

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

ЗАПРАВКА

курьер-советник



сентябрь 2025 #3 (087)

ЛУКОЙЛ

ИВАН ЛИХАЧЕВ —
ЛЕГЕНДА СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА

8

ЗА РУЛЕМ — ПО ЗАОНЕЖЬЮ

18



MERCEDES-BENZ
ПРЕДСТАВИЛ «БАТАРЕЙНЫЙ» GLC

3

БОЛЬШЕ ВЫГОДЫ

в мобильном приложении

«АЗС ЛУКОЙЛ»

скачайте



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play



ОТКРОЙТЕ В
AppGallery

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР

О. В. ЦАБУНИНА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК

А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:

197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:

секретарь
+7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел

+7 (812) 401-66-90,
отдел распространения
+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:

COURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано

на полиграфической базе
Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург,
Садовая ул., д. 21.

Тираж 5000 экз.
Заказ № 823

Дата выхода — 17.09.2025.

Товары и услуги, рекламируемые
в журнале, имеют необходимые
сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственности
за достоверность содержания
рекламных материалов.

Точка зрения редакции
не обязательно совпадает
с точкой зрения авторов.
Материалы не рецензируются
и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы
запрещают перепечатку,
использование материалов
частично или полностью.

По приобретению прав
на перепечатку и использование
материалов обращаться
по телефону +7 (812) 401-68-30.

Фото на обложке:

MERCEDES-BENZ.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:**



MERCEDES-BENZ.COM

MERCEDES-BENZ ПРЕДСТАВИЛ «БАТАРЕЙНЫЙ» GLC

Компания рассекретила новый электрокроссовер GLC с технологией EQ, который привезет на автосалон в Мюнхене. У него батарея, обеспечивающая до 713 километров пробега без подзарядки, 489-сильная силовая установка и гигантский экран Hyperscreen в салоне. Новинка будет продаваться параллельно с топливным GLC, сообщает портал motor.ru.

Колесная база электрокара составляет 2972 миллиметра, что больше, чем у топливного GLC. Объем багажника — от 570 до 1740 литров. Еще 128 литров груза уместятся под капотом. Главной особенностью новинки стала новая решетка радиатора. Она получила подсветку, состоящую из 942 точек. Фары и фонари оснащены светодиодами в форме звезд — это станет отличительной чертой новых «мерседесов».

В салоне — новый бесшовный экран Hyperscreen медиасистемы диагональю 39,1 дюйма. Здесь также есть фоновая подсветка, а на центральном тоннеле уместились два отсека для беспроводной зарядки и два подстаканника. Голосовой помощник работает на базе ИИ и запоминает предыдущие диалоги.

Все GLC оборудуют литий-ионной батареей одинаковой емкости — 94 киловатт-часа, что должно обеспечить кроссоверу до 713 километров хода. Она поддерживает зарядку постоянным током мощностью до 330 киловатт, благодаря чему пополнить запас хода на 300 километров можно будет всего за 10 минут. Первой на рынок выйдет флагманская модификация GLC 400 4Matic с двумя моторами общей отдачей 483 лошадиные силы, за которой последуют еще четыре версии.

В числе «фишек» кроссовера — пневматическая подвеска Airmatic, которая взаимодействует с дорожной инфраструктурой и предугадывает неровности рельефа, а также использует данные Google Maps. Кроме того, у электрического GLC есть четыре уровня рекуперации: система способна возвращать энергию обратно в батарею с мощностью до 300 киловатт.

Продажи Mercedes-Benz GLC запустят в первой половине 2026 года. В модельной линейке бренда он займет место EQS, который сняли с производства больше года назад.



MERCEDES-BENZ.COM



GLOBAL.NISSANNEWS.COM

NISSAN ПРОЩАЕТСЯ С ЛЕГЕНДАРНЫМ R35 GT-R

Компания Nissan объявила о завершении производства R35 GT-R. В последнее время единственным регионом, где можно было купить этот автомобиль, оставалась Япония, однако теперь и на внутреннем рынке продажи суперкара будут завершены. За 18 лет производства было выпущено около 48 000 таких автомобилей, сообщает аналитическое агентство «Автостат».

Дебют R35 GT-R состоялся в 2007 году в качестве флагманского суперкара Nissan. С тех пор в течение каждого модельного года автомобиль постоянно совершенствовался, стараясь увеличить мощность двигателя, улучшить управляемость, повысить комфорт и роскошь. Команда разработчиков сумела добиться эталонного качества сборки. И здесь достаточно упомянуть только один факт из истории. На заводе Nissan в Йокогаме основная команда из девяти мастеров собирала вручную каждый из двигателей, установленных в 48 000 выпущенных автомобилей, их имена увековечены на табличке, прикрепленной к каждому мотору.

В ходе работы над автомобилем максимальная мощность двигателя для GT-R выросла с 480 л. с. на старте производства до 570 л. с. в 2017 году. Но затем инженеры смогли добиться еще большего: установив турбокомпрессоры, как в гоночных автомобилях GT3, а также высокоточные, сбалансированные по весу детали, включая поршневые кольца, шатуны, коленчатый вал, маховик, кривошипный шкив и клапанные пружины, они добились увеличения ускорения раскручивания турбины.

В итоге на моделях GT-R NISMO, предназначенных для гонок, двигатель стал выдавать до 600 л. с. Результат — целый шлейф побед в автоспорте.

В 2016 году R35 GT-R установил мировой рекорд Гиннеса по самой быстрой езде в заносе. На отдельном мероприятии, состоявшемся в международном аэропорту Фуджейры, специально настроенный R35 GT-R MY16 проехал в заносе со скоростью 304,96 км/ч и углом наклона 30 градусов. Иван Эспиноса, президент и генеральный директор Nissan, пообещал поклонникам легендарной модели, что компания когда-нибудь обязательно вернет GT-R на рынок. Производитель заявил, что хочет переосмыслить будущее поколение GT-R. Последним на конвейере стал автомобиль в комплектации Premium, окрашенный в темно-фиолетовый цвет.



R35 GT-R 最終生産車オフライン式
R35 GT-R final production ceremony



ОБНОВЛЕННАЯ **TESLA MODEL Y** ДОБРАЛАСЬ ДО ТОП-ВЕРСИИ

Компания Tesla продолжает расширять ассортимент модификаций своего кроссовера Model Y. Недавно в Китае была представлена удлиненная L-версия с тремя рядами сидений, а теперь в Европе дебютировала горячая топ-версия Performance, сообщает портал autoreview.ru.

Новинка получила другие двигатели и усовершенствованную батарею, а расширенный список оборудования придал ей спортивный характер. Tesla официально не сообщает мощность своих силовых установок, но, по некоторым данным, для европейской Model Y Performance подготовлена связка на 466 лошадиных сил. До сотни новинка разгоняется за 3,5 секунды. Максимальная скорость — 250 км/ч. За счет усовершенствованных аккумуляторных ячеек электрокар может проехать до 580 километров по циклу WLTP. Если подключить батарею к фирменной станции Supercharger на 15 минут, то запас хода увеличится на 240 километров.

Среди прочих доработок — адаптивное шасси с мощными тормозами и возможность настройки распределения тяги: для более спортивных ощущений от вождения можно сместить акцент на заднюю ось. Опознается топ-версия по новым 21-дюймовым колесам и легкому аэродинамическому обвесу из углепластика со спойлером на крышке багажника. Считается, что он снижает лобовое сопротивление и увеличивает прижимную силу.



TESLAMOTORS.COM

В салоне появятся новые кресла с увеличенной боковой поддержкой и интегрированными подлокотниками, а также карбоновые накладки. Медиасистема получила центральный дисплей, диагональ которого увеличена с 15,4 до 16 дюймов. Также модель имеет регулируемые спинки заднего дивана, 15 динамиков и 8 внешних камер.

Прием заказов на новинку в странах Европы уже открыт. К примеру, в Германии электрокар оценили в 61 900 евро — примерно на 9000 евро дороже, чем вариант Long Range.

КАКИЕ **НОВОВВЕДЕНИЯ** ЖДУТ ВОДИТЕЛЕЙ С 1 СЕНТЯБРЯ

В течение лета в России был принят ряд поправок в законы, напрямую влияющие на жизнь автомобилистов. Часть из них вступила в силу 1 сентября, сообщает портал auto.ru.

С 1 сентября расширился список спецавтомобилей, не пропустив которые можно получить серьезный штраф или вовсе лишиться прав. Помимо полицейских или медицинских машин, к ним теперь причислены автомобили со спецсигналами: маячками и сиренами, но без цветографических схем на кузове. Водителю, отказавшемуся пропустить такие машины, грозит штраф до 10 000 рублей или лишение прав на срок от шести месяцев до одного года.

Вступило в силу постановление правительства, которое напрямую запрещает заменять детские кресла адаптерами, фиксаторами или накладками на ремни. Штраф за неиспользование детских кресел пока остается прежним — 3000 рублей для физических лиц.

Еще одно нововведение — рост пошлин за различные регистрационные действия. С 1 сентября за оформление ПТС придется платить 1200 рублей вместо 800. Пластиковое свидетельство о регистрации вместо 1500 рублей обойдется в 4500 рублей, а водительские права подорожают с 2000 до 4000. Водителям, проходящим техосмотр, придется платить дополнительные 500 рублей за внесение данных о диагностической карте в ЕАИСТО.

С 1 сентября начал действовать закон, запрещающий навязывать дополнительные приобретения к основной покупке. Продажа допов потребует отдельного согласия покупателя, а за навязанные товары или услуги можно будет потребовать возврата денег. Среди болезней, которые считаются противопоказанием к управлению транспортом, появятся новые виды психических расстройств и дальтонизм.

Нынешним летом Госдума также приняла законопроект о повышении сразу в 14 раз штрафа за отказ остановиться по требованию сотрудника полиции или иного должностного лица. Однако точная дата его вступления в силу пока не названа.



FREEPIK.COM

В КАЛУГЕ СТАРТОВАЛА СБОРКА КРОССОВЕРА TENET T8

Компания Tenet сообщила о начале производства семейного кроссовера T8. Его сборку наладили в Калуге на мощностях завода AGR. T8 — уже третья модель на конвейере предприятия после «младших» кроссоверов T7 и T4. Собирают автомобили по полному циклу, то есть со сваркой и окраской, сообщает портал motor.ru.

Tenet T8 с калужского завода будет подготовлен к эксплуатации в России. Днище и скрытые полости кузова обработаны воском, автомобиль защищен от коррозии и повреждения гравием, также усилена шумоизоляция. В длину кроссовер достигает 4715 миллиметров, в ширину и высоту — 1860 и 1745 миллиметров соответственно при колесной базе 2710 миллиметров.

Под капотом новинки установлен двухлитровый турбомотор мощностью 197 лошадиных сил, работающий в tandem с преселективной роботизированной коробкой передач. Привод полный. В салоне кроссовера семь мест. Tenet T8 обещано комплектовать медиасистемой с дисплеями на 10,3 и 15,6 дюйма и динамиками Sony общим числом до десяти.

Комплектаций будет две. В базовой, Prime, обещают 18-дюймовые колесные диски, светодиодную оптику, зимний пакет, шесть подушек безопасности, в топовой, Ultra, — колеса на 19 дюймов, кресла с вентиляцией и проекционный дисплей. Стоимость кроссовера T8 пока неизвестна. Однако цена T4 стартует с 2 220 000 рублей, а T7 — с 2 680 000. При этом покупатель может получить скидку 50 000 рублей за сдачу машины в трейд-ин.



TOYOTA ПРЕДСТАВИЛА РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ ХЕТЧБЭК AQUA

Компания Toyota обновила гибридный хетчбэк Aqua. Автомобиль перенял новый фирменный стиль кузова от Prius, но в салоне и по части агрегатов изменился не сильно. Наряду с обычными версиями представлен и вариант, доработанный подразделением Modellista, сообщает портал auto.ru.

Aqua нынешнего поколения дебютировала четыре года назад и сейчас прошла процедуру планового рестайлинга. Фары стали светодиодными уже в базовой комплектации, в более дорогих версиях между ними появляется светящаяся перемычка. За счет иных бамперов длина подросла на 30 миллиметров — до 4080. На 30 миллиметров уменьшилась ширина машины благодаря более компактным корпусам зеркал. Часть пятой двери теперь окрашивается в черный цвет, что визуально увеличивает площадь стекла.

Внутри изменений не много. В приборной панели до 7 дюймов вырос центральный дисплей. Экран базовой мультимедийки увеличился с 6 до 8 дюймов, но в более дорогом варианте сохранил диагональ 10,5 дюйма. Появился порт HDMI и электромеханический стояночный тормоз с управлением клавишей. Toyota Aqua обрела расширенный пакет систем активной безопасности.

Силовая установка прежняя, состоящая из атмосферной 1,5-литровой «тройки» мощностью 91 л. с. и электро-

мотора на 80 сил. В трансмиссии работает вариатор. Для любой комплектации можно заказать полный привод: правда, скромный 6-сильный электродвигатель на задней оси помогает только при трогании с места.

Литий-ионный аккумулятор 4,3 А·ч заменили на никель-металлогидридную батарею емкостью 5,0 А·ч. Новая адаптивная система распределения тормозных усилий уменьшает клевки при торможении. По данным Toyota, прежде она ставилась только на дорогие модели — бизнесвэн Alphard и люксовый кроссовер Century.

Новинка уже доступна для заказа в Японии. Цены начинаются с 2,5 миллиона иен — 1,36 миллиона рублей. В линейке представлен полный ассортимент, включая версии в обвесе от заводского тюнинг-подразделения Modellista.



В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ СПЕЦВЕРСИИ JAECOO J7

Марка Jaecoo объявила о начале продаж особой версии модели J7 с решеткой радиатора в стиле Range Rover. В Поднебесной кроссовер появился почти год назад под именем Chery Tiggo 7 с приставкой High Energy Edition. В России он позиционируется как спецверсия Jaecoo J7. Появление модели приурочено к двухлетию присутствия марки на нашем рынке, сообщает портал motor.ru.

Помимо решетки радиатора, спецверсия отличается иной нижней частью бампера, заостренными внешними зеркалами и скрытыми выхлопными трубами. Доступно пять цветов: зеленый, серебристый, серо-голубой, черный и белый; к первым трем можно добавить черную крышу. Такой Jaecoo J7 предлагают в комплектациях Limited Edition и Limited Edition TOP.

В базовой комплектации у него 18-дюймовые литые диски, светодиодная оптика, зеркала с электроприводом и обогревом. В салоне — фронтальные и боковые подушки безопасности, 13,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Есть камера заднего вида, парктроники, помощник при старте в гору и дистанционный запуск мотора.

В версии подороже J7 дооборудован панорамным люком, передними датчиками

парковки и камерой кругового обзора на 540 градусов. Такому кроссоверу положены двухзонный климат-контроль, сиденья первого ряда с вентиляцией, беспроводная зарядка, дверь багажника с электроприводом и расширенный пакет ассистентов.

Двигатель другой: вместо мотора 1,6 здесь установлен полторалитровый агрегат на 147 сил, работающий в паре с роботизированной коробкой. Привод, в отличие от обычного J7, только передний. На спецверсию дают гарантию три года или 100 тысяч километров пробега. Цена новинки с выгодой по трейд-ину — 2 859 900 рублей.



БЭТМОБИЛЬ С ПУЛЕМЕТАМИ УЙДЕТ С МОЛОТКА

В конце сентября на аукционе Mecum будет продана реплика бэтмобиля из фильма 1989 года. Она построена на агрегатах Chevrolet Corvette и снабжена среди прочего настоящими пулеметами. При этом машина имеет регистрацию и может ездить по дорогам общего пользования, сообщает портал auto.ru.

Фильм «Бэтмен» Тима Бёртона, вышедший в 1989 году, запомнился не только игрой Майкла Китона, Джека Николсона и Ким Бейсингера. В нем впервые появился бэтмобиль, дизайн которого разработал Антон Фюрст.

В отличие от оригинала, построенного на базе

Chevrolet Impala, для реплики за основу взяли шасси и силовой агрегат от Corvette. «Восьмерка» объемом 5,7 литра работает в паре с «автоматом» и приводит в движение задние колеса. Кузовные панели закреплены на сварной трубчатой раме.

Создатели машины не забыли о безопасности и комфорте. Бэтмобиль оснащен дисковыми тормозами на всех колесах и пневмоподвеской. У него полностью функциональная панель приборов с несколькими дисплеями. Есть круиз-контроль, электроприводы кожаных сидений, регулируемая рулевая колонка, камеры кругового обзора.

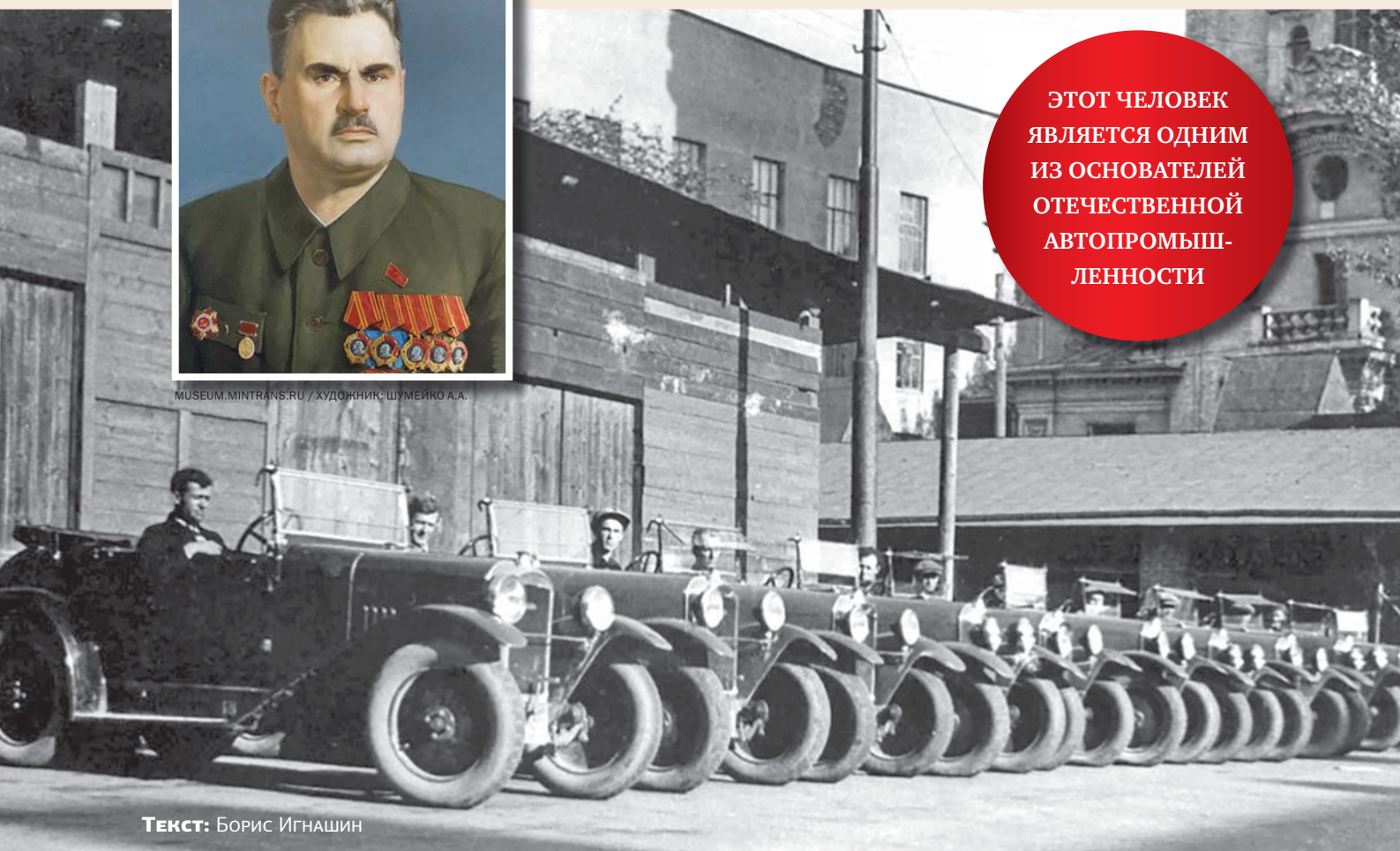
Имеется и необычное оборудование: полицейский и военный сканеры, а также выдвижные пулеметы P51 Mustang. Как гласит описание, они настоящие, но переделаны под стрельбу холостыми патронами. А главное — на бэтмобиле можно официально ездить по обычным дорогам.





MUSEUM.MINTRANS.RU / ХУДОЖНИК: ШУМЕЙКО А.А.

ЭТОТ ЧЕЛОВЕК
ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ
ИЗ ОСНОВАТЕЛЕЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
АВТОПРОМЫШ-
ЛЕННОСТИ



Текст: Борис Игнашин

АМО-ЗИЛ.RU

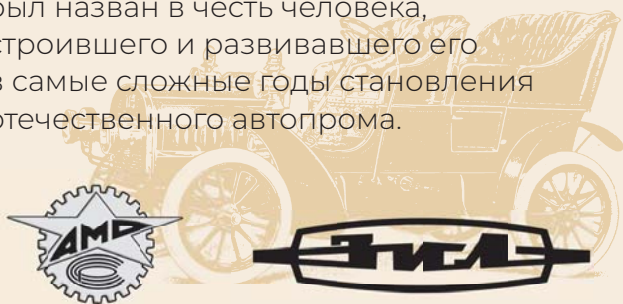
Иван Лихачев — легенда советского автопрома

А скольких выдающихся автопромышленников знаете вы? А если российских? Люди старшего поколения, если задать им такой вопрос, наверняка вспомнят именно это имя. Ведь среди советских автозаводов, которые в основном назывались по географическому местоположению, один-единственный, был назван в честь человека, строившего и развивавшего его в самые сложные годы становления отечественного автопрома.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ «КРАСНЫЙ ДИРЕКТОР»

Иван Лихачев — личность не менее выдающаяся, чем Фердинанд Порше. Не только потому, что завод под его руководством был гораздо больше и выпускал куда более «народные» машины. Но и потому, что ему приходилось создавать автомобили, которые должны были существовать в намного более жестких условиях, а их запуск в серию оценивался придирчивыми комиссиями, не полагавшимися на «невидимую руку рынка». Причем все это происходило в самое непростое время, когда не хватало квалифицированных кадров, оборудования и ресурсов. Любые задачи были связаны с обучением людей, внедрением новых технологий, строительством социальных объектов. «Красный директор» имел более широкий круг задач, чем любой автопромышленник Европы тех лет.

Биография Ивана Лихачева начиналась «как у всех». Родился 15 июня 1896 года в селе Озеренцы Веневского уезда Тульской губернии, в семье крестьянина. В 1908 году, после окончания приходской школы,мышленный парень подался в Петербург, где сначала устроился учеником в медницкую



мастерскую, а вскоре стал работать слесарем на Путиловском, ныне Кировском, заводе. В 1915 году работающего парня забрали на флот. Там требовались кадры с хорошей технической подготовкой, поскольку корабли в начале XX века были воплощением всех передовых технических решений — одно из самых сложных сооружений той эпохи.

Революция кардинально изменила жизнь Ивана Алексеевича. В июне 1917 года он вступил в РСДРП(б), связав свою судьбу с главной партией будущего Советского Союза. В октябре стал одним из организаторов отрядов Красной гвардии в Гельсингфорсе, вскоре уже являлся одним из командиров РККА, к тому же работал в ВЧК. В 1921 году его переводят на профсоюзный фронт. На тот момент это не силенку, а работа «на земле», связанная с улучшением условий труда, внедрением новых систем оплаты и т. д. Он работает управляющим делами Московского губернского совета профсоюзов (МГСРС). Параллельно учится в Московской горной академии, позже переводится и оканчивает Электромеханический институт в Петрограде.

В 1926 году Ивана Лихачева назначают директором Московского автомобильного завода. Это стало знаковым этапом его профессиональной карьеры. Наверное, он мог бы сделать имя и в другой области, но здесь и сейчас оказался на своем месте.

РОЖДЕНИЕ ЗИЛА

Основанный как ремонтно-производственная мастерская, в августе 1918 года завод стал называться Автомобильным московским обществом, или АМО. В 1923 году предприятие



АМО-ЗИЛ.RU

получило имя Пьетро Ферреро — итальянского коммуниста, которого зверски убили годом раньше.

Завод создавался в рамках правительственной программы развития промышленности. За реализацию проекта отвечал торговый дом «Кузнецов, Рябушинские и К^о», который обязался поставить 1500 машин, со сроком начала выпуска не позднее 7 октября 1916 года. Ссуда составляла 2 700 000 рублей. По контракту развернули выпуск полутонотонного грузовика FIAT 15 Ter. Разумеется, по лицензии. Завод оснастили хорошо: около 500 новейших американских станков, просторные помещения, котельная. Первым



АМО-ЗИЛ.RU

■ ■ ■
Иван Лихачев — личность не менее выдающаяся, чем Фердинанд Порше. Не только потому, что завод под его руководством был гораздо больше и выпускал куда более «народные» машины. Но и потому, что ему приходилось создавать автомобили, которые должны были существовать в намного более жестких условиях.

Основным грузовиком, который восстанавливали на предприятии, стала американская трехтонка White TAD. Завод их отремонтировал более 130 штук, наладив производство новых двигателей, сцеплений и КПП. После ремонта машины получали обозначение «Уайт-АМО».



директором нового предприятия стал Дмитрий Дмитриевич Бондарев. Он был конструктором и вложил немало сил в организацию производства. Карьера его тоже весьма интересна. Впоследствии он успел поработать в Высшем совете народного хозяйства, был заместителем проектного бюро Главсельмаша, позже — руководителем проекта на Ростсельмаше, затем судьба вновь занесет его на завод, директором которого он был когда-то. В 1935 году в должности главного конструктора проекта он будет разрабатывать первый лимузин ЗИС.

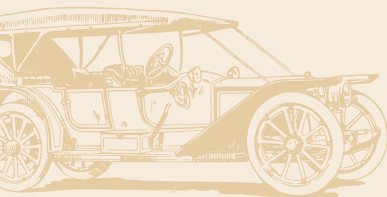
После революции строительство завода остановилось, продолжалась сборка грузовиков FIAT из машинокомплектов, но само предприятие было национализировано по причине срыва контракта торговым домом. Производство загрузили заказами на запчасти железнодорожных вагонов, также завод занимался капремонтом грузовиков. Параллельно по чертежам Бондарева разрабатывали «локализованный» грузовик.

Но так сложилось, что основным грузовиком, который восстанавливали на предприятии, стала американская трехтонка White TAD. Завод их отремонтировал более 130 штук, наладив производство новых двигателей, сцеплений и КПП, а к концу 1922 года здесь выпускалось до 75 процентов комплектующих этого автомобиля. После ремонта машины получали обозначение «Уайт-АМО». В серию автомобиль не пошел, но все оснащение и наработки были переданы на Первый государственный авторемонтный завод, где составили конструкторскую документацию и начали производить на его базе грузовик Я-3. Сам же АМО сосредоточился на локализации FIAT 15 Ter, а заодно выпустил 24 танковых двигателя для отечественного МС-1.

На программу 1921–1922 годов Совет труда и обороны выделил средства для создания отечественного грузовика на базе FIAT. В июне 1923 года Госплан утвердил задание на выпуск грузовиков до 1927 года, а первый АМО-Ф-15 был собран 1 ноября 1924-го. Это была полностью «своя» машина. Пусть в общих чертах она повторяла конструкцию довоенного FIAT, но вся технологическая документация, чертежи и оснастка были отечественными. Да и в целом это был уже другой автомобиль, более простой и крепкий. С марта 1925-го, когда начали серийное производство, до конца года выпустили 113 машин, в следующем году — уже 342 машины.

ФЛАГМАН СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА

Именно в этот момент на заводе появляется Иван Лихачев. Его главной задачей стало обеспечить массовый выпуск автомобилей, максимально используя возможности предприятия. К 1929–1930 годам под его руководством темпы производства нарастили до 1500 грузовиков в год, достигнув технологического предела. Себестоимость довольно старой конструкции была запредельной, около 8500 рублей, при стоимости привозного грузовика Ford, выпуск которого уже осваивали на Горьковском автозаводе, всего 900 рублей. Стапельное производство с высокой долей ручного труда, с огромным количеством бронзовых и медных деталей и ручной подгонкой не могло удовлетворить нужды госзаказа. Именно Иван Лихачев продвигает решение о закупке лицензии на более современный и грузоподъемный автомобиль. Он участвовал в рассмотрении конструкций, и в итоге была выбрана модель Autocar-5S/Dispatch SA грузоподъемностью 2,5 тонны.



Машина весьма современная на тот момент: имела гидравлический привод тормозов, диафрагменный бензонасос, батарейное зажигание, электрическое освещение и пневмосистему. В 1930 году на заводе наладили сборку из привозных комплектующих — новая модель получила название АМО-2. За полтора года было выпущено 1700 таких автомобилей. В 1931 году степень локализации производства превысила 85 процентов. Модель была модернизирована, мощность мотора увеличили с 54 до 72 лошадиных сил, и ее переименовали в АМО-3. В последующие годы машина получила ряд модификаций, таких как шасси АМО-4 — для автобусов и пожарных машин, АМО-6 — трехосное длиннобазное шасси, АМО-7 — первый седельный тягач завода.

В 1933 году грузовик был модернизирован и переименован в ЗИС-5. Его суточное производство превысило 60 штук. В 1936 году завод выпустил первый лимузин ЗИС-101. Все это время предприятие очень интенсивно расширялось. Оно заняло практически всю излучину Москвы-реки, на его территории были открыты новые литейные, прокатные цеха, техническая школа, несколько общежитий, фабрика-кухня.

До 1939 года, когда Иван Лихачев ушел с поста директора, он успел сделать ЗИС флагманом автомобильной промышленности СССР, одним из крупнейших по объемам выпуска, площади и числу персонала заводов в своей отрасли. Кстати, навыки Ивана Алексеевича в области автомобилестроения были высоко оценены за рубежом. В 1929–1930 годах, когда он подбирал модель для производства на АМО, ему предлагали остаться на высокой должности в США.

Итог пятнадцати лет управления Лихачева — не только рост выпуска со 120 до 35 000 машин в год, но и огромная социальная составляющая, формирование среды для тысяч сотрудников завода, создание методик обучения, связей с производителями сотен компонентов и материалов. Именно он «формировал тренды», налаживал циклические поставки, способствовал организации разработок новых технологий, появлению новых НИИ в области автопроизводства и металлургии. Назначение Ивана Алексеевича на должность народного комиссара среднего машиностроения СССР во многом стало продолжением его работы. В этой должности он трудился с 5 февраля 1939 по 2 октября 1940 года. А после — опять работа на ЗИС до 1950 года.

ЭВАКУАЦИЯ И ВОЗВРАЩЕНИЕ

В первые месяцы Великой Отечественной войны было принято решение об эвакуации завода, но Народный комиссариат среднего машиностроения понимал, что в силу огромного количества оборудования перевезти его в одно место невозможно. Такого объема инфраструктуры просто не было в стране, а эвакуацию особо ценных станков «в поле» не рассматривали.



АМО-2/Л-10

Почти все подходящие площадки были уже заняты другими заводами, которые перевезли ранее, из областей страны западнее. В первую очередь собирались эвакуировать дублирующее оборудование в количестве 270 станков. Серьезно рассматривался и кадровый вопрос: квалифицированных сотрудников Лихачев также собирался вывозить из Москвы. В качестве основных точек базирования в итоге были использованы склады ГТУ Наркомвнешторга в Ульяновске, где размещали механосборочные, арматурные и инструментальные цеха. Тяжелое оборудование пресового, кузнечного и литейного производства в итоге намеревались разместить на площадях Челябинского тракторного и Уральского вагоностроительного заводов.

В первую очередь в Ульяновск вывезли наименее ценные элементы по производству ЗИС-101. А для эвакуации металлургических цехов начали строительство новой производственной площадки в Миассе Челябинской области, на базе завода «Шарикоподшипник». С 15 октября 1941 года началась «большая эвакуация». Грузили от 150 до 300 вагонов в сутки, темп возрастал до ноября, а потом снизился до 170 вагонов в сутки. Самый крупный завод Москвы покинул столицу. Из 7687 единиц оборудования вывезли 7460. Вместе с ними уехали более 2500 работников, из них 714 человек инженерно-технической службы. Вместе с рабочими эвакуировали 30 000 членов их семей.

А уже 30 ноября 1941 года вышло постановление ГКО об организации в Миассе производства грузовиков ЗИС-5, ЗИС-6 и танков Т-60. Также в нем упоминаются и другие города, куда распределили завод, в том числе Челябинск, Ульяновск и Шадринск. В итоге все эвакуированные части предприятия преобразовали в четыре: Миасский завод автомобильных моторов имени Сталина, Ульяновский автомобильный завод имени Сталина, Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина,

■ ■ ■

Итог пятнадцати лет управления Лихачева — не только рост выпуска со 120 до 35 000 машин в год, но и огромная социальная составляющая, формирование среды для тысяч сотрудников завода, создание методик обучения, связей с производителями сотен компонентов и материалов.



■ ■ ■

Самый крупный завод Москвы покинул столицу. Из 7687 единиц оборудования вывезли 7460. Вместе с ними уехали более 2500 работников, из них 714 человек инженерно-технической службы. Вместе с рабочими эвакуировали 30 000 членов их семей.



АМО-ZIL.RU

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

В 1945 году Иван Лихачев руководил вывозом из Германии станкового оборудования. Строил прокатные станы, газовое хозяйство, бетонный завод, кислородно-ацетиленовую станцию. До 1950 года организовал плавный переход завода на продукцию нового поколения, автомобили ЗИС-150 и ЗИС-151, а также лимузина ЗИС-110, организовал выпуск холодильников ЗИС, велосипедов «Прогресс» и многого другого.

За свою работу Иван Лихачев был удостоен пяти орденов Ленина. Последний он получил в 1956 году перед самой смертью. В числе его наград также орден Отечественной войны I степени, два ордена Трудового Красного Знамени. В 1949 году он получил Сталинскую премию за безостановочную модернизацию производства.

В 1950 году Иван Алексеевич переходит на должность руководителя Московского машиностроительного завода, он же авиационный завод № 41. После войны предприятие выпускало узлы сельскохозяйственных машин и газовые турбины, а с приходом Лихачева его переориентировали на выпуск зенитных управляемых ракет. В общем, этому заводу тоже нужен был грамотный управленец с хорошим техническим бэкграундом. Завод был небольшой, и для Лихачева это стало значительным понижением в должности, что во многом связывают с проблемами завода после смены модельной линейки.

В 1953 году Лихачев стал министром автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР и занимал этот пост почти до конца жизни. Под его руководством СССР организует в Китае Автомобильный завод № 1. Первой его продукцией были машины ЗИС.

Умер Иван Алексеевич 24 июня 1956 года в возрасте 60 лет. Его прах был захоронен в Кремлевской стене. А завод получил его имя и стал заводом имени Лихачева — в знак заслуг этого выдающегося человека перед автомобильной промышленностью страны.

АМО-ZIL.RU

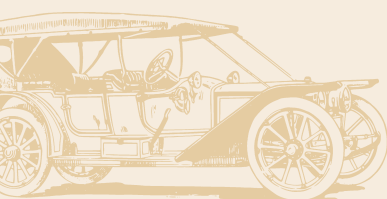
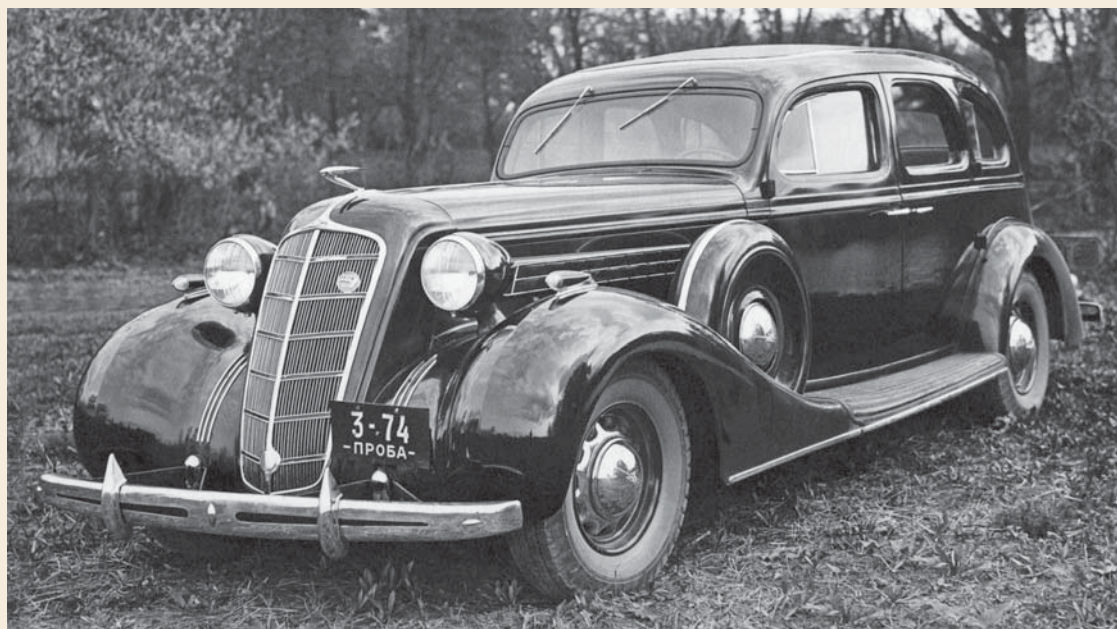
■ ■ ■ Шадринский завод автомобильных агрегатов имени Сталина. Все предприятия имели свою специализацию и должны были работать в кооперации между собой. Заодно их загрузили военными заказами. Так, Шадринский завод начал производить взрыватели, в Молотове на базе оборудования ЗИС освоили производство 25-миллиметровой зенитной пушки 72-К.

11 декабря 1941 года эвакуация официально закончилась, поскольку немецкие войска остановили на подступах к столице. Тяжелое оборудование было запрещено вывозить без особого распоряжения. Но одна часть уже эвакуированных станков зазимовала на реках, а другая была перегружена с барж на железнодорожный транспорт.

5 января 1942 года В. А. Малышевым, С. А. Акоповым и И. А. Лихачевым была составлена докладная записка на имя И. В. Сталина «О возвращении части автозавода имени Сталина в г. Москву». Суть сводилась к тому, что для организации производства нужно было вернуть 3250 единиц оборудования. Процесс реэвакуации был достаточно быстрым, часть оборудования не успела доехать до мест назначения и была возвращена в столицу. Уже в середине 1942 года производство ЗИС восстановили, попутно основав еще четыре автозавода.

■ ■ ■ В 1939 году на базе ЗИС-101А был создан спортивный автомобиль ЗИС-101А-Спорт.

■ ■ ■ В знак заслуг этого выдающегося человека перед автомобильной промышленностью страны завод получил его имя и стал заводом имени Лихачева.



КРОССОВЕР JETOUR T1 ДОЕДЕТ ДО РОССИИ В СЕНТЯБРЕ

JETOUR-RU.COM



Новый кроссовер повышенной проходимости Jetour T1 пополнит серию T российской линейки бренда. Модель создана в рамках концепции Travel+, а ее комплектации и цены будут известны ближе к началу продаж, сообщает аналитическое агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу компании.

Длина новинки составляет 4705 мм, ширина — 1967 мм, высота — 1843 мм. Колесная база равна 2800 мм. Минимальный дорожный просвет — 190 мм, углы въезда и съезда — 28 градусов, глубина брода — до 600 мм.

Для российских потребителей кроссовер будет доступен с двумя вариантами силовых агрегатов. Первый из них — бензиновый турбированный 1,5-литровый мотор мощностью 170 л. с. с максимальным крутящим моментом 270 Н·м. Такой двигатель работает в паре с семиступенча-

тым «роботом» и передним приводом. Второй агрегат — бензиновый 2-литровый мощностью 245 л. с. и крутящим моментом 375 Н·м. Работает он в сочетании с восьмиступенчатым «автоматом». Привод — полный.

Кроссовер с 1,5-литровым мотором разгоняется до 100 км/ч за 10 секунд, а с 2-литровым — за 6 секунд. Кроме этого, расход топлива у модели с 1,5-литровым двигателем в смешанном цикле составляет 7,8 л/100 км. Объем топливного бака Jetour T1 равен 70 литрам.

Передняя подвеска — независимая типа McPherson, задняя — многорычажная. Обе оснащены стабилизаторами поперечной устойчивости. Безопасность обеспечивает усиленная конструкция кузова. Крыша рассчитана на нагрузку до 150 кг в динамике и до 300 кг в статике. Максимально допустимая масса прицепа с тормозной системой — 1600 кг.

Ширина салона Jetour T1 на уровне плеч составляет 1509 мм спереди и 1498 мм сзади. Сиденья — Shuyun с 4-позиционной поясничной поддержкой. Также в салоне предусмотрено 45 отсеков для хранения различных вещей. Объем багажника равен 574 литрам и может быть увеличен до 1455 литров при сложенных задних сиденьях. Максимальная глубина багажного отсека составляет 1940 мм.

Цветовая гамма новинки состоит из шести оттенков: серебристый, золотистый, черный, белый, зеленый матовый и голубой. Также доступно три варианта интерьера: серо-черный, черно-оранжевый и черно-зеленый. Колесные диски — 18- и 19-дюймовые размером 235/65 R18 и 235/60 R19.

DACIA DUSTER ПОЛУЧИЛ ГИБРИДНЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Румынская марка Dacia продолжает гибридизацию своего кроссовера Duster. К концу 2025 года он будет доступен в новой полноприводной версии hybrid-G 150 4x4, сообщает портал kolesa.ru.

Под капотом кроссовера разместят 1,2-литровый турбомотор с 48-вольтовым стартер-генератором, развивающий 140 л. с. и 230 Н·м. На задней оси появится электродвигатель, добавляющий 31 силу и 87 Н·м. Совокупная отдача гибридной установки заявлена на уровне 154 л. с.

Коробка переключения передач — шестиступенчатый «робот» с подрулевыми переключателями. Электромотор в приводе задних колес дополнен собственным двухступенчатым редуктором и работает на скоростях до 140 км/ч, но может быть отключен принудительно или в автоматическом режиме — например, при равномерном движении. В этом случае кроссовер становится переднеприводным. Предусмотрено шесть режимов работы силовой установки, включая настройки для песка и грязи, а также для спуска под уклон.

Электрическая составляющая питается от компактной 0,84-киловаттной батареи. Несмотря на ее скромную емкость, по заверениям производителя, до 60 % поездок в городском цикле можно совершать не за-

действуя ДВС. При этом функции подзаряда аккумулятора от стороннего источника у Duster нет.

Основной ДВС может работать как на бензине, так и на сжиженном газе. Оба вида топлива хранятся в 50-литровых баках, которые обеспечивают кроссоверу запас хода до 1500 километров. Цены на новинку пока не называются.

Параллельно объявлено о реформе моторной гаммы уже продающегося Duster. Его гибридную установку на 140 сил заменили на 155-сильный вариант, который уже устанавливают на Bigster.

DACIA GROUP.COM



LUKRAY

НОВЫЙ СПОСОБ ОПЛАТЫ ПО QR-КОДУ КАРТЫ ЛОЯЛЬНОСТИ



ПОДКЛЮЧИТЕ **LUKRAY**
В ПРИЛОЖЕНИИ «АЗС ЛУКОЙЛ».
ОПЛАЧИВАЙТЕ ЗАПРАВКУ И ДРУГИЕ ПОКУПКИ
БЕЗ КАРТ И НАЛИЧНЫХ.



ИНСТРУКЦИЯ ПО ПОДКЛЮЧЕНИЮ LUKRAY В РАЗДЕЛЕ «НОВОСТИ»
МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ «АЗС ЛУКОЙЛ» ИЛИ У ПРОДАВЦОВ АЗС.



RMLGROUP.COM

СУПЕРКАР RML ДОБРАЛСЯ ДО СЕРИЙНОЙ ВЕРСИИ

Британская компания показала прототип RML P39, созданный на базе суперкара Porsche 911 Turbo S, еще в прошлом году. Теперь автомобиль приобрел серийный облик и сменил имя на RML GTH — Gran Turismo Hypercar. Впрочем, технически он не отличается от прототипа, сообщает портал autoreview.ru.

От исходного Porsche 911 у машины осталась только центральная часть кузова с силовой клеткой салона. Новый задний свес, сделанный из углепластика, значительно длиннее стандартного и несет на себе массивные диффузор и антикрыло. Улучшенная аэродинамика обеспечивает 923 кг прижимной силы на скорости 285 км/ч против 204 кг у исходного Porsche 911 Turbo S. Колесная база тоже увеличена, пусть и на скромные 25 мм — до 2475 мм. На машине установлены кованые колеса диаметром 20 дюймов спереди и 21 дюйм сзади.

Первый серийный экземпляр RML GTH относится к юбилейной спецсерии 40 SE, посвященной прошлогоднему 40-летию компании RML Group. Он окрашен в фиолетовый цвет Storm, который дополнен неприкрытым углепластиком на капоте, крыше и корме. Установлены золотистые колеса с центральной гайкой, а тормозные механизмы окрашены в серый цвет. Завершают внешний образ фир-

менные гербы RML и крупные логотипы GTH. Салон перешит с использованием кожи и алькантары, установлены спортивные ковши с многоточечными ремнями безопасности.

В движение автомобиль приводит оппозитный шестицилиндровый битурбомотор объемом 3,75 л, который инженеры компании RML снабдили более производительными турбокомпрессорами, улучшенными системами впуска и охлаждения, а также выпускной системой из жаропрочного сплава. У базового RML GTH двигатель выдает 912 л. с. и 1000 Н·м, но для спецверсии 40 SE его мощность символически подняли до 925 л. с. при неизменном крутящем моменте. Время разгона до «сотни» — 2,5 секунды против 2,7 секунды у серийного Porsche 911 Turbo S. Максимальная скорость не изменилась — 330 км/ч. Кроме того, RML GTH 40 SE оснащен адаптивной подвеской с расширенным диапазоном регулировок и каркасом безопасности, но лишен задних сидений.

Всего будет выпущено лишь 39 суперкаров RML GTH, и только 10 из них — в юбилейной спецсерии 40 SE. Преобразование Porsche 911 Turbo S в GTH обойдется минимум в 495 тысяч фунтов стерлингов, причем донорский автомобиль в эту цену не входит.



RMLGROUP.COM

сентябрь 2025 | 15

Забытая память ленинградских лесов

Текст: Екатерина Наумец
Фото: Алексей Молчанов



Никто не забыт и ничто не забыто. Истинный смысл этих слов открывается только в работе поисковых отрядов, которые воскрешают память о пропавших без вести героях прошлого.

Какие мрачные тайны хранят в себе леса и болота в окрестностях Северной столицы, по каким признакам можно узнать, что скрывают дерн и грязь, чем опасны прогулки по ленинградским лесам? В поисках ответов волонтеры «Школы патриотического воспитания» отправились в экспедицию военно-исторического клуба «Ладoga» на «Сестрорецкий рубеж».

«Поисковая работа — очень ответственный и опасный труд, — сразу предупредил нас руководитель МПК «Сестрорецкий рубеж» Олег Бушко. — Прежде чем отправляться на места, где проходили бои, необходимо пройти инструктаж. Это связано не только с тем, что при неаккуратном извлечении можно повредить останки погибших бойцов и их личные вещи. Ленинградская земля до сих пор скрывает в себе множество взрывоопасных предметов: от патронов до неразорвавшихся снарядов и мин. Неосторожное обращение с неизвестными предметами, пролежавшими в земле несколько десятилетий, может обернуться серьезными травмами».

Инструктаж для волонтеров «Школы патриотического воспитания» и молодых воспитанников военно-исторического клуба «Ладoga» провел опытный участник множества экспедиций, сотрудник молодежно-патриотического клуба «Сестрорецкий рубеж» Григорий Ярошенко.

«Цель и смысл поисковых работ — это увековечение памяти защитников Отечества, поиск незахороненных воинов, павших во время Великой Отечественной, Финляндской и иногда Гражданской войны, а также поиск неустановленных санитарных захоронений. На местах, где проходили ожесточенные сражения с применением артиллерии, очень часто бойцов засыпало в траншеях, воронках от разрывов. Когда

погибали целые подразделения, уже никто не знал, кто и где был случайно засыпан», — рассказал Григорий на площадке, которую специально подготовили для отработки действий по поиску останков погибших бойцов.

Он показал оборудование, которое используют в поисковых работах. Основные инструменты — металлоискатель и щуп.

«У бойца могут быть при себе патроны, на нем могут быть каска, ботинки с набойками, но бывают ситуации, когда металлоискатель совершенно бесполезен, например при поиске неустановленных захоронений. Тогда на помощь приходит щуп, — пояснил инструктор. — Его использовали еще самые первые поисковики, он представляет собой металлическое т-образное изделие. Задача — прощупать почву, пока не услышишь стук. Как он стучит о металл, дерево, кость — начинаешь понимать с опытом. Если что-то находится, с помощью лопаты подрезаем почву вокруг, пока не доходим до предмета. Важно учитывать, что в земле могут находиться гранаты, снаряды и детонаторы. Попадание лопатой в них может привести к очень неприятным последствиям, а именно к взрыву. Самое опасное — это детонаторы, на них происходят наиболее частые подрывы. Они сохраняются очень хорошо. Бывали случаи, когда «охотники за металлом» находили невзорвавшиеся снаряды от 45-мм орудий и пытались их вскрыть: втыкали в большое дерево и брали на излом, чтобы добыть латунную гильзу. Происходил взрыв с трагическими последствиями».

В ходе инструктажа каждому участнику дали возможность поработать разными инструментами, а также рассказали про такой предмет, как поисковый баннер. Это полотно, на котором раскладывают обнаруженное под землей. Можно отслеживать, какие останки человека и в каком количестве были найдены. Обнаруженные личные вещи также выкладываются на баннер. Это могут быть ложки, на которых встречаются надписи, медали, портсигары. По словам Григория, самая большая удача — найти так называемый смертный медальон. Тогда есть большие шансы установить личность погибшего бойца.

После инструктажа вся группа направилась в окрестности поселка Белоостров. Здесь 2 октября 1941 года рота Красной армии пыталась в контратаке отбить у финнов высоту. Наступавших обнаружили и рассеяли пулеметно-минометным огнем. Там, на небольшом участке земли, в ту ночь погибли 97 бойцов.

Разделившись на группы по два-три человека, поисковики направились прочесывать лесополосу. Высказывались предположения, что после боя финны сделали в одной из воронок от авиабомб санитарное захоронение. Однако проверить эти воронки не получилось — после обильных дождей в ямах стояла вода. За несколько часов поисков добыть новые сведения не удалось, хотя было найдено множество предметов военного времени — осколков снарядов, гранат, обломков оружейных ящиков.

От Руси до России:

как сохранить историческую память

Текст: Екатерина Наумец, Милана Дугина

Фото: Алексей Молчанов

Многие современные подростки считают историю скучным гуманитарным предметом. Но чем можно заменить уроки, лекции или семинары? Оказывается, учить историю можно по-другому. Только когда сам заряжаешь мушкет XVIII века — понимаешь, насколько непросто приходилось гвардейцам Петра Великого.

Побывать сразу в нескольких эпохах и попробовать свои силы в самых разных профессиях и занятиях смогли волонтеры «Школы патриотического воспитания» на историческом фестивале «От Руси до России». Он прошел в парке 300-летия Санкт-Петербурга.

Организатором мероприятия выступил комитет по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями.

«Фестиваль «От Руси до России» проходит уже в третий раз. Для нас ценно, что в День России мы показываем богатство нашей истории на таком семейном и ярком общегородском событии. Оно призвано познакомить зрителей с этапами становления русского государства — от его образования до Российской империи. Для нас особенно важно сохранять историческую память и исконно русские культурные особенности!» — отметил временно исполняющий обязанности председателя комитета по молодежной политике и взаимодействию с общественными организациями Роман Волковский.

Открытие фестиваля началось с церемонии выноса флага России. Это сделали реконструкторы в форме лейб-гвардии Преображенского полка.

Пока со сцены звучали песни русских деревень и старинные мелодии, исполняемые на традиционных музыкальных инструментах, на интерактивных площадках кипела жизнь. В этих «дворах» гости фестиваля в увлекательном формате познавали культуру, ремесла, быт и традиции нашей страны в различные исторические периоды. Здесь можно было ознакомиться как с военным делом на примере варяжской дружины и солдат Петровской эпохи, так и с развитием письменности и зодчества — на книжном и церковном «дворах». Каждый из них обладал особым колоритом, передавая атмосферу своего времени.

«На этой площадке представлена средневековая каллиграфия, — рассказал реконструктор Григорий. — Здесь мы учим традиционному русскому письму. Научиться несложно. Главное, нужно понять: перо — это не авторучка и процесс написания букв должен быть вдумчивым. Ведем линию от широкой к более тонкой. Стараемся писать по образцу». В завершение мастер-класса гости могли написать письмо пером и чернилами, украсив его сургучной печатью.



На другой площадке волонтер Андрей в форме городско-го стрелецкого полка демонстрировал тонкости использования огнестрельного оружия в XVII веке: «В одну минуту опытный стрелок мог произвести всего три выстрела из пищали. Знаете, почему на оружии в те времена не было прицела? Точность была приблизительной, и попасть в цель сложно. Поэтому в строю никогда не звучала команда «цельсь», а сразу «пли».

На площадке, посвященной торговым традициям, историки рассказывали о товарах, которые продавала наша страна на протяжении трех веков. На прилавке лежали квашеная капуста и соленые огурцы, соль, пушнина.

«Огурцы к нам везли из Византии, и солить их придумали для того, чтобы товар не пропал в пути. Эти рецепты используются хозяйками до сих пор, и каждый теперь может попробовать точно такой огурчик, какой попадал на стол к великому князю», — рассказал реконструктор Вячеслав.

Большой популярностью у гостей фестиваля пользовалась палатка с традиционными настольными играми средневековой Европы. Наш волонтер Дарья Нумец сразилась с мастером в дальдозу. Доски для нее традиционно делают в виде кораблика с носом и кормой, а фишки наподобие сидящих вдоль борта гребцов с веслами. Дальдоза — игра военно-стратегическая, потому и суть ее заключается в том, чтобы «перебить» команду противника с другого борта раньше, чем это сделает она с твоей. Игрокам нужно перемещаться от кормы к носу и обратно, убегая и одновременно преследуя команду соперника.

Завершился фестиваль ярким концертом фолк-рок-группы «Отава Ё». В организации фестиваля «От Руси до России» были задействованы около 150 участников, а за один день его посетили 19 000 человек.



ЗА РУЛЕМ —

ПО ЗАОНЕЖЬЮ

Текст и фото: Татьяна Хмельник

Для многих жителей Петербурга Карелия ассоциируется прежде всего с Заонежьем — фантастически красивым краем шхер, узких и длинных озер, огромных узорных изб и деревянных церквей. Фактически столица Заонежья — районный центр Медвежьегорск, но культурный центр территории, конечно же, Кижский погост. Добираться до Кижей многие привыкли из Петрозаводска на «метеоре» или каком-нибудь другом плавсредстве, но мы предложим более интересный, пусть и длинный, путь. Ибо Кижь хоть и жемчужина в короне Заонежья, но для полноты картины нужно видеть весь край.

КАРХУМЯКИ СТЕРЕЖЕТ ГОРОД

Стартуем в Медвежьегорске, до которого добираются из Петрозаводска по Мурманской трассе. Городок крошечный, но в нем также есть свои достопримечательности. Здание, обязательное для осмотра в городе, — гостиница Управления строительством ББК. В сталинские времена от этой аббревиатуры вздрагивали — Беломорско-Балтийский канал. Эта транспортная артерия была очень нужна стране. Хотя проект был, конечно, еще дореволюционным, строили канал в основном заключенные. Именно на ББК отработывалась идея сделать концлагерь прибыльным делом: чем заключенные будут просто лес валить, пусть дробят скалы и прокладывают канал, с максимумом ручного труда. Ради прибыли пожертвовали тысячами жизней... Монструозное здание гостиницы, теперь используемое десятками различных учреждений (включая очень интересный местный музей, где расскажут и про седую древность, и про ББК),

имеет свою легенду. Якобы в Медвежью Гору должен был приехать Сталин и ему надо было показать размах. И вот круглосуточно, благо белые ночи позволяют, здание строили феноменальными темпами. Построили. А Сталин так и не приехал. Однако здание стоит до сих пор и, что показательно, еще не разваливается — строили все-таки неплохо.

Вторая местная достопримечательность — деревянное здание вокзала, построенное в 1916 году. Трудно сказать, какие рыцарские замки и ведьмины избушки представлял себе автор проекта архитектор Руфин Габе, но получилась трагикомическая постройка, трогательная в своей незащитности. Однако же служит до сих пор! Некоторые, правда, утверждают, что Габе построил здание в стиле голландской церкви, но это явный поклеп — в Голландии храмы не такие, а вот любовь архитектора к неонародным формам была известна и зафиксирована во многих его постройках и книгах. Любопытная особенность: город называется Медвежьегорск, а железнодорожная станция — Медвежья Гора. Местные сокращают и то и другое название до Медгоры. Вокзал время от времени подвергается ремонту, поэтому выглядит вполне прилично. Поскольку Мурманский поезд стоит здесь довольно долго, многие пассажиры — даже ночью! — бегут фотографировать это здание. Из местных особенностей очень забавна продажа раков рядом с вокзалом — за ними спешат пассажиры, равнодушные к архитектурным красотам. Известно, что раки могут жить только в чистой воде, а это значит, что еще не все озера в Заонежье, и даже само Онего, испорчены цивилизацией. А рядом с вокзалом уцелела целая слобода — деревянные здания для работников железной дороги, украшенные резьбой. Дома по-прежнему остаются жилыми и содержатся неплохо.

Из Медгоры мы отправимся в сторону Великой Губы. Немножко порыскав по горкам и поворотам, находим

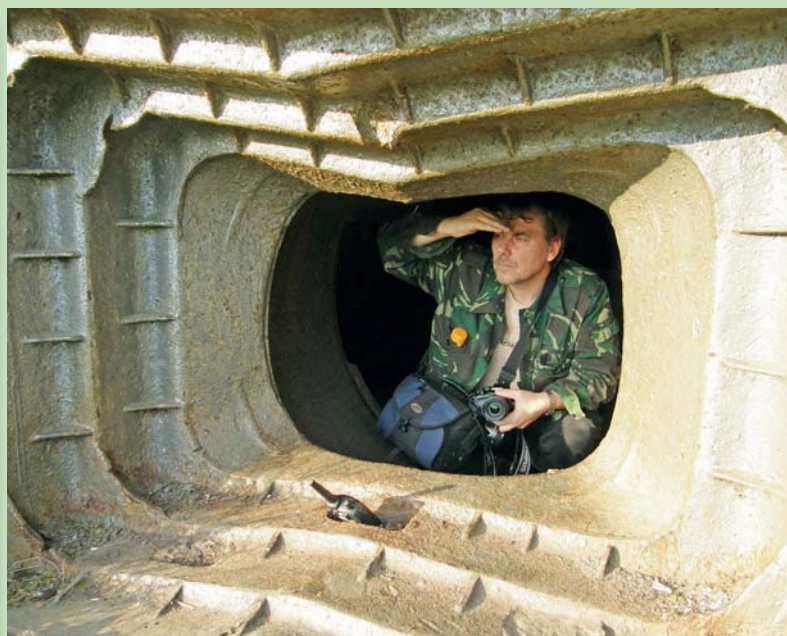


■ ■ ■
Шунгитовая штольня красива и безопасна, но ее могут сделать платной.

еще один крайне интересный объект — это остатки финского укрепрайона «Замок Кархумяки» (Кархумяки — Медведь-гора), построенного в 1942–1944 годах. Причем ударение в слове «замок» надо делать на втором слоге, а не на первом, ибо речь идет о замыкании пространства, а не о прибежище карельского феодала. И такой укрепрайон тут не один, просто Кархумяки — самый доступный. Для любителей военной фортификации здесь настоящее раздолье — бронеколпаки, туннельные казармы, полукапониры и пулеметные огневые точки, траншеи, вырубленные в скалах. Есть даже убежище на сто человек, с отличной акустикой, похожее на бункер Маннергейма в Хуухканмяках на Ладогe, —



■ ■ ■
Гостиница ББК не видела Сталина, зато работает до сих пор как офисное здание для многих учреждений.



■ ■ ■
В укреплениях Кархумяки каждый может почувствовать себя бравым воином.



Вокзал Медгоры имеет очертания сказочного теремка.

там можно петь хором. Гора была укреплена настолько грамотно, что взять ее со стороны озера, откуда и ожидали десант, было просто невозможно. Однако финны отчего-то не подумали, что русские могут обойти их сзади, по лесу...

ВОЛШЕБНЫЙ ШУНГИТ

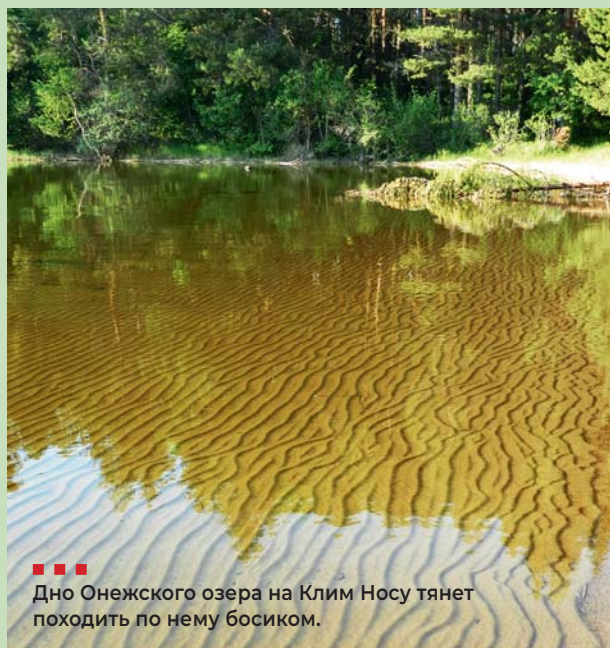
Ну а мы тем временем движемся в сторону Великой Губы, откуда отправимся в Кижы. Кстати, ударение в названии острова следует делать на первый слог — вообще в карельском и финском, как и в других финно-угорских языках, ударение фиксированное, за исключением сложносо составных длинных слов — там в каждой части свое ударение. Но не думайте, что мы вот так сразу и

ломанемся в Великую Губу, нигде больше не останавливаясь! Не за этим мы приехали в такую даль, чтобы ничего не увидеть. Заонежье — рай на земле. Грешно его пропустить между колес и не прочувствовать.

Сначала наш путь лежит по берегу Онежского озера, которое манит уютными песчаными пляжами — конечно, в хорошую погоду. Рыбаки здесь знают свои укромные места, но и просто посидеть на берегу, глядя на воду, успокаивает. Первая крупная достопримечательность ждет нас в большом селе Шуньга. Это старая штольня, где добывали шунгит. Он стал таким же модным, какими некоторое время назад были мумие или синяя кембрийская глина. При явных реальных достоинствах всех этих материалов им приписывают массу волшебных свойств и ждут обещанного рекламой эффекта. Кучки шунгита в пакетиках продают от Медвежьегорска до Москвы, и человеку несведущему они кажутся одинаковыми. Одни кидают шунгит в банки с водой, поскольку обещано изменение ее структуры, другие прикладывают пакетики с камнем к голове, третьи увлекаются «экранирующей» шунгитовой штукатуркой, четвертые сыпят камешки на коврик и стоят на нем босиком. Водится шунгит у нас только в Карелии — только в Медвежьегорском районе и только в Заонежье.

До того как материал этот стал таким модным, отношение к нему было неоднозначным: ему никак не могли найти практического применения. Он похож на каменный уголь — собственно, он и есть уголь, только очень древний, из остатков водорослей, — но горел плохо, поэтому использовать его для отопления не вышло. В некоторых ломках он был прочным и хорошо слоился, его так и называли — аспидный (черный) сланец, поэтому брали как строительный камень, даже в Исаакиевском соборе использовали, а некоторые карельские каменные церкви сохранили карнизы из шунгита. Но никаких волшебных свойств за ним не наблюдалось, и как объект особой наживы его не воспринимали.

От старых времен, когда шунгит еще не считался «волшебным снадобьем», осталась штольня в горе.



Дно Онежского озера на Клим Носу тянет походить по нему босиком.

Многие рыбацкие лодки пережили своих старых хозяев и разваливаются на берегу.



Она давно заброшена, но довольно активно посещается людьми. Народ втихаря ковыряет стенки, не углубляясь дальше в забой. Наковырял кучку легко отслаивающейся породы, измельчил, расфасовал, отвез на место выпаса туристов — вот и приработок. Особенно ценится блестящий антракосолит — вид шунгита, внешне самый красивый и оригинальный. В толще горы антракосолита немного, он лежит узкими слоями, и нужно очень постараться, чтобы оттуда его выковырять. В принципе, такая добыча считается незаконной, но здешним беднякам никто не мешает немножко заработать, а пришлых старателей сами местные гоняют. Штольня очень живописная, но, конечно, не избавлена от мусора на входе. Сейчас появилась идея ее музеефицировать, а поскольку этим хотят заниматься люди, раскрутившие Рускеалу, скоро все может оказаться за забором, вход станет платным, зато внутри появится шик и блеск, которых тут отроду не бывало. Старателям, конечно, здесь придется туго.

ЗАОНЕЖСКАЯ АГРОТЕХНИЧЕСКАЯ МУДРОСТЬ

От Шуньги мы движемся дальше — к другому большому селу под названием Толвуя. Здесь же находится пристань, где грузят шунгит на баржи. Сейчас его добывают в открытых карьерах за селом — дорога на Великую Губу как раз пролегает мимо, и все вокруг засыпано черной пылью. Толвуйцы мрачно шутят, что, если бы шунгит действительно обладал волшебными свойствами, как об этом болтают в столицах, в селе были бы все веселы и здоровы, ведь здесь даже на каждом огороде — залежи чудесного минерала. Но местный народ тихонько пьет горькую, жалуется на безработицу и безденежье, дома разрушаются, огороды порастают проклятым борщевиком, который оккупирует все брошенные земли.

■ ■ ■
Теплоходы с туристами косяком пробираются по Кижскому шхерам.



■ ■ ■
Классическая деревянная резьба Заонежья вошла в учебники по северному зодчеству.



Кстати, об огородах. На полях у дороги между Толвуйей и Великой Нивой можно увидеть правильной формы кучки черного камня. Многие горожане наивно полагают, что это древние жалныки, и даже лезут туда искать сокровища. Но это грудницы — старинный заонежский «парник». Черные камни — шунгит, базальт, диабаз — собирали с полей и складывали в кучки, чтобы они днем нагревались, а ночью отдавали

тепло. Грудниц таких было много, и между ними сеяли те культуры, которые в другой части Карелии просто вымерзали, например пшеницу или капусту. Теперь этот агротехнический прием напрочь забыт, а поля зарастают борщевиком и бурьяном.

Чуть в стороне от Толвуи есть полуостров с милым названием Клим Нос, а на нем — памятник природы Клим-гора. И хоть дорожка туда немножко ухабиста и на первый взгляд неказиста, а после дождей может быть совсем нехороша, проехать туда стоит. Клим Нос изобилует местами для отдыха: сухой сосновый бор со множеством дорожек и горушек, песчаный берег Онего. Дно озера там при тихой погоде и ясном небе выглядит просто фантастически: этикие подводные барханы — как будто здесь затонула планета Татуин. А в лесу, где полно всяких ягод, можно наткнуться на наследие ледникового периода — термокарстовые воронки, которые бывают глубиной до 20 метров, и образовались они на месте таяния глыб льда — под песком.

КИЖСКОЕ ОЖЕРЕЛЬЕ

А мы продолжаем упорно двигаться к Великой Губе. Именно оттуда до Кижей рукой подать, значительно ближе, чем из Петрозаводска. Путь к Кижам здесь пролегает по шхерам, а не по открытому озеру, как с юга,

поэтому проблема штормов здесь не так остра. В Великой Губе довольно много людей с катерами, которые за вполне приемлемую для столичного кошелька сумму не только отвезут вас на Кижы — они предложат фантастически красивую прогулку по так называемому Кижскому ожерелью.

На сайте музея-заповедника «Кижы», помимо перечисления экскурсий вокруг самой раскрученной церкви Карелии, есть и упоминание о Кижском ожерелье — деревянных часовнях на соседних островах. Они отреставрированы теми же архитекторами, что работали и в самих Кижях, содержатся в порядке, заперты на замок и посещаются очень редко. Ибо у музея нет своего водного транспорта, а туристские теплоходы не могут подойти к этим островам — слишком мелко. А на небольшом частном катере вы увидите всю здешнюю благодать. Мимо проплывают гористые или, напротив, плоские небольшие острова. Гористые представляют собой безжизненные каменные возвышения. Плоские же уставлены домами, причем обитаемыми: возле каждого дома сохнет белье.

Это дачники понаехали, ведь в каждой деревне одна-две бабки коренные остались, и то их стали на зиму в город забирать. Дачники на самом деле тоже коренные: для многих огромная карельская изба на острове — это дом их детства. Чужие здесь не выживают. Катер тихо тычется в замшелые мостки, за которыми на плоском блюде острова стоит деревня. Почти у воды часовня и дома фантастического размера — в каждом из них смело можно разместить пионерский отряд. И что самое фантастическое, большая часть домов обитаема, хотя электричество здесь только от собственных генераторов или от солнечных батарей, появившихся в последние годы.

Сама Великая Губа тоже еще сохранила несколько потрясающей красоты заонежских домов. По окрестным селам, расположенным на берегах узких и длин-

■ ■ ■

Сельское хозяйство Заонежья — в основном животноводство, поэтому на зиму нужно много сена.



ных внутренних озер, еще сколько-то раритетов наберется. В Медвежьегорском музее продается рисованная карта Заонежья с достопримечательностями — там любовно расписано, где какая часовня, церковь или изба ждет внимательного туриста, где открыты сельские музеи (есть и такие!), а где можно остановиться в гостевом доме. Одна беда: дороги здесь традиционно плохи, поэтому в некоторые деревни можно попасть либо на подготовленном джипе — такие услуги предлагают, либо пешком. Зато пока тут гуляете в августе, и грибов наберете, и ягод — проверено неоднократно.

■ ■ ■

Когда Онего не штормит, хорошо посидеть на берегу, глядя на воду — очень успокаивает.





ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

ОТСКАНИРУЙТЕ QR-КОД, УСТАНОВИТЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ЛУКОЙЛ ДЛЯ БИЗНЕСА» И ПОЛУЧАЙТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ СКИДКУ ПРИ ОПЛАТЕ ВИРТУАЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ КАРТОЙ.



виртуальная
топливная карта



личный
кабинет



дорожные
сервисы



Предъявите QR-код для оплаты на кассе
Действителен еще 00:50

Обновить код



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play

ООО «ЛИКАРД»
8 (812) 459-19-94, г. Санкт-Петербург,
Аптекарская набережная, д. 8, лит. А.
Реклама.

ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



гибкая система скидок по топливным
картам «ЛУКОЙЛ» на все виды топлива
для юридических лиц и ИП



ООО «ЛИКАРД»
8 (812) 459-19-94. г. Санкт-Петербург,
Аптекарская наб., д. 8, лит. А.

Реклама.

