

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНТЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН

№ 229



## ГАЗ-62

МЕЖДУ ДЖИПОМ И ГРУЗОВИКОМ  
БРОНИЦЫ ИЛИ ГОРЬКИЙ?  
ГОСЭКЗАМЕН НА «ОТЛИЧНО»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск № 229, 2018

#### 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. Клигин  
Старший редактор: Н. М. Захаров

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. Бустрова  
Операционный директор: Е. И. Пудинкина  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. В. Юкина

#### 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](http://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 Дистрибушн Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной  
службе по надзору в сфере связи, информационных  
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор 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 «Каззахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛТАУ 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: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,  
1250 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличивать  
рекомендованную цену выпуска. 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: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:  
стр. 1, 2, 8-9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8-9, 10 (верх):  
\* hdmraps.com; стр. 3-7, 10 (низ), 11, 13-15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016-2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008-2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке  
выпуска Александра Павленко,  
Максима Шелепенкова и Ивана Падерина

Текст: Николай Марков



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: Навил Хуснутдинов,  
Алексей Радованов

Дата выхода в России 27.03.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**



# УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

## ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DEAGOSTINI



НОВИНКА



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





В годы Великой Отечественной войны в Красную армию по ленд-лизу поставлялись американские артиллерийские тягачи Dodge WC51 и их модификации. Эти полноприводные машины, рассчитанные на транспортировку отделения солдат и артсистемы на прицепе, отлично себя зарекомендовали. После окончания войны в военном ведомстве заговорили о необходимости создания отечественного аналога Dodge.

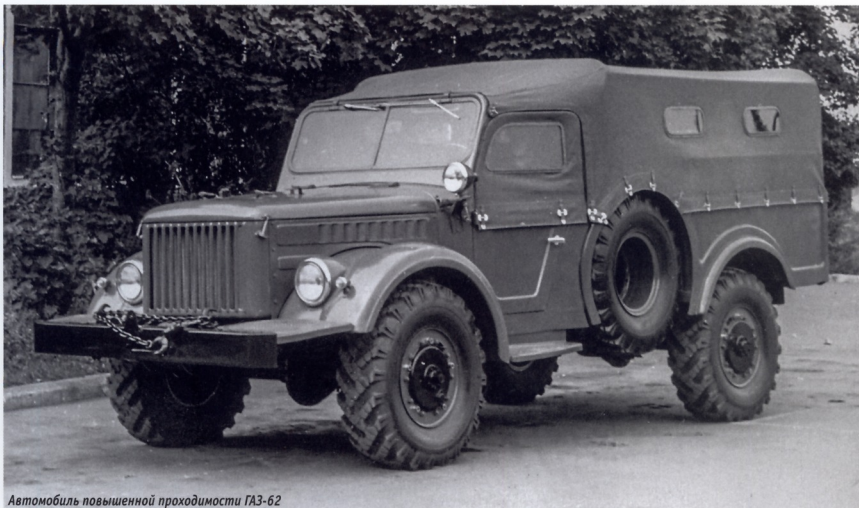
## Бронницкий вариант

Первая попытка разработки отечественного аналога Dodge относится к началу 1948 года. Ее предприняли специалисты Научно-исследовательского и испытательного автомобильного полигона (НИИАП) из подмосковного города Бронницы. Эта организация находилась в ведении Автомобильного управления Министерства Вооруженных Сил СССР и занималась не только испытаниями всевозможной автомобильной и тракторной техники, но и разработкой экспериментальных транспортных средств собственной конструкции. Их постройка обычно осуществлялась при содействии расположенного по соседству Опытного завода №38, также относившегося к военному ведомству. Создание советского «Доджа» велось на полигоне в рамках темы опытно-конструкторских работ № 53-К и успешно завершилось постройкой одного макетного образца, получившего обозначение ГАЗ-НИИАП-2.

По концепции и компоновке он полностью повторял американский прототип, включая даже такой неудобный момент, как размещение запасного колеса слева от водителя в проеме кабины. Однако вся агрегатная база была исключительно советского производства: за неимением серийной альтернативы раму, силовой агрегат, трансмиссию и ведущие мосты с колесами позаимствовали у новейшего полноприводного грузовика ГАЗ-63. Колесную базу «газона» оставили без изменений — 3300 мм, однако все остальные узлы и агрегаты перекомпоновали, чтобы добиться максимально возможного понижения габаритной высоты. Ведь от артиллерийских тягачей нового поколения требовалась не только способность к хорошей маскировке на местности, но и соответствие условиям авиатранспортабельности: для эффективного использования в воздушно-десантных армиях они должны были помещаться на борт грузовых самолетов и планеров и в перспективе быть

приспособленными к парашютному десантированию.

Для выполнения этих условий двигатель на раме ГАЗ-63 потребовалось сместить на 190 мм назад и 85 мм вниз. Продольное перемещение полностью компенсировали укорачиванием промежуточного карданного вала. Это позволило сохранить на штатном месте раздаточную коробку и не вносить изменения в карданные валы переднего и заднего мостов. На те же 190 мм подвинули назад и радиатор, но вниз его опустили уже на 110 мм. Чтобы сохранить возможность использования заводной рукоятки, бампер тоже потребовалось опустить на 55 мм. А для перекомпоновки рабочего места водителя пришлось сместить назад на 120 мм рулевой редуктор, наклонить на 30 мм вниз рулевую колонку и сдвинуть на 210 мм назад педальный узел. Благодаря использованию стандартных передних крыльев, фар и подфарников от ГАЗ-63, артиллерийский тягач однозначно сохранил стилистическую



Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-62



ГАЗ-ННИАП-2 со снятым тентом

преимущество с серийными горьковскими грузовиками, хотя все остальное оперение передка осталось оригинальным, выполненным из расчета нового расположения силового агрегата.

Как и у Dodge, из открытой кабины ГАЗ-ННИАП-2 нельзя было напрямую попасть в кузов, поскольку сиденье водителя и командира было выполнено в виде сплошного дивана. В целях маскировки рамку ветрового стекла можно было откинуть вперед — на капот, где для нее были сделаны специальные упоры.

Конструкцией кабины предусматривалась возможность натянуть над ней брезентовый полог от складной дуги за спинкой дивана до ветрового стекла. Еще два полотнища можно было натянуть по бокам вместо дверей. Защита от непогоды, правда, получалась лишь частичной, поскольку никакого навеса на месте гипотетических боковых окон кабины не предполагалось в принципе — как, впрочем, и у «американца». Металлическую платформу — заметно более широкую, чем кабина — изготовили путем сращивания двух неравных полови-

нок от платформы Dodge WC51. В результате длина грузовой площадки выросла с 1,82 до 2,53 м, а количество съемных дуг для натягивания тента увеличилось с трех до четырех. Особенность «дождевого» кузова состояла в том, что грузовая площадка располагалась посередине, а вдоль боковых бортов были обустроены прямоугольные металлические рундуки. В эти рундуки были целиком утоплены задние колесные арки, а поверх них крепились деревянные лавки с откидывающимися вверх спинками для размещения личного состава. Поездка и погрузка в кузов боеприпасов осуществлялись через задний откидной борт, который мог удерживаться в горизонтальном положении (для увеличения длины платформы) при помощи цепей. Погрузочная высота равнялась 1015 мм.

Получившийся в результате артиллерийский тягач смотрелся не таким гармоничным, как Dodge WC51, однако заданным целям полностью соответствовал. В частности, в сравнении с ГАЗ-63, при той же энергооборуженности он обладал заметно меньшими габаритами (с установленным тентом — 5410×2120×2200 мм против 5525×2200×2810 мм), сохранив прекрасную геометрическую проходимость — короткие свесы, большой угол рампы и значительный дорожный просвет.



ГАЗ-ННИАП-2 с тентом над кабиной и грузовой платформой





## За дело берется ГАЗ

В том же 1948 году в конструкторско-экспериментальном отделе Государственного автомобильного завода имени Молотова разработали и изготовили сразу четыре опытных образца легких артиллерийских колесных тягачей (АТК-Л) модели ГАЗ-68, являвшихся функциональными аналогами бронницкого ГАЗ-НИИАП-2. Известно, что все четыре образца были построены на базе полноприводного грузовика ГАЗ-63, но при этом имели заметные конструктивные и компоновочные отличия. К настоящему времени удалось обнаружить подробные технические описания трех из них — образцов с шасси №1, №3 и №4.

Ключевые отличия всех тягачей ГАЗ-68 от грузовиков ГАЗ-63 — конструкции кабин и платформ, иное размещение бензобаков, а также замена дополнительных рессор задней подвески парой рычажных амортизаторов на каждом колесе. Кроме того, каждый из образцов ГАЗ-68 получил механическую лебедку самовытаскивания в передней части рамы, которой серийные автомобили семейства ГАЗ-63 в то время еще не комплектовались. Все тягачи были рассчитаны на перевозку 1,5 т груза (1,2 т на грунтовых дорогах) и буксировку артиллерийских систем весом до 2 т.

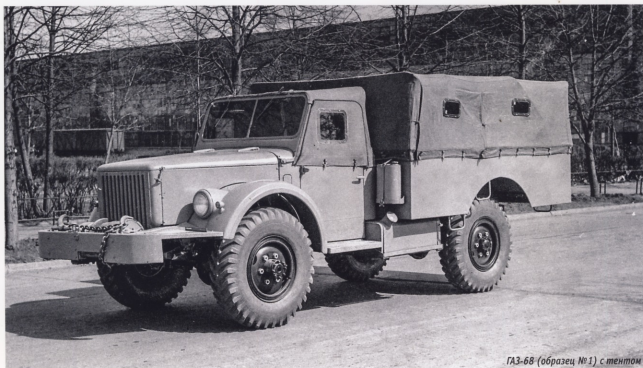
Наиболее близким по конструкции к стандартному грузовику ГАЗ-63 был тягач ГАЗ-68 №4: его рама сохранила тот же



Грузовая платформа и места для размещения личного состава в кузове ГАЗ-НИИАП-2

размер колесной базы (3300 мм) и прямые лонжероны. У образца №3 прямую раму укоротили, уменьшив колесную базу до 2922 мм. А для образца №1 изготовили опытную раму лестничного типа с колесной базой 2850 мм. Кабины всех «шестьдесят» сделали одинаковыми: подобно тягачу ГАЗ-НИИАП-2, они были открытыми и изолированными от грузовой платформы, но имели раздельные сиденья для водителя и командира, а также полноценные металлические двери с обеих сторон. Для защиты

от непогоды служил съемный брезентовый верх, который можно было натянуть между задней складной дугой и рамкой ветрового стекла. Двери наращивались брезентовыми надставками со встроенными окошками. Переднее оперение кабины — капот, облицовку радиатора и боковины моторного отсека — для ГАЗ-68 спроектировали заново. Крылья вместе со встроенной светотехникой позаимствовали у ГАЗ-63, а рамку ветрового стекла — у легкового внедорожника ГАЗ-69. При движении по пыльным дорогам



ГАЗ-68 (образец №1) с тентом





для улучшения обзорности ветровое стекло поднималось на верхних шарнирах, а для маскировки или перевозки машины другими видами транспорта всю ветровую раму можно было откинуть на капот, обеспечив минимальный габарит по высоте (1,6 м против 2,2 м у ГАЗ-63).

Явным недостатком кабин ГАЗ-68 была теснота, особенно в районе ног пассажира. Не отличались удобством и сиденья: узкие, со слишком мягкими пружинами, они были установлены чересчур низко — из-за этого у машин были очевидные проблемы с эргономикой. Интересно, что на образце №3 попробовали применить рулевое колесо из алюминия. Эксперимент оказался неудачным: в холода руки водителя буквально примерзали к «баранке», а в сырую погоду она начинала окисляться, не позволяя управлять автомобилем без перчаток.

Унифицированные грузовые платформы на образцах ГАЗ-68 №1 и №3 имели довольно сложную конструкцию. Фактически они представляли собой П-образную металлическую коробку, у которой вдоль переднего и боковых бортов были обустроены изолированные места для посадки семи человек орудийного расчета. Друг от друга, равно как и от центральной части платформы, предназначенной непосредственно для перевозки грузов (ящиков с боеприпасами), эти места были отделены внутренними деревянными перегородками той же высоты, что и у на-



ГАЗ-68 (образец №3)



ГАЗ-68 (образец №4)



ГАЗ-68 (образец №4) буксирует артсистему по пересеченной местности





Размещение личного состава и боеприпасов на платформе ГАЗ-68 (образец №3)

ружных бортов. Посадка в этот «салон» осуществлялась снаружи, для чего по периметру платформы снизу были предусмотрительно закреплены металлические скобы-подножки. Задний откидной борт кузова имел незначительную ширину, равную ширине грузового отделения. Для защиты от непогоды служил тент с ошкунками, натягивающийся на четыре складные металлические дуги. Снаружи в передней правой части платформы и задней правой части кабины имелись вырезы для доступа к запасному колесу, горизонтально уложенному поверх рамы, а изнутри правый передний угол кузова занимал дополнительный бензобак.

У образца №4 кузов имел традиционную конструкцию с обычными металлическими бортами (задний откидной, во всю ширину платформы) и четырьмя складными деревянными скамейками с откидными спинками, закрепленными вдоль боковых бортов. По сравнению с другими образцами ГАЗ-68, его габаритная ширина была уменьшена на 20 см, но благодаря отсутствию внутренних рундуков и перегородок такой кузов оказался существенно более вместительным как при перевозке грузов (со сложенными скамейками), так и при транспортировке личного состава: здесь на лавках свободно размещались уже 10 бойцов в полном обмундировании. Еще одно отличие образца №4 касалось расположения запасного колеса, которое было закреплено вертикально в пространстве между кабиной и в сдвинутой назад платформой. Благодаря этому удалось рациональнее разместить бензобаки, закрепив и основной, и запасной бак с обеих сторон на лонжеронах рамы в пределах колесной базы.

У опытных образцов ГАЗ-68 были и другие отличия, но они уже не носили принципиального характера и касались размещения реле-регуляторов, катушек зажигания, переключателей света, воздушных фильтров, лебедок, буксирных приборов, модели установленного карбюратора, а также наличия или отсутствия предпускового подогревателя, компрессора для накачки шин и штатных мест крепления для огнетушителей и бачков с питьевой водой. Что касается массогабаритных показателей, нужно отметить, что все три АТК-Л оказались более тяжелыми, чем стандартный ГАЗ-63 (3433–3492 кг про-



тив 3200 кг). А по длине ГАЗ-63 был на 0,1 м больше образцов №1 и №3, но на 0,2 м меньше образца №4.

В 1949 году образцы №1 и №3 проходили испытания у основного заказчика, наездив 12,5 тыс. и 8 тыс. км соответственно, а образец №4 вплоть до 1950 года был задействован на заводских испытаниях в объеме 20 тыс. км. После завершения испытаний все три машины поступили на полигонные контрольные испытания, проводившиеся на НИИАП в Бронницах. Вместе с АТК-Л в них для сравнения участвовал стандартный грузовой автомобиль ГАЗ-63. В ходе этих испытаний автомобили прошли еще около 2 тыс. км на маршрутах Бронницы–Зарайск (шоссе), Бронницы–Разань (грунтовки) и Бронницы–Кашира (бездорожье).

Поскольку агрегатная база была одинаковой, по большинству параметров артиллерийские тягачи оказались абсолютно равноценными серийному грузовику ГАЗ-63. Это касалось тягово-динамических и экономических качеств, обзорности, маневренности, проходимости, ремонтопригодности. При полной нагрузке ГАЗ-68 могли разогнаться до 65–70 км/ч, а с пушкой ЗИС-Д-44 на буксире — до 50–55 км/ч. Максимальное тяговое усилие на крюке оказалось равным 3700 кгс, а контрольный расход топлива 20,5 л/100 км у одиночного автомобиля и порядка 30 л/100 км при движении с прицепом.

Благодаря мягкой складной кабине тягачи ГАЗ-68, в сравнении с ГАЗ-63, наилучшим образом обеспечивали маскировку на местности и позволяли вести круговое наблюдение

*Продолжение на стр. 10*



Размещение личного состава и боеприпасов на платформе ГАЗ-68 (образец №4)







ГАЗ-62





в боевой обстановке. А по удобству размещения орудийных расчетов, рациональности укладки боеприпасов и максимальному использованию грузоподъемности лучше себя показали автомобили ГАЗ-63 и ГАЗ-68 №4.

У первого из них платформа была несколько вместительнее, но у второго процесс загрузки проходил быстрее за счет уменьшенной погрузочной высоты. У образцов ГАЗ-68 №1 и №3 в случае перевозки одних только бое-

припасов полная грузоподъемность никогда не использовалась из-за невозможности загрузки «салона» для орудийного расчета. Была затруднена посадка-высадка личного состава при установленном тенте платфор-



ГАЗ-62 с лебедкой



мы. Кроме того, образцы №1 и №3 из-за большей габаритной ширины, в отличие от образца №4, не смогли поместиться в грузовую кабину десантного планера ЯК-14. Заключение по испытаниям АТК-Л, датированное 21 декабря 1950 года, гласило: «Наряду с имеющимися на снабжении Советской армии автомобилем ГАЗ-63, необходимо иметь также и специальный артиллерийский тягач ГАЗ-68 типа образца №4». Предварительно предписывалось внедрить лишь незначительный комплекс доработок, направленных на создание более удобной кабины, дальнейшее увеличение размеров платформы по длине (за счет переноса «запаски» внутрь) и высоте, улучшение обзорности назад при установке тента и т.д. При этом было отмечено, что конструкции ГАЗ-63 и ГАЗ-68 отличались настолько незначительно, что их выпуск легко мог осуществляться на одной нитке конвейера без дорогостоящих мероприятий по созданию отдельных мощностей для производства артиллерийских тягачей. Но, разумеется, пропускная способность конвейера при этом выше не стала бы, поэтому такой вариант освоения был возможен только за счет соответствующего уменьшения объемов производства грузовиков ГАЗ-63.

## Смена приоритетов

Из-за чрезмерной загруженности коллестива КЗО ГАЗ проектными работами



ГАЗ-62 без лебедки, но с герметичными тормозами

по другим темам (бронетранспортер БТР-40, гусеничный вездеход ГАЗ-47, амфибия ГАЗ-НАМИ-011, внедорожник ГАЗ-69, текущая модернизация «Победы» и ГАЗ-51 и т.д.) на немедленную доработку ГАЗ-68 просто не хватало ресурсов. А к моменту, когда такая возможность появилась, основной заказчик успел уточнить и частично изменить технические требования к перспективному арттягачу. От идеи освоения машины, во многом дублирующей по своим характеристикам серийный ГАЗ-63, отказались. Полезную нагрузку для

нового автомобиля понизили в полтора раза — до 1 т, а вес буксируемой артистемы — до 1,2 т. При этом автомобиль должен был справляться с переброской стрелкового отделения в количестве 10 человек в полном обмундировании. Необходимость создания такого внедорожника юридически закрепили Постановлением Совмина СССР № 4800-2050 от 19 ноября 1951 года. Для завода все это означало необходимость создания фактически нового автомобиля, предназначенного для решения более широкого спектра боевых задач. Этим новым



Зимние испытания ГАЗ-62





GAZ-62 на испытании

автомобилем стал ГАЗ-62, два первых опытных образца которого построили осенью 1952 года. Ведущим конструктором «шестидесят второй» машины назначили П. И. Музюкина, который до этого курировал и работы по ГАЗ-68. С учетом заданных массогабаритных параметров от широкой унификации с шасси ГАЗ-63 пришлось от-

казаться: для нового арттягача оно становилось откровенно переразмеренным, поэтому теперь от него позаимствовали «в чистом виде» лишь коробку передач, сцепление и двигатель (причем помимо обычного 70-сильного, пробовали и форсированный 76-сильный вариант для комплектации БТР-40). Раму ГАЗ-62 унифицировали с пер-

спективной развозной «полупорткой» ГАЗ-56, более тепловый радиатор позаимствовали у гусеничного транспортера ГАЗ-47, а вот двухступенчатую раздаточную коробку с механизмом отключения переднего моста спроектировали заново. Первая ступень в ней осталась прямой, а понижение на второй передаче уменьшили до 1,54 против 1,96 у ГАЗ-63. Существенной переделке подверглись и ведущие мосты: они получили облегченные ступичные узлы с креплением колес на пяти шпильках вместо прежних шести, тормозные механизмы уменьшенной размерности и редукторы с уменьшенным с 76 до 6,5 передаточным числом. С измененными мостами на ГАЗ-62 появились и колесные диски новой конструкции по образцу Dodge — 16-дюймовые, разъемные, с бедлоками, предохраняющими колесо от разбортирования при сниженном давлении в шине. При установке на них шин размерности 1000-16 дорожный просвет получался равным 255 мм против 270 мм у ГАЗ-63 на шинах 9,75-18.

Кузов для ГАЗ-62 изготовили по образцу и подобию легкового внедорожника ГАЗ-69 (с совмещенной кабиной и грузовым отделением), пропорционально увеличив его в размерах по всем направлениям. Это позволило решить сразу несколько задач: получить максимально возможную длину грузовой платформы в рамках существующих наружных габаритов, закрыть вопрос с обзорностью при движении задним ходом (водителю теперь достаточно было просто высунуться через свою дверь). Кардинально изменились условия размещения всего экипажа: места водителя и командира стали просторнее, а посадка на задние откидные лавки могла осуществляться через дверь в правой боковине. Сами лавки тоже стали удобнее, получив полумягкие — как у ГАЗ-69 — подушки и спинки. Наконец, в объединенном кузове появилась такая роскошь, как отопитель. Правда, запасное колесо у ГАЗ-62 в силу значительной ширины уже нельзя было закрепить снаружи — пришлось предусмотреть для него в боковине кузова специальную нишу, «съевшую» одно посадочное место (на лавке по левому борту помещались четыре человека, а по правому — пять).

Что же касается массогабаритных параметров, то ГАЗ-62 при равной с ГАЗ-68 №1 колесной базе (2850 мм) и большой пассажиремкости оказался почти на полметра короче (габариты в варианте с лебедкой — 5000×1997×2165 мм против 5437×2240×2150 мм). К слову, на сей раз



GAZ-62 на испытании



Автомобили ГАЗ-62 частично проходили испытание с одноосными прицепами, размещавшими по нагрузке артиллерийские орудия

для артиллерийского тягача предусмотрели и безбедный вариант исполнения: в этом случае его длина сокращалась до 4725 мм. А собственный вес ГАЗ-62 снизился более чем на тонну — до 2300 кг. По результатам заводских испытаний двух образцов ГАЗ-62 первой серии в конце 1953 года на заводе построили еще три доработанных опытных образца второй серии для проведения межведомственных испытаний. На этих машинах конструкторы поэкспериментировали с установкой кулачковых межколесных дифференциалов повышенного трения и герметизированных тормозных механизмов. Тормоза такого типа на ГАЗе признали слишком сложными и в изготовлении, и в эксплуатации, а потому в дальнейшем сохранили исключительно на военной бронетехнике. А вот кулачковые «самоблоки» показали себя хорошо, и с тех самых пор и до настоящего времени они остаются желанным атрибутом полноприводных грузовиков марки ГАЗ.

Государственные «казанцы» автомобилями ГАЗ-62 в 1955 году были успешно сданы, получена рекомендация к постановке на серийное производство. Однако осуществить эту постановку на мощностях автозавода в Горьком не представлялось возможным. Дело в том, что в соответствии с постановлением Совмина СССР к 1958 году на ГАЗе предстояло провести реконструкцию с увеличением объемов выпуска до 300 тыс. грузовых и 60 тыс. легковых автомобилей в год. Но для этого требовалось сократить номенклатуру производимой продукции,



Автомобиль ГАЗ-62 в Москве на Всесоюзной промышленной выставке



Автомобиль ГАЗ-62 на испытании у военных



а потому еще с 1954 года началась передача части объектов производства другим предприятиям. В первую очередь горьковчане избавлялись от непрофильной продукции, такой как радиостанции РАС-УКВ и металлические аэродромные плиты. Следом планировалось вывести из основных цехов завода производство велосипедов, а затем и производство легковых внедорожников ГАЗ-69 и прицепов ГАЗ-704, сборку которых начали постепенно передавать на УАЗ. В этой связи наиболее логичным шагом представлялось освоение ГАЗ-62 именно в Ульяновске — тем более что туда

же переехал и П. И. Музыкин, ведущий конструктор «шестьдесят второй» машины. Однако необходимых для этого мощностей не нашлось и там. Пока решались организационные вопросы, в Горьком в вялотекущем режиме шла дальнейшая доводка ГАЗ-62, теперь уже под присмотром нового ведущего конструктора В. Н. Кузовкина. Вот только время его стремительно уходило. Позднее одному из опытных образцов, высвободившихся после завершения испытаний, «навели марафет» и отправили в Москву для демонстрации в павильоне «Машино-

строение» на Всесоюзной промышленной выставке (ВПП). Специально для этой выставки в 1958 году в Рыбинской типографии Ярославского совнархоза тиражом 5000 экземпляров был даже отпечатан красочный буклет о ГАЗ-62. Посетители ВПП встречали горьковскую «новинку» с восторгом. Никто из них даже представить не мог, что на тот момент на будущем этой машины уже был поставлен жирный крест: именно в это время на Горьковском автозаводе заканчивали работу над совсем другим ГАЗ-62 — бескапотным, с форкамерным двигателем. Но это уже другая история.

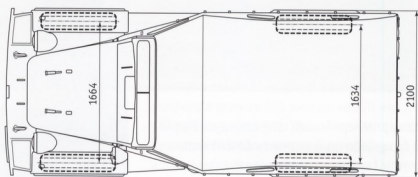
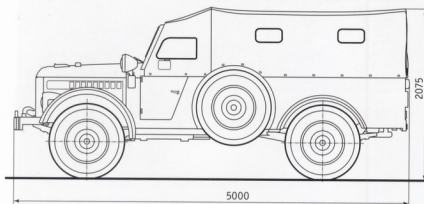


Схема ГАЗ-62

## Технические характеристики ГАЗ-62

Грузоподъемность	1000 кг или 12 чел.
Максимальная скорость с полной нагрузкой	80 км/ч
Расход топлива с полной нагрузкой на шоссе	24 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	10,00-19

## Масса, кг

снаряженная	2370
полная, в том числе	3450
на переднюю ось	1440
на заднюю ось	2010

## Сцепление

однодисковое, сухое

## Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, трехвальная

## Раздаточная коробка

двухступенчатая

## Двигатель

рядный, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	110
Рабочий объем, см³	3480
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4

## Максимальная мощность

70 л.с. при 2800 об/мин

## Максимальный крутящий момент

20,5 кгм при 1400 об/мин





Так и не ставший серийным ГАЗ-62 послужил базой для создания сразу двух моделей экспериментальных четырехосных вездеходов. Они изначально создавались не с прицелом на последующее серийное производство, а скорее в качестве агрегатоносителей для практической отработки компоновочных схем, которые планировалось положить в основу новых моделей колесной бронетехники, разрабатываемой на ГАЗе.

### ГАЗ-62Б

Сухопутный четырехосный вездеход ГАЗ-62Б построили в начале 1956 года в единственном экземпляре. На нем опробовали трансмиссию с двумя центральными мостами проходного типа, получавшими момент со стандартной раздаточной коробки от ГАЗ-62. При собственной массе около 3 т он мог перевозить до 1,2 т грузов. Управляемыми были сделаны колеса двух передних осей. Двигатель мощностью 90 л.с. позаимствовали у легкового ЗИМа. Машина получила герметичные тормозные барабаны, систему централизованной подкачки шин и межколесные кулачковые дифференциалы.

Ведущий конструктор — В. Н. Кузовкин, конструкторы-агрегатчики — Р. Г. Заворотный, И. В. Ирхин, Е. В. Ольхов, Б. Н. Панкратов и др.

В августе 1956 года ГАЗ-62Б участвовал в сравнительных испытаниях на проходимость, проводившихся специалистами Автотракторного управления Минобороны СССР, и в заболоченной местности превзошел результаты грузовика ЗИЛ-157.



### ГАЗ-62П

Экспериментальная четырехосная амфибия на базе ГАЗ-62Б с гребным винтом и водонизмещающим кузовом, разработанным на заводе «Красное Сормово», была изготовлена в двух экземплярах на Горьков-

ском авиационном заводе №21. В 1957 году амфибии проходили полигонные испытания на НИИАП в Бронницах, но показали не очень хорошие результаты и не получили положительного отзыва у основного заказчика.



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

### ХИТ ПРОДАЖ!

### КрАЗ-256Б1

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Доставка  
осуществляется  
только на территории  
Российской Федерации



В каждом выпуске журнал  
об истории отечественной  
бронетехники и модель танка  
с металлическим корпусом  
и пластиковыми деталями



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ  
**РУССО-БАЛТИЙСКИЙ ТИП «С24/40»**  
МОДЕЛЬ 1922 ГОДА



**DeAGOSTINI**

Подписываясь на журнал, вы получаете возможность заказать  
модель танка или боевой машины, которую вы выбрали в журнале

16+

ISSN 2071-075X  
00224  
9 770707 00224