

Первый серийный автомобиль Польши и инженер Тадеуш Таньский.

Когда говорят о польских автомобилях, то чаще вспоминают о производимых во времена ПНР лицензионных копий других государств и мало кто знает, что первым серийным автомобилем Польши с момента обретения независимости в 1918 году стал CWS T-1, производившийся на предприятии CWS (Centrale Warsztaty Samochodowe) – Центральные автомобильные мастерские в Варшаве.



Фото 1. Из архива Tomasza Szczerbickiego : Автомобиль CWS T1 с открытым кузовом во время "конкурса красоты" организованного автомобильным клубом Польши. Варшава, октябрь, 1930 год

Его создателем был величайший инженер Польши – Тадеуш Таньский (Tadeusz Tański), сын инженера – авиаконструктора и художника Чеслава Таньского.



Фото 2. Тадеуш Таньский. Фото из Narodowe Archiwum Cyfrowe (Sygnatura: 1-G-468)

Родившийся в Москве 11.03.1892 г. [1] до начала первой мировой войны учился в Высшей школе электрики (École Supérieure d'Électricité, ныне – Supélec) в Париже на факультете автомобилей и авиации. Затем начал работать как самостоятельный конструктор на заводе автомобилей Renault, позже в Париже, в компании «L. Bordon» и английской «Amstrong-Whitworth», проектируя двигатели внутреннего сгорания, автомобили, тракторы и компрессоры, и получая патенты на

свои изобретения. Вероятно, именно он, на заводе Renault в 1916 году, построил крупнейший тогда в мире 12-цилиндровый двигатель для самолета мощностью 520 л.с. с горизонтальным расположением цилиндров в форме буквы Н.

В 1919 году Таньский вернулся в только что получившую независимость Польшу и начал работать в Отделе автомобильной промышленности Министерства Военных дел как гражданский сотрудник.

Первым проектом в Польше, который он осуществил по собственной инициативе, был броневик Ford FT-B. Стоял 1920 год – это период польско-советской войны. Ситуация Войска Польского на фронте в то время была очень сложная. Одной из проблем был отмечен недостаток бронетехники и большая проблема с покупкой их за границей. Перед лицом наступающих на Варшаву большевистских войск, армия Польши нуждалась в простой, мобильной бронированной машине.

Проект легкого бронированного автомобиля, представленный Таньским, вызвал молниеносную реакцию Заместителя министра Военных дел генерала-инженера Эмиля Гологорского, который сразу же утвердил его к исполнению.

Во время проектных работ Таньский использовал приобретенные ранее знания и опыт в области конструирования бронемашин, работая в упомянутом центре компании «L. Bordon».

Проект был одобрен и принят к реализации 12 июня 1920 года. Бронемобиль построили на шасси очень популярного в то время легкового автомобиля Ford T и назвали FTB. Прототип был построен еще в конце июня, в течение всего двух недель с момента начала работы над проектом и сразу после постройки отправился на фронт.

Таньский участвовал в первых полевых испытаниях своих броневинов. «Для того, чтобы испытать их готовность к боевому использованию, поехал на этих бронеавтомобилях на фронт. Шесть машин ехали цепью по полю, по обеим сторонам шоссе, стреляя из пулеметов, а сам Таньский, конечно вопреки суровому запрету, ехал на обычном легковом Форде по шоссе, фотографируя бронеавтомобили в действии. Вернулся живым лишь по счастливому стечению обстоятельств. Его Форд был страшно продырявлен» [3, стр. 119]. По прибытию на фронт, бронеавтомобили Форд воевали в разных подразделениях до самого октября 1920 г, после чего были отправлены в Варшаву с целью выполнения обслуживания и необходимого ремонта.

Перенесемся чуть позже, в середину 20-х годов XX столетия, во времена 2-ой Речи Посполитой.

В 1922 году Тадеуш Таньский начинает работать над первым автомобилем польского производства – CWS T-1 в Центральных автомобильных мастерских в Варшаве – предприятием, основанным инженером Казимишем Меером – еще одним пионером польской автомобильной промышленности, который стал также известен тем, что во время Второй мировой войны спас от немцев картину Яна Матейко «Грюнвальдская битва»

Как и Таньский, он также мечтал создать полностью польский легковой автомобиль.

И вот к концу 1922 года Тадеушу Таньскому удалось построить двигатель CWS T1, который характеризовался унификацией соединительных резьбовых элементов. Этот двигатель имел только один тип соединения – гайка M10×1,5 – и гайка M18×1,5 для свечей зажигания. Один плоский ключ 17 на 29, отвертка, и можно разобрать и собрать весь двигатель!

На рубеже 1923-1924 годов были построены прототипы CWS T-1. Первая публичная презентация этого автомобиля состоялась летом 1925 года. Общественность с энтузиазмом восприняла автомобиль и заставила поляков понять, что они, поляки, могут создать автомобиль, который мог бы легко конкурировать с иностранными производителями.

Двигатель CWS T1 был рядным четырехцилиндровым двигателем с верхним расположением распредвала объемом 2985 см³, обеспечивающий максимальную постоянную мощность 45 л.с. при 2500 об/мин. Автомобиль с таким двигателем мог развивать максимальную скорость около 105 км/ч.

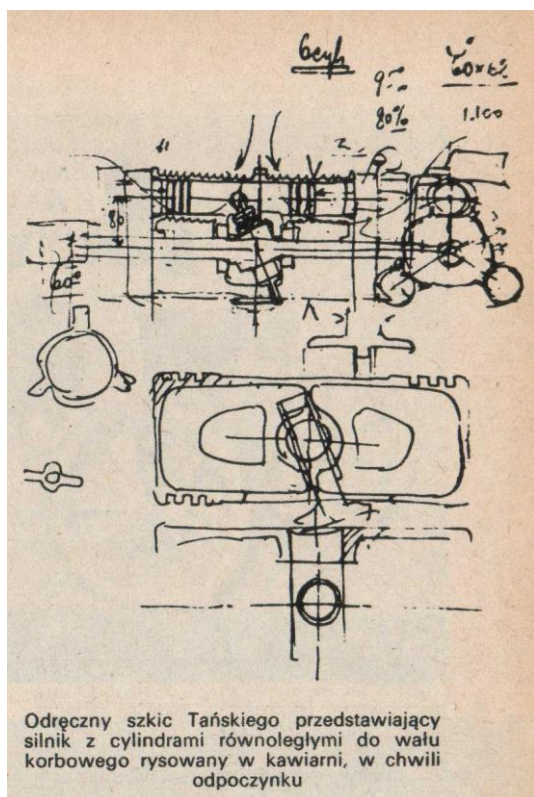


Рисунок 1. Эскиз двигателя Таньского

Стоит отдельно остановиться на образе мышления самого Таньского, который в работе все прикидывал «на глазок», а последующие проверки подтверждали точность его расчетов. Пан Таньски очень любил работать сидя в Варшавском кафе и на салфетках создавать свои технические шедевры. Там же, в кафе, был создан проект оригинального двигателя с цилиндрами, расположенными параллельно коленчатому валу, эскиз которого сохранился и наших дней.

[4, стр.47]

И опять же возвращаемся к личности Таньского, стоит упомянуть про еще один случай во время производства: тот факт, что Таньский проектировал

автомобильные двигатели, вовсе не означало, что ему это интересно. Таньскому было совершенно безразлично, что создает, так как он был «изобретателем по крови» – то есть мог делать все, скорее, для удовлетворения собственной фантазии, чем для необходимости или заработка. Автомобиль CWS был уже почти готов, только коробка передач требовала еще доработки. Руководителям проекта никак не удавалось заставить Таньского ее закончить. В конечном итоге, Мейер решился на радикальные меры: закрыл Таньского на ночь в его конструкторском бюро в здания управления, на выходе поставив военную вахту. Свет горел всю в бюро всю ночь, а утром пораженный Мейер застал Таньского рядом с коллекцией прелестных женских платков. Проработавший всю ночь инженер с невинным выражением на лице гордо указал на свое творение. Все платки были украшены вручную красивыми, нанесенными узорами. Увидев, мягко говоря, расстроенного Мейера, извинился, что совсем забыл про коробку передач. Несколько часов спустя конструкция КПП была готова. К сожалению, как говорил Мейер о лицах, принимающих решения в министерстве – «Некоторые люди бегали за трамваем во Львове, и сегодня министерские козлы не хотят ездить на польских автомобилях»

Министерство военных дел, которому и подчинялись CWS, долго тянуло с разрешением на производство автомобиля – как сокрушался один из инженеров команды – Тадеуш Пашевский:

«Последовала неожиданная реакция. Возмутительно, что какой-то группе людей, названных «сумасшедшими», хватило смелости создать свой собственный проект, с помощью отечественных материалов, что они осмелились построить польский двигатель без посторонней помощи, установить его на переработанные шасси марки Dodge, принять участие в гонке и завоевать приз». [5]

По этой причине первая партия из 25 автомобилей CWS T1 была создана только в конце 1927 года.

Лишь в 1928 году власти дали зеленый свет для серийного производства автомобиля Таньского. Один из первых экземпляров CWS T-1 купил президент Польши Игна́ций Мосці́цкий, а среди клиентов преобладали государственные органы и армия.

Повторимся, что автомобиль CWS T-1 был спроектирован так, чтобы все его части могли быть разобраны, отремонтированы или заменены, а затем обратно собраны примитивными инструментами, которые имелись на тот момент в Польше.

При этом, на данном автомобиле использовались практически новейшие разработки в автомобилестроении, которые даже известные западные автопроизводители не спешили применять – как например, гидравлический усилитель тормозов! Регулировку тех самых тормозных механизмов можно было выполнять вручную без использования инструментов.

Вообще, если обратиться к техническим характеристикам этого автомобиля, то даже для мирового рынка CWS T-1 был одним из флагманов:

- двигатель: рядный, 4-х цилиндровый, 65 л.с., с жидкостным охлаждением;
- КПП: 4х ступенчатая, с задней передачей;
- вместимость: до 6 пассажиров;
- дорожный просвет: 24 см.

Варианты кузова автомобиля были следующие:

- кузов Torpedo(Торпедо) – Открытый, с четырьмя дверьми;
- кузов Kareta(Седан) – закрытый, четырехдверный;



Фото 3. CWS T-1 Kareta

- кузов Berlina(Купе) закрытый, двухдверный;
- кузов Fałszywy Kabriolet/ Faux cabriolet (Кабриолет с несъемной крышей), закрытый, двухдверный;

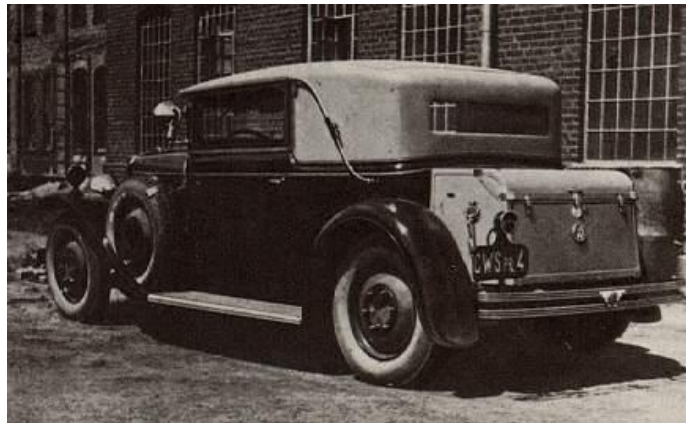


Фото 4. CWS T-1 faux cabriolet

- легкий грузовик, двухместный – выпускался либо в виде фургона, либо пикапа.

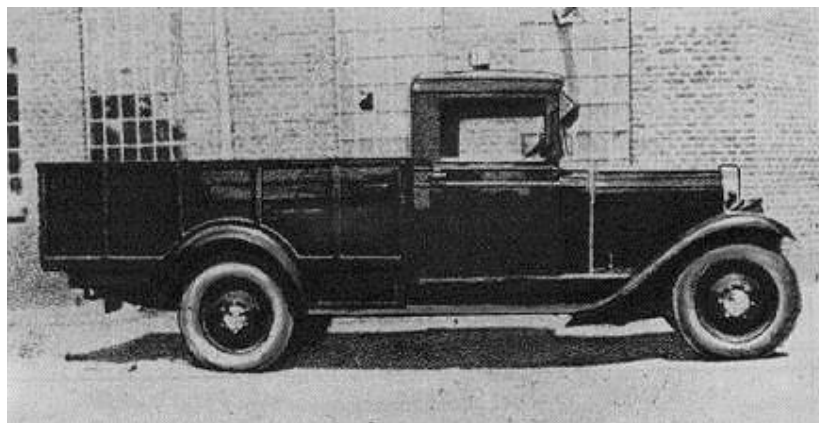


Фото 5. CWS T-1 грузовик/пикап

Кроме того, выпускались специальные версии – CWS T-1 Sanitarka, – автомобиль скорой медицинской помощи, а также автомобиль для почтовой службы и инкассаторский автомобиль.

Ниша для конкуренции впечатляет – это британский Rolls-Royce Phantom I и итальянский Fiat 503.

В 1929 году англ. Тадеуш Таньски разработал еще два двигателя. Первым из них был восьмицилиндровый T-8 с объемом 3000 см³. Второй, T-4 четырехцилиндровый был на самом деле его половиной и объемом 1500 см³. [5]

В 1928 году компания CWS была частично национализирована и вошла в состав группы предприятий PZInż (Państwowe Zakłady Inżynierii) – Государственные Предприятия машиностроения.

Увы, но мировой экономический кризис подкосил планы CWS по увеличению объема выпуска автомобиля, однако автомобиль CWS T-1 выпускался на заводах группы PZInż вплоть до начала 1932 года под той же маркой. Последняя партия 60 готовых машин покинули фабрику в 1931 году.

Всего было выпущено всего около 800 автомобилей в разных версиях, в том числе около 500 легковых автомобилей и около 300 в различных других модификациях

Также одной из главных причин остановки производства CWS T-1 был подписанный с компаний FIAT (Италия) контракт о производстве по лицензии модели Fiat – 508 на польских заводах. Один из пунктов лицензионного соглашения требовал остановки производства модели CWS T-1, на что польское правительство согласилось.

Тадеуш Таньский тем не менее оставался верен своему делу и продолжал удивлять своими новыми изобретениями не только Польшу, но и весь мир.

Несчастьем Таньского было отсутствие навыков сохранения денег. Когда деньги кончались, а друзья уже не могли дать безвозвратную ссуду, Таньский

участвовал во всевозможных конструкторских конкурсах. Проектировал машину, двигатель, какой-нибудь аппарат, жаловался на конкурентов, как правило, выигрывал конкурс, и его бюджет был некоторое время в плюсе.

Известна одна история выигрыша конкурса на создание двигателя объемом 750 см³, с воздушным охлаждением, для привода генератора полевой радиостанции. Конкуренцию Таньскому составили серьезные компании, в том числе известная английская компания по производству двигателей - Douglas. Таньский разработал двигатель, как обычно, очень простой, с одним видом болтов и гаек (назван ТО-1). Двигатель был произведен в кратчайшие сроки, а заявка на конкурс оформлена лишь в ночь перед проведением официальных испытаний.

По сигналу конкурсной комиссии были запущены двигатели конкурсантов, которые должны были работать без перерыва. Победу одержит та компания, чья конструкция проработает больше всего времени и не остановится.

С течением времени все меньше и меньше образцов оставалось на конкурсной площадке. Двигатель Дуглас проработал 400 часов и остановился. Двигатель Таньского отработал 1000 часов и продолжает тарыхтеть.

Терпение конкурсной комиссии лопается, и они выключают двигатель, признавая польского инженера победителем. [4,стр. 50]

И опять деньги, полученные за победу на конкурсе, позволяют Таньскому посещать его любимой кофейню, в которой, в кругу друзей, рисовал на салфетках проекты новых устройств, которые даже сейчас кажутся нам фантастическими.

Конечно, часть его изобретений по прошествии времени уже не является рациональной, например, как автомобиль каплевидной формы с прикрепленным к капоту факелом для снижения сопротивления воздуха, но

надо учесть, что это 30-е годы XX века, когда прошло еще совсем немного времени с момента создания самого простого двигателя внутреннего сгорания, давшего толчок развитию автомобильной и другой промышленности.

Начало Второй мировой войны Таньскому, при его нескрываемой нелюбви к немцам не сулило ему ничего хорошего. В те дни Таньского можно было встретить в кафе, где он, раздраженный, произносил речи с явно антифашистской направленностью. Оказалось, что среди постоянных гостей, которые были к нему привыкли, оказался предатель.

3 июля 1940 года Таньский был арестован немецкой администрации в рамках АБ-Акции (так называемой «Чрезвычайной акции по умиротворению»), после чего был доставлен в немецкий концлагерь Аушвиц (номер 9755), где был убит из-за «отказа от сотрудничества с Германией» 23 марта 1941 года. [2,7]

К сожалению, ни один из оригинальных автомобилей CWS T-1 не сохранился до наших дней, часть попала на территорию Советского Союза, часть была уничтожена в ходе Второй мировой войны.

Хотелось бы закончить на позитивной ноте и поэтому стоит знать, что у нас есть прекрасный шанс увидеть реплику одного из красивейших автомобилей не только Польши, но и всего мира - CWS T-1, который создал талантливый автомобильный механик и инженер из Вейхеро - Людвик Рожняковский (Ludwik Roźniakowski) [8]

Восстановив конструкторскую документацию по частям чертежей, оставшихся от PZInż, а часть сделав, просто основываясь на исторических фотографиях, тем самым дал нам возможность полюбоваться первым автомобилем, произведенным в Польской Республике.



Фото 6. CWS T-1 Torpedo. Реплика автомобиля. Автор – Ludwik Roźniakowski

- 1) <https://szukajwarchiwach.pl/35/1833/0/2.4/94/skan/full/fP1MCdwlLeZhBKTtX1xMkA>
- 2) https://pl.wikipedia.org/wiki/Tadeusz_Tański
- 3) Witold Rychter. *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa, 1985
- 4) Tadeusz Rychter. *Młody Technik*, 4/1971
- 5) <http://najlepszahistoria.blogspot.com/2018/01/tadeusz-tanski-genialny-konstruktor-i.html>
- 6) https://pl.wikipedia.org/wiki/CWS_T-1
- 7) <http://auschwitz.org/en/museum/auschwitz-prisoners/>
- 8) <http://www.cwst1.pl>