

Hans Ledwinka

http://www.zr.ru/content/articles/4834-gans_ledvinka_chuzhoj_sredi_svoih/



Судьба Ганса Ледвинки чем-то схожа с судьбой Фердинанда [Порше](#). Оба принадлежали к одному поколению, оба в ряде случаев придерживались близких технических решений, оба понесли наказание за службу гитлеровскому рейху. Однако если [Порше](#) известен во всем мире, то Ледвинку помнят, пожалуй, только знатоки автомобильной истории. Даже в Чехии, где он проработал большую часть своей жизни, долгие годы его имя предавали забвению. С работами конструктора знакомит читателей Сергей КАНУННИКОВ.



Ганс Ледвинка родился в 1878 году, образование получил в Вене. Ему был двадцать один год, когда он поступил на “Нессельсдорфер-Вагенбау Фабрик”, в чешском Копрживнице – городе, с которым будут связаны его самые громкие конструкторские достижения. Это машиностроительное предприятие считалось достаточно крупным не только по австро-венгерским, но и по общеевропейским масштабам. Первый автомобиль, “Нессельсдорф Президент” с двигателем конструкции “Бенц” построили здесь в 1897 году. Дебютом Ледвинки было участие в доработке шасси этой машины. Продолжением работы стал гоночный “Нессельсдорф”, на котором в 1900 году успешно стартовал барон фон Либег. Автомобиль развивал скорость 112 км/ч – достойный для начала века результат.

Можно сказать, что именно с приходом молодого инженера Ледвинки фирма начала выходить на новый, более высокий технический уровень. Его активная работа с новыми двигателями и шасси в 1905 году привела наконец к тому, что автомобили завода в Копрживнице стали соответствовать европейским стандартам. Годом позже начался выпуск модели S с двигателем конструкции самого Ледвинки. Вполне современный по тем временам четырехцилиндровый мотор рабочим объемом 3,3 л развивал 30 л. с. В 1907 году Ледвинка уже разрабатывал систему тормозов на все колеса. Дальнейшими удачами завода стали модернизированный “Нессельсдорф S” (4 цилиндра, 3562 см³, 42 л. с.) и “Нессельсдорф V” с шестицилиндровым двигателем рабочим объемом 5,2 л.

В 1916 году, когда Ледвинка был уже доктором и шеф-конструктором фирмы, он получил приглашение в известную австрийскую оружейную компанию “Штайр Верке”. Война заканчивалась, и ее руководство решило начать производство автомобилей. Ледвинка принял предложение, и уже в следующем году взялся проектировать новую модель. Это был “Штайр II”, известный также как “Ваффенавто” (оружейный автомобиль) – довольно солидная по размерам и прогрессивная по конструкции машина. Четырехцилиндровый двигатель с верхним распредвалом рабочим объемом 3325 см³ развивал при 2400 об/мин 40 л. с. Коробка передач была четырехступенчатой, тормозами оснащались все колеса. В 1920-1924 гг. фирма выпустила 2150 автомобилей модели II.

Молодые инженеры, работавшие под руководством Ледвинки, вспоминали впоследствии о его увлеченности и полной самоотдаче. Когда он сидел за рабочим столом с карандашом в своей маленькой руке, с ним бесполезно было разговаривать – он просто не реагировал на окружающих. Известен такой случай. В 1921 году Ледвинка отправился на автомобиле с шофером в командировку и по дороге попал в аварию. Со сломанной рукой он оказался в больнице города Линца. Боль мешала заснуть, и почти всю ночь он просидел над концепцией небольшого, недорогого автомобиля – только работа могла заглушить физические страдания.

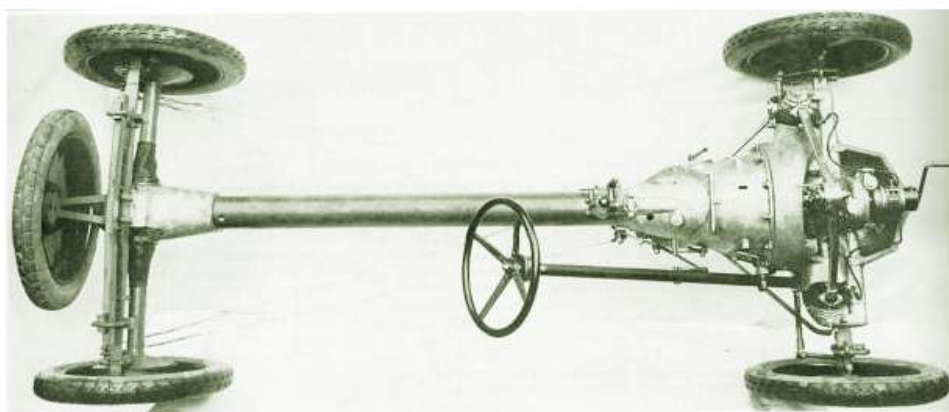
Ледвинку занимали те же проблемы, что и [Порше](#), но ему посчастливилось раньше воплотить свои идеи в жизнь. В конце 1921 года конструктор вернулся на завод в Копрживнице, который к тому времени переименовали в “Татру”. Причины его ухода из “Штайр” не совсем ясны. Не исключено, что руководство фирмы не проявило интереса к проекту небольшого автомобиля. Если это так, то оно вскоре должно было сильно пожалеть об этом – “Татра-11” (такое название дали новой модели Ледвинки) завоевала популярность и в самой Австрии.

С возвращением в Чехию у Ледвинки наступило самое плодотворное время для воплощения своих конструкторских идей. В 1923 году началось производство “Татры-11”. Небольшой автомобиль в основе имел хребтовую раму, по сути – трубу, что придавало конструкции достаточную легкость и прочность. Двухцилиндровый оппозитный двигатель воздушного охлаждения рабочим объемом 1056 см³ развивал 12 л. с. при 2800 об/мин. Внешне машину отличал скошенный передок, причем капот поднимался вместе с крыльями. Такой передок стал фирменным для автомобилей “Татры” 20-х – начала 30-х годов.

“Татру-11” вполне можно назвать революционной конструкцией, к тому же обладавшей высокой надежностью. С 1926 года выпускалась модернизированная “Татра-12”. На ее шасси строили самые разнообразные кузова, был создан даже гоночный автомобиль для очень престижных тогда гонок “Тарга Флорио”.

Идею хребтовой рамы взяли на вооружение и другие автопроизводители. С 1927 года в СССР выпускали автомобили

“НАМИ-1” конструкции К. Шарапова. В основе ее лежала все та же “Татра-12”. В 1926-1927 гг. шеф-конструктор “Австро-Даймлера” Карл Рабе проектировал модель ADR с хребтовой рамой. Ее представили публике в 1927 году на салонах в Лондоне, Париже и Берлине. Вышел скандал – фирма “Татра” заявила протест по поводу своих патентных прав на хребтовую раму.



Нельзя обойти вниманием модель 80 работы Ледвинки – автомобиль, выведший фирму в мировую элиту производителей “классиков”. На нем стоял двигатель V12 рабочим объемом 5950 см³, отличавшийся, однако, компактностью. Он развивал 115 л. с. при 3600 об/мин. В

1932-1938 гг. было построено 22 (по другим сведениям – 25) этих автомобилей с разными кузовами, в том числе работы известного в ту пору ателье “Содомка”. На “Татре-80” ездили президент Чехословакии Масарик и премьер-министр Бенеш.

Примерно в эти же годы конструктора заинтересовали аэродинамические кузова и заднемоторная компоновка. Снова Ледвинка и [Порше](#) шли в одном направлении. Этот факт кое-кто пытался впоследствии объяснить обоюдными заимствованиями, однако свидетельств тому нет. Скорее всего, эти идеи, что называется, носились в воздухе, а Ледвинке и [Порше](#) предстояло просто воплотить их в жизнь.

В 1933 году был построен прототип “Татра-V 570” – компактный автомобиль с аэродинамическим кузовом и двухцилиндровым мотором рабочим объемом 850 см³. Художники назвали бы это только этюдом в подготовке главной модели. И вот, год спустя посетители Парижского автосалона увидели “Татру-77”, которая поразила всех авангардным обтекаемым кузовом с оригинальным ветровым стеклом; двигатель [V8](#) располагался сзади, соединяясь с коробкой передач и главной передачей в единый силовой модуль. Мотор рабочим объемом

3 л развивал 60 л. с. при 3500 об/мин, автомобиль достигал скорости 150 км/ч. В “Татре-77” воплотились и идеи одного из первых разработчиков обтекаемых автомобилей Румплера. В 1935 году модернизированная 77а на заднем скосе кузова получила киль для лучшей устойчивости. Спереди установили третью фару, придавшую автомобилю еще больше своеобразия. Объем цилиндров увеличился до 3,4 л, мощность возросла до 70 л. с.

В 1937 году, в развитие идей модели 77, появилась “Татра-97”. Кузов общим обликом повторял черты кузова 77, но был несколько меньше. За “Татрой-77а” последовала, в 1938 году, “Татра-87”. Линии ее кузова стали более сглаженными, а мощность двигателя возросла до 75 л. с.



В 1938 году Чехословакия была оккупирована Германией. Новые власти назначили Ледвинку директором завода “Татра”, причем в соответствующем документе он был назван “гениальным и всемирно известным конструктором”. В принципе, это не было преувеличением. Надо ли осуждать конструктора за то, что он согласился? Вопрос непростой: Ледвинка по национальности был немец, и, наверно, это сыграло главную роль в его

решении. Но именно то, что он руководил заводом в период немецкой оккупации, явилось причиной почти полного забвения имени конструктора в послевоенной Восточной Европе.

После освобождения Чехословакии конструктор оказался в тюрьме, а завод возобновил производство легковых автомобилей, слава которых не угасала. Модель 87 выпускалась до 1950 года. Несколько таких автомобилей после войны попали в СССР, один из них достался генералу Еременко, другой – тогдашнему министру госбезопасности Абакумову. На “Татре-87” был совершен знаменитый пробег Ганзелки и Зикмунда по Африке, Южной и Центральной Америке, о котором они рассказали в очень популярной в свое время книге. Модель же 97 была модернизирована – так появилась “Татра-Т600 Татраплан”. В 1949 году кабриолет на базе Т600, изготовленный в единственном экземпляре, был подарен Сталину к его 70-летию. Отец народов не ездил на этой машине, много позже уникальный автомобиль вернулся в заводской музей.

Сам же Ледвинка после тюремного заключения оказался в Австрии и в 1951 году получил должность технического директора “Штайр-Даймлер-Пух”. Австрийский завод вскоре начал выпускать автомобили по лицензии

ФИАТа. Назначение семидесятилетнего конструктора, видимо, было данью уважения к его таланту и былым заслугам перед фирмой “Штайр”.

Как бы то ни было, имя Ганса Ледвинки вошло в историю. Что же касается инженерного наследия, то его влияние прослеживается вплоть до наших дней и на грузовых, и на легковых “татрах” с двигателями воздушного охлаждения. Заднемоторные модели 87, 600, 603, относящиеся к 30-м – 70-м годам, до сих пор привлекают неординарным внешним видом. Традиционная концепция сохранена и на модели 613, которую выпускают до сих пор, и даже на перспективной 700. Очевидно влияние идей Ледвинки и на конструкцию заднемоторных моделей “Шкода” – от 1000/1100MB до 135/136. В истории техники такие достижения не исчезают.

http://en.wikipedia.org/wiki/Hans_Ledwinka

<http://trofmash.ru/gallery/tatra-57k-1941/>

http://www.OLDTIMER.ru/blogs/denis_orlov/110/?hide=true&a=show

http://www.zr.ru/content/articles/4834-gans_ledvinka_chuzhoj_sredi_svoih/

<http://www.opoccuu.com/tatra-111.htm>

http://www.automodels.com.ua/automotive_personality_hans-ledwinka_44.html

<http://offroadclub.ru/faq/history/pinzgauer.html>