

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 219

СССР
И СОЦСТРАН



ГАЗ-ММ

ГРУЗОВИК ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ
ПРОСТО, ЛЕГКО, ТЕХНОЛОГИЧНО
ИЗ ГОРЬКОГО В УЛЬЯНОВСК

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №219, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

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

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

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

Уважаемые читатели!

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

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

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:

8-800-200-02-01

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

Распространение:

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казакско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.
Розничная цена: 114,99 грн,
10,00 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели
могут отличаться от реального
внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 20 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11 (низ), 12–14: частная
коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 11 (верх) © из фонда РГАКФД
г. Красногорск

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

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Алексей Радованов**

Дата выхода в России 18.10.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





ГАЗ-ММ — результат первой существенной модернизации «полуторки» ГАЗ-АА, направленной на исправление основного недостатка грузового автомобиля — слабого двигателя.

Достоинства и недостатки

Первые нижегородские «полуторки», производство которых началось в 1932 году, по сути, представляли собой американский *Ford AA*, хотя и не были его точной копией. Опыт эксплуатации собиравшихся в СССР «Фордов» продемонстрировал недостатки заокеанской конструкции, которые усугублялись состоянием наших дорог и постоянным перегрузом автомобилей. Поэтому в процессе подготовки «полуторки» к производству горьковские конструкторы усилили рессоры, картер маховика и рулевой механизм, ввели воздушный фильтр, доработали конструкцию карданного вала и подвеску двигателя, увеличили размеры бортовой платформы (2450×1870×500 мм). Все эти работы проводились под руководством заведующего техническим отделом завода В. И. Ципулина — он перешел на «Автострой» в 1929 году с Государственного автозавода №1 (бывший АМО), где занимался подготовкой производства другой советской «полуторки» — АМО Ф-15.

Конструкция горьковского грузовика была простой, а в некоторых случаях даже примитивной: использовалась простейшая система электрооборудования, подача топлива осуществлялась самотеком, толкатели клапанов были нерегулируемыми. Все это упрощало обслуживание машины, от водителей и механиков не требовалось специальной подготовки или высокой квалификации.

При этом на «полуторке» внедрили и прогрессивные решения — алюминиевые поршни цилиндров, электростартер, поршневой палец плавающего типа, сухое однодисковое сцепление, четырехступенчатая коробка передач и т.д.

Достоинством «полуторки», унаследованным от *Ford AA*, можно считать высокую весовую культуру. Каждая деталь проектировалась на основе точного расчета нагрузок, была легкой, технологичной и простой по форме.

Много хорошего можно сказать и о двигателе «полуторки»: четырехцилиндровый, ниж-

неклапанный, с трехпорным коленчатым валом, рабочий объем 3285 см³, мощность 40 л.с. при 2200 об/мин. Он обладал исключительной гибкостью в работе, хорошей приспособляемостью к меняющимся нагрузкам. Наибольший крутящий момент (16,5 кгс.м) достигался уже на 1200 об/мин, а на холостом ходу при тщательно выверенной регулировке устойчивая частота вращения коленчатого вала могла составлять всего 60–70 об/мин. Двигатель обладал очень низкой степенью сжатия (4,2) и мог эксплуатироваться на любом сорте бензина, а в жаркую погоду (в прогретом состоянии) — и на керосине.

Еще во время строительства автозавода, летом 1931 года, предложили строить кабину для советских «полуторок» из дерева, аргументируя это слабостью отечественной сталепрокатной промышленности, сложностью и дороговизной штампового оборудования и большими запасами леса. Проблема обсуждалась на всех уровнях, включая руководство отраслью. До окончательного



Реконструированный грузовик ГАЗ-ММ военного времени



«Полуторка» ГАЗ-АА

решения вопроса была приостановлена закупка штампового оборудования для кабин в США.

В результате оборудование не успели вовремя доставить на завод и наладить. При запуске производства, в январе 1932 года, пришлось выдумывать временную конструкцию кабины и изготавливать ее кустарным способом из дерева и фанеры. Временными кабинами грузовики оборудовались вплоть до августа 1932 года. Лишь в конце лета на конвейере появились первые цельно-металлические кабины для грузовиков, которые и должны были стоять изначально.

Практически сразу после начала массового выпуска стало ясно, что ГАЗ-АА имеет множество изъянов. Анахронизмом выглядела единственная поперечная полуэллиптическая рессора и задние кантилеверные (консольные) продольные рессоры, нарекания вызывала слабая рама и маломощный (40 л.с.) двигатель. Быстро изнашивались неразборные карданные шарниры. Слабым местом ГАЗ-АА оказалась зубчатая муфта, соединяющая вторичный вал коробки передач с карданным валом. Для ее замены в случае износа приходилось выкатывать из-под машины задний мост.

Водители жаловались на буксирный прибор, который не выдерживал тяжелых условий эксплуатации — его частенько вырывало из торца рамы «с мясом». Рамка крепления запасного колеса не гарантировала его точного положения, в результате запасное колесо смещалось вперед и протиралось о картер заднего моста, приходя в полную негодность.

Низкий ресурс был у дефицитных стартера и аккумулятора (редко когда они служили дольше полугода), поэтому в реальной эксплуатации автомобиль заводили «кривым стартером», то есть передней рукояткой. Отдельно стоит упомянуть действующий от разряда в выпускной трубе «вакуумный» привод стеклоочистителя: при движении в сильный дождь, когда скорость машины, а, следовательно, и обороты двигателя снижались до минимума, стеклоочиститель практически застыл на месте. И это в тот момент, когда ему необходимо было работать на максимальной скорости.

Предельно упростить

В 1938 году базовую модель грузовика подвергли модернизации: установили новое рулевое управление, унифицированное с легковым автомобилем ГАЗ-М1 («эмка»), усиленные крепления задних рессор и модернизированные, более долговечные



Грузовик ГАЗ-ММ в максимально упрощенной версии (лето 1942 года)



Грузовик ГАЗ-ММ военного времени (зима 1942–1943 года)



крестовины карданного вала типа «Спайсер». С октября 1940 года на все грузовики начали устанавливать усиленный буксирный прибор и фурнитуру для крепления запаски новой конструкции.

Часть обновленных машин снабдили более мощными 50-сильными моторами ГАЗ-ММ (вариант двигателя легкового ГАЗ-М1) вместо 40-сильных двигателей. Сначала таких машин сходило с конвейера относительно немного, так как новый двигатель шел на комплектацию новых легковых автомобилей и специальных модификаций «полуторки». На весь выпуск двигателей ГАЗ-ММ просто не хватало, поэтому еще долгие годы на автозаводе параллельно выпускали грузовики со старыми и новыми моторами.

По мере увеличения объемов производства нового двигателя более мощных «полуторки» становилось все больше и больше. В марте 1940 года для них даже пришлось вводить новое официальное наименование ГАЗ-ММ, чтобы их легче было отличать в эксплуатации от ГАЗ-АА (для нормирования расхода топлива, обеспечения запасными частями и т.д.). Первоначально такие машины именовали просто «ГАЗ-АА с двигателем ГАЗ-ММ».

Внешне довоенные ГАЗ-ММ ничем не отличались от более массовых ГАЗ-АА. Только в 1942 году, когда из-за начавшейся войны практически полностью свернули програм-

му выпуска легковых автомобилей, у автозавода появилась возможность снабжать двигателем ГАЗ-ММ все грузовики.

В ходе войны настоящим дефицитом стала тонкая холоднокатаная сталь и многие комплектующие, так как часть выпускавших их предприятий оказалась в зоне оккупации, а часть была эвакуирована на восток страны и еще не возобновила работу. В результате выпуск горьковских «полуторки» стал резко сокращаться — и это при том, что в армии грузовиков постоянно не хватало. Много ранее выпущенных автомобилей было утрачено в боях и в ходе отступления Красной армии, а осенью 1941 года перестал собирать автомобили второй крупный автозавод — ЗИС. Все его оборудование было эвакуировано в тыл, в разные города, и требовалось время, чтобы предприятие вновь могло возобновить выпуск. Нехватку грузовиков пытались компенсировать с помощью союзников — по ленд-лизу, но массовые поставки через тыловые базы еще не были организованы, а поставки через северные порты носили эпизодический характер, так как северные конвои подвергались постоянным атакам со стороны противника.

К началу 1942 года ситуация с поставками автотранспорта стала катастрофической, необходимо было что-то срочно предпринять. Чтобы нарастить выпуск горьковских

грузовиков, конструкцию машины надо было максимально упростить, избавившись от всех деталей, которые удорожали и усложняли производство.

Кабина грузовика представляла собой каркас с брезентовой крышей и задней стенкой, вместо дверей навешивали брезентовые боковины, а штампованные передние крылья с глубокой вытяжкой поменяли на гнутые из низкосортной листовой стали. Металлические рифленные подножки заменили куском обычной доски. Рамка ветрового стекла получила деревянную оправу, а само ветровое стекло оказалось разделенным на две части — было проще вырезать и вставлять стекла небольшими секциями. Боковые борта грузовой платформы перестали делать откидными — это позволило сократить количество петель и запорных механизмов, а изготовление платформы в целом заметно упростилось.

Пришлось отказаться от тормозных механизмов на передней оси, второй фары с левой стороны и переднего бампера — в условиях военного времени это были лишние детали, усложнявшие производство автомобилей. В результате упрощенный грузовик образца весны-лета 1942 года стал выглядеть довольно странно, но стоит учесть, что все перечисленные изменения происходили не одновременно, а по мере



GAZ-MM военного времени на территории Горьковского автомобильного завода

того как пустели заводские склады, поэтому в грузовых автомобилях этого периода использовались разные сочетания упрощенных элементов. Часто такие машины называют ГАЗ-ММ-В, где буква «В» означает «военного времени» (видимо, по образцу грузовиков ЗИС-5В, выпускавшихся на Московском автозаводе имени И. В. Сталина). Но это уже более поздние наслоения: грузовики ГАЗ-ММ военного времени не имели собственного обозначения.

Меры по упрощению конструкции позволили несколько выправить ситуацию с производством грузовиков — уже в марте 1942 года их выпуск опять начал

расти. В этот момент на заводе выпускали достаточно широкий ассортимент автомобильной техники: двухосные грузовики ГАЗ-ММ, трехосные ГАЗ-ААА, газогенераторные ГАЗ-42, самосвалы ГАЗ-410, санитарные автобусы ГАЗ-55-55, штабные автобусы ГАЗ-05-193, легковые автомобили ГАЗ-64-416 и броневые автомобили БА-64.

Понятно, что упрощения имели вынужденный характер, но если без одной фары или передних тормозов на автомобиле еще можно как-то передвигаться, то без дверей, особенно зимой, практически невозможно. Поэтому уже во второй половине 1942 года, ближе к зиме, на выпускавшиеся автомобили вер-

нули двери. Правда, уже не с металлической, а с деревянной внешней обшивкой и сдвижными боковыми окнами вместо опускаемых.

Авианалеты

Примерно на 5-6 июня 1943 года планировался массированный авиаудар противника по Москве. Противовоздушная оборона столицы была срочно усилена. И тогда фашисты решили полностью уничтожить промышленно-экономический потенциал горьковского региона. Первый массированный налет вражеской авиации на автозавод был в ночь с 4 на 5 июня 1943 года. От фугасных бомб пострадала подстанция, принимающая электроток от Горэнерго, паровая кузница ковочных машин, частично разрушился рессорный цех, кузница №3. От зажигательных бомб на многих зданиях вспыхнула маскировочная деревянная обшивка, возник пожар. Завод был объят пламенем.

В течение следующих нескольких ночей фашисты методично бомбили Горьковский автомобильный завод. Многие цеха были разрушены, выведены из строя основные энергооборудования, серьезно повреждены магистральные коммуникационные сети, нарушен поточный производственный цикл. Погибли руководители производства, специалисты, рабочие.

С осени 1942 года на ГАЗ-ММ вернули двери кабины, однако грузовики продолжали оснащаться упрощенной бортовой платформой, гнутыми крыльями и одной фарой





В результате бомбежек было полностью разрушено или повреждено 50 зданий и сооружений. Полностью сгорели цех шасси, главный конвейер, термический цех №2, колесный цех, главный магазин материалов, паровозное депо, монтажный цех. В литейных цехах ковкого и серого чугуна были полностью уничтожены стержневая, участок цветного литья и электропечь. Большим разрушениям подвергся кузнечный корпус, значительно пострадали моторный цех №2, инструментально-штамповый корпус, ремонтно-механический цех, прессово-кузовной корпус и др.

В этих условиях восстановить автомобильное производство казалось нереальным. Тем не менее, уже 25 июля 1943 года завод выпустил первые пять автомобилей, а в сентябре производство автомобилей достигло прежних значений. 28 октября 1943 года автозаводцы и строители отправили в Государственный Комитет Обороны (ГКО) рапорт о полном восстановлении предприятия. Чуть более ста дней потребовалось, чтобы восстановить цеха и вновь начать работать на полную мощность.

Правда, ассортимент выпускаемой продукции был значительно сокращен: из производственной программы полностью убрали трехоску ГАЗ-ААА и газогенераторный грузовик ГАЗ-42. Вместе с трехосным шасси пришлось свернуть и производство автобусов ГАЗ-05-193 на кузовном филиале. Зато высвободившиеся мощности были направлены на увеличение выпуска грузовиков ГАЗ-ММ, а также другой военной продукции.

Если в довоенный 1940 год завод изготовил 35 322 грузовика ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ вместе взятых, то в 1942 году эта цифра снизилась до 20 740 шт., а в 1943 году из-за вражеских авианалетов — до 17 833 шт. Зато потом был отмечен устойчивый рост выпуска «полуторок»: в 1944 году — 18 922 шт., в 1945 году — 22 985 шт., в 1946 году — 38 072 шт. и т.д.

Дешевый и массовый

После окончания войны выпуск ГАЗ-ММ был не только продолжен, но и значительно увеличен, несмотря на то что завод готовился к производству нового, более современного грузовика — ГАЗ-51. Производство нового грузовика еще только предстояло развернуть: чтобы довести его выпуск до приемлемых объемов, требовался не один год. Грузовики были необходимы для восста-



Качественная реконструкция «полуторки» в максимально упрощенной версии



Машина без переднего бампера, тормозов передних колес, одной фары и т.д.



На машине образца 1942 года отсутствуют двери кабины, крылья сделаны гнутыми, а платформа без откидных боковых бортов

Продолжение на стр. 10





ГАЗ-ММ

A green vintage car, possibly a Lada Niva, is parked on a cobblestone street. The car is positioned in the foreground, angled towards the right. In the background, there is a large, ornate building with many windows and arches. The building has a classical architectural style with columns and decorative elements. The sky is not visible, but the scene is lit with warm, golden light, suggesting late afternoon or early morning.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН



новления народного хозяйства, и «полуторка» ГАЗ-ММ вполне подходила на эту роль — она была самым массовым и самым дешевым отечественным грузовиком. На автомобили вернули полноценные металлические двери, передние тормоза,

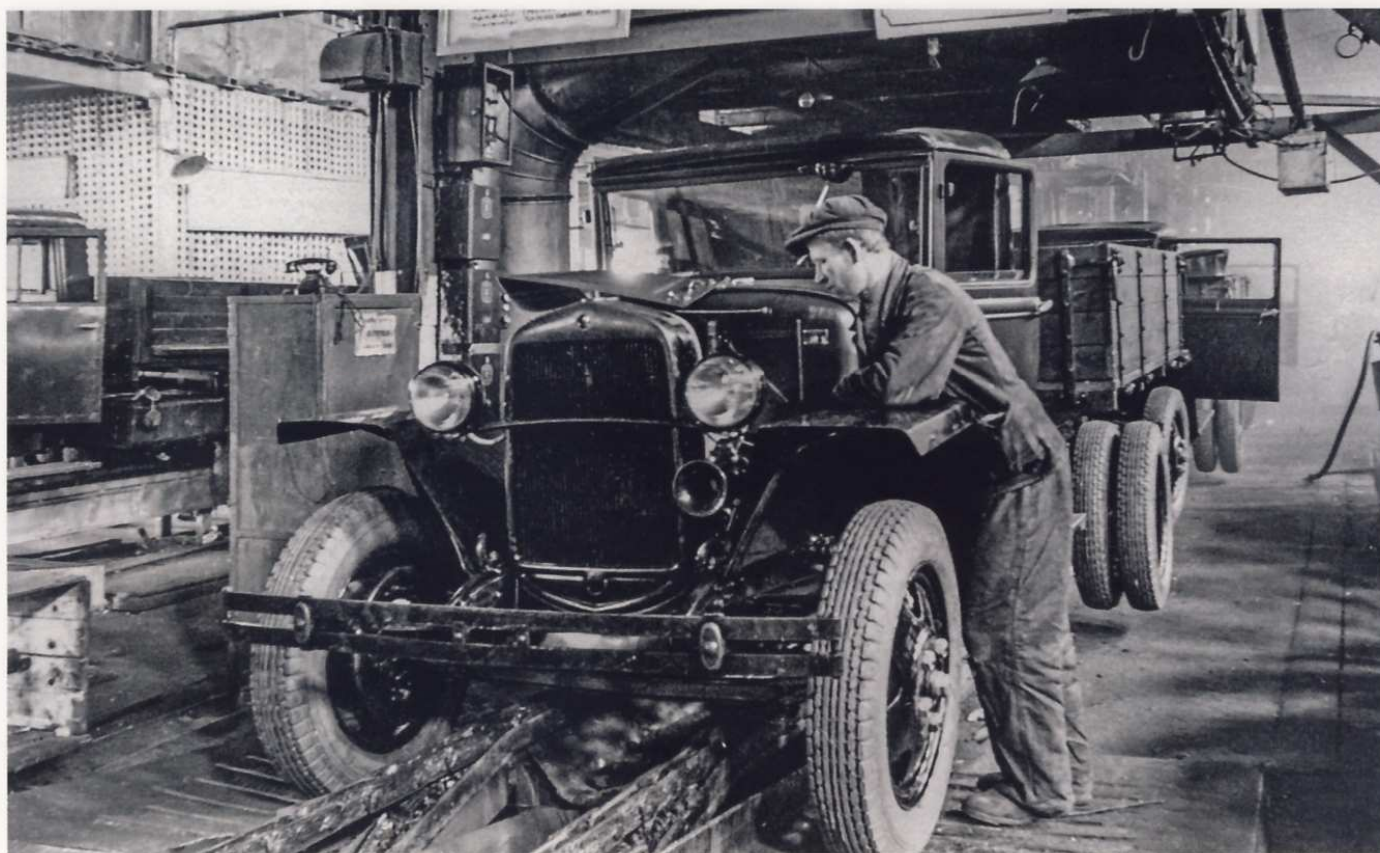
бампер и две фары, но не стали восстанавливать производство передних крыльев округлой формы, оставив гнутые — такие крылья оказались более практичными в эксплуатации. В случае повреждения придать такому крылу первоначальную форму было

намного проще, чем довоенному крылу с глубокой вытяжкой.

А вот то, что у ГАЗ-ММ послевоенного выпуска задняя стенка кабины осталась брезентовой, было скорее минусом, чем плюсом. Вероятно, во время войны оказалась



ГАЗ-ММ послевоенного выпуска. Машине вернули передний бампер, нормальные двери кабины и платформу с откидными боковыми бортами



Сборка грузовиков ГАЗ-ММ на Горьковском автозаводе в послевоенное время. Видно, что на соседнем конвейере уже собирают новые грузовики ГАЗ-51

утраченной штамповая оснастка на заднюю стенку кабины, а восстанавливать ее для устаревшего автомобиля, который не сегодня-завтра будет снят с производства, не стали.

С 1947 года к выпуску «полторок» ГАЗ-ММ подключили Ульяновский автомобильный завод. Это решение было вызвано тем, что Горьковский автозавод начал производство грузовиков ГАЗ-51 и для увеличения объемов их выпуска предприятию требовались производственные площади. Но поскольку «полторка» все еще была востребована, ее выпуск решили перенести на другое предприятие — самым подходящим оказался завод в Ульяновске.

Ульяновские машины были полностью идентичны горьковским грузовикам послевоенного производства, так как первое время собирались из поступающих из Горького машинокомплектов, а затем производство деталей и комплектующих для них в Ульяновске организовали по технической документации ГАЗа и с помощью горьковских специалистов.

В Горьком последнюю «полторку» собрали 10 октября 1949 года, а на Ульяновском автозаводе (УльЗИС) выпуск этих грузовиков прекратили лишь в 1951 году. Всего на ГАЗе с 1932 по 1949 год произведено 829 808 автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ (в годы войны



Площадка готовой продукции Горьковского автозавода (1946 год)

Горьковский автозавод собрал 102 300 этих грузовиков). Кроме того, из машинокомплектов, поступающих с Горьковского автозавода, «полторки» собирались на Московском автосборочном заводе имени КИМ в 1933–1939 годах (по 40–50 тыс. шт. ежегодно) и на Ростовском автосборочном заводе в 1939–1940 годах (по 15–20 тыс. шт. ежегодно).

Горьковская «полторка» в какой-то момент стала самым массовым советским грузовиком. Ее можно было увидеть не только в Красной армии, но и на всех без исключения предприятиях страны,

в коммунальном хозяйстве всех городов, на каждой машинно-тракторной станции (МТС). Этот небольшой грузовичок вывез основную массу грузов в эпоху индустриализации страны в 30-е годы, достойно прошел фронтовые дороги в Великую Отечественную войну. Благодаря малой массе, «полторка» была главным видом транспорта на Дороге жизни, проложенной по льду Ладожского озера во время блокады Ленинграда. В период послевоенного восстановления народного хозяйства «полторка» стала основным грузовиком, особенно для сельской местности.



В переломные периоды советской истории «полторка» оставалась незаменимой «рабочей лошадкой» — и это при отвратительных дорогах и низком уровне технического обслуживания. Но базовый бортовой грузовик, при всей его универсальности, не мог решить специфических задач, поэтому не удивительно, что на его базе создано множество дополнительных вариантов и модификаций.

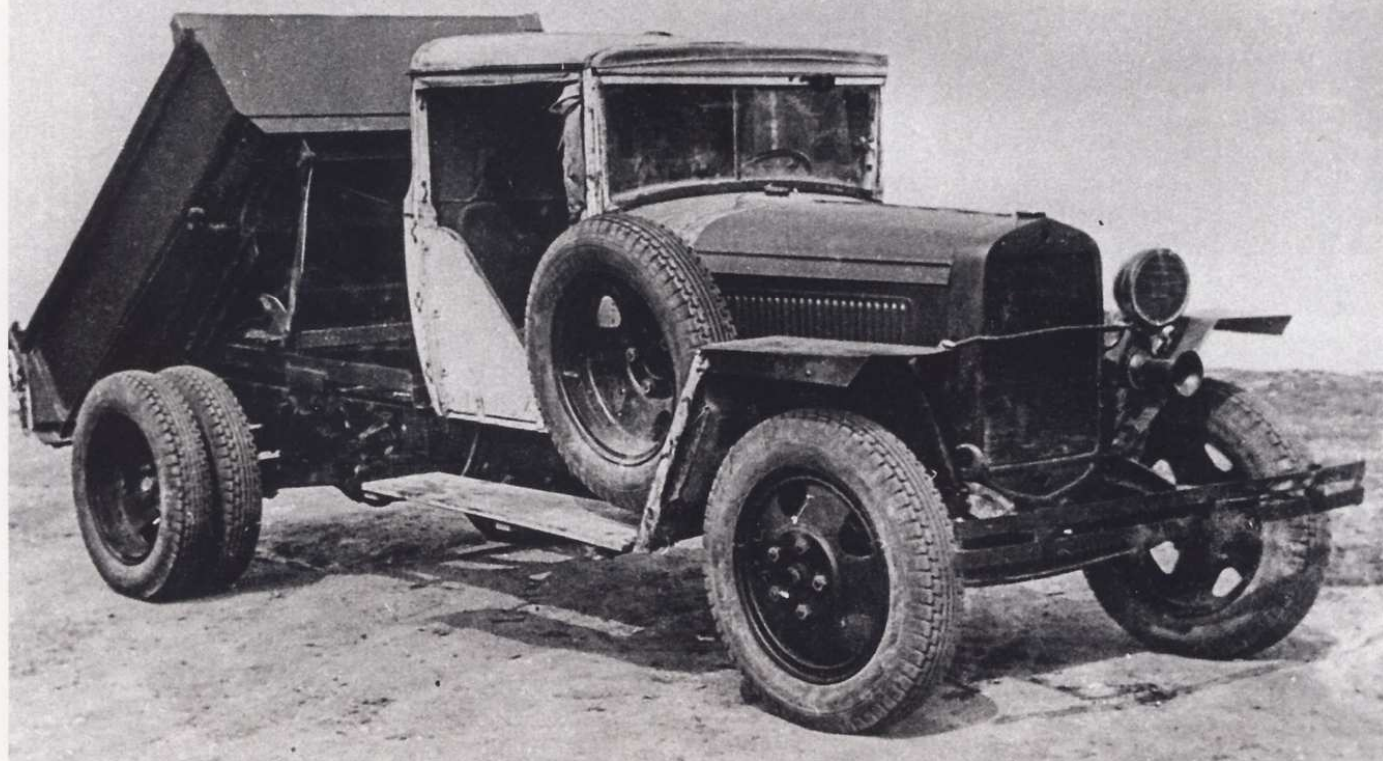
ГАЗ-С1

Великим советским стройкам необходимы были самосвалы, способные значительно повысить эффективность проведения земляных и бетонных работ. На базе «полторки» получался совсем небольшой самосвал, но он тоже был востребован. В 1936 году производство комплектующих для самосвалов ГАЗ-С1 освоил горьковский Завод имени Свердлова, а сборка машин велась на кузовном филиале автозавода (бывший 1-й автосборочный завод) в Канавино. Грузоподъемность «полторки» относительно невелика, поэтому усложнять конструкцию машины введением гидравлической системы не стали, а использовали инерционный принцип разгрузки самосвального кузова. Загруженный кузов самосвала во время перевозки удерживался в горизонтальном положении специальны-

ми цапфами. Для его разгрузки водителю достаточно было высвободить эти цапфы рычагом по левому борту, и кузов под тяжестью груза сначала самостоятельно откатывался назад по направляющим, а затем опрокидывался вокруг горизонтальной оси. При этом сжимались возвратные пружины опорожненный (легкий) кузов в исходное положение, водителю оставалось лишь вновь зафиксировать его цапфами. Масса самосвального механизма составляла всего 270 кг, поэтому грузоподъемность самосвала удалось сохранить на отметке 1300 кг. Позже, когда производство комплектующих для самосвалов было переведено на Горьковский автозавод, они получили новое обозначение по принятой на заводе системе — ГАЗ-410. Их выпуск продолжался даже в самое тяжелое

время — в 1942–1943 годах, хотя, конечно, значительно сократился. Даже во время войны страна нуждалась в самосвалах, ведь продолжалось строительство, ликвидировались последствия вражеских бомбежек, из городов приходилось вывозить мусор и отходы. Конструкция горьковских самосвалов не требовала применения дефицитных материалов или сложных в производстве комплектующих, таких как гидравлика, поэтому для военного времени они подходили как нельзя лучше. После войны самосвал ГАЗ-410 не сняли с производства, а, наоборот, в несколько раз увеличили объемы выпуска (пик пришелся на 1948 год, когда собрали 2905 самосвалов ГАЗ-410). Сборкой самосвалов до 1950 года занимался Горьковский автобусный завод (ГАЗ), раньше являвшийся кузовным филиалом автозавода.

Самосвал ГАЗ-410 военного времени





ГАЗ-42

В 30-е годы во многих регионах страны проблема с горючим стояла настолько остро, что не помогала даже «всёядность» мотора «полторки». До войны в СССР альтернативными видами жидкого топлива считались древесный уголь и дрова. Разработкой газогенераторных установок для «полторки» занималось множество предприятий и институтов, каждый из которых предлагал свою версию установки. Некоторые из них даже были приняты к серийному производству, в том числе на самом Горьковском автозаводе. Но все они имели множество проблем, малую производительность и требовали большого объема профилактических работ (чистка топки, газопроводов и т.д.). Постепенно газогенераторные установки становились легче и производительнее. Наиболее оптимальная конструкция была создана в 1938 году в НАТИ (НАТИ-Г14): она



Газогенераторный грузовик ГАЗ-42 военного времени

В послевоенное время вновь встал вопрос о снабжении удаленных районов новыми газогенераторными грузовиками, поэтому в 1946 году выпуск ГАЗ-42 в Горьком был возобновлен — в этот год построили

«трехоскам» на базе ГАЗ-АА уделили особое внимание. После долгих проб и ошибок остановились на разработанной в НАТИ конструкции — НАТИ-30, отличающейся от стандартной машины конструкцией при-

С 30-х и до начала 50-х годов горьковская «полторка» оставалась самым массовым советским грузовиком

обеспечивала «полторке» приемлемые эксплуатационные качества. В переработанном варианте для массового производства эта конструкция получила наименование ГАЗ-42. С 1939 года такая машина стала серийно выпускаться на Горьковском автозаводе, заменив собой все предыдущие конструкции и варианты. Газогенераторная «полторка» с мотором ГАЗ-АА развивала 30 л.с., а с мотором ГАЗ-ММ — 37 л.с. Максимальная скорость газогенераторной «полторки», прозванной шоферами «газген», снизилась до 50 км/ч, грузоподъемность — до 1,2 т. Хорошо отработанная в производстве и принятая эксплуатационниками газогенераторная машина очень пригодилась в военное время. Жидкое топливо направляли на нужды армии, а в отдаленных леспромах или поселениях порой единственным работоспособным транспортом оставались газогенераторные грузовики. Они позволяли не отвлекать силы и средства на доставку в такие районы жидкого топлива и экономить его для военных машин. Именно поэтому производство газогенераторных грузовиков ГАЗ-42 было продолжено (в сокращенных объемах) в суровое военное время, пока завод не подвергся массированным авианалетам.

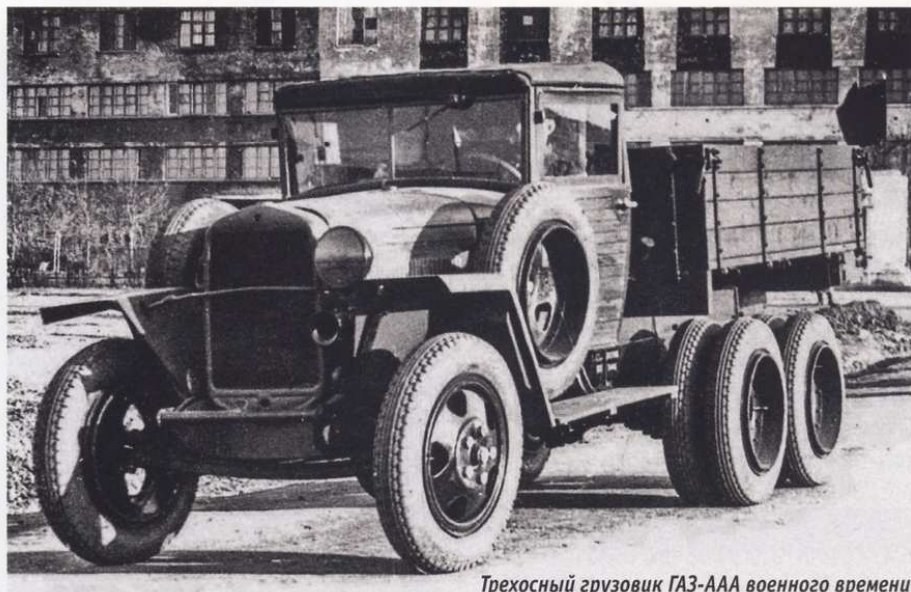
104 машины. Всего с 1939 по 1946 год (с перерывом в 1943–1945 годах) изготовили 33 840 газогенераторных грузовиков ГАЗ-42.

ГАЗ-ААА

Поскольку Советский Союз остро нуждался в автомобилях повышенной проходимости, а самым простым способом увеличения проходимости считалась добавка третьей оси,

вода задних мостов и подвески тележки. Прототип этой машины был передан на ГАЗ, где доводился до массового производства в КБ спецмашин под руководством Виталия Андреевича Грачева.

В серийном производстве «трехоска» получила наименование ГАЗ-ААА. Ее выпуск начался в 1934 году и вынужденно прекратился в 1943 году. В результате массированных



Трехосный грузовик ГАЗ-ААА военного времени

авианалетов Горьковский автомобильный завод подвергся огромным разрушениям. При его восстановлении и повторной организации производства предпочтение было отдано наиболее простым в технологическом плане конструкциям, поэтому производство «трехоски» ГАЗ-ААА возобновлять просто не стали. Всего за указанный период было выпущено 37 373 автомобиля.

Мастерская, тип «А»

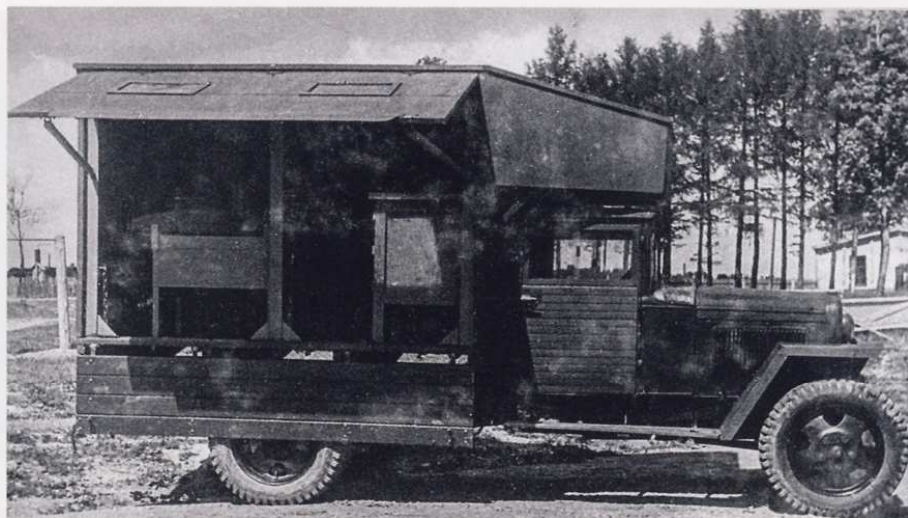
Походные ремонтные мастерские, тип «А», начали выпускаться на базе «полупторки» еще до войны и предназначались в основном для армии — для сопровождения механизированных колонн в полевых условиях. В зависимости от назначения мастерские делились на танкоремонтные (ТРМ) и ремонтные (ПМ-3). Стандартное оснащение ТРМ, например, состояло из слесарного верстака, кислородного сварочного аппарата, механического пресса усилием в 1000 кг, ручного точила, консольного крана грузоподъемностью 500 кг и набора инструментов и приспособлений.

Во время войны производство походных ремонтных мастерских не свернули, так как у них практически не было альтернативы. Их выпускали сразу несколько предприятий, основным из которых был Ремонтный завод №90 Главного управления ремонта танков. С 1942 года ремонтные мастерские, тип «А», монтировались в кузове упрощенных «полупторок» ГАЗ-ММ или в кузове «трехосок» ГАЗ-ААА. Всего в армию было поставлено не менее 3267 ремонтных мастерских на шасси грузовиков ГАЗ, в том числе 643 во время Великой Отечественной войны.

ПЗС-4

Походная зарядная станция ПЗС-4 предназначалась для зарядки энергией танковых и автомобильных аккумуляторов в полевых условиях. Станция оснащалась одноцилиндровым бензиновым двигателем Л-6/3 мощностью 6 л.с. при 2200 об/мин и генератором типа ЭДН-300 мощностью 3 кВт. Станция могла одновременно заряжать до 15 аккумуляторов. Кроме того, в кузове машины монтировался слесарный верстак для проверки и обслуживания аккумуляторных батарей, а также боксы для перевозки аккумуляторов и бутылок для аккумуляторной кислоты.

Производством походных зарядных станций ПЗС-4 с 1942 года занимался Завод №686 НКЭП на шасси грузовиков ГАЗ-ММ или ГАЗ-ААА. Всего в армию было поставлено 1098 штук зарядных станций ПЗС-4.



Мастерская, тип «А», на базе «полупторки» военного времени



Мастерская, тип «А», на базе грузовика ГАЗ-ААА военного времени



Походная зарядная станция ПЗС-4 на базе ГАЗ-ММ

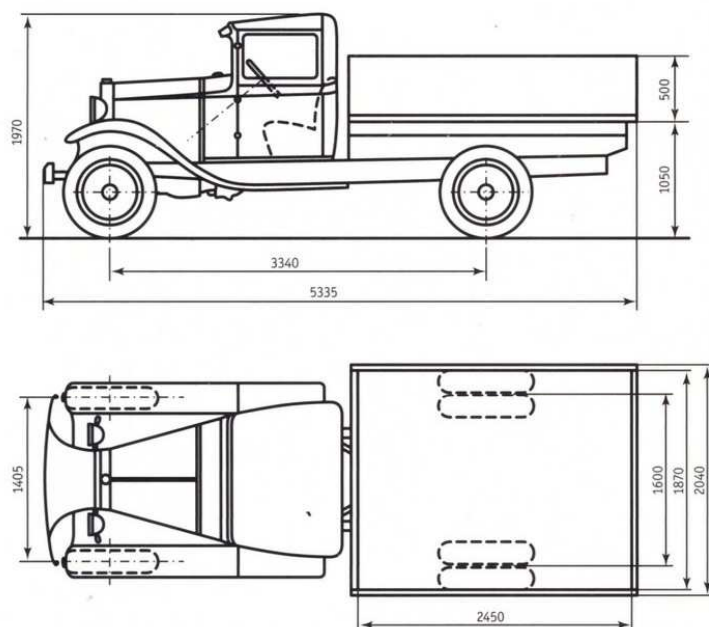


Схема автомобиля ГАЗ-ММ

Технические характеристики ГАЗ-ММ

Число мест	2
Грузоподъемность	1500 кг
Максимальная скорость	70 км/ч
Расход топлива при полной нагрузке по шоссе	18,5 л/100 км
Электрооборудование	6 В
Аккумуляторная батарея	3-СТ-80
Генератор	ГБФ-4105
Стартер	МАФ-4006
Топливный бак	40 л
Размер шин	6,5-20
Масса, кг	
снаряженная (без груза)	1810
полная, в том числе:	3460
на переднюю ось	835
на заднюю ось	2625
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	275
под задней осью	198
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	7,5

Рулевой механизм

червяк и двойной ролик, передаточное число — 16,6

Подвески передняя и задняя

зависимые, передняя с поперечной листовой рессорой, задняя с двумя продольными; амортизаторы гидравлические, коловратного типа

Тормоза

ножной — колодочный, с механическим приводом, действует на все колеса

ручной — ленточный, с механическим приводом, действует на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, трехходовая, с четырьмя передачами вперед и одной назад

Передаточные числа

I — 6,4; II — 3,09; III — 1,68; IV — 1,0; задний ход — 7,82

Главная передача

конические шестерни со спиральными зубьями; передаточное число — 6,6 или 6,67

Двигатель

ГАЗ-М, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 98,43

Ход поршня, мм 107,95

Рабочий объем, см³ 3285

Степень сжатия 4,6

Порядок работы цилиндров 1-2-4-3

Карбюратор

«Форд-Зенит»

Максимальная мощность

50 л.с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент

17,0 кгм при 1400–1500 об/мин

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Уникальная коллекция общественного транспорта в масштабе 1:43

Спрашивайте в киосках с октября 2017!
Или закажите на www.deagoshop.ru



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



РАФ-10 «ФЕСТИВАЛЬ»



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
00219
9 772070 095170