



## ФИТТЕРМАН Борис Михайлович (1910-1991 гг.)

**Российский автомобильный конструктор, изобретатель автомобиля «Запорожец». Кавалер ордена Ленина, ордена Трудового Красного Знамени. Дважды лауреат Сталинской премии.**

Родился в Москве в семье врача 8 января 1910 года. Любил мастерить, хорошо учился по физике и труду.

В 1931 окончил Московский автотракторный институт имени Ломоносова (ныне МАМИ). Необыкновенно талантливому и изобретательному студенту предложили разработать тяжелый мотоцикл с карданной передачей для возможного использования в Советской армии. Это стало его дипломной работой и первым крупным успехом.

В 1933 году он переходит в Научный автотракторный институт, а оттуда в только что созданный Научно-исследовательский институт городского движения – НИИГД. Одной из важных задач, поставленных перед молодым инженером, было создание механических средств для уборки снега в городе. Так и возникла первая снегоуборочная машина. Правда, вначале НИИГД работал над идеей печи на жидком топливе для растапливания снега на месте. Но такой проект оказался слишком невыгодным: бензина и керосина печь сжигала больше, чем расходовали грузовики, возившие снег.

Его перевели на ЗИС и поручили создание полноприводных грузовиков на базе ЗИС-5 и ЗИС-К2. Вскоре Фиттерман был назначен начальником конструкторского бюро шасси, где возглавлял работу над трехосным шасси для тяжелого броневедомога БА-11. Затем работал над проектами вездеходов ЗИС-32, ЗИС-36, полугусеничного автомобиля ЗИС-22...

В марте 1943-го Фиттерман стал главным конструктором Завода имени Сталина. После войны он участвует в создании нового автомобиля высшего класса ЗИС-110, прилагал руку к конструированию вездеходов ЗИС-151, городских автобусов вагонного типа... Но главной его работой в конце сороковых стала разработка трехосных бронетранспортеров ЗИС-152 и полугусеничного ЗИС-151.

За это Фиттермана наградили орденом Трудового Красного Знамени. А на следующий день арестовали и дали 25 лет лагерей. В заключении творческий порыв Фиттермана не ослабевал ни на секунду. Так, он разработал на много лет опередивший свое время проект «активного автопоезда». Но лагерное начальство всерьез его работы не воспринимало.

Выйдя на свободу при Хрущеве, Фиттерман почти немедленно взялся за прежнее, все так же нигде не засиживаясь. В феврале 1956-го он уже в НАМИ – разрабатывает прицепы. Затем становится начальником бюро легковых автомобилей, принимая активное участие в создании инвалидных мотоколясок, которых после войны требовалось, к сожалению, немало. Затем переключается на ЗАЗ-965. Кстати, именно в те годы Борис Фиттерман написал свой монументальный труд «Микроавтомобили», ставший учебником для конструкторов таких машин в СССР. Он настаивал на использовании в микролитражках V-образных двигателей воздушного охлаждения, торсионной подвески, реечного рулевого механизма, каркасных стеклопластиковых кузовов. И он же вел работы по созданию и испытанию первых советских транспортных средств на воздушной подушке, и одновременно писал докторскую, множество учебных пособий, и участвовал в работе ученого совета НАМИ, научно-технического совета Минавтопрома...

В самом конце жизни, когда инженерный порыв Фиттермана стал несколько ослабевать, у него обнаружили литературные способности: он делился своими воспоминаниями с читателями газеты «Московский транспортник», специально для него открывшей рубрику «История в лицах». Борис Фиттерман умер в марте 1991 года.

<http://avto.at.ua/publ/2-1-0-12>

1910, 8 января. — Родился в Москве в семье врача.

Учеба в школе. Знакомство с друзьями родителей — А. Белым, В. Брюсовым, М. Покровским, А. Луначарским, С. Ордынским.

1931–1940. — Окончание Ломоносовского механического института.

Работа на автомобильном заводе АМО слесарем-техником, помощником мастера. Поддержка директора завода И.А. Лихачева.

1941. — Начало Великой Отечественной войны. Работа руководителем специального бюро по созданию боевой техники на ЗИСе. Встречи со Сталиным.

1943. — Работа главным конструктором Московского автомобильного Завода им. Сталина.

1945. — Брак с Идой Пензо, бывшей политической заключенной.

1950, 28 марта. — Арест. Обыск. Лубянская, затем Лефортовская тюрьма. Допросы. Избиения. Пытки. Карцер. Следователи Носов, Лихачев, Владимирский.

1950, декабрь. — Окончание следствия. Обвинение в саботаже, "антисоветской" и "националистической" деятельности и во "вредительско-подрывной работе" (ст. ст. 58-1 "а", 58-7, 58-10 ч. 1, 58-11 УК РСФСР). Постановление Военной Коллегии Верховного Суда СССР: 25 лет ИТЛ.

Отправка по этапу в Воркуту. Горьковская пересылка.

1951, январь – 1953. — Прибытие в Речлаг (поселок Северный). Условия содержания заключенных. Работа на расчистке снега, разгрузке угля, ремонте моста, в шахте. Взаимоотношения с уголовниками.

Перевод на проектно-конструкторскую работу в лагерном техническом кабинете.

1953. — Работа заведующим техническим кабинетом, преподавателем автодела.

1954, 18 июля. — Забастовка в лагере.

1954, август. — Отправка заявления с просьбой о пересмотре дела.

1954, 11 ноября. — Отправка под конвоем по маршруту Воркута – Вологда – Москва. Лубянская тюрьма.

1955, 15 октября. — Реабилитация.

1955, 20 октября – 1991. — Освобождение. Встреча с друзьями и родными. Восстановление в партии. Возвращение правительственных наград.

Работа заведующим лабораторией Научного автомобильного института (НАМИ), преподавательская деятельность в Московском автомобильном институте (МАДИ).

Защита диссертации на соискание ученой степени доктора технических наук.

Присуждение Б.М. Фиттерману двух Государственных премий. Награждение орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.

1991, 16 ноября. — Скончался Б.М. Фиттерман. Похоронен на Введенском кладбище в Москве.

<http://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?t=author&i=29>

О детстве и ранней юности Бориса Михайловича Фиттермана мало что известно. Любил мастерить, хорошо учился по физике и труду. Вот, кажется, и все. Зато после того как в 1931 году Фиттерман закончил Московский автотракторный институт имени Ломоносова (нынешний МАМИ), изобретения посыпались из него как из рога изобилия, и так продолжалось без малого 50 лет.

В феврале 1932 года советское правительство решило наладить собственную мотоциклетную промышленность. До того момента у нас работал только один маленький заводик в Ленинграде, собиравший в небольшом количестве легкие мотоциклы с одноцилиндровыми двухтактными движками. Необыкновенно талантливому и изобретательному студенту предложили разработать тяжелый мотоцикл с карданной передачей для возможного использования в Советской армии. Это стало его дипломной работой и первым крупным успехом. Но Фиттерман нигде долго не задерживался.

В 1933 году он переходит в Научный автотракторный институт, а оттуда в только что созданный Научно-исследовательский институт городского движения – НИИГД. Одной из важных задач, поставленных перед молодым инженером, было создание механических средств для уборки снега в городе. Так и возникла первая снегоуборочная машина. Правда, вначале НИИГД работал над идеей печи на жидком топливе для растапливания снега на месте. Но такой проект оказался слишком невыгодным: бензина и керосина печь сжигала больше, чем расходовали грузовики, возившие снег.

Зато с передвижными уборными все прошло гладко. Эти сооружения должны были обслуживать участников демонстраций – со стационарными общественными уборными в Москве было (да и остается) туго. «Самобеглые сортиры» были созданы конструкторской группой Фиттермана на шасси автобуса ЗИС-8 – их расставляли на пути следования колонн по всему городу. Затем группе инженеров было дано задание спроектировать первый в Советском Союзе городской автобус, который позволял увеличить пассажироместимость на 50% по сравнению с ЗИС-8 и ЗИС-16. Три инженера – Борис Гольд, Владимир Душкевич и Борис Фиттерман – в короткие сроки разработали такой автобус. Его собрали на СВАРЗе и пустили в пробную эксплуатацию во Втором автобусном парке. Однако началу серийного производства воспрепятствовал Лихачев, не совсем понятно, но веско заявив, это «для нас это чужая машина».

Провал сказался на судьбе Фиттермана, но не страшно: его перевели на ЗИС и поручили создание полноприводных грузовиков на базе ЗИС-5 и ЗИС-К2. Вскоре Фиттерман был назначен начальником конструкторского бюро шасси, где возглавлял работу над трехосным шасси для тяжелого броневедомола БА-11. Затем работал над проектами вездеходов ЗИС-32, ЗИС-36, полугусеничного автомобиля ЗИС-22...

В марте 1943-го Фиттерман стал главным конструктором Завода имени Сталина. После войны он участвует в создании нового автомобиля высшего класса ЗИС-110, прилагает руку к

конструированию вездеходов ЗИС-151, городских автобусов вагонного типа... Но главной его работой в конце сороковых стала разработка трехосных бронетранспортеров ЗИС-152 и полугусеничного ЗИС-151. После окончания испытаний БТР было принято решение о его серийном производстве и постановке на вооружение.

Фиттерману дали за это орден Трудового Красного Знамени. А на следующий день после получения награды арестовали и дали 25 лет лагерей. В заключении творческий порыв Фиттермана не ослабевал ни на секунду. Так, он разработал на много лет опередивший свое время проект «активного автопоезда». Но лагерное начальство всерьез его работы не воспринимало.

Выйдя на свободу при Хрущеве, Фиттерман почти немедленно взялся за прежнее, все так же нигде не засиживаясь. В феврале 1956-го он уже в НАМИ – разрабатывает прицепы. Затем становится начальником бюро легковых автомобилей, принимая активное участие в создании инвалидных мотоколясок, которых после войны требовалось, к сожалению, немало. Затем переключается на ЗАЗ-965. Кстати, именно в те годы Борис Фиттерман написал свой монументальный труд «Микроавтомобили», ставший учебником для конструкторов таких машин в СССР. Он настаивал на использовании в микролитражках V-образных двигателей воздушного охлаждения, торсионной подвески, реечного рулевого механизма, каркасных стеклопластиковых кузовов. И он же вел работы по созданию и испытанию первых советских транспортных средств на воздушной подушке, и одновременно писал докторскую, множество учебных пособий, и участвовал в работе ученого совета НАМИ, научно-технического совета Минавтопрома...

В самом конце жизни, когда инженерный порыв Фиттермана стал несколько ослабевать, у него обнаружили литературные способности: он делился своими воспоминаниями с читателями газеты «Московский транспортник», специально для него открывшей рубрику «История в лицах». Борис Фиттерман умер в марте 1991 года.

<http://www.womencar.ru/s.php/207.htm>

<http://www.autotravelblog.ru/sovetskiy-avtomobilnyiy-konstruktor-b-m-fitterman/>

[www.sakharov-center.ru/](http://www.sakharov-center.ru/)

<http://a-slovar.ru/termin-f/6605-fitterman-boris-mixajlovich.html>

[http://autobukvar.ru/Slovo/Fitterman\\_Boris\\_Mihailovi4.htm](http://autobukvar.ru/Slovo/Fitterman_Boris_Mihailovi4.htm)

[http://www.automag.vrn.ru/99\\_10/0.htm](http://www.automag.vrn.ru/99_10/0.htm)

<http://peoplecar.ru/page23.html>

[http://www.autoomsk.ru/readarticle.php?article\\_id=139](http://www.autoomsk.ru/readarticle.php?article_id=139)

<http://www.shabashkevich.com/bio.php?id=86>

[http://www.off-road-drive.ru/archive/69/Ni\\_dva\\_ni\\_poltora](http://www.off-road-drive.ru/archive/69/Ni_dva_ni_poltora)