более простую машину с кузовом «фаэтон», у которой из опускаемых стекол были только небольшие треугольные «ветровики» в передних дверях, а в непогоду боковины кузова просто закрывались пристегивающимися фартуками с целлулоидными окошками.

Фаэтон построили довольно быстро, и весной 1938 года его уже демонстрировали в Кремле. Внешне открытый автомобиль не уступал лучшим зарубежным образцам, и государственные мужи сочли вполне приемлемым принять к производству именно этот упрощенный вариант, тем более что открытые автомобили в основном планировали эксплуатировать в южных районах страны, где необходимость в подъемных

**По инициативе С. Д. Кокина параллельно решили делать более простую машину с кузовом «фаэтон», у которой из опускаемых стекол были только небольшие треугольные «ветровики» в передних дверях, а в непогоду боковины кузова просто закрывались пристегивающимися фартуками с целлулоидными окошками.**





Конструктор С. Д. Кокин (справа) дает указания по модернизированной машине

стеклах или пристегивающихся боковинах возникала нечасто. Правда, опытный образец с кузовом «конвертейбл» все же достроили год спустя, но он остался невостребованным. Несмотря на то что завод браво рапортовал о скором начале производства открытых легковых автомобилей ЗИС-102, в реальности их выпуск вызывал определенные

сложности. И хотя при создании кузова ставилась задача максимального использования уже имеющейся оснастки и штампов, кузов открытой машины, по сравнению с закрытым, требовал значительного пересмотра и усиления, поскольку оказался лишен такого существенного связующего звена, как жесткая крыша. Основную нагрузку по-прежнему принимала на себя рама

автомобиля, поэтому деревянный каркас кузова пришлось укреплять путем дополнительных оковок и введения специального заднего пояса, усиленного металлической стенкой, которая создавала сзади жесткую коробку для сложенного верха. Ради этого объем заднего багажника был значительно уменьшен.

Кроме того, изменениям подверглась рама ветрового стекла. Для вентиляции салона ее сделали открывающейся — это было особенно актуально при пристегнутых боковинах кузова, отстегнуть которые во время движения довольно сложно. К серьезным переделкам кузова относятся и навешенные только на передних петлях все двери машины. Это привело к пересмотру конструкции стоек кузова. Переделки должны были сделать автомобиль более удобным для пассажиров, а главное — исключить возможность открывания двери на ходу за счет набегающего потока воздуха.

Пристального внимания конструкторов потребовал мягкий верх машины, который оказалось не так-то просто сделать красивым и «правильным». Из-за большой длины открытого кузова ЗИС-102 схема каркаса тента оказалась чрезвычайно сложной.



Модернизированный автомобиль ЗИС-102 в экспериментальном цехе завода на финальной стадии изготовления





Каркас тента представляет собой сложный кинематический узел, состоящий из связанных через 14 шарнирных точек деталей. Для предотвращения провисания тяжелого прорезиненного непромокаемого тента пришлось конструировать оригинальные упоры, подбитые «ватниками», округляющими форму мягкого верха.

Крепление тента к ветровой рамке осуществлялось специальными замками-затяжками, регулирующими натяжку тента. А резиновая прокладка в передней части тента, прижимаясь к выступу ветровой рамки, предохра-

но приближалась к форме жесткого верха лимузина. В сложенном виде тент, несмотря на его длину (около 3 м), достаточно легко укладывался в отведенную для него нишу, лишь незначительно свешиваясь за борта. Сверху сложенный тент закрывался специальным чехлом, который как бы образовывал окантовку бортов задней части автомобиля.

На дверях машины в непогоду монтировались съемные мягкие боковины со шшитыми в них целлулоидными окошками. Для этого в двери, в специальные гнезда, вставлялись

где для них имелся специально приспособленный карман.

Кузов ЗИС-102 внутри полностью обивался кожей: она не боялась влаги, и ее легко можно было очистить от дорожной пыли. Помимо основных сидений, в салоне устанавливались откидные сиденья (страпонте-ны), убирающиеся в перегородку кузова, но более простые по конструкции, чем на лимузинах ЗИС-101. На внутренней перегородке салона также устанавливались два плафона освещения подножек пассажирских дверей — они автоматически включались

## Новый открытый автомобиль ЗИС-102 впервые показали на первомайской демонстрации 1938 года

нял кузов от попадания внутрь дождевой воды. В задней части тента вставлялось большое стекло в хромированной оправе.

### Защита и комфорт

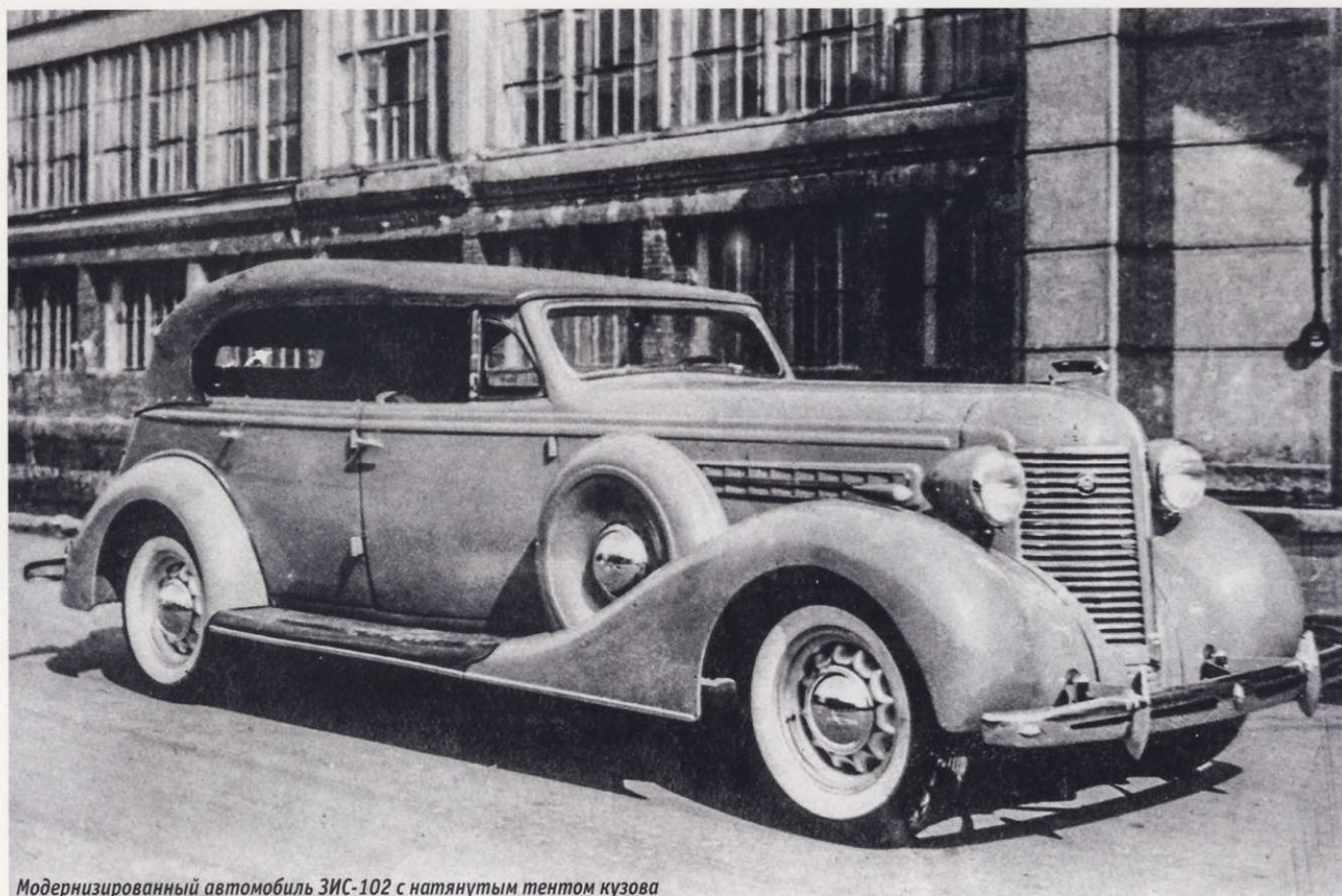
В целом создатели машины пытались добиться того, чтобы при поднятом верхе не страдала обтекаемость автомобиля, а внешне форма мягкого верха максималь-

металлические стойки-штыри, на которых и были закреплены боковины кузова. С установленными боковинами ЗИС-102 по комфортабельности вплотную приближался к ЗИС-101 с закрытым кузовом — система крепления боковин обеспечивала герметичность во время дождя и предохраняла от ветра. В снятом положении боковины укладывались в багажник автомобиля,

при их открывании. Сам салон освещался плафоном, вмонтированным в заднюю деревянную дужку каркаса тента.

Впервые новый открытый автомобиль ЗИС-102 показали трудящимся на первомайской демонстрации 1938 года. Фазтон сероголубого цвета был водружен на постамент,

*Продолжение на стр. 10*



Модернизированный автомобиль ЗИС-102 с натянутым тентом кузова





**ЗИС-102**













смонтированный на грузовике, и усыпан цветами.

В 1939 году Московский автомобильный завод начал готовить к выпуску модернизированный лимузин ЗИС-101А, у которого передняя часть кузова подверглась неко-

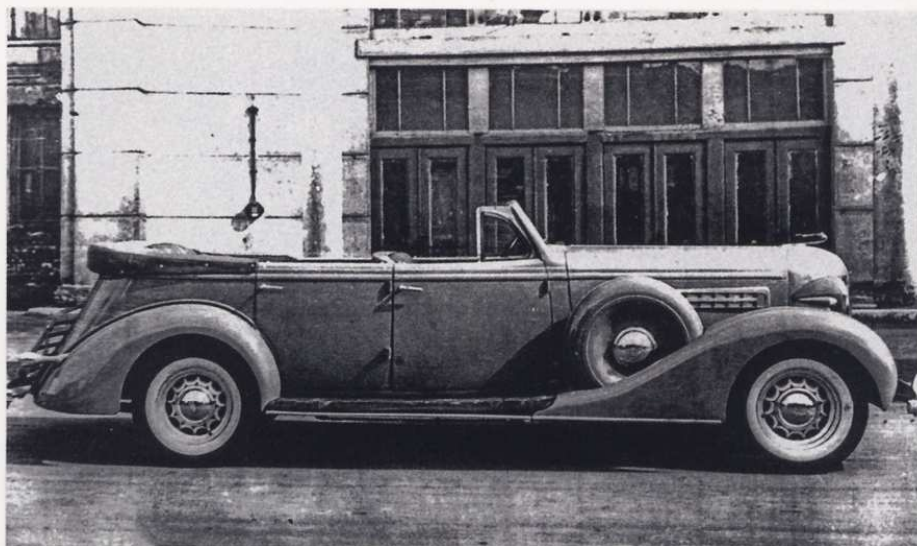
торым изменениям. В частности, по американской моде тех лет на обновленной машине была установлена выпуклая решетка радиатора. Поэтому опытные образцы ЗИС-102, изготовленные в 1939 году, уже имели обновленную внешность, унифици-

рованную с лимузинами ЗИС-101А. Сегодня такие машины часто называют ЗИС-102А, что неверно, так как двигатель на них оставался старым, от ЗИС-101, а следовательно, повода для смены индекса фазтонов не было.



Модернизированный автомобиль ЗИС-102 в экспериментальном цехе





Модернизированный автомобиль ЗИС-102 с откинутым верхом

Помимо решетки радиатора, изменили и рамку ветрового стекла — она стала глухой (то есть не открывалась), а за вен-

1939–1940 годов экспонировался на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке (ВСХВ).

легкового автомобиля ЗИС-101. Сложный деревянный каркас кузова, разработанный компанией *Budd*, оказался не только мало-пригодным для массового производства, но и неудобным в эксплуатации. Каркас быстро расшатывался, в результате при движении возникали посторонние скрипы и шумы, недопустимые для легковых автомобилей высшего класса. К тому же лимузин ЗИС-101 получился слишком тяжелым, а его двигатель из-за технологических проблем редко выдавал паспортную мощность, поэтому такие характеристики, как приемистость и максимальная скорость, оказались значительно ниже декларируемых.

Кроме того, неверно была оценена потребность страны в автомобилях высшего класса — буквально за два года массового выпуска лимузинами в полной мере насытились все государственные структуры, и дальше выпускать их в таком количестве просто не имело смысла. Автомобиль был

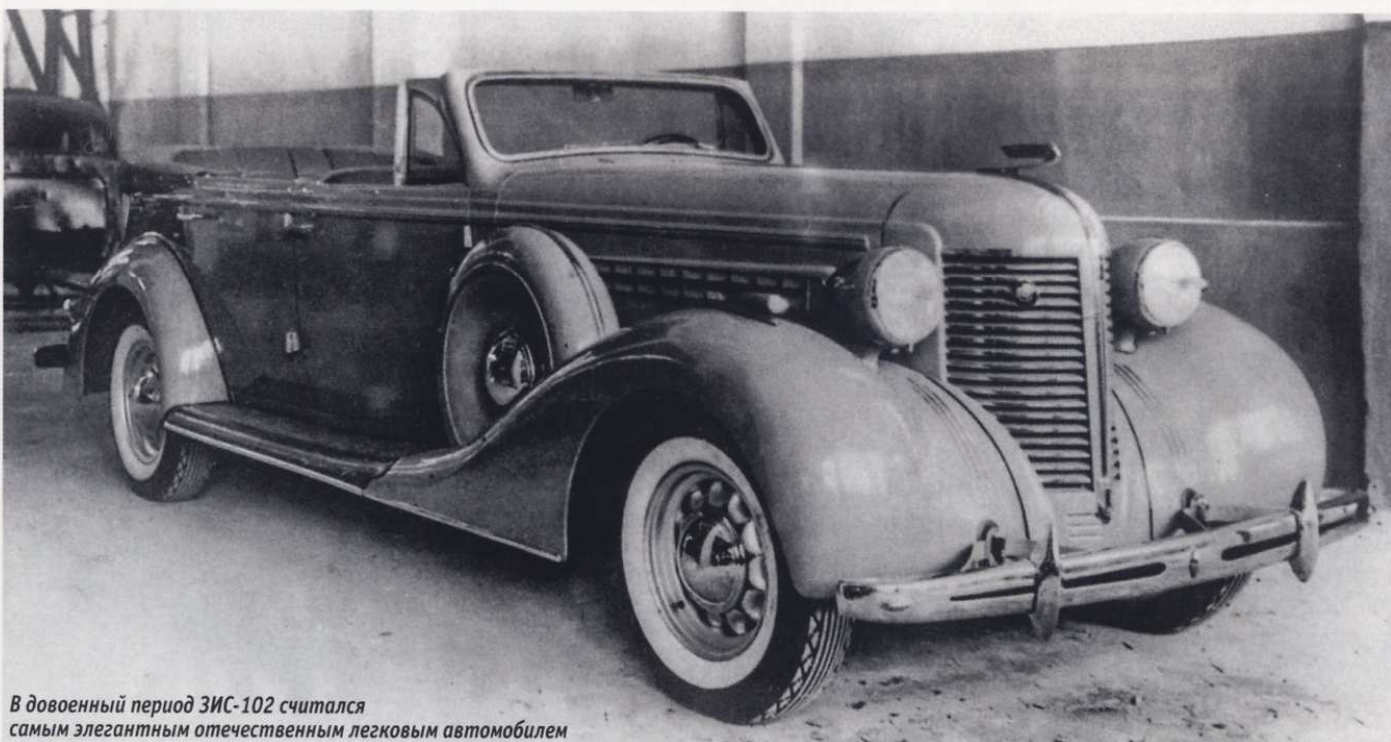
## Лимузин ЗИС-101 получился слишком тяжелым, а его двигатель редко выдавал паспортную мощность

тиляцию кузова теперь отвечали форточки в передних дверях, точно такие же, как были на лимузине.

Один из опытных автомобилей ЗИС-102 в 1939 году отправился на международную выставку в Нью-Йорк, а второй в течение

В 1940 году изготовили первую товарную партию автомобилей ЗИС-102, но полноценное серийное производство так и не начали — возможно из-за того, что за предыдущие несколько лет выявилось техническое несовершенство базового

дорогим не только в производстве, но и в эксплуатации. Для него требовался специальный бензин с более высоким октановым числом и масло более высокого качества, чем для остальных советских машин.



В довоенный период ЗИС-102 считался самым элегантным отечественным легковым автомобилем





Подготовка автомобиля ЗИС-102 к зимним испытаниям. Редкая фотография, где ЗИС-102 запечатлен с застегнутыми боковинами тента

## Армия, зонки, парад

Недостатки ЗИС-101 стали предметом разбирательства правительственной комиссии, и в 1939 году выпуск автомобиля был фактически приостановлен. В этих условиях вопрос о серийном производстве фазтонов уже не стоял.

В результате в 1938–1940 годах было изготовлено всего девять автомобилей ЗИС-102, причем семь из них считались экспериментальными и лишь два товарными. Тем не менее, потребителям были реализованы не только товарные, но и экспериментальные образцы. Известно, что не менее трех автомобилей ЗИС-102 использовались по своему прямому назначению — обслуживали санатории Черноморского побережья. Еще одна машина попала в спортивное общество «Динамо». На ней дважды — 1 мая 1940 года и 15 августа 1945 года — принимали парады физкультурников на Красной площади в Москве. А один из автомобилей ЗИС-102 в августе 1941 года был оборудован радиостанцией и поступил в распоряжение

узла связи Народного комиссариата обороны СССР.

Несколько опытных образцов ЗИС-102 остались в распоряжении экспериментального цеха Московского автомобильного завода и в довоенный период не раз принимали участие в скоростных автомобильных сорев-

нованиях, которые засчитывались в качестве заводских испытаний. Так, специально подготовленный автомобиль ЗИС-102 во время таких заездов в 1940 году продемонстрировал максимальную скорость в 153 км/ч, в то время как лимузин ЗИС-101А с более мощным двигателем — только 142 км/ч.



ЗИС-102 рядом с автомобилем ЗИС-Спорт во время испытательных заездов



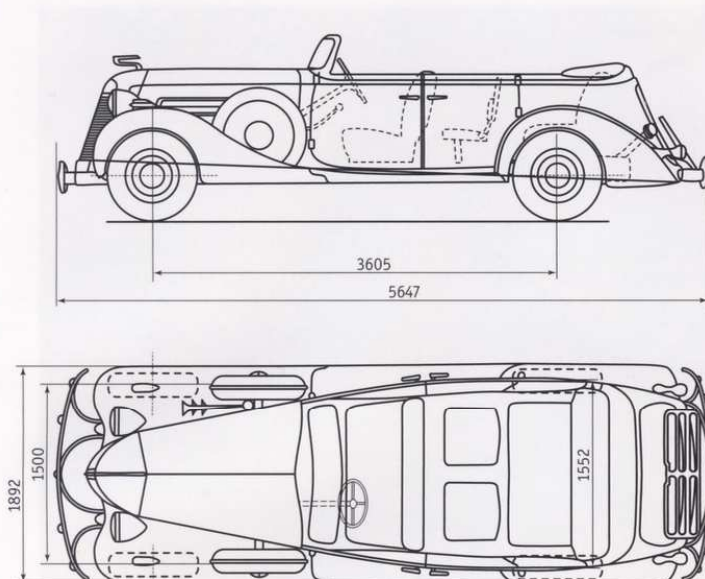


Схема автомобиля ЗИС-102

#### Технические характеристики ЗИС-102

Число мест	7
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	25,5 л/100 км
Электрооборудование	6V
Генератор	ГЛ-41
Стартер	СЛ-23
Размер шин	7,50-17
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	218
под задней осью	202
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,6
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк с двухребневым роликом, передаточное число — 17,5	

#### Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с амортизаторами

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с амортизаторами

#### Тормоза

рабочие — с барабанными тормозными механизмами, привод механический с вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом от ручного рычага

#### Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами

#### Передаточные числа

I — 2,89; II — 1,75; III — 1,0; задний ход — 3,62

#### Главная передача

одинарная, коническая; передаточное число — 4,45

#### Двигатель

ЗИС-101, рядный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	127
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5766
Степень сжатия	4,8
Порядок работы цилиндров	1-6-2-5-8-3-7-4

#### Карбюратор

типа «Марвел»

#### Максимальная мощность

90 л.с. при 3200 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

24,6 кгм при 3200 об/мин





## Хороший организатор и знающий инженер

Весной 1950 года на смену легендарному руководителю Московского автозавода имени Сталина Ивану Алексеевичу Лихачеву пришел Константин Васильевич Власов.

Без малого четверть века Московским автозаводом имени Сталина руководил Иван Алексеевич Лихачев. Своим трудом, умом, энергией он сумел превратить небольшой заводик на окраине Москвы в флагман отечественной автомобильной промышленности, которым гордился вся страна. И вот отставка...

Вместо Лихачева новым директором автозавода назначили Константина Васильевича Власова.

Константин Власов родился в мае 1899 года в деревне Шемские выселки Погостинской волости Касимовского уезда Рязанской губернии. В 14 лет он стал учеником токаря

в мастерских Касимовского среднетехнического училища. В 1917 году пошел работать токарем на машиностроительный завод «Людвиг Нобель» в Петрограде, а затем в паровозоремонтные мастерские на станции Тумская Владимирской железной дороги. В 1919 году Власова выдвигают на партийно-политическую работу — он комиссар Тула-Тихвинской узкоколейной железной дороги, затем заместитель комиссара службы движения Московско-Курской железной дороги. В его биографии есть и такая должность, как член военного трибунала Юго-Западной железной дороги (Киев).

В начале 20-х годов по партийной мобилизации Константин Васильевич призывается в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) рядовым 395-го стрелкового полка 44-й дивизии. Демобилизовавшись, работает в президиуме дорожного профсоюза Московско-Курской железной дороги, а в 1926 году поступает в Московский авто-тракторный институт имени Ломоносова. С 1931 года, получив диплом инженера-механика по автомобилям и тракторам, Власов работает на Горьковском автомобильном заводе — сначала инженером по наладке



Сборочный конвейер кабин грузовиков ЗИС-150





производства, а затем главным инженером. В 1934–1935 годах Константин Васильевич был командирован в США, где набирался опыта на заводах Форда в Детройте.

Основанием для командировки послужила подготовка Власовым (в соавторстве) книги «Современные американские станки в авто-тракторной промышленности» (1932 год). В годы Великой Отечественной войны за успешное выполнение оборонных заданий К. В. Власов был награжден орденами Ленина (1944), Трудового Красного Знамени (1942), Отечественной войны I степени (1944), Красной Звезды (1941). Решением Совнаркома СССР ему было присвоено воинское звание инженер-полковник. Еще не отгремела война, а К. В. Власова назначают директором строящегося Днепропетровского автомобильного завода — дублера ЗИСа. Под его руководством за несколько лет был не только отстроен огромный завод, но и организован выпуск продукции: автосамосвалов, автокранов, прицепов к грузовикам, нескольких видов оборонной продукции, в том числе кабин (кузовов-фургонов) для радиолокационных станций.



Площадка готовой продукции Московского автозавода имени Сталина

## Константин Васильевич Власов

### 1931 год

Получил диплом инженера-механика по автомобилям и тракторам

### 1932 год

Поступил работать на Горьковский автомобильный завод, где прошел путь от инженера по наладке производства до главного инженера

### 1934–1935 годы

Командирован на заводы Форда в Детройт (США)

### 1947–1950 годы

Директор Днепропетровского автомобильного завода

### 1950 год

Возглавил Московский автомобильный завод имени Сталина (ЗИС)

### 1954 год

Назначен заместителем министра автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР

### 1957–1959 годы

Возглавляет Ульяновский совнархоз

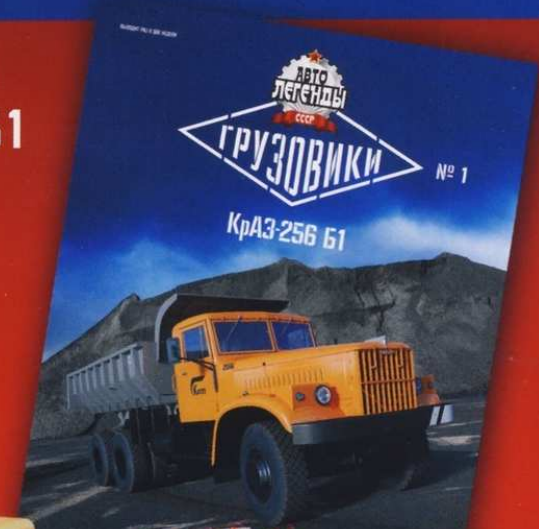
Перепрофилирование Днепропетровского автомобильного завода совпало с отставкой И. А. Лихачева с поста директора ЗИСа. Новым руководителем московского автогиганта назначают Константина Васильевича Власова. Московским автомобильным заводом он управлял четыре года. В это время был освоен выпуск такой важной продукции, как бронетранспортеры БТР-152 и автомобили-амфибии ЗИС-485. В эти же годы Московским автозаводом была оказана большая помощь в организации автомобильного производства в Китае, где при участии советских специалистов построили и оборудовали Чанчуньский автозавод № 1 (сегодня FAW), начавший выпускать копии советских грузовиков ЗИС-150 под наименованием CA10 «Цзефан» («Освобождение»). Позже К. В. Власов работал заместителем министра автомобильной промышленности СССР, а во времена совнархозов возглавлял Ульяновский совнархоз.



# НОВИНКА! УЖЕ В КИОСКАХ!



С ПЕРВЫМ НОМЕРОМ  
КРАЗ-256 Б1



КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-412 РАЛЛИ»

DeAGOSTINI

16+

forum.ru

