

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТИЙ

"ПОБЕДА"

ТРУЖЕНИК ПРОСЁЛКОВ

ЖЁЛТЫЙ "МАСТОДОНТ"





Модель болотоходного бульдозера Б105.0021Е



Модель бульдозерно-рыхлительного агрегата Б10.0010EH



Модель бульдозерно-рыхлительного агрегата Б10.0010EP



Модель бульдозера ДЭТ-320



Модель трубокладчика TP12.01.01



Модель трубокладчика TP20.01.01

Модель автогрейдера А120.01



НОВЫЕ МОДЕЛИ ИНЖЕНЕРНЫХ МАШИН

НОВЫЕ МОДЕЛИ ИНЖЕНЕРНЫХ МАШИН

НОВЫЕ МОДЕЛИ ИНЖЕНЕРНЫХ МАШИН

НОВЫЕ МОДЕЛИ ИНЖЕНЕРНЫХ МАШИН



Модель автомобиля Урал-532301



Модель погрузчика П4.01.01

Модель в масштабе 1:43
Сделано в России

Model scale 1:43
Made in Russia



Модель виброкатка ВК.01.01

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

Автомобильный 1/2004 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор

А. Шкаев, e-mail: shkaev@crosna.net

Зам. гл. редактора

Н. Макогонова

Редакционный совет:

А. Говоруха (Николаев)

О. Курихин (Москва)

Е. Прочко (Москва)

Л. Суславичюс (Вильнюс)

Коллективный консультант:

Политехнический музей

Л. Кожина

Набор и верстка

Л. Полегаева

Фото

Ю. Мильман

Издатель

ООО «Благовест-В»

Генеральный директор

М. Гамаюнов

Тел. (095) 916-27-22, 974-88-54

E-mail: emcenter@rol.ru

Адрес для переписки:

129347, Москва,

ул. Проходчиков, 4, оф. 131

Шкаеву Александру Вадимовичу

Тел. (095) 188-19-83

http://www.user.rol.ru/~emcenter

www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати

Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.

Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»

79742

© Автомобильный моделизм, 1 (31)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:

Moscow, 107120, Russia

Prokhodchikov Str., 4, of. 131

Phone: (095) 188-19-83

All rights reserved. This publication may not be reproduced in part or in whole without prior written permission of the publishers.

© Model Cars. Russia, 2004

СОДЕРЖАНИЕ

Немецкие артиллерийские тягачи периода второй мировой войны, 2

Л. Суславичюс

Шестьдесят третий, 6

А. Колеватов

«Победа», 12

Н. Морзун

«Царевна-лягушка», 17

Е. Стрийчак

Белорусский «автопром», 20

Р. Исмаилов

Труженик просёлков, 21

Е. Прочко

Жёлтый «мастодонт», 23

М. Шелепенков

Новые модели инженерных машин, 25

В. Бондарь, В. Фёдоров

Наша почта, 29

Отечественные новинки, 30

Зарубежные новинки, 32

ГАЗ-69 на полке, 3-я стр. обл.

Д. Кондаков

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на I полугодие 2004 года осуществляется через редакцию журнала перечислением на расчётный счёт издателя **300 руб.** (за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.

ЖУРНАЛЫ № 3 за 2000 г. и №№ 2, 3, 5 за 2002 г. РАСПРОДАНЫ

Реквизиты издателя ООО «Благовест-В»:

р/с 40702810738000130469, Центральное отделение № 8641 Сбербанка России, г. Москва, к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7725015198, КПП 770901001.

Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – **70 руб.**, за 2002 г. – **90 руб.**, за 2003 г. – **100 руб.** с пересылкой по России). После перевода денег необходимо отправить открытку с указанием нужных номеров и их количества.

На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

Москва: магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» (м. Полянка)

магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, 78 (м. Сокол)

магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, 40 (м. Ленинский проспект)

магазин-салон – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 7 (м. ВДНХ)

Санкт-Петербург: магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, 31

Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96),

г. Ровно, тел. 24-19-23, Городный Василий,

г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

НЕМЕЦКАЕ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ ТЯГАЧИ НЕПОДА ВТОРОЇ МИРОВОЇ ВОЇНЫ



*Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)*

В начале тридцатых годов прошлого века Управление вооружений немецкой армии, а точнее – 6-е отделение по испытанию вооружения получило приказ разработать техническое задание на тягачи для артиллерии и других родов войск с гусеничным двигателем. При этом следовало исходить из дорожных условий Средней и Западной Европы с её развитой сетью дорог с твердым покрытием. Кроме высоких скоростных качеств требовалось обеспечить достаточные тяговые качества с учётом бездорожья. Испытания показали, что достичь требуемого только с гусеничным двигателем невозможно, и немцы остановились на тягачах с полугусеничным шасси. Применение гусениц типа «Кегресс» так же было признано невозможным из-за максимальных скоростей порядка 25 км/ч. Опытным путём немецкие конструкторы пришли к решению о необходимости применения гусеничного двигателя со следующими техническими особенностями:

- смазываемые шарниры гусеницы;
- переднее ведущее колесо (звёздочка) гусеницы;
- обрезиненные катки большого диаметра;
- ролики на концах зубьев ведущего колеса;
- резиновые башмаки на звеньях гусеницы.

Эти особенности помогли достичь скоростей движения по шоссе порядка 50 км/ч, при этом сопротивление качению всего на 5–10% превышало таковое у колёсных машин, долговечность приближалась к долговечности автомобильных шин, уровень шума при движении не превышал шума, создаваемого грузовиками старых типов с цепным приводом.

Однако требуемая при столь высоких скоростях чувствительность управления не могла быть достигнута при применении лишь обычного рулевого управления. Руководитель 6-го отделения Эрнест Кинкамп, «идейный отец» полугусеничных тягачей и ответственный за разработку технического задания и условий на проектирование, предложил наряду с рулевым



3-тонный тягач с сапёрным кузовом



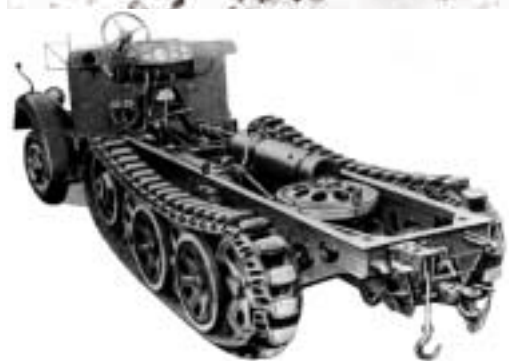
Тяжёлый 18-тонный автомобиль-тягач грузоподъемностью 2,8 т «Фамо»

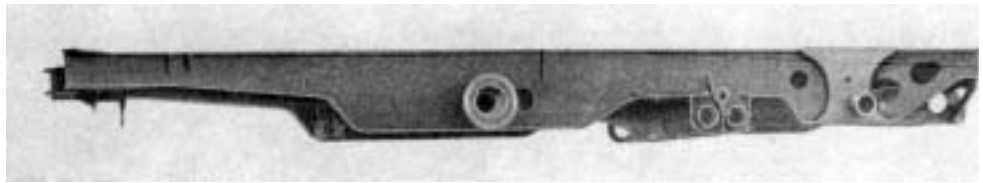
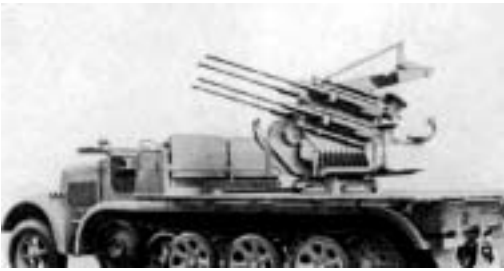


3-тонный тягач с сапёрным кузовом



Автомобильный моделизм • 1/2004





управлением автомобильного типа, для передних не ведущих колёс, дополнительно установить механизм, который при больших углах поворота колёс ускорял бы вращение одной гусеницы, притормаживая другую.

Другими особенностями этих, совершенно не связанных конструктивно с существующими автомобилями, тягачей были: передняя подвеска на одной поперечной рессоре и L-образным упором, шахматное расположение несущих катков и их подвеска на балансирах с поперечно расположенными торсионными, верхнеклапанные бензиновые двигатели «Майбах», объединённые в одном общем картере КПП, понижающий редуктор и дифференциальный механизм управления поворотом, тормоза с пневмоприводом, централизованная система смазки шасси.

Разработка конкретных типов полугусеничных тягачей была распределена следующим образом:

1-тонный – ведущая фирма «Демаг АГ», производители: «Адлер», «Бюссинг-НАГ», «Заурер», «МИАГ», «МВК», «МНН-Ганновер»;

3-тонный – ведущая фирма «Ганза-Ллойд-Голиф АГ», производители: «Ганомег», «Адлер», «Ауто-Унион», «Skoda», «Ford»;

5-тонный – ведущая фирма «Бюссинг-НАГ», производители: «Даймлер-Бенц», «Краусс-Маффей», «Прага»;

8-тонный – ведущая фирма «Краусс-Маффей», производители: «Даймлер-Бенц», «Бюссинг-НАГ», «Ганза-Ллойд», «Бреда», «Заурер»;

12-тонный – ведущая фирма «Даймлер-Бенц», производители: «Краусс-Маффей»;

18-тонный – ведущая фирма «Фамо», производители: «Фомег», «Татга».

Следует отметить, что производители, как и головная фирма, выпускали комплектные машины, а не их агрегаты. Это было сделано специально для того, чтобы в случае остановки производства на основном заводе оставались другие поставщики.

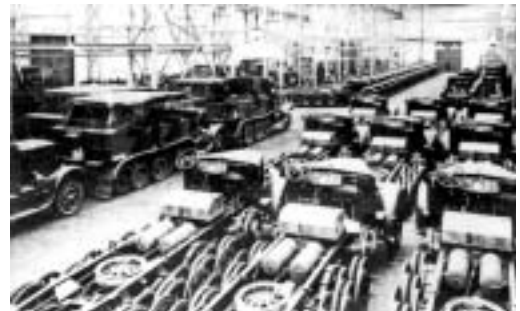
Первые серии полугусеничных машин Вермахт получил в 1934 г. Они имели небольшие отличия от стандартизированных в дальнейшем конструкций: некоторые имели вместо торсионной подвески рессорную, различался стиль капота и крыльев. Но к 1937 г. всё пришло в норму: полугусеничные тягачи обрели свою окончательную форму. Началось их производство не только для артиллерийских, но и для других частей: сапёрных, химических, аварийно-спасательных и даже санитарных. Позднее, в ходе войны к ним прибавились носители орудий – зенитные, противотанковые и другие САУ, некоторые даже частично бронировались.

Два тягача (одно- и трёхтонный) послужили базой для широко известных полугусеничных БТР Зондер-Kfz 250 и Зондер-Kfz 251.

Самым массовым был лёгкий тягач «Демаг» или Зондер-Kfz 10 – их до конца 1944 г. было выпущено 17,5 тыс. шт.

Следующая модель – трёхтонный Зондер-Kfz 11 – выпускалась до конца войны. Всего было построено примерно 9000 шт.

Пятитонный тягач предназначался для сапёрных частей (хотя использовался и артиллеристами), поэтому машин этого класса было вы-



Восьмитонный тягач использовался для буксировки противотанковых орудий и прекрасно зарекомендовал себя

8-тонный тягач Краусс-Маффей KM m 11 (1937-1944)





пущено всего 3500 шт. (до конца 1944 г.). Столь небольшое количество можно объяснить также и тем, что в числе машин этого класса выпускалась также полугусеничная модификация («Маультир») дизельного 4,5-тонного грузовика Mercedes-Benz 4500, а также созданный во время войны «тяжелый тягач Вермахта», о котором речь ниже.

Средний восьмитонный тягач в Вермахте прославился как основное тяговое средство легендарной зенитной пушки «восемь-восемь» (т.е. 88-миллиметровой) – единственной немецкой пушки, способной в начальный период войны бороться с французскими, а потом – и с советскими средними и тяжелыми танками. Известны три варианта этого полугусеничного тягача:

SdKfz 7 – тягач для 88-мм зенитки, 150-мм гаубицы, 100-мм пушки;

SdKfz 7/1 – самоходная зенитная установка со спаренной 20-мм пушкой;

SdKfz 7/2 – самоходная зенитная установка с 37-мм зенитной пушкой.

Кстати, это единственный тягач, который имел сзади подвеску на перевернутых листовых рессорах, а не на торсионах.

Всего было выпущено более 12 тыс. шт. восьмитонных полугусеничных тягачей, из них более половины – фирмой «Крайсс-Маффей». По лицензии эти машины выпускала итальянская фирма «Брэда» (300 шт.).

Двенадцатитонник (*SdKfz 8*) с самого начала предусматривался только как тягач для тяжелых артиллерийских систем. Их было выпущено около 4 тыс. шт. После войны и до середины пятидесятых годов эти тягачи состояли на вооружении чехословацкой армии, где таскали тяжелые гаубицы и пушки советского производства, достигнув тем самым невиданного долголетия в армейской службе.

Самые тяжелые 18-тонные тягачи (*SdKfz 9*)



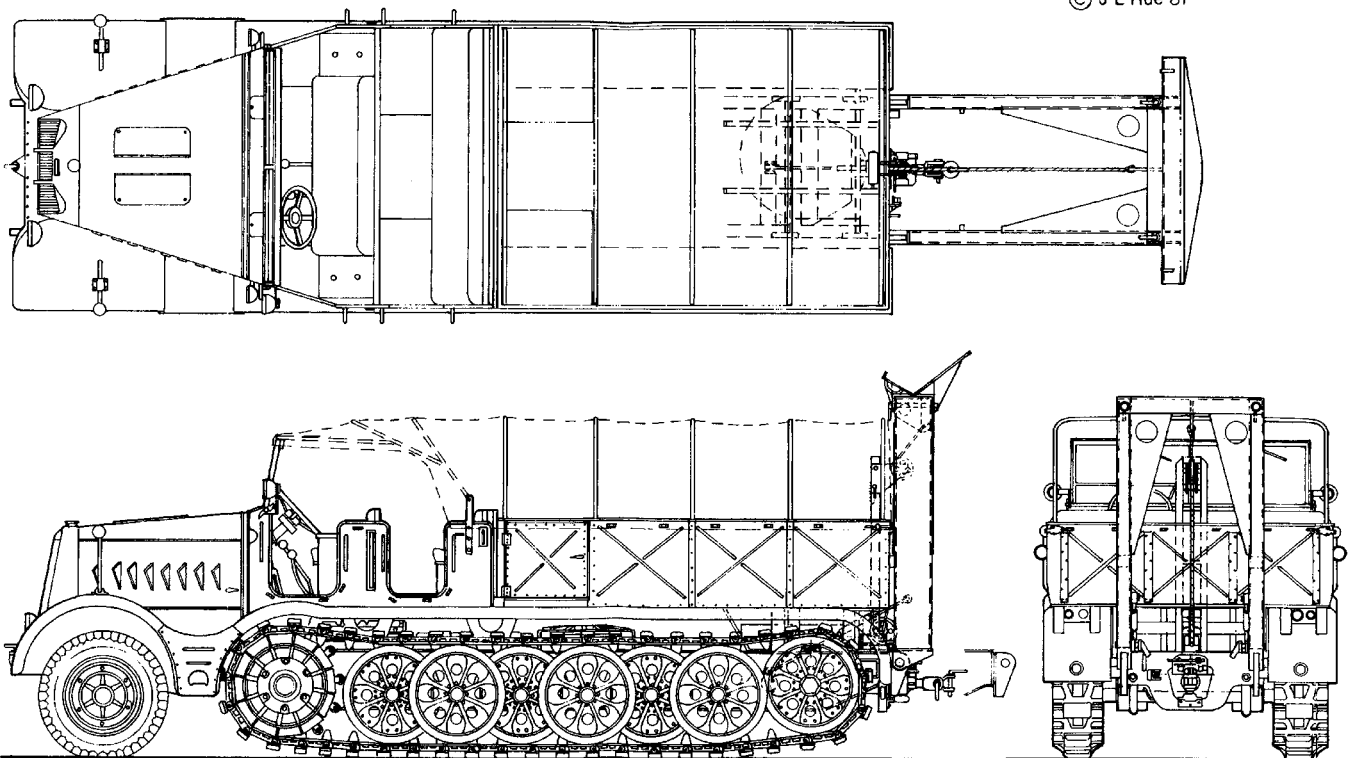
8-тонный тягач Крайсс-Маффей KM m 11 (1937–1944)



s 18-Tonnen Zgkw Typ F 3 Bergungsfahrzeug, SdKfz 9



© J L Rue 87





8-тонный тягач (SdKfz 7/2) с 37-мм зенитной пушкой



разрабатывались как аварийно-спасательные машины для танковых частей. Оснащённые 250-сильными 12-цилиндровыми двигателями, они довольно легко буксировали лёгкие и средние танки даже по бездорожью. А вот «Тигры» и «Пантеры», а также советские КВ могли сдвинуть только два или три таких тягача. Всего до конца 1944 г. было построено 2500 этих гигантов. Некоторые дослуживали во многих странах Восточной Европы вплоть до пятидесятих годов, но уже на «гражданке».

Как уже говорилось выше, ни одно воюющее государство кроме Германии не выпускало столь хорошо отработанные многоцелевые и очень сложные в конструктивном исполнении и в эксплуатации полугусеничные машины. Однако их эксплуатация в первые годы войны показала необходимость сокращения номенклатуры выпуска и упрощения конструкции тягачей, а также улучшения их проходимости. Весной 1942 г. для замены 5-тонных тягачей Имперское управление вооружений выдало фирме «Бюссинг-НАГ» заказ на разработку значительно упрощённого полугусеничного 6-тонного тягача. В результате появился сильно изменённый внешне тягач, практически мало чем отличающийся по сложно-

сти от предвоенных образцов. Только в конце 1943 г. началось производство этих, названных «сВС» (Шверер-Вермахте-Шлеппер – тяжёлый тягач Вермахта), машин. Заводы «Бюссинг-НАП» в Берлине и «Татра» в Колине до конца войны успели выпустить около 1000 шт. «сВС». Тягачи выпускались в двух модификациях: артиллерийский тягач с бортовой платформой и шасси с бронированной кабиной и капотом для установки зенитной 37-мм пушки. Основное конструктивное отличие гусеничного движителя: гусеница стала значительно шире (500 мм) и несколько длиннее, что снизило удельное давление на грунт и повысило его проходимость. Сама же гусеница избавилась от «излишеств» в виде смазываемых шарниров гусениц, резиновых башмаков и т.п., т.к. «жизнь» тягача на фронте не превышала ресурса гусеницы – т.е. 2000 км. Кроме того, вместо автомобильного рулевого управления типа «Росс» было установлено управление типа «Клетрак».

Ни до, ни после этого полугусеничные машины не достигали такого технического совершенства, надёжности, долговечности. Пройдя сложные испытания войной, эти, далеко не рядовые, конструкции ушли в небытие, оставшись в истории техники и в музеях.

Особняком, рядом с массой полугусеничных тягачей, стоит единственный серийный гусеничный тягач Штайр РСО (Раупен-Шлеппер РС – гусеничный тягач восточный), лёгкий (3-тонного класса), с двигателем воздушного охлаждения (V-8, 3517 куб.см, 85 л.с.) под двухместной закрытой кабиной автомобильного типа, предназначенный для буксировки легких пушек.

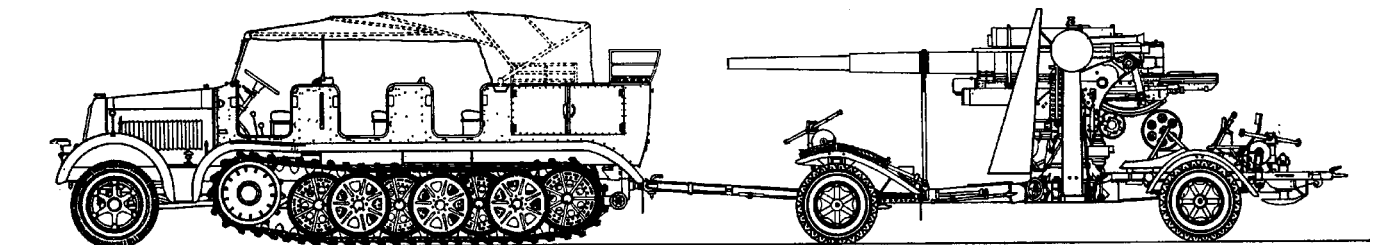
С 1942 г. РСО/01 пошёл в серию сразу на четырёх заводах: «Штайр», «Грэф унд Шгифт», «Вандерер» и «Магирус». Трансмиссия тягача состояла из 4-ступенчатой КПП и ведущих задних звёздочек. Управление – рычагами, притормаживающими гусеницы. Рабочие тормоза – дисковые, с гидроприводом. Ходовая часть состояла из 4-х катков большого диаметра, закреплённых попарно на подрессоренных листовыми рессорами трубчатых балансирах, которые крепились на концах одного общего для всех 4-х колёс балансира, установленного на оси в центре корпуса (сварной из стального листа ванны). Ведущие задние звёздочки-колёса были точно такими же, как и передние, направляющие. Гусеница мелкозвенчатая, с 2-я гребнями на каждом траке. Клиренс и угол зацепления гусеницы были исключительно велики, что вместе с широкой (340 мм) гусеницей, имеющей небольшое давление на грунт, обеспечивало высокую проходимость. Но вот скорость была небольшой – всего 17 км/час, запас хода – 300 км. Собственный вес РСО – 3500 кг, полный – 5200 кг, габаритные размеры – 4425х1990х2530 мм.

В конце 1943 г. австрийские фирмы прекратили выпуск РСО, а немецкие делали его в упрощённом варианте до конца войны. Более того, с 1944 г. фирма «Магирус» стала оснащать РСО/03 новым двигателем – 4-цилиндровым дизелем воздушного охлаждения мощностью 65 л.с. Скорость тягача этой модификации снизилась до 12 км/час.

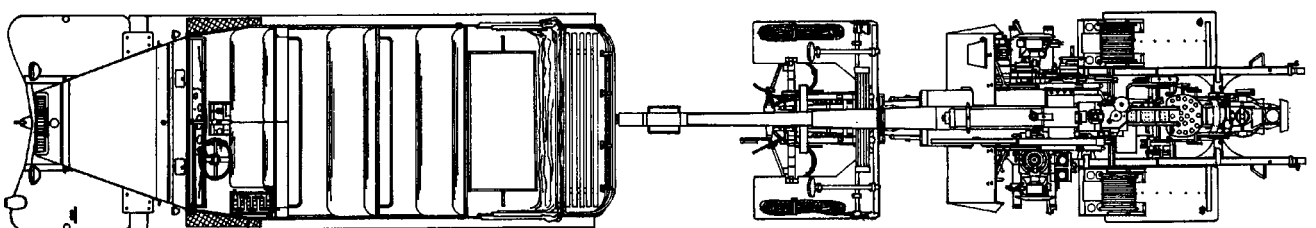
Всего было изготовлено около 12 тыс. тягачей РСО.

Тактико-технические данные полугусеничных тягачей Вермахта

Параметры	Тип тягача						
	1-тонный	3-тонный	5-тонный	8-тонный	12-тонный	18-тонный	«сВС»
Вес полный, кг	4299	7200	9000	11500	14700	18000	13500
Размеры (дл. х шир. х выс.), мм	4750x1840x1620	5500x2000x2150	6325x2260x2500	6850x2400x2620	7350x2500x2770	8320x2600x2850	6675x2500x2830
Колея гн/сз, мм	1630/1580	1650/1600	1825/1700	2000/1800	2010/1900	2100/2000	2100/1950
Гусеница (дл. х шир.), мм	1470x240	1800x280	2200x320	2235x360	2500x400	2860x420	2040x500
Радиус поворота, м	4,5	6,7	7,5	8,0	10,5	11,0	7,5
Скорость, км/час	65	52,5	50	50	51	50	27,4
Рабочий объем, куб. см	4199	4170	5420	6191	8520	9780	4198
Мощность, л.с./об. мин	100/2800	100/2800	115/2600	140/2600	185/2500	250/3000	100/3000
Расход топлива на 100 км: шоссе/бездорожье	40	40/80	60/160	80/200	100/220	120/310	80/300
Запас топлива, л	110	110	190	175+38	210+40	230+60	240



Тягач среднего класса с силой тяги 8 т КМ т 11 с 88-мм зенитным орудием 8,8 см Flak 19L/56



ШЕСТЬДЕСЯТ ТРЕТИЙ

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировская обл.

Один из многочисленных рынков, выросших в последнее время, словно грибы после дождя, гудел во всю мощь, как растревоженный пчелиный улей. Чуть в стороне от своих хозяев молчаливо наблюдали за людской суетой доверху гружённые фруктами КамАЗы из южных республик бывшего СССР. Рядом стояли Супер-МАЗы с молдавскими и украинскими номерами. Продавцов поскромнее сопровождали угловатые старомодные КраЗы и трёхосные ЗиЛы-«щуки» с морскими контейнерами. Беглый взгляд одного из покупателей вдруг остановился на небольшом скромном грузовичке, с которого шла бойкая торговля свежим картофелем. Бывший армейский вездеход ГАЗ-63, оснащённый самодельным кузовом с открывающимися боковыми бортами, чем-то очень напоминал вчерашнего солдата в выцветшей и побелевшей от пота гимнастёрке со срезанными погонами. Мысли как-то сами собой перенеслись лет на тридцать назад, когда человек впервые оказался за рулём вот такого же учебного «шестьдесят третьего», давшего путёвку в жизнь не одному поколению военных водителей. Откуда же взялся здесь «старина» ГАЗ-63, как удалось ему избежать участи своих собратьев, сгинувших в недрах доменных печей, как ему удаётся так терпеливо поддерживать жизнь в своём железном теле, кто он – последний из «могикан»?

Работы по опытным полноприводным грузовым армейским автомобилям начались на Горьковском автозаводе в конце 30-х годов прошлого века. К этому времени осваивалось производство нового нижнеклапанного шестицилиндрового карбюраторного двигателя, «русифицированного» варианта американского мотора Додж-Д5, появилась перспектива выпуска переднего ведущего моста с шарнирами равных угловых скоростей. Имелись наработки по агрегатам трансмиссии, ходовой части. К тому же параллельно на соседних кулманах начиналась проработка конструкции нового массового грузовика ГАЗ-51 (или ГАЗ-11-51, как его первоначально обозначали в конструкторской документации по индексу двигателя ГАЗ-11). Интересно, что работы велись по-советски, с размахом: вместе с ГАЗ-63 в далёком 1939 г. была заложена целая серия полноприводных грузовиков с колёсными формулами 4x4 (основной автомобиль ГАЗ-63 и его короткобазный вариант ГАЗ-62 с перспективой использования как шасси для броневедомостей) и 6x6 (основной автомобиль ГАЗ-33 и его модификации: ГАЗ-32 с укороченной и ГАЗ-34 с удлиненной базами). Были унифицированы: силовой агрегат ГАЗ-11 (ГАЗ-11А мощностью 85 л.с.), коробка передач типа ГАЗ-ММ, передний ведущий мост, шины, двухступенчатая раздаточная коробка, кабина, детали рамы и др. Отдельно стоит остановиться на тормозной системе. Отечественные конструкторы к тому времени уже были знакомы с гидропри-

водом тормозов по опыту его применения на автомобилях АМО-2, АМО-3, Ford-3А, где устанавливались агрегаты фирмы «Локхид», но в начале 1930-х гг. они не получили широкого развития у нас в стране, так как требовали квалифицированного обслуживания, высококачественных уплотнений и тормозных шлангов, специальных жидкостей. Несмотря на то, что преимущества гидравлической тормозной системы были очевидны, конструкторы ГАЗа всё же удержались от соблазна её применить на своих перспективных грузовиках, и первые образцы ГАЗ-51 (1939 г.), и полноприводные ГАЗ-63 и ГАЗ-33, построенные в 1940 г., всё ещё оснащались устаревшей системой с механическим приводом. Опытные образцы полным ходом проходили испытания (и нужно отметить, весьма успешно), но разразившаяся война отодвинула на второй план все работы по этим машинам. На помощь отечественной автомобильной промышленности буквально «хлынули» из-за океана тысячи ленд-лизовских грузовиков, достаточно передовых по своей конструкции и технологичных в производстве. В феврале 1943 г. Наркомат среднего машиностроения, к которому относилась и автомобильная промышленность, провёл расширенное совещание ведущих конструкторов автомобильных заводов с привлечением специалистов технического отдела ГАВТУ КА и представителей научно-исследовательских ин-

ститутот. КЭО Горьковского автозавода доложил о результатах испытываемых перспективных машин ГАЗ-51 и ГАЗ-63 в сравнительном анализе с поступившими к нам по ленд-лизу английскими, канадскими, американскими грузовиками и трофейной немецкой автомобильной техникой. Руководство отрасли одобрило проводимые работы и предложило ускорить процесс доводки столь необходимых стране новых автомобилей. Машины ГАЗ-63 улучшенной конструкции увидели свет в конце 1943 г., а поскольку и сам ГАЗ участвовал в сборке ленд-лизовских автомобилей, то конструкторский коллектив имел возможность детально ознакомиться с особенностями зарубежной техники, что наложило свой отпечаток на состояние опытных образцов. В соответствии с наметившимися перспективными тенденциями в мировом автомобилестроении практически все узлы и агрегаты ГАЗ-63 подверглись доработке: изменили обслуживающие двигатель системы (система смазки получила свой радиатор и фильтр тонкой очистки, изменилась система питания, двигатель снабдили принудительной вентиляцией картера и регулятором числа оборотов, объединённым с карбюратором), модернизировали подвеску и главные передачи ведущих



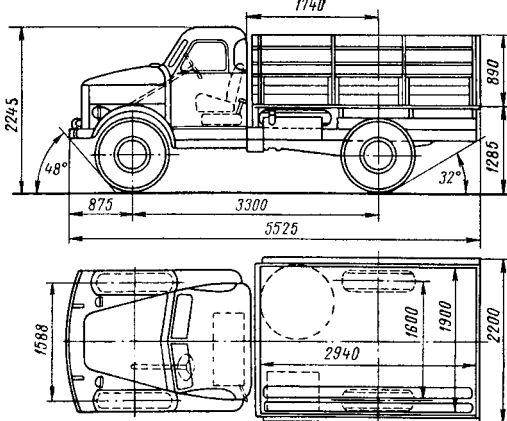
ГАЗ-63А с лебёдкой и комбинированной кабиной

Модель ГАЗ-63А
(Уральский сокол)

Испытания автомобилей ГАЗ-63 первых выпусков
(с деревянной кабиной)

мостов, усилили раму. Кабину и оперение, не мудрствуя лукаво, взяли от автомобиля Студебекер по причине их высокой технологичности. Вскоре опытные образцы машины доработали ещё раз. 19 июня 1945 г. предсерийные автомобили ГАЗ-63 вместе с другими машинами были показаны руководителям партии и советского правительства. 26 августа 1945 г. Государственный комитет обороны принял постановление «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности СССР», которое предусматривало начать серийное производство ГАЗ-63 с августа 1946 г. К сожалению, в силу ряда обстоятельств организовать выпуск автомобилей к намеченному сроку не получилось,

и первые серийные ГАЗ-63 покинули заводской конвейер лишь в первых числах октября 1948 г. Вынужденный простой не прошёл для автомобиля даром – конструкторы интенсивно занимались доводкой и устранением «детских болезней», выявленных в результате эксплуатации первых серийных грузовиков ГАЗ-51, широко унифицированных с ГАЗ-63. Вскоре и первые ГАЗ-63 поступили в войска, где получили весьма высокую оценку, а военным было с чем сравнить – ведь в армии всё ещё находилось значительное количество отработанных по конструкции и хорошо освоенных в эксплуатации американских машин. Тем не менее *первый советский полноприводный грузовой автомобиль массового производства* уверенно прокладывал себе дорогу в прямом и переносном смысле. Не случайно в 1944 г. по результатам испытаний опытных образцов ГАЗ-63 был признан обладающим «рекордными показателями проходимости» (так было записано в отчете по испытаниям). Автомобиль грузоподъемностью 2 т имел собственную массу 3280 кг и мог уверенно преодолевать подъёмы на сухом твердом грунте в 28–30°, рвы глубиной до 0,7 м, рыхлый снег до 0,45 м и брод – до 0,8 м. Максимальная скорость – 65 км/ч без прицепа, средняя по проселку – 22–25 км/ч. Контрольный расход топлива – 25 л на 100 км пути. Мощность двигателя ГАЗ-63 составляла 70 л.с. при 2800 об/мин с максимальным крутящим моментом 20,5 кг·м. Простая по конструкции, компактная (габаритные размеры 5525x2200x2245 мм, по тенту – 2810 мм), долговечная (пробег до капитального ремонта – 120 тыс. км) многоцелевая армейская машина очень быстро получила широкое распространение в армии. ГАЗ-63 применялся в мотострелковых подразделениях для перевозки личного состава, использовался в качестве тягача лёгкой противотанковой артиллерии, огромную популярность приобрёл в пограничных войсках. Машину с успехом использовали десантники, сапёры, связисты, подразделения тыла и другие виды войск. За организацию производства и разработку конструкции автомобиля ГАЗ-63 группа заводских специалистов в 1949 г. была удостоена Государственной премии (Сталинской, как тогда называли). Среди лауреатов были ведущий конструктор «шестьдесят третьего» П.И. Музюкин, будущий директор завода Г.А. Веденяпин, а также В.С. Ползиков, Н.Ф. Струнников, В.А. Семёнов, И.С. Ушаков. Государственные испытания автомобилей проводились весной 1949 г. совместно с московским трёхосным ЗиС-151. Они показали полное превосходство ГАЗ-63 по проходимости в тяжёлых дорожных условиях, где «колуны» ЗиС-151 не могли самостоятельно продолжать движение. Даже представители ЗиСа и водители-испыта-



Предсерийный образец ГАЗ-63 с кабиной от Студебекера



Модель ГАЗ-63А (Тула)



ГАЗ-63А с лебёдкой и металлической кабиной



Модель ГАЗ-63А (Лаборатория минимodelей)



ГАЗ-63А с металлической кабиной и новым топливным баком типа ГАЗ-66

тели вынуждены были признать победу горьковскому вездеходу.

Здесь необходимо сделать небольшое отступление и вспомнить о трёхосном ГАЗ-33. Машина второго поколения, построенная в 1944 г., сильно отличалась от довоенного образца, но всё же мощности горьковской «шестёрки», доведенной до 85 л.с. при 3600 об/мин, как показали результаты испытаний, было недостаточно. Пробовали ставить проверенный временем мотор ЗиС-5, и ГАЗ-33 прекрасно с ним ходил (за счёт более высокого крутящего момента), однако руководство Автопрома решило, что трёхосными машинами бх6 класса 2,5–3 т спод-

ручнее заниматься ЗиСу (да и двигатель у него имеется подходящий – ЗиС-120), и вскоре тему «ГАЗ-33» передали московскому автозаводу. Таким образом ведущие мосты ГАЗ-63 в несколько модернизированном виде попали на ЗиС-151, а впоследствии и на ЗиЛ-157 и выпускались без принципиальных изменений вплоть до 90-х гг. прошлого века, почти на 50 лет пережив своего прародителя. Отменной проходимостью ГАЗ-63 во многом обязан прозорливости конструкторов Горьковской школы, которые не побоялись применить для своей машины односкатную ошиновку ведущих колёс с практически одинаковой колеёй (передние колёса – 1588 мм, зад-



Фургон на шасси ГАЗ-63. Фото В. Чехута

Модель кроссового ГАЗ-63
(Уральский сокол)



ние – 1600 мм) и дорожным просветом в 270 мм. Такое техническое решение присутствовало в конструкции английских машин, в частности английского подразделения концерна Ford – Ford WOT6, Ford WOT8, а уж англичане знали на собственном опыте, как достичь предельных показателей проходимости, вдоволь «наевшись» песков африканских пустынь. Через некоторое время к такому же выводу пришли и на ЗиСе, разрабатывая односкатный ЗиЛ-157.

Что же представлял собой уникальный ГАЗ-63 в техническом плане? По силовому агрегату автомобиль был широко унифицирован с коммерческим грузовиком ГАЗ-51. Его двигатель, сцепление, коробка передач, отлично зарекомендовавшие себя в годы войны, в комментариях не нуждались. Силовая передача простая, без изысков с двухступенчатой раздаточной коробкой с отключаемым приводом переднего ведущего моста, тремя карданными валами на игольчатых подшипниках, передним и задним ведущими мостами с расширенной по компоновочным соображениям колеёй и увеличенным с 6,67 до 7,6 передаточным числом главной передачи. Передний мост имел шариковые шарниры равных угловых скоростей. Колёса дисковые, со съёмными бортовыми кольцами и шинами низкого давления размером 10,00–18” модели ИК-7 или К-65 с развитыми грунтозацепами и рисунком протектора «косая ёлка». Подвеска рессорная с рычажными гидравлическими амортизаторами для переднего моста и дополнительными рессорами для заднего тоже во многом была унифицирована с ГАЗ-51. Аналогичными по устройству были рулевое управление, тормозная система, электрооборудование, кабина и оперение. Платформа автомобиля универсальная, с высокими решётчатыми бортами,

откидными продольными скамейками и съёмным тентом на четырёх дугах. Несколько слов об интерьере рабочего места водителя. С позиций сегодняшнего дня это довольно тесная кабина с аскетическим убранством и необходимым минимумом органов управления и контрольных приборов. Интересными особенностями

являлись продольными скамейками и съёмным тентом на четырёх дугах. Несколько слов об интерьере рабочего места водителя. С позиций сегодняшнего дня это довольно тесная кабина с аскетическим убранством и необходимым минимумом органов управления и контрольных приборов. Интересными особенностями

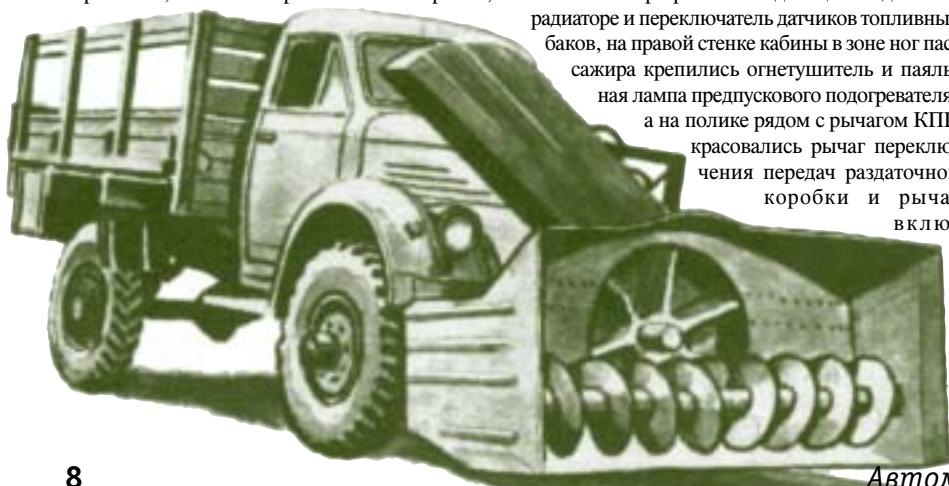
БМ-14-17 на шасси ГАЗ-63 на огневой позиции



являлись приоткрывающееся на кулисах ветровое стекло (для вентиляции в жаркое время года) и стеклоочистители вакуумного типа, для работы которых использовалось разряжение во впускном коллекторе двигателя. Чем больше обороты двигателя, тем интенсивнее работа щёток. В отличие от ГАЗ-51 на панели приборов размещались: красная контрольная лампочка перегрева охлаждающей жидкости в радиаторе и переключатель датчиков топливных баков, на правой стенке кабины в зоне ног пассажира крепились огнетушитель и паяльная лампа предпускового подогревателя, а на полке рядом с рычагом КПП красовались рычаг переключения передач раздаточной коробки и рычаг вклю-

с элементами крепления, шанцевый инструмент, буксирный трос, комплект для специальной обработки автомобиля (с конца 50-х гг. прошлого века), светомаскировочные устройства и ЗИП, упакованный в два вместительных деревянных ящика.

Автомобили первых выпусков делали по так называемой «обходной» технологии, когда из-за острого дефицита в стране тонкого холоднокатаного металлического листа приходилось ставить комбинированные кабины – задняя стенка и двери деревянные, крыша – дерматиновая с деревянным каркасом, передняя часть кабины – металлическая, подножки – деревянные. Металлические кабины начали появляться в 1950 г. на части автомобилей, однако двери по-прежнему делались из дерева. Полностью цельнометаллическую кабину завод освоил только в 1956 г. Не сразу появился и второй топливный бак. Первоначально система оснащалась лишь одним баком на 105 л, расположенным слева под платформой, а в конце 1949 г. был освоен в производстве 90-литровый бак, который занял место под сиденьем водителя и стал считаться основным. Текущая мо-



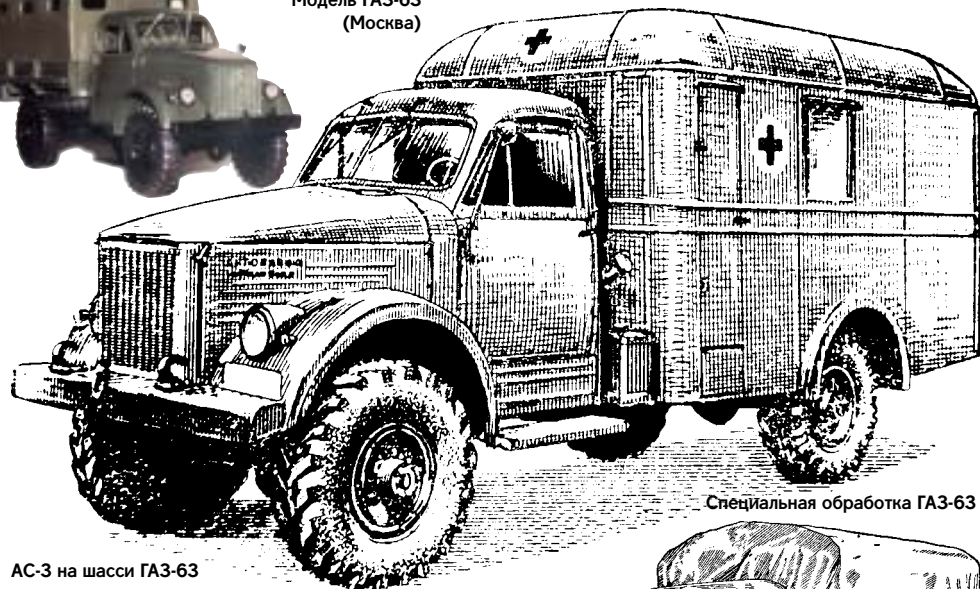
Роторный снегоочиститель РС-263 на шасси ГАЗ-63

дернизация осуществлялась постоянно. В результате неё менялись некоторые узлы и агрегаты автомобиля. Карбюратор К49А уступил место К22Г, появились световые указатели поворота, были усилены детали раздаточной коробки и рулевого управления, дисковый стояночный тормоз заменили на барабанный. С 1956 г. начали устанавливать взаимозаменяемый с автомобилем ГАЗ-51А передний бампер, правда на модификациях с лебёдкой сохранился прежний. В кабине появился отопитель – простенький, маломощный, но он не давал обмерзать ветровому стеклу. В 1957 г. изменилась конструкция дополнительного бензобака, и хотя его ёмкость осталась прежней, угловатые формы были заменены на скругленные с вертикальными рёбрами жёсткости, полностью перешедшими впоследствии на ГАЗ-66.

На базе ГАЗ-63 помимо автомобиля с лебёдкой был разработан целый ряд модификаций различного назначения. Модели **ГАЗ-63Э** и **ГАЗ-63АЭ** отличались экранированной системой зажигания, выполненной по типу системы БТР-40. Машины поступали в армию с целью монтажа средств связи. Для народного хозяйства выпускалось специальное шасси **ГАЗ-63Е**, на которое устанавливался стандартный задний мост ГАЗ-51 с двойной ошиновкой колёс и обычными шинами размером 7,50–20, такими же были и передние колёса. Главную передачу мостов оставили «родную» – 7,6. Шасси поставлялись на Курганский автобусный завод, где на их базе выпускались специализированные автобусы повышенной проходимости **КАвЗ-663**, которые в свою очередь использовались при установке геофизического оборудования и автолавки **КАвЗ-659** для торгового обслуживания жителей сельской местности. Аналогичное техническое решение – двойную ошиновку задних колёс – использовали и при создании седельных тягачей **ГАЗ-63П** и **ГАЗ-63Д**. Помимо колёс установили седельно-цепное устройство, унифицированное с аналогичным устройством седельного тягача ГАЗ-51П, новый главный тормозной цилиндр увеличенного диаметра и гидровакуумный усилитель. Машины предназначались для работы с полуприцепами грузоподъёмностью 4 т. Седельный тягач ГАЗ-63Д оснащался коробкой отбора мощности и служил для буксировки специального полуприцепа-хлопковоза, также разработанного на ГАЗе и получившего индекс **ГАЗ-707**. Вместимость полуприцепа с надставными бортами составляла 20 м³, его платформа могла разгружаться на левую или правую стороны при помощи механизма, состоящего из двух реечных домкратов, привод которых осуществлялся от редуктора тягача. Интересной особенностью полуприцепов для ГАЗ-63П и ГАЗ-63Д являлся гидравлический привод тормозов с приводом от тормозной системы автомобиля-тягача. Серийное производство седельных тягачей было освоено в 1956 г., но широкого распространения они не получили по причине малой грузоподъёмности и узкоспециализированного назначения. Определённые требования предъявлялись к машинам, поступавшим на экспорт. С этой целью КЭО Горьковского автозавода были разработаны и поставлены на производство экспортные варианты основных модификаций автомобиля **ГАЗ-63У**, **ГАЗ-63АУ**, **ГАЗ-63ЕУ**, **ГАЗ-63ЭУ**, **ГАЗ-63ПУ** для поставки в страны с умеренным климатом и **ГАЗ-63Ю**, **ГАЗ-63АЮ**, **ГАЗ-63ЭЮ**, **ГАЗ-63ЕЮ** для стран с тропическим климатом. Эти машины хорошо знали в Китае и Вьетнаме, Бол-



Модель ГАЗ-63
(Москва)

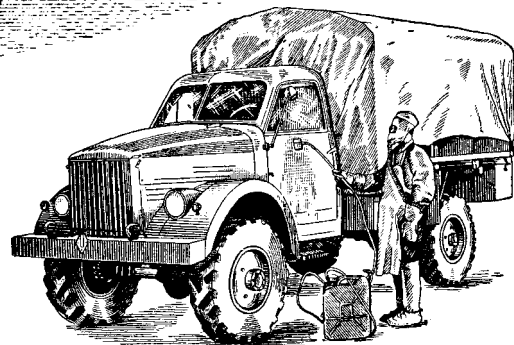


Специальная обработка ГАЗ-63

АС-3 на шасси ГАЗ-63

гарии и Польше, Венгрии и ГДР, Финляндии и Норвегии, Нигерии и других государствах. Всего, начиная с 1950 г., грузовики ГАЗ-63 поставлялись в 41 страну.

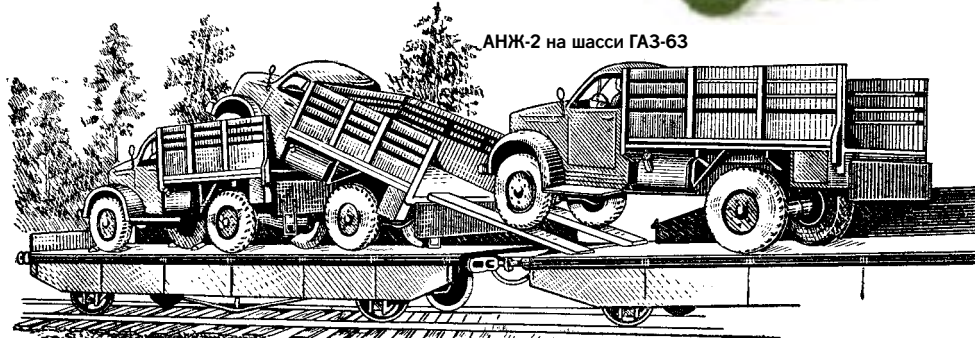
Помимо большого количества модификаций, шасси «шестьдесят третьего» широко использовалось для создания различных специальных и специализированных автомобилей, так как грузоподъёмность 2 т, хорошие монтажные параметры и высокая проходимость позволяли устанавливать на него самое разнообразное оборудование и специальные кузова. Поскольку основная масса автомобилей поступала в армию, то и устанавливаемые на шасси агрегаты имели военное назначение. Так появилась боевая машина реактивной системы залпового огня **БМ-14-17**, которая находилась на вооружении артиллерийских дивизионов. Войска связи использовали большое количество радиостанций, размещённых в кузовах-фургонах разных конструкций, и машины для прокладки кабельных линий с кабелеукладчиками **П-283** и **П-283М**. В авиации на шасси ГАЗ-63 базировалось немало машин аэродромного обслуживания и даже шнекороторные снегоочистители **РС-263** и **РС-363** для очистки от снега взлётно-посадочных полос и рулёжных дорожек. Войска химической защиты применяли шасси для размещения автодегазационных станций и других специальных машин. Много автомобилей ГАЗ-63 поступало на вооружение инженерных войск в качестве штатной транспортной базы для перевозки элементов материальной части лёгких понтонных парков и специального переправочного парка для воздушно-десантных войск **ПВД-20**. На шасси ГАЗ-63 монтировались буровые установки, водоочистительные станции, были созданы опытные образцы лёгких одноковшовых экскаваторов с гидравлическим приводом. Министерство лесной и деревообрабатывающей промышленности разработало по заказу Мини-



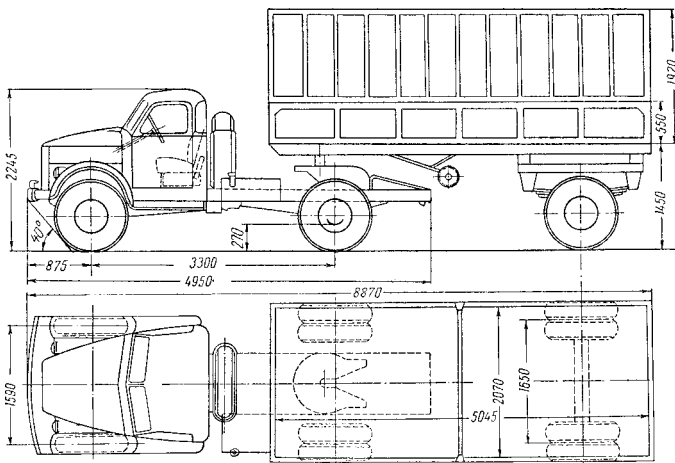
стерства обороны и освоило серийное производство универсальных деревянных кузовов-фургонов каркасной конструкции **КУНГ-2М** массой 1000 кг для размещения в них специальной аппаратуры и оборудования военного назначения. В частности, на базе кузовов-фургонов КУНГ-2М выпускались мастерские **Э-350** и **Э-350П** для зарядки и ремонта аккумуляторных батарей ракетно-артиллерийского вооружения. Медицинская служба Советской Армии широко использовала санитарный автобус **АС-3**, в котором могли размещаться 14 сидячих раненых или 7 человек на носилках (2 места оставались для сидения), а также необходимый комплект медицинского оборудования для оказания первой помощи. Такое большое количество специальной армейской техники можно объяснить отсутствием достаточного ассортимента полноприводных автомобильных шасси, а в первое послевоенное десятилетие Советская Армия располагала только двумя типами грузови-



АНЖ-2 на шасси ГАЗ-63



Погрузка ГАЗ-63 на платформу



Хлопковоз ГАЗ-63П. Колёса от УралЗИС-355

ков-вездеходов ГАЗ-63 и ЗиС-151, и естественно, что все виды вооружения и военного оборудования были в той или иной степени «привязаны» к ним. При этом не стоит забывать, что на базе основных узлов и агрегатов ГАЗ-63 серийно выпускался бронетранспортёр БТР-40.

Не смотря на обеспечение потребности войск в полноприводных грузовых автомобилях трудно было такими машинами обеспечить народное хозяйство страны с крайне неразвитой дорожной сетью и большим количеством необжитых малозаселённых территорий. Поскольку приоритеты в снабжении специаль-

Подвижная ремонтная мастерская ГОСНИТИ-1 с краном-стрелой на шасси ГАЗ-63



Подвижная ремонтная мастерская ГОСНИТИ-2 со сварочным агрегатом на шасси ГАЗ-63



П-283М на шасси ГАЗ-63А

ной вездеходной техникой были направлены на первоочередное «насыщение» Вооружённых Сил, о массовых поставках ГАЗ-63 в народное хозяйство говорить не приходилось. Первым реальным шагом в этом направлении стало решение Правительства 1955 г. о развитии специализированного автотранспорта, которым предусматривалось создание различных типов специализированных машин, в том числе и на базе автомобилей повышенной проходимости. Ввиду того, что наибольшую потребность в полноприводных грузовиках испытывало сельское хозяйство, было решено часть ГАЗ-63 производственной программы их выпуска поставлять на село. На базе этих машин были разработаны и освоены в производстве передвижные ремонтные мастерские **ГОСНИТИ-1** и **ГОСНИТИ-2**, оснащённые необходимым набором ремонтного оборудования, грузоподъёмными средствами и прицепным электросварочным агрегатом. Основное назначение – ремонт и техническое обслуживание тракторов и автомобилей в полевых условиях. Для проведения операций ежедневных и периодических технических уходов за сельскохозяйственной техникой прямо в поле служили агрегаты технического ухода **АТУ-АМ**. Для заправки техники на одесском заводе «Автоагрегат» были созданы механизированные заправочные агрегаты серии **МЗ-3904** моделей **ОЗ-415** и **ОЗ-415М**. Они имели ёмкости для одновременной транспортировки 1500 л дизельного топлива (ОЗ-415М – 1800 л), 80 л бензина, 85 л моторного и 60 л трансмиссионного масла, 85 л воды и 20 кг консистентных смазок, а также оборудование для заполнения основной цистерны и заправки техники. Для подкормки растений раствором минеральных или органических удобрений, подвоза воды и приготовления торфокомпостов выпускался автожижеобразователь **АНЖ-2** с цистерной ёмкостью 1500 л. Заполнение цистерны осуществлялось вакуум-аппаратом, использующим энергию отработанных газов двигателя. Несколько вариантов автоцистерн различного назначения выпускалось на шасси ГАЗ-63 далматовским заводом «Молмаш». **АЦ-18-63** (ёмкость 1800 л) и **АЦПТ-1,5-63** (ёмкость 1500 л) предназначались для перевозки молока. Для транспортировки питьевой воды служила автоцистерна **АВЦ-1,5-63** ёмкостью 1500 л. Некоторые виды специальных машин были предназначены для обслуживания коммунального хозяйства крупных городов. Среди них можно выделить специальную подметально-уборочную машину **ПУМ-1-СД**. Приглянувшись ГАЗ-63 и пожарным. На его базе вы-

пускались автомобили **ПМГ-19**, впоследствии переименованные в **АЦП-20(63)-19** и пожарные автоцистерны упрощённой конструкции для сельской местности **АЦУ-20(63)-60** с однорядной кабиной, которые неоднократно модернизировались в процессе производства. Можно с полной уверенностью сказать, что «шестьдесят третий» был настоящей «рабочей лошадкой» 50-х–60-х гг. прошлого века и не гнушался никакой, даже самой грязной работы. Его шасси неоднократно использовалось для отработки новых технических решений. Совместно с Научно-исследовательским институтом по колёсным и гусеничным артиллерийским тягачам и транспортерам, созданным в системе АВТУ Министерства обороны в 1953 г., и Научно-исследовательским автотракторным полигоном проводились испытания опытных образцов ГАЗ-63, оснащённых кулачковыми дифференциалами повышен-

ной устойчивости), которые проявлялись в повседневной эксплуатации. Кстати, в ряде воинских частей при недостаточной квалификации водителей нередки были случаи опрокидывания ГАЗ-63 с очень тяжёлыми последствиями. В результате, как всегда выручала русская смекалка. Задние колёса меняли местами и ставили выступающей частью диска внутрь к тормозному барабану. Расширялась колея, и машина на дороге была



Маслозаправщик МЗ-3904 на шасси ГАЗ-63



ГАЗ-63 последних серий с металлической кабиной. 1962

ного трения, системой централизованного регулирования давления воздуха в шинах, форсированными двигателями, герметичными тормозами. Среди других интересных решений было даже приспособление для движения по железнодорожной колее. Все же к концу 1950-х гг. конструкция ГАЗ-63 уже перестала удовлетворять возросшим требованиям к грузовым автомобилям повышенной проходимости по основным параметрам (тягово-динамическим характеристикам, максимальной мощности и надёжности двигателя, показателям боковой ус-

тойчивости). В то же время на Горьковском автозаводе широким фронтом велись работы над перспективными автомобилями повышенной проходимости, призванными заменить «старичка» ГАЗ-63. По этой причине коренной модернизацией «шестьдесят третьего» особо не занимались, а новый вездеход ГАЗ-66 почти по всем показателям превосходил своего предшественника. Дни, отпущенные для конвейерной жизни ветерана, были уже сочтены, и после того как наладили производство ГАЗ-66 и его выпуск довели до нужного количества, ГАЗ-63 благополучно покинул заводской конвейер. Производство было прекращено в 1968 г., а всего за 20 лет изготовили 474 тыс. 464 автомобиля ГАЗ-63 включая его модификации. Со временем началась передача в народное хозяйство многих тысяч грузовиков, находившихся на длительном хранении, а авто-

мобилю получив вторую жизнь в колхозах и совхозах, в геологических партиях и учебных организациях ДОСААФ ещё долго верой и правдой служили новым хозяевам. К сожалению, редкие машины уцелели до сегодняшнего дня, и наш «шестьдесят третий» с грузом картошки в кузове – один из тех немногих сохранившихся экземпляров некогда знаменитого вездехода.



Модель ГАЗ-63А (Moscow-models)



Седельный тягач ГАЗ-63Д с комбинированной кабиной



Седельный тягач ГАЗ-63П с комбинированной кабиной

Модель ГАЗ-М20 «Победа» первой серии
(Студия КАН)



«ПОБЕДА»

*Николай МОРГУН,
г. Полтава (Украина)
Эскизы автора*

ени. Но отсутствие исследований, одновременное изготовление чертежей, сварочных кондукторов, пресс-форм, оснастки и инструмента, а также то, что завод подвергался массовой бомбардировке привело к некоторым недоработкам, которые выявили уже на первом прототипе, выпущенном 6 ноября 1944 г. Так например, зрительное восприятие объемных элементов постоянного радиуса создавало иллюзию прогнутости передних крыльев. Появились

Модель ГАЗ-М20 «Победа»



ГАЗ-М20 «Победа» первой серии

Много написано об этой прекрасной машине, которая с каждым днем всё дальше и дальше уходит в историю. Но не сказать о ней в нашем журнале просто невозможно. Я не буду оригинальным и нового ничего не добавлю – это мог бы сделать человек, принимавший участие в её создании. Однако, собрав воедино всё, что было написано историками нашей автомобильной промышленности и знатоками, попытаюсь показать все известные модификации, что само по себе очень интересно для моделлистов и коллекционеров. Ведь собирают же некоторые коллекционеры только Mercedes или Ferrari, так почему же не помочь человеку, решившему собрать модели всех выпускавшихся «Побед».

Конечно же, необходимо начать с истории. Ещё только началась Великая Отечественная



тан» 1939 г. Уже весной 1943 г. по эскизам художника-конструктора (как сейчас сказали бы – дизайнера) Вениамина Самойлова, под руководством ведущего конструктора Юрия Сорочкина было создано несколько гипсовых моделей будущего автомобиля в масштабе 1:5, что явилось новшеством в нашем автомобилестро-



война, и фашистские войска стояли под Москвой, ещё не начали выдавать продукцию перебрасываемые за Урал машиностроительные заводы, ещё очень далеко было до изгнания врага с нашей земли, а конструкторы Горьковского автомобильного завода им. Молотова получили правительственное задание на проектирование нового легкового автомобиля среднего класса (зима 1941–1942 гг.). Как и при строительстве всех автомобилей в нашей стране, задание давали партийные руководители, которые рекомендовали в качестве примеров и образцов американские и немецкие машины. Но благодаря таланту, дальновидности и смелости руководства ГАЗа и особенно его главного конструктора А.А. Липгарта была создана новая машина, революционная, как в нашей стране так и за рубежом. После того как Красная Армия выиграла сражение в Сталинградской битве, стало очевидным – Победа будет за нами! Люди поверили в справедливость этих слов и с удвоенной энергией взялись за создание нового автомобиля. По несколько раз разбирали и собирали иностранные образцы, брали всё лучшее с американских автомобилей, но всё же больше внимания обращали на «Опель Капи-



Модель ГАЗ-М20 «Победа»
(ANY-models)



ГАЗ-М20 «Победа», милиция



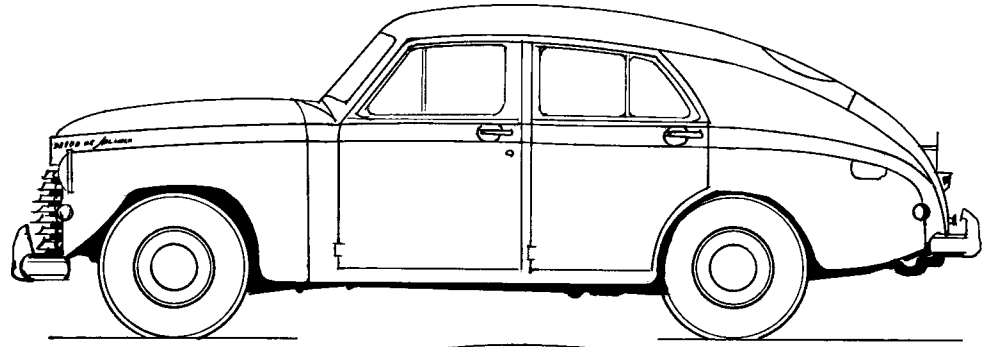
Модель ГАЗ-М20В «Победа», милиция (Киев)

и другие недоработки, которые приходилось устранять по мере их выявления. Но постепенно, шаг за шагом, преодолевая трудности при создании нового, доселе неизведанного, преодолевая консервативные настроения конструкторов и начальников, коллектив создателей машины подготовил опытный образец, который можно было показать в Кремле, а главное – Сталину. От успеха данного показа, принятого как обязательный ритуал того времени, зависела судьба не только самой машины, но и по большому счёту её создателей (я думаю, все помнили случай с КИМ-10, происшедший в 1940 г.). 19 июля 1945 г. смотрины состоялись. Ответ держали: министр среднего машиностроения С. А. Аковов, первый заместитель наркома иностранных дел В. М. Молотов, главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт и другие. Сталин отнесся скептически к ГАЗ-М20, но «добро» на ее производство дал, услышав, **что завод сделает машину с четырёхцилиндровым двигателем вместо шестицилиндрового на прототипе I**, одобрил предложенное название, которое после тяжёлой и продолжительной войны было у всех советских людей на устах – «Победа» и произнес: «Невелика победа, но пусть будет «Победа». Не знал «учитель всех народов», что он сильно ошибался. Машина завоевала сердца почти всех видевших её как у нас в стране, так и за рубежом, а уже те, кто поездил на ней после «полупорок» и «трёхтонок», полюбили её до самозабвения, а некоторые ездят и сейчас!

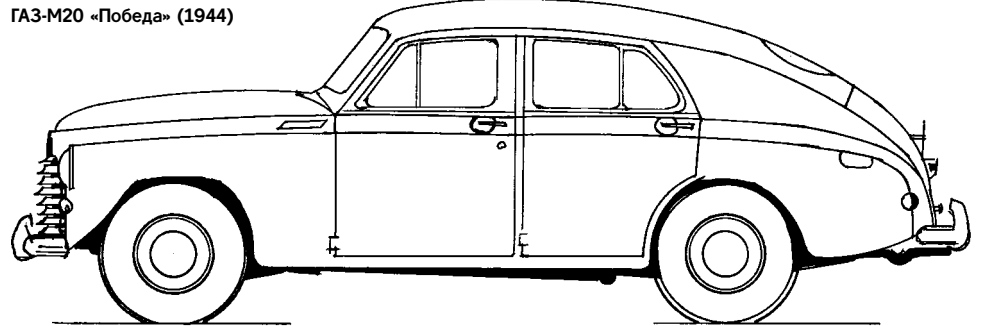
Теперь рассмотрим этапные изменения, которые вносились в конструкцию. Рассматривать будем в основном внешние изменения, так как коллекционерам и моделистам важны именно они. Таких этапов было четыре (для серийных машин – три, а четвёртый – глобальное изменение облика автомобиля – производился в НАМИ в 1948 г., но в серию такая машина не пошла).

Первые «Победы» имели диски колес, похожие на диски «Эмки», боковину крыла, состоящую из двух частей, шильдик с надписью «Завод им. Молотова», установленный по обе стороны на носовой части капота,

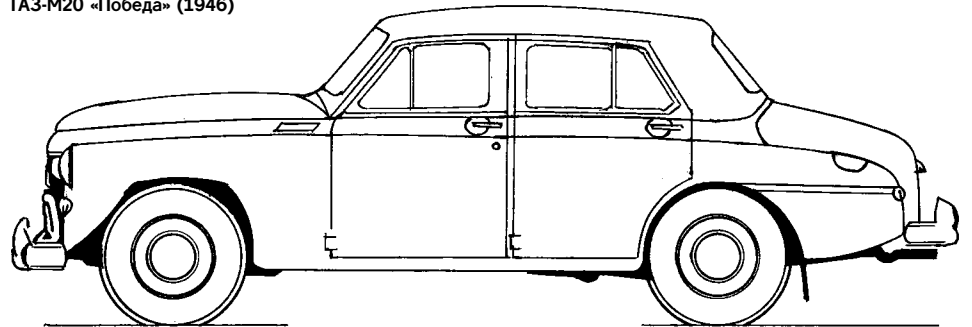
Модель ГАЗ-М20 «Победа», ANY-models



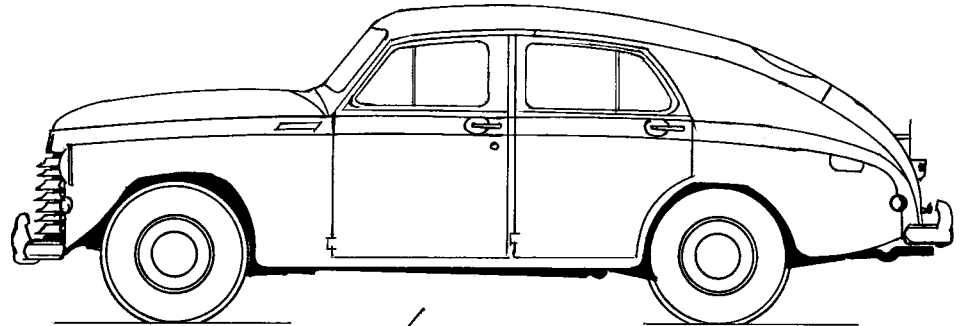
ГАЗ-М20 «Победа» (1944)



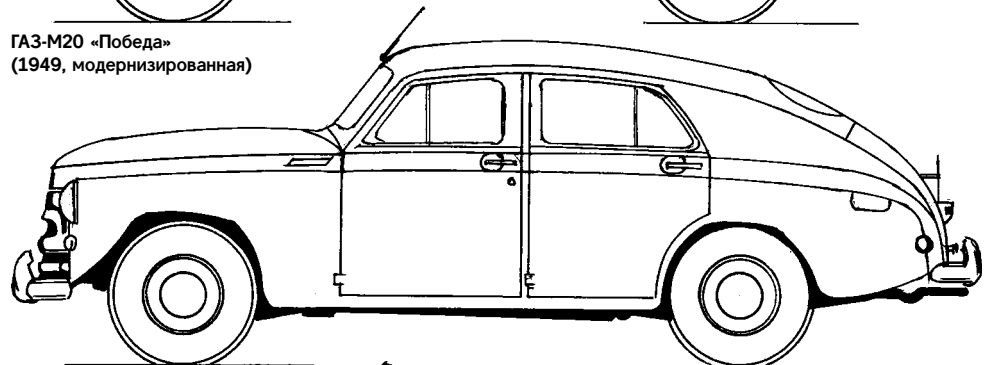
ГАЗ-М20 «Победа» (1946)



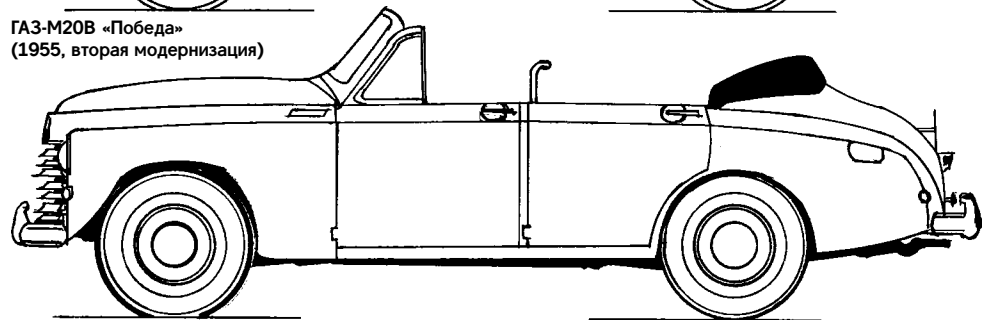
«Победа-НАМИ» (1948)



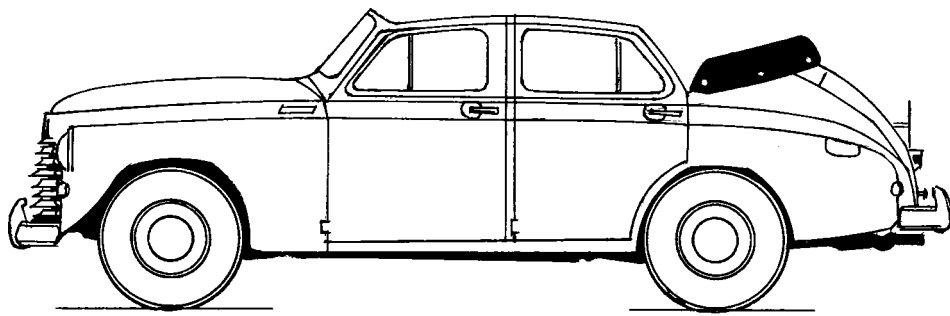
ГАЗ-М20 «Победа» (1949, модернизированная)



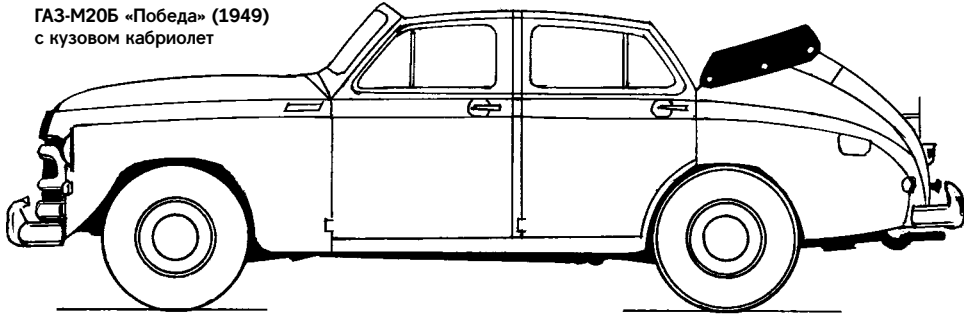
ГАЗ-М20В «Победа» (1955, вторая модернизация)



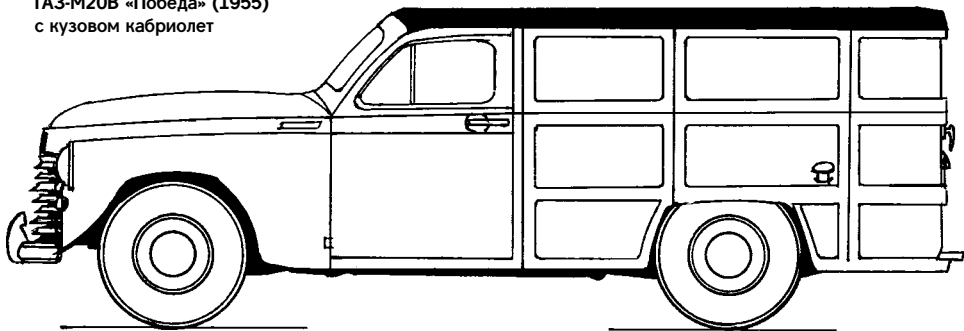
ГАЗ-М20 «Победа» (1947), парадный фаэтон НИИ-21 (г. Бронницы)



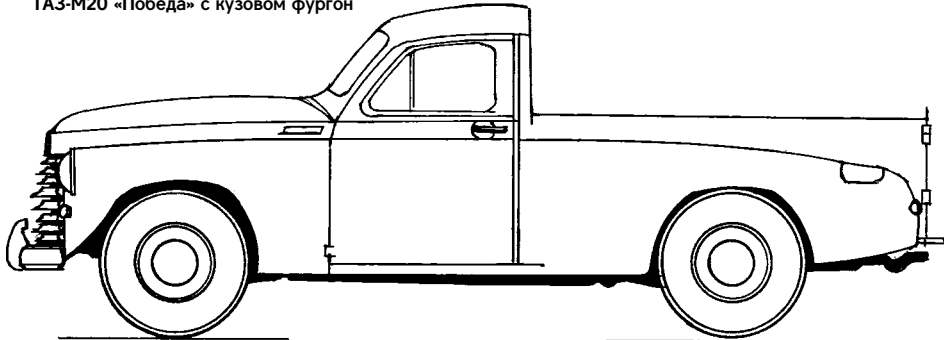
ГАЗ-М20В «Победа» (1949)
с кузовом кабриолет



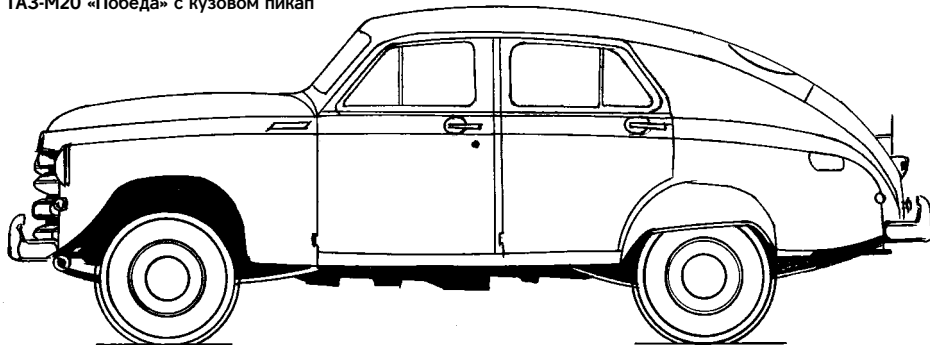
ГАЗ-М20В «Победа» (1955)
с кузовом кабриолет



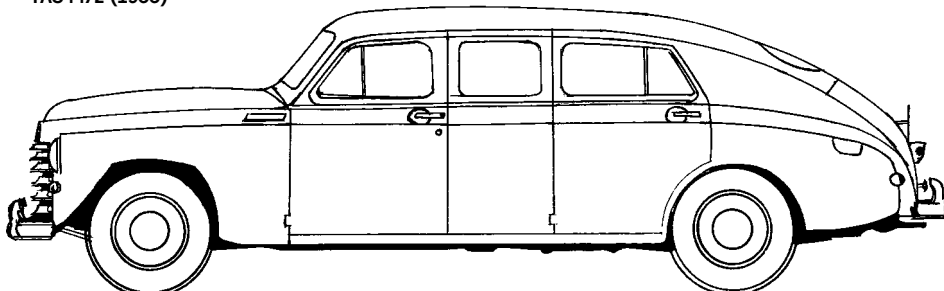
ГАЗ-М20 «Победа» с кузовом фургон



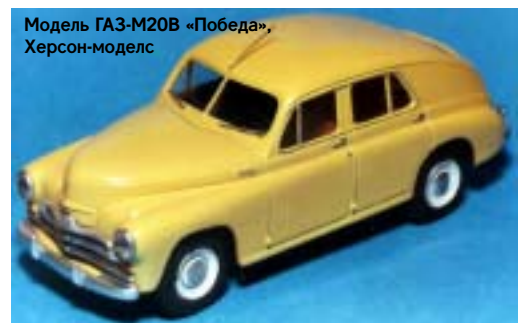
ГАЗ-М20 «Победа» с кузовом пикап



ГАЗ-М72 (1955)



Ходовой макет будущего автомобиля ГАЗ-12 «ЗИМ» (1948)



Модель ГАЗ-М20В «Победа»,
Херсон-моделс

трехэтажную облицовку радиатора. В 1946 г. была увеличена высота салона над задними сиденьями, усилен кузов, перекомпонован и модернизирован глушитель.

На автомобилях, выпускавшихся после 1 ноября 1949 г., облицовка радиатора стала «двухэтажной», в подвеске появились полуэллиптические рессоры параболического профиля, а с 1940 г. рычаг КПП переместился на рулевую колонку. В 1955 г. автомобиль получил в соответствии с модой того времени новую облицовку радиатора. Кнопка сигнала теперь выпускалась в виде кольца в рулевом колесе, но самое интересное то, что появился радиоприемник – неслыханное новшество в наших автомобилях серийного производства, выпускаемых для рядовых покупателей, была улучшена обивка салона, изменились и передние крылья, изготовленные по новым лекалам, в индексе появилась новая буква. Теперь автомобиль назывался – **ГАЗ-М20В**.

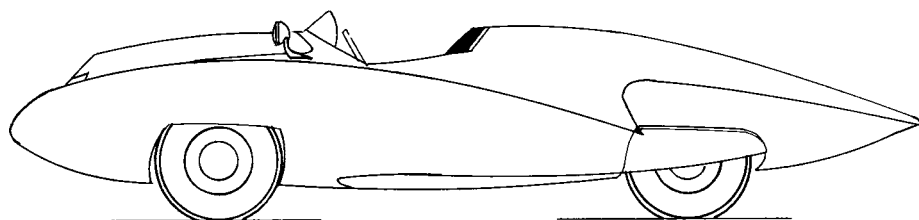
На базе «Победы» заводом НИИ 21 в г. Бронницы был изготовлен парадный фаэтон, а в 1948 г. – удлиненный вариант (как сейчас сказали бы – **стретч**), на котором опробовались узлы и агрегаты будущего автомобиля ГАЗ-12 ЗИМ. В 1948 г. в НАМИ художники и конструкторы Ю.А. Долмаговский, В.И. Арямов, Л.С. Терентьев изменили облик серийной «Победы»: поставили совершенно другую решётку радиатора, передние сиденья сделали раздельными и более компактными,



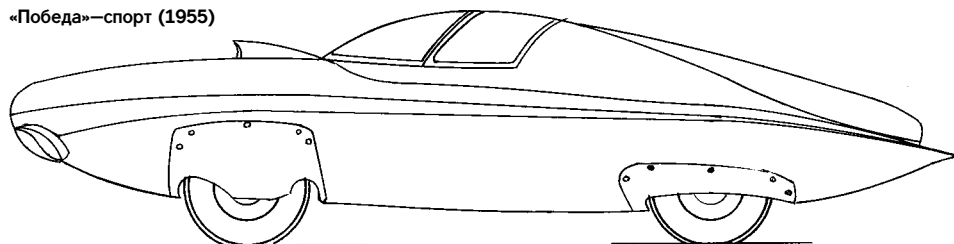
что позволило переместить вперёд задние сиденья, а благодаря этому – увеличить объём багажника и сделать кузов трёхобъёмным.

Но единственным, действительно, важным вариантом «Победы» был выпускавшийся с 1949 г. кабриолет с брезентовым верхом. Всего сделали более 14 тыс. таких машин. Для обеспечения жесткости кузова конструкторы сохранили боковые стойки и соединяющий их элемент крыши.

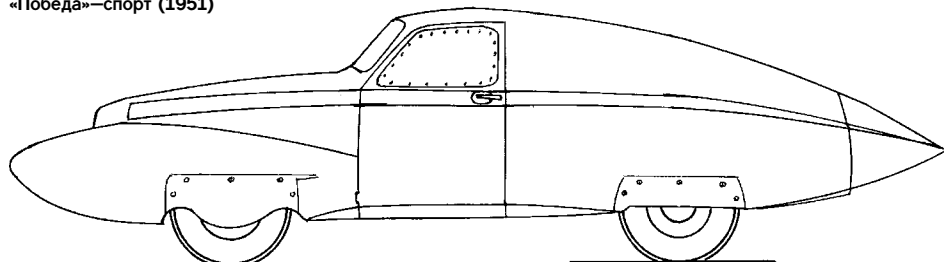
В 1950 г. там же под руководством А. Смолина были разработаны **спортивные версии «Победы»** с разными двигателями (в том числе и 105-сильным с роторным нагнетателем, а в одной из версий машина комплектовалась экспериментальным двигателем НАМИ, у которого выпускные клапаны находились в блоке внизу, а впускные – в алюминиевой головке цилиндров). На автомобилях «Победа-спорт» были выиграны чемпионаты СССР по кольцевым гонкам в 1950, 1955, 1956 гг., а



«Победа»—спорт (1955)



«Победа»—спорт (1951)



«Победа»—спорт (1950)

Фотографии парадного фэтона 21-го НИИ МО (г. Бронницы) из архива С.В. Осадчука для публикации в журнале любезно предоставлены главным редактором журнала «Стенд-Мастер» Владимиром Бобылевым. Подробно об истории фотографий читайте в № 22–23 за июль–декабрь 2002 г. журнала «Стенд-Мастер» на с. 53.



в 1955 г. появилась версия спортивного автомобиля с открытым верхом. Выпускались также **ГАЗ-М20А** – такси и санитарный; **ГАЗ-М20Д** – с форсированным двигателем (1956 г.); **ГАЗ-М20Г** – с шестцилиндровым двигателем; ГАЗ-М20 **фургон**, ГАЗ-М20 **пикап** (изготавливались на **авторемонтных** предприятиях и в **таксопарках** из списанных машин). В 1954 г. начался серийный выпуск полноприводного автомобиля, где кузов «Победы» базировался на узлах и агрегатах ГАЗ-69 (на этом автомобиле впервые в отечественной практике был установлен омыватель лобового стекла, действовавший от отдельной педали). Этот автомобиль, называвшийся **ГАЗ-М72**, – первый отечественный комфортабельный внедорожник, прадедушка появившейся намного позже «Нивы». Данный комфортабельный джип отметил даже Н.С. Хрущев и порекомендовал увеличить его выпуск для председателей колхозов как незаменимого помощника в деле созидания на кукурузных просторах.

«Победа» экспортировалась во многие страны Запада, в том числе в Австрию, Финляндию и Бельгию. Была отмечена различными иностранными средствами печати, но самый известный случай, когда английское издание «The Motor», оценивая конструкцию и возможности ГАЗ-М20, отмечало способность автомашины работать на любых дорогах и любом топливе с сохранением эксплуатационных характеристик управляемости как при одном водителе, так и при полной нагрузке.

Необходимо заметить, что и правительство оценило труд создателей легендарного автомобиля. В 1949 г. лауреатами Государственной премии СССР стали: А. Липгарт, Н. Мозохин, Г. Харламов, а правительственными наградами были отмечены В. Самойлов, Ю. Сорочкин, Л. Костин, Г. Васерман, А. Кириллов.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод: ГАЗ-М20 «Победа» – первый советский автомобиль с несущим кузовом понтонного типа, имеющим V-образное лобовое стекло, электрические указатели поворотов, независимую подвеску передних колес, гидравлический привод в тормозной системе, навеску дверей на передних петлях, синхронизаторы в КПП, капот аллигаторного типа, а также и высокий уровень комфорта



ГАЗ-М20 «Победа», служба безопасности движения. Фото А. Кобриц



Модель ГАЗ-М20Д «Победа» (Херсон-модельс)

Модель ГАЗ-М20В с кузовом пикап (А.Начаев, конверсия из модели фирмы «БУР»)



Ходовой макет будущего автомобиля ГАЗ-12 «ЗИМ» (1948). Фото www.autogallery.org.ru



Фото А. Кобриц

Модель «Победа»—спорт (Киммерия)



«Победа»—спорт. 1950

салона для массового автомобиля. Так что «Победа», действительно, явилась победой советского автомобилестроения послевоенного периода.



ГАЗ-М20 санитарный. Фото А. Кобриц



ГАЗ-М20В с кузовом пикап

«ЦАРЕВНА-ЛЯГУШКА»

Евгений СТРИЙЧАК, Киев
e-mail: avtomobilist@ukr.net

Шла вторая мировая война – Великая Отечественная. Атмосфера в стране хоть и была на волне значительного подъёма после убедительного разгрома фашистских войск на Курском направлении, всё же в ней чувствовалось некое беспокойство, неопределённость, неуверенность в завтрашнем дне. Воздух был наполнен запахом пороха, сгоревшего топлива и... пролитой, но ещё не впитавшейся в землю крови.

Именно в такой обстановке, помноженной на отсутствие средств и полуразрушенность рабочих помещений, приступил к разработке нового автомобиля завод, эмблему которого в виде роскошного оленя будут иметь с 1956 г. почти все легковые автомобили с маркой ГАЗ. Но это только лишь с 56-го, а пока ему отведена роль выпускать пушки, патроны и другое военное снаряжение, в условиях трёхсменной работы когда из людей выжимали последние жизненные соки. Вот в такой обстановке появился ГАЗ-М20. Творцами же этого авто были известнейшие конструкторы и художники: А.А. Липгарт, А.М. Кригер, А.Д. Просвирин, Ю.Н. Сорочкин, С.И. Русаков, В. Самойлов, а также рабочие-новаторы – словом все силы были объединены для создания новой горьковской легковушки. Кроме них в этом участвовали европейские конструкторы и рабочие, которые создали десятки моделей легковых автомобилей конца тридцатых годов прошлого века, что поступили с фронта на ГАЗ для дальнейшего ознакомления с ними. Образцом для подражания был выбран ... Опель Капитан, машина сравнительно новая, с обтекаемым несущим кузовом, независимой подвеской передних колёс и шестицилиндровым двигателем мощностью 55 л.с. «Скелет» несущего кузова и переднюю подвеску горьковчане переняли от Опеля практически без изменений, за исключением лишь внешней формы кузовных панелей.

МЛАДЕНЕЦ

Когда был создан первый ходовой прототип автомобиля, наши войска уже стремительно теснили врага, продвигаясь на запад, а союзники высадились в Нормандии, тем самым ознаменовав открытие второго фронта. Во время показа машины самому главному человеку страны только стоящий к нему спиной мог не заметить откровенного недовольства Сталина созданным автомобилем. Это читалось во всём несмотря на ирригивно прищуренный морозно-колючий взгляд и лёгкую ни к чему не обязывающую улыбку. Ему не нравилась ни машина, ни прожорливый шестицилиндровый двигатель, ни название, в общем – ничего! Однако как бы строго товарищ с дымящейся трубкой во рту не оценивал работу специалистов Горьковского автомобильного, он всё же дал им возможность доработать конструкцию, заменить существующий двигатель на более экономичный четырёхцилиндровый и разрешил себя побеспокоить ещё одной встречей-смотром модернизированной машины. Почему Сталин допустил такую

вольность? Почему не приказал свернуть проект? Конечно, виновных в недоработках он в качестве профилактики наказал: досталось и Липгарту, и Самойлову, и Сорочкину, а Лоскутова в дальнейшем вообще снимут с должности директора завода. Но всё же автомобиль остался жить, подобно цепляющемуся за каждую ниточку жизни стойкому младенцу после трудных родов. Значит, машина такого класса была нужна народному хозяйству. Названная «Победой», она тем самым заявляла не только о разгроме врага, но и о выигранной борьбе за собственное существование.

Так для кого же всё-таки предназначалась «Победа», кому она была нужна?

ВЫДАЮЩАЯСЯ ЛИЧНОСТЬ

СССР – это выдающаяся страна. Такой «нескромный» статус являлся следствием громадного числа выдающихся личностей, живущих на различных широтах нашей державы. Таких людей советское государство поощряло и награждало, кого больше, кого



И.В. Сталин у ГАЗ-М20 «Победа»



ГАЗ-М20 «Победа» в музее

меньше. Были, конечно, личности, которых и к стенке ставили, но тогда они уже становились не совсем выдающимися. Однако нас интересуют именно выдающиеся, а к ним можно было смело причислить режиссёров, актёров, писателей, композиторов, работников посольств, директоров заводов и фабрик, председателей колхозов, мастеров и кандидатов в мастера спорта, некоторых представителей военных. Почему б таким людям не передать в личное пользование новый добротный советский автомобиль среднего класса, если они его заслужили? Безусловно, они могут рассчитывать на такой автомобиль. На автомобиль «Победа» ГАЗ-М20. В том случае, если какой-то выдающейся личности ещё пока не досталась своя собственная «Победа», то для облегчения перемещения существовали таксопарки, состоящие из числа этих самых «Побед». Кстати, орнамент «шахматная доска» на серых боках носили приблизительно двадцать процентов от общего количества вышедших из ворот завода машин. И что ещё более интересно, красота шашечной росписи блистала не только на закрытых «Победах», но также и на кабриолетах. Ну и напоследок, предусматривалось, что некоторое количество автомашин должно попасть в свободную торговлю, в автомагазин. Пусть, мол, там покупает, кто захочет, а главное – кто сможет. Ведь чтоб купить в СССР таким способом себе машину,



ГАЗ-М20Б «Победа» с кузовом кабриолет в качестве такси в Эстонской ССР



нужно было тоже быть, в некотором смысле, выдающейся личностью. Вспомнил по этому поводу рассказ одного уника, который рискнул попытать своё счастье и, скопив необходимую сумму денег, заглянул-таки в этот самый магазин. Будучи по своей натуре человеком простым и бесхитростным он даже и не подозревал, во что выльется ему покупка «Победы», причём большее давление ощущалось скорее на нервы, нежели на кошелек. Но цель ясна, средства в наличии, остаётся сделать только один шаг – подойти к продавцу и торжественно заявить, захлебываясь от счастья: «Я хочу купить... «Победу»! А вот с этого момента и начиналось всё самое интересное. Во-первых, сразу же звучал отказ, мотивированный тем, что машины с витрины не продаются, а на складах пока, к сожалению, ничего нет, и когда они появятся – неизвестно. Во-вторых, прямо на месте началось прощупывание почвы на предмет того, откуда взялись у простого советского труженика аж 16 тыс. руб. (!). Ну и в-третьих, если бы даже машина и оказалась на складе, то так сразу её всё равно не продали бы, потому как в те времена любой продавец любого магазина в СССР ощущал некую власть над покупателем. Ну а как можно в таком случае ею не воспользоваться? И пользовались, получая какие-либо подарки и прочие приятные для души безделушки.

И что же при таком раскладе должен был делать покупатель? Только идти ва-банк. Для начала надо было кое-как отрапортовать по поводу денег. К слову, в этом отношении всё было чисто и законно. Работа, принесшая столь внушительную сумму, заключалась в том, чтобы с помощью трёх грузовиков-тягачей перетаскивать здоровенные генераторы от одного завода к другому в пределах Донецкого промышленного района. Заработная плата составляла 5000 руб. в месяц (!) – просто ошеломляющая цифра, хотя пахать на неё нужно было и день, и ночь,

не жалея своего здоровья. Видимо, последнее обстоятельство несколько смягчило закалённое подобными рассказами сердце продавца и он решился помочь водителю-стахановцу, не без пользы для себя, конечно же, пообещав, что «Победа» будет, но... только кабриолет. Поскольку иного выбора не было, пришлось покупать то, что предложили, хотя это стоило даже на 1500 руб. меньше запланированного. Казалось бы, пройдя такой тернистый путь к достижению цели и получив вожделенный автомобиль, что ещё могло бы быть преградой, сковывающей возможность полного и беззаботного владения транспортным средством своей мечты? Но такая преграда всё-таки возникла благодаря великолепно отточенному партизанскому искусству собственных соседей, которые доставили необходимую информацию о появлении неопознанного автомобиля в соответствующие инстанции. Из этой инстанции приехали аккуратно одетые, но угрюмо выглядевшие люди. Вежливо пригрозив владельцу «Победы» и мягко заломав ему руки, отвезли его на третий этаж одного очаровательного здания. Однако лифт почему-то двигался вниз, а не вверх. Проверив и осознав, что человек, действительно, настоящий советский труженик, аккуратные, но угрюмые люди отпустили его, после чего в профилактических целях с соблюдением определённого временного интервала не поленились повторить процедуру задержания и допроса ещё четыре раза. Поистине СССР – выдающаяся страна!

РОДНЯ

Типаж моделей «Победы» по прошествии времени подвергался нескольким художественным и техническим доработкам. Так, начиная с пробных эскизов и пластилиновых мини-моделей дошли до постройки деревянного макета в натуральную величину. С этого же макета сделали опытный образец в металле, слегка подведя некоторые линии кузова. В целом же первые модели представляли собой легко узнаваемый силуэт, но с некоторыми деталями, исполненными непривычно для глаз. Например, переднее крыло у первенцев было разрезное, состоящее из двух частей, и с неправиль-



ным изгибом профиля, создающим эффект вмятины, на переднем ребре капота красовалась не монументальная литера «М» с двадцаткой внутри, а надпись, гласившая о принадлежности автомобиля к Горьковскому автозаводу, отличались и формы передних указателей поворота, решётка радиатора, названная Львом Шугуровым за характерную яркость – трёхэтажной. Далее, незначительной партией была выпущена «Победа», полностью соответствующая обычной М20 (иногда называемой в узких кругах «тельняшкой»), но с прежней трёхэтажной решёткой радиатора. Модификация «Победы» ГАЗ-М20 дала жизнь кабриолету, «Победе-спорт» и «Победо-спорт-кабриолету». С 1953 г. пошла в серию модель М20В с тремя толстыми «усами» радиаторной решётки, повысившей мощностью с 50 до 52 л.с. и ламповым приёмником, входящим в стандартное оборудование. Габаритные размеры были неизменными и равнялись: длина/ширина/высота – 4665x1695x1640 мм, база – 2700 мм, колея колёс передних/задних – 1364/1362 мм. Вес автомобиля приближился к отметке в 1360 кг, а кабриолет был «купи-таннее» на 30 кг. Помимо вышеперечисленных модификаций существовал ещё полноприводный вариант ГАЗ-М72 с ходовой от 69-го ГАЗика и усиленным кузовом от М20В.

ПАЦИЕНТ

Ставя в гараж новёхонькую «Победу», отечественный автовладелец возвил вместе с ней туда же целый букет болезней разной сложности, которые благополучно подхватывали многие автомобили ещё на заводе. Безусловно, с хворями пытались бороться талантливые и изворотливые «медики-конструкторы», постоянно модернизируя своего пациента, укрепляя тем самым его «иммунную систему», но некоторые недоработки всё же иногда всплывали в процессе эксплуатации машины. Весьма показателен в этом отношении опыт самих же заводчан, взявших на длительный тест две «Победы» с целью выявления и устранения слабых мест в конструкции автомобиля. Подопытными кроликами в испытаниях были шасси № 112 с двигателем № 188 и шасси № 115 с двигателем № 196. Пробег проходил в несколько этапов, после чего делались соответствующие выводы. После первого этапа (20 тыс. км по дорогам с разным качеством покрытия) уже был выявлен ряд изъянов, значительно ухудшивших общее состояние автомобиля, а второй этап заставил более серьёзно пересмотреть многие показатели, характеризующие качество, надёжность и долговечность машины.

Маршрут испытаний выбрали таким образом, чтобы максимально приблизить его к реальной повседневной эксплуатации. Он представлял собой поездки по городу, шоссе с асфальтовым покрытием, по дороге с бу-





лыжным покрытием и просёлочным дорогам. В среднем за сутки проезжали 161–163 км, используя при этом смесь, на 50% состоящую из бензина Б-70 (1-й сорт) и 50% бензина второго сорта. Наивысшие скоростные показатели были достигнуты на отметке 116,1 км/час, хотя все справочники указывают на цифру 105 км/час. Минимальный расход топлива со стандартным заводским карбюратором (испытывались также два экспериментальных карбюратора) составил всего 7,4 л/100 км при скорости 20 км/час, а при скорости 90 км/час расход уже был 14,4 л/100 км. Средний же расход при разных нагрузках и с разными скоростями равнялся 12,9 л/100 км.

После 30–35 тыс. км пробега в обоих двигателях наблюдалась течь масла через передний сальник коленчатого вала. При этом расход масла в процессе эксплуатации постоянно повышался, и уже после 49 тыс. км удельный расход достиг 0,330 л/100 км. Двигатель № 196 за период пробега до 40 тыс. км снизил величину максимальной мощно-

сти на 3,0 л.с.; компрессия оказалась на уровне 6,3 кг/см². При разборке двигателя в камерах сгорания и на днищах поршней обнаружили нагар. На выпускных клапанах были мелкие раковины. Двигатель № 188 за период эксплуатации равный пробегу в 40 тыс. км, снизил мощность с 49,6 до 44,6 л.с. Низкие мощностные показатели двигателей, повышенный расход масла являлись следствием наличия значительных износов поршневой группы.

Отдельно стоит упомянуть о состоянии конструкции кузова. По завершении второго этапа испытаний было выявлено, что его несущая часть недостаточно прочная. Передний и задний подрамники имели значительное количество весьма опасных трещин в местах, на которые приходилась основная нагрузка. В самом же кузове были обнаружены некоторые расколы металла, особенно в месте крепления передних крыльев и радиаторной решётки. Однако последующие модели, прошедшие комплексное усиление, были более-менее надёжны. Тут помогла и тщательная подборка металла для изготовления элементов кузова. Для наиболее ответственных или имевших очень сложную форму деталей использовался импортный американский стальной лист, часть элементов штамповали из французской стали, ну а там, где нагрузки были меньше, применяли советский стальной лист, «загрязнённый» компонентами переплавленной бронев-

вой стали и поэтому более хрупкий, чем импортный металл.

Отмечались также погрешности в работе стеклоподъёмников с быстро изнашиваемыми зубьями и датчика количества бензина, часто показывавшего не соответствующие действительности данные. Кстати, многие владельцы «Побед» и поныне сталкиваются с этими проблемами.

В завершение хотелось бы особо отметить дизайн автомобиля. Оригинальный и своеобразный силуэт вызывает ассоциации с человеком, принявшим позицию высокого старта. Но, если посмотреть на машину сзади, то «миловидный» склон спины-крыши сильно роднит её с фигурой лягушонка, присевшего в камышах на болоте. А вообще – она красавица, автомобильная царевна. «Царевна-лягушка».



Москва

Лаборатория минимodelей



Херсон-моделс



Кіммерія



БИЗ (Киев)



Кіммерія



Кіммерія



БИЗ (Киев)

Лаборатория минимodelей



VFcars (Белгород)

Лаборатория минимodelей



Кіммерія

Модели белорусских моделистов



Среди коллекционеров моделей автомобилей в популярном масштабе 1:43 есть особая категория собирателей, интересующаяся только миниатюрными грузовиками. Причём не тем ширпотребом, который можно купить в магазинах, а моделями, сделанными вручную. Особо ценятся модели автомобилей Минского автозавода, как разновидность массового грузовика на территории постсоветского пространства. На дорогах многих стран СНГ их можно встретить чаще, чем любой другой.

Но вот с моделями МАЗов коллекционеры не повезло. Ещё в начале 80-х годов прошлого века завод «Электроприбор» из г. Каменец-Подольска наладил выпуск модели самосвала МАЗ-503. Несмотря на большие неточности в размерах и контурах кабины, кузова, шасси, она была встречена на «ура» неизбалованными в ту пору коллекционерами машинок. Самые умелые из них переделывали МАЗовские самосвалы в грузовики других типов, заодно исправляя огрехи производителя.

Однако уже тогда по дорогам страны бегали МАЗы нового поколения, которые быстро вытеснили автомобили 500-го семейства. Коллекционеры захотели иметь на своих полках в виде моделей и эти, более современные и красивые грузовики. В различные инстанции от них пошли потоки писем, в которых было требование: «Дайте нам новые коллекционные модели «Уралов», ЗиЛов, ГАЗов и особенно грузовиков МАЗ!»

Как ни странно, этот вопль был услышан в Минске, где во второй половине 1980-х гг. на МАЗе организовали цех ширпотреба. Там, наряду с прицепами «Зубрёнок» к легковым автомобилям решили выпускать игрушки из жести и ещё модели-копии грузовиков. В конце 1987 г. к очередной юбилейной дате СССР была подготовлена оснастка для изготовления моделей в М 1:43 нового тогда самосвала МАЗ-5551. Но ОТК забраковал всю пробную партию металлических деталей-отливок для моделей, т.к. они получились с большим облоем и заусеницами. Перед сборкой и окраской требовался большой объём ручных доводочных работ, а небольшой цех ширпотреба на это не мог выделить дополнительную рабочую силу. Готовую, но не принятую ОТК оснастку на модель и более тысячи комплектов отливок сдали на склад и забыли об этом.

Но вскоре грянула «горбачевская перестройка», и на МАЗе во всех инструментальных кладовых стали проводить чистку, чтобы перевести на металллом неиспользованную

оснастку и задел деталей. Об этом случайно узнал автор статьи, который уговорил двух своих приятелей-кооператоров, уже солидного возраста, выкупить это «богатство». Начинающие бизнесмены долго собирали необходимую сумму, но успели вовремя. Они вывезли литейные формы и ящики с деталями на модель самосвала уже из литейки, где их должны были

загрузить в печь в ночную смену. Кооператив «Модус-90» из этого задела деталей собирал МАЗы в течение почти пяти лет и успешно реализовывал их в странах СНГ. Но у кооператива появились другие интересы, и неиспользованную оснастку они продали в Брест. Там небольшая фирма «Аскольд» сумела не только восстановить работоспособность старых литейных форм, но и добавила несколько новых, чем расширила модельный ряд уже основательно устаревшего автомобиля, который стал включать бортовой грузовик, седельный тягач, эвакуатор «ГАИ» и спортивную машину. Несмотря на это спрос на такие модели МАЗа остаётся невысоким из-за примитивности самой мини-машины и слабой детализировки.

Следующий шаг навстречу коллекционерам сделали опять-таки на МАЗе, но без ведома его руководства и тем более налоговых органов. Двое молодых работников этого предприятия, один из которых конструктор, а другой – слесарь сборочного цеха, организовали частное дело, которое успешно развивают за воротами родного предприятия в нерабочее время. Используя свои знания, опыт и производственные связи, они два года назад сумели наладить выпуск небольшими сериями более десятка типов МАЗов в масштабе 1:43. Эти модели воспроизводят не только последние разработки завода, но и отвечают требованиям самых привередливых коллекционеров по копиям и точности детализировки. Благо, необходима техническая документация и живые машины на заводском конвейере в любой стадии сборки можно видеть 5 дней в неделю.

Изготавливаются эти модели, как отмечалось, не на заводе, а на «домашнем конвейере», в основном по выходным дням, с помощью ещё трёх друзей, которые также являются фанатами модельного дела: одни делают исходную мастер-модель,

другие по ней изготавливают литейные формы на каждую деталь. Эти формы делаются из эластичной пластмассы типа герметик с названием ВИКСИНТ. А в литейных формах уже тиражируются все необходимые части либо из легкоплавкого сплава Вуда, либо из самотвердеющей полиэфирной смолы. Покрышки на колёса варят из сырой резины на домашней газовой плите в стальных пресс-формах. На готовых скатах можно увидеть не только почти настоящий протектор, но и прочитать всю маркировку «настоящего» завода-изготовителя. Из металла на моделях абсолютно точно воспроизведены двигатель с КПП, трансмиссия и ходовая часть шасси, интерьер кабины. Окрашиваются модели алкидными эмалями с помощью краскораспылителя в небольшой камере с вытяжкой на застеклённом балконе последнего этажа. Поэтому запахи не беспокоят соседей.

Каждый из участников «конвейера» выполняет только свои технологические операции, но готов помочь или заменить коллегу в случае необходимости. Производительность «линии» невысока – всего 20–30 моделей в месяц, в зависимости от заказов. В каждой партии редко бывает более трёх одинаковых моделей, но ценятся они все одинаково высоко – от 50 до 100 долл. США за экземпляр. Реализуются эти модели в основном в Москве и Санкт-Петербурге. Спрос на эти весьма недешёвые, но очень качественные изделия белорусского «автопрома» – всегда стабильный и повторяет ситуацию с настоящими МАЗами серии «Евро-3». Деньги платят за, действительно, стоящие вещи.



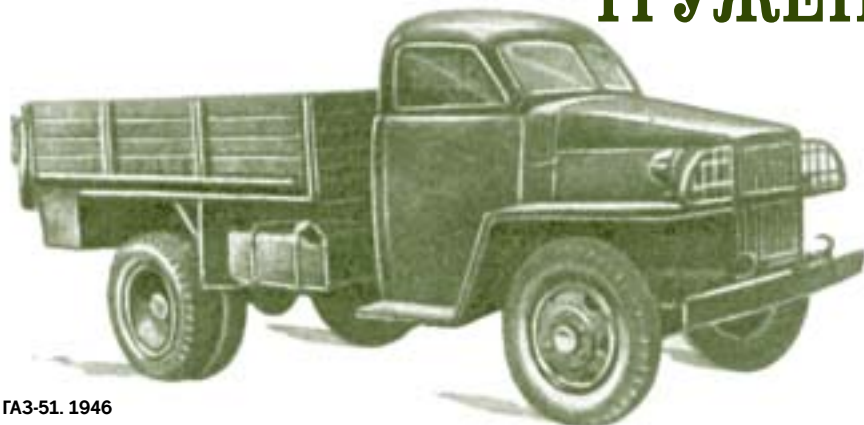
Модель экскаватора-планировщика «Святovit»



Модель МАЗ-Перестройка

ТРУЖЕНИК ПРОСЁЛКОВ

Евгений ПРОЧКО,
Москва



GAZ-51. 1946

Когда одного старого и опытного шофёра, поездившего за свой долгий водительский век на машинах многих типов, спросили, какой автомобиль он вспоминает с наиболее тёплым чувством, он, не задумываясь, ответил: «Конечно, «ГАЗон!».

Да, за всю историю советского автомобилестроения не было, пожалуй, более популярной машины, чем этот скромный, не очень ладный, со вкусом сделанный 2,5-тонный грузовик ГАЗ-51, или как по-свойски называли

его шофёры, «ГАЗон».

Биография его началась 67 лет назад, в феврале 1937 г. Концепция конструкции машины формулировалась предельно чётко и ясно: простой и надёжный универсальный грузовик, сконструированный из лучших по тому времени хорошо отработанных и проверенных мировой практикой агрегатов, часть из которых (силовой агрегат с коробкой передач, ведущий мост, руль, тормоза, кабина, элементы рамы) можно было использовать и в других

транспортных средствах. И коллектив разработчиков «ГАЗа» (ведущий конструктор ГАЗ-51 – В.М. Кудрявцев), руководимый главным конструктором завода А.А. Липгартом, успешно справился с поставленной задачей.

В июне 1938 г. началось изготовление узлов, в январе 1939 г. – сборка, а уже в мае первый автомобиль поступил на дорожные испытания, закончившиеся в июле 1941 г.

После успешно прошедших испытаний завод в 1941 г. начал подготовку серийного производства ГАЗ-51, но началась война. Однако ряд агрегатов ГАЗ-51: двигатель, полуцентробежное сцепление, коробка передач, карданные шарниры на игольчатых подшипниках – был к тому времени освоен заводом и нашёл широкое применение в других выпускающихся в те годы машинах.

В мае и сентябре 1944 г. построили два новых образца ГАЗ-51 (с различными вариантами оформления передка), а в июне 1945 г. – ещё два, окончательно отработанные (предсерийные). Уверенность в высоком качестве новой конструкции позволила заводу незамедлительно начать подготовку его производства. 19 июня 1945 г. ГАЗ-51 вместе с другими новыми советскими автомобилями был показан в Кремле членам правительства и получил полное одобрение.

Изготовление машины завод наладил очень быстро – помог опыт военного времени. Уже в конце 1945 г. выпустили установочную партию – два десятка машин, а в 1946 г., ещё до завершения испытаний, страна получила 3136 серийных грузовиков нового поколения.

Машина вышла удачной и предельно простой. Пожалуй, впервые в СССР решили нелёгкую задачу создания автомобиля по-настоящему добротной конструкции с равнопрочными агрегатами и узлами.

Исключительно рациональное – ни убавить, ни прибавить – оформление передней части грузовика (облицовка, крылья с фарами, капот, бампер) стало традиционным для ряда последующих машин Горьковского автозавода, другими словами, его визитной карточкой. В последующих моделях ГАЗ в угоду быстротечной моде отошёл от этого удачного решения, потеряв столь счастливо найденное «лицо». Ныне всё стало на круги своя.

ГАЗ-51 быстро полюбился эксплуатационникам за удачное сочетание быстротходности (скорость – свыше 70 км/ч), надёжности, экономичности, прочности и выносливости, удобства и лёгкости управления. Особенно покоряла необычная для грузовика мягкая подвеска с эффективными амортизаторами, что позволяло машине развивать более высокую, чем ГАЗ-АА, среднюю скорость по просёлку несмотря на меньшую удельную мощность. Именно поэтому новые автомобили оказались наиболее подходящими для сельского хозяйства, куда и была направлена большая их часть. В 1947 г. создателей ГАЗ-51 вместе с главным конструктором завода А.А. Липгартом удостоили Государственной премии.

За короткий срок ГАЗ-51 стал самым распространённым автомобилем в стране. Своей производительностью этот трудяга значитель-

Предсерийный образец ГАЗ-51 с кабиной от Studebaker US-6



Модель ГАЗ-51П с полуприцепом-контейнеровозом (Скейл)



GAZ-51 и Studebaker US-6. Якутия. 1947

Модель седельного тягача ГАЗ-51П (Тула)



Санитарный автомобиль АС-3. Фото Владимир Моряк. Харьков. 1989

– свыше 173 тыс. шт.

Славная жизнь и редкостное долголетие – 30 лет выпуска – выпали на долю этого автомобиля. Только в апреле 1975 г. последний сошедший с конвейера почти 3,5-миллионный «ГАЗон» отправился в заводской музей. Но тысячи его собратьев продолжали бегать по дорогам страны ещё долгие годы.

От редакции. Моделей автомобиля ГАЗ-51 существует великое множество. Первые были увидены мною (гл. редактором – прим. ред.) лет 25 назад на первой выставке масштабных моделей, проходившей в Политехническом музее. Помню, как стоял у стенов с моделями и всё никак не мог понять кто же их изготовил, – завод или моделист. В то время эта задача для меня так и осталась неразрешимой. Теперь-то я точно знаю, что ни один завод никогда модель ГАЗ-51 не выпускал.

По-видимому, первой фирмой, начавшей изготовление моделей ГАЗ-51 и его модификаций, была мастерская «Moscow-Models». Её-то модели я, наверное, и видел на выставке в Политехническом. Далее последовали: «Скейл» из Санкт-Петербурга (прекратила выпуск), украинские «Vector-Models» и «Киммерия», Лаборатория минимоделей из Саратова (пожалуй, на сегодняшний день самые лучшие модели), Новосёлов и Молотков, «Уральский Сокол», мастерская из Тулы.

Модели – разные по качеству и по применяемым материалам.

Существует также большое разнообразие модификаций автомобилей и моделей, разработанных на базе ГАЗ-51: автомобили-такси ГАЗ-51Р и ГАЗ-51Т, самосвал ГАЗ-93, седельный тягач ГАЗ-51П, мебельный фургон ГЗТМ-954, хлебный фургон КХА-2-51, учебный автомобиль с двухрядной кабиной, рефрижератор ИАЧ, ГАЗ-51В с удлиненной колесной базой для экспорта в Финляндию, автокран К-2,2-1Э, мусоровоз МС-4, аэродромный маслозаправщик МЗ-51М, санитарный автомобиль АС-3, топливозаправщик АТЗ-2,2-51А, подметально-уборочный автомобиль ПУ-20, пожарные автомобили ПМГ-21, АЛ-17, ПМГ-12, АЦ-20, АЦУ-20, ТЛФ.

Надеемся, что данный краткий список может вам составить свою коллекцию моделей автомобилей ГАЗ-51, а изготовителям моделей расширить номенклатуру выпускаемых моделей.

но превосходил даже знаменитую «трёхтонку» ЗИС-5, расходуя при этом топлива на тонно-километр на 28–36% меньше, чем ГАЗ-АА.

Прогрессивная компоновка «ГАЗона» (сдвинутые вперед двигатель и кабина, что при сравнительно короткой базе позволяло иметь достаточно длинную платформу) до сих пор расценивается как образцовая. Многие технические новинки, применённые в автомобиле, в дальнейшем использовались автостроителями и на других машинах. Это и износостойкие из специального чугуна гильзы цилиндров двигателя, и хромированные поршневые кольца, и жалюзи радиатора, предпускового подогревателя и маслорадиатора, применение которых резко повысило долговечность двигателя. На ГАЗ-51 впервые и очень успешно применялись такие, ставшие потом общепринятыми, решения, как алюминиевая головка блока, вставные сёдла клапанов, регулируемый подогрев смеси, двойная фильтрация масла, замкнутая вентиляция картера, легкосъёмные тормозные барабаны, и многое другое.

На удивление выносливым и долговечным оказался и двигатель ГАЗ-51. Освоенный (в раннем варианте) еще в начале 1940 г., он, кроме грузовиков, долгие годы применялся (форсированный до 90 л.с.) на легковых авто-

мобилях ГАЗ-12, автобусах, тягачах, спецмашинах.

Начиная с 1947 г., когда серийное производство ГАЗ-51 было полностью освоено, одна за другой появляются его модификации: полноприводной **ГАЗ-63** (1948 г.), самосвал **ГАЗ-93** (1948 г.), газобаллонные **ГАЗ-51В** (1949 г.) и **ГАЗ-51Ж** (1954 г.), автобус **ПАЗ-651** (1950 г.), санитарный автомобиль **ПАЗ-653** (1950 г.), полугусеничный вездеход **ГАЗ-41** (1950 г.), седельный тягач **ГАЗ-51П** (1956 г.), а также многие машины специального назначения на его шасси (пожарные, автобусы, коммунальные, автоцистерны и другие), выпускавшихся различными предприятиями. В конце 40-х гг. прошлого века сборка ГАЗ-51 была дополнительно организована на Иркутском и Одесском заводах.

Автомобили ГАЗ-51 не только экспортировались. По советской технической документации они выпускались в Польше, Китайской Народной Республике и Корейской Народной Демократической Республике.

Годы, казалось, не старили эту ставшую классической машину. Появление автомобилей новых марок с более совершенными агрегатами ничуть не уменьшило спрос на «ГАЗон». В 1958 г. годовой выпуск ГАЗ-51 достиг апогея



Модель автокрана К-2,2-1Э (Vector-models)

Памятник у завода автомобильных кранов. Ставрополь. Фото Олег Сергеев

Модель мебельного фургона ГЗТМ-954 (Vector-models)



© Фото Сергей Власов

Модель мусоровоза МС-4 (Vector-models)



© Фото Сергей Власов

ЖЁЛТЫЙ «МАСТОДОНТ»

Максим ШЕЛЕПЕНКОВ,
Москва

Тему для очередного рассказа о необычном автомобиле мне подсказал один из прошлых номеров «Автомобильного моделизма». Както на страницах журнала промелькнула фотография автобуса на шасси ЗИЛ-133ГЯ. А в подписи к фотографии значилось, что это автобус производства холдинга «ИРИТО». Видимо, пришло время рассказать именно об этом автобусе.



Угрожающего вида автобус с характерным «носом» от ЗИЛовской дизельной трёхоски в своё время произвёл на меня неизгладимое впечатление. Со временем я привык к его существованию и довольно часто встречал на московских улицах. Но вот уже несколько лет этот автобус больше не попадает мне на глаза. Что с ним? Может быть, этот жёлтый «мастодонт» стал уже частью безвозвратно ушедшей истории? Если это так, то очень жаль, но мы, моделисты можем повторить этот чудесный автобус в своих моделях. Не так ли?

История появления машины обычна и необычна одновременно. Она собрана в 1992 г. в подмосковных Малых Вяземах на автобусном заводе концерна «Автрокон». Не знаете такого? А завод ГоЛАЗ вам известен? Так вот это и есть ГоЛАЗ. И находится он именно в Малых Вяземах, а не в Голищыно, как многие считают, хотя и называется Голищынским из-за соседства с известным Голищыно. В то время, когда родился наш герой, ещё не выпускали лицензионных автобусов Mercedes O302, хотя проект уже существовал. Пока ждали финансирования лицензионного проекта и поставки оборудования, решили подстраховаться и построить автобусы самостоятельно. Для реализации своих замыслов завод получил два шасси дизельного автомобиля ЗИЛ-133ГЯ. На одном шасси автобусный кузов по заказу ГоЛАЗа построил НАМИ, на втором шасси – сам Голищынский завод. Автобус из НАМИ с грубоватым и угловатым кузовом, сделанным явно с оглядкой на американские школьные автобусы, получился очень страшным. Именно поэтому его решили никому не показывать и задвинули в дальний угол на заводе. Наверное, он там и стоит до сих пор. Второй автобус получился более удачным. Здесь уже не стали слепо копировать американские «школьники», а сделали своё, оригинальное. Первый самостоятельный автобус ГоЛАЗа приобрёл кукольный театр «Софит» из подмосковного Воскресенска. Именно этот автобус и стал нашим сегодняшним героем.

От базового ЗИЛовского шасси остался

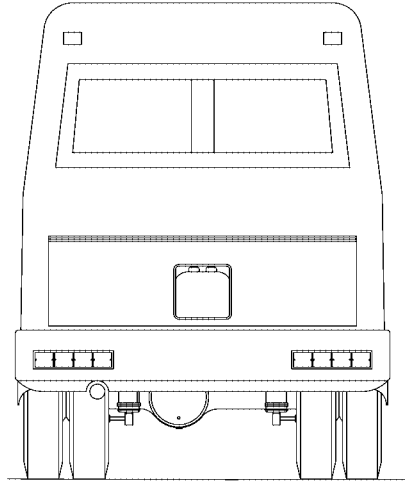
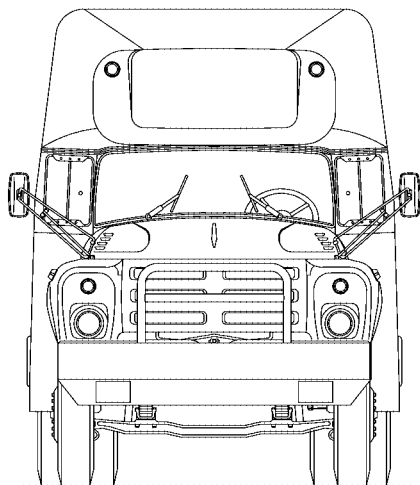
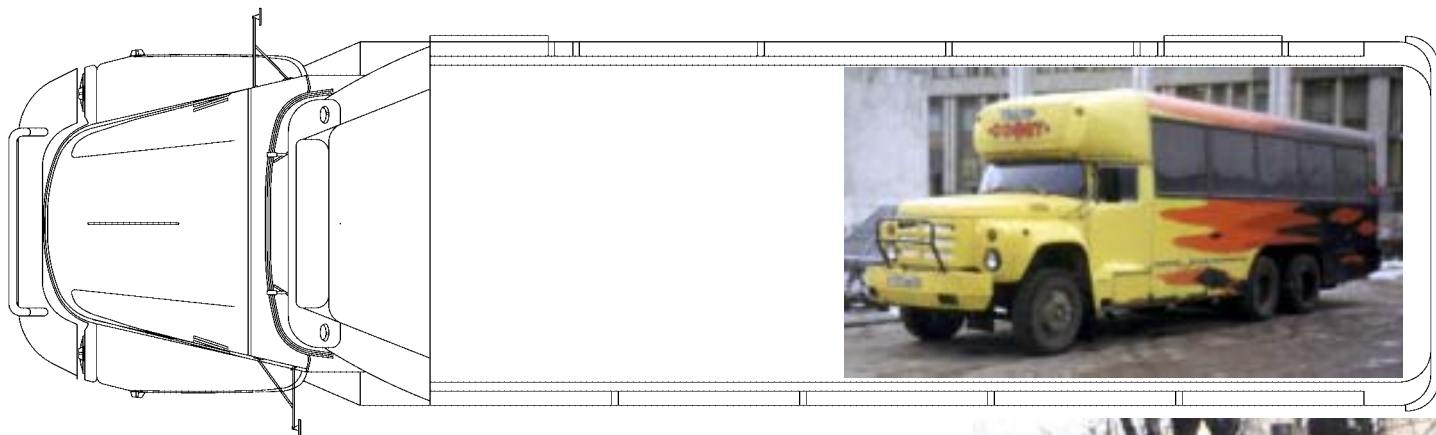
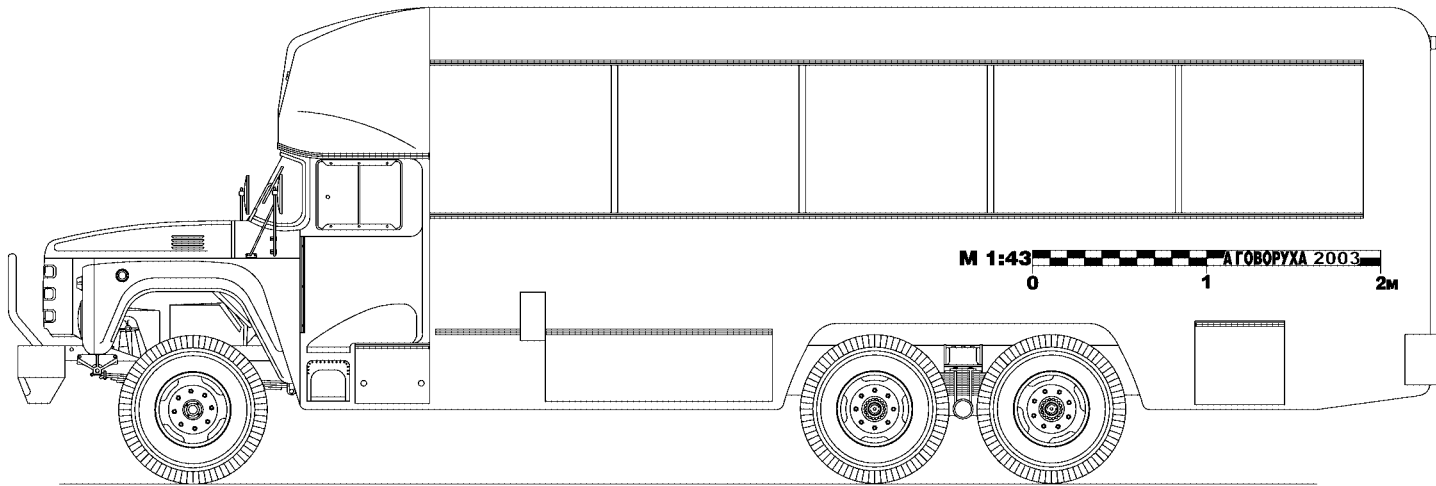
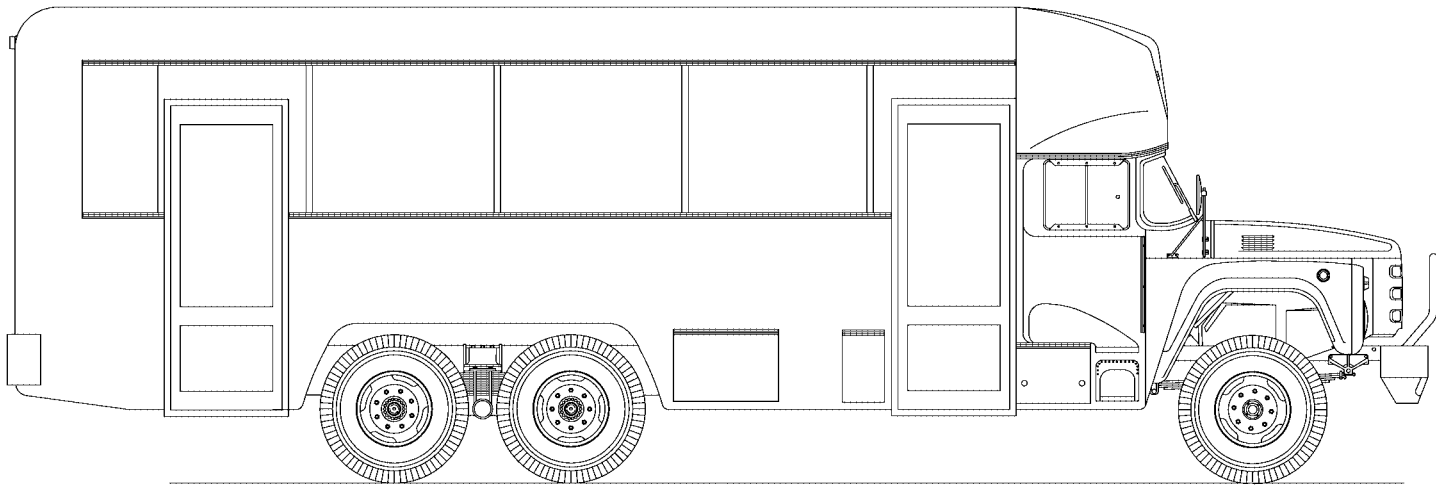
только «нос» и передняя панель кабины с лобовым стеклом. Самой кабины нет, как нет и дверей от базовой машины. Вход в салон и в кабину осуществляется через две одностворчатые двери в правом борту. Но обратите внимание, что под окнами кабины водителя с обеих сторон сделаны небольшие подножки и имеется небольшая «вогнутость» боковин для удобства пользования ими. Основное предназначение подножек – доступ к стёклам и зеркалам кабины. Чтобы уравнивать высоту базовой кабины с высотой автобусного кузова, над лобовым стеклом установили огромный пластиковый обтекатель, из-за чего лобовое стекло и окошки водителя кажутся несуразно маленькими. Вместо стандартного бампера установлен оригинальный с трубчатым «кенгурином» сверху. На мой, взгляд этот «кенгурин» единственная деталь, которая выпадает из довольно-таки цельного облика машины. Сзади автобус имеет более привычный дизайн, хотя и не без особенностей, в частности, огромный задний бампер со встроенными задними сигнальными огнями. Над бампером – багажный отсек с открываемой вверх крышкой люка. Ниша для номерного знака на задней стенке делалась ещё под со-

ветские квадратные номера, и номер образца 1994 г. туда не вошёл. Передние габаритные огни на обтекателе круглой формы, задние – прямоугольные.

Когда смотришь на этот автобус, то в глаза бросается необычная раскраска кузова. Спереди он абсолютно жёлтый, а сзади – чёрный. Причём чёткой границы между этими двумя цветами нет. На боковинах появляются ещё два цвета – красный и коричневый, которые служат для «плавного» перехода одного цвета в другой. Но именно плавного перехода и нет, один цвет как бы вторгается в другой. Надо отдать должное тому художнику, который придумал эту необычную, но удачную окраску.

Данный автобус не является ни крупным достижением нашей автомобильной промышленности, ни верхом конструкторской или дизайнерской мысли. Но согласитесь, что автобус, сработанный на знакомом ЗИЛовском трёхосном шасси, уж очень какой-то наш, родной. И чего-чего, а обаяния этому жёлтому «мастодонту» явно не занимать!





НОВЫЕ МОДЕЛИ ИНЖЕНЕРНЫХ МАШИН

В.Н. Бондарь, канд. техн. наук

В.В. Фёдоров, инженер

ФГУП ГосНИИ «Промтрактор», г. Челябинск

E-mail: gosnipt@sert.uu.ru

1. **Базовый трактор Т-10 без отвала**, с жёстким прицепным устройством, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

2. **Бульдозер Б10.0010В** с жёстким прицепным устройством, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

3. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10.0010ВН** с однозубым рыхлителем, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

4. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10.0010ЕР** с трёхзубым рыхлителем, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

5. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10М.0010ЕН** с однозубым рыхлителем, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

6. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат**

Модель автогрейдера А120.00.00.000-01

Со времени опубликования в 1-м номере журнала за 2003 г. статьи «Челябинские мо-

«Промтрактор» масштабных моделей. В конце 2003 г. освоено серийное и мелкосерийное производство 18-ти наименований моделей в масштабе 1:43 и единичное 5-ти наименований в масштабе 1:20. Модели тракторов стали более тяжеловесными, благодаря переходу на литьё основных деталей (отвала, рыхлителя, днища, тележки, защиты и штоков) из цинкового сплава ЦАМ-4-1. Наряду с прямым отвалом налажено производство моделей с более эффективным полусферическим. Новая модель – болотоходный трактор – потребовала новой широкой гусеницы, которая выполнена из отдельных литых металлических траков и наиболее точно соответствует оригиналу.

В 2003 г. главный конвейер ЧТЗ перешёл на выпуск бульдозеров с длинноходовыми гидроцилиндрами, что также нашло отражение в моделях.

Ниже приведена номенклатура моделей в масштабе 1:43, выпускаемых ГосНИИ «Промтрактор»:

дели автотракторной техники» прошло не так много времени, но за истекший год произошёл определённый качественный скачок в производстве моделей в ГосНИИ «Промтрактор» благодаря большому заказу к 70-летию Челябинского тракторного завода (ЧТЗ).

История ЧТЗ – череда трудовых подвигов и славных побед. С момента пуска предприятия в июне 1933 г. перед заводом стояла задача дать стране больше тракторов, а в годы войны – больше танков. Сегодня цели изменились. «ЧТЗ-Уралтрак» предлагает инженерные машины нефтяникам и газовикам, геологам и золотодобытчикам, лесозаготовителям и дорожникам.

Инженерные машины занимают основное место в номенклатуре выпускаемых в ГосНИИ

Модель виброкатка ВК24.01.01



Модель трубоукладчика ТР20.01.01



Б10М.0010ЕР с трёхзубым рыхлителем, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

7. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10.0010ЕО** с двузубым рыхлителем, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство;

8. **Бульдозер болотоходный Б10Б.0021Е**, представительская модель, мелкосерийное производство;

9. **Трубоукладчик ТР12.19.01** грузоподъемностью 12,5 т, представительская модель, мелкосерийное производство;

10. **Трубоукладчик ТР20.01.01** грузоподъемностью 20 т, представительская модель,

18. **Автомобиль Урал-532301**, сувенирно-коллекционная модель, серийное производство.

В 2004 г. планируется выпуск мелкосерийных партий следующих моделей:

1. **Фронтальный погрузчик П4.04.01** на базе трактора Т-10 классической компоновки;



Модель автомобиля Урал-532301

2. **Бульдозер с тяговой лебёдкой Б10.43В2Л**;

3. **Трактор Б10.43-15ЕР** в тропическом исполнении;

4. **Трактор Б10.43-15В2Л1** в тропическом исполнении;

5. **Колёсный бульдозер БК-1**;

6. **Колёсный погрузчик ПК-5**;

7. **Автокран КС-55730** (32 т) на базе Урал-5323.

Основной заказчик, отдел рекламы и маркетинга ООО «ЧТЗ-Уралтрак», формирует номенклатуру моделей в масштабе 1:20, которые используются для представительских целей и выставок. Модели в этом масштабе, позволяющие наиболее полно отразить достоинства новых инженерных машин, привлекают внимание потенциальных покупателей. По сравнению с моделями в масштабе 1:10 они более компактны и транспортабельны. Ниже приведена номенклатура моделей в масштабе 1:20, разработанных и изготовленных ГосНИИ ПТ:

1. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10.02ЕН**, выставочно-представительская модель, изготовлено 2 шт.
2. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат Б10М.0010ЕН**, выставочно-

представительская модель, изготовлено 3 шт.

3. **Бульдозер болотоходный Б10Б.0021Е**, выставочно-представительская модель, изготовлено 3 шт.

4. **Трубоукладчик ТР20.01.01** (20 т), выставочно-представительская модель, изготовлено 2 шт.

5. **Выброкаток ВК 24**, выставочно-представительская модель, изготовлено 2 шт.

Намечены совместные работы по созданию масштабных моделей с такими заводами, как ФГУП «Уралвагонзавод» (г. Нижний Тагил), ОАО «Промтрактор» (г. Чебоксары). Надеемся, что новые модели привлекут также внимание и коллекционеров, и производителей инженерных машин.



Модель автомобиля Урал-532301

мелкосерийное производство;

11. **Погрузчик П4.01.01**, представительская модель, мелкосерийное производство;

12. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат ДЭТ-320Б1Р2**, представительская модель, мелкосерийное производство;

13. **Бульдозерно-рыхлительный агрегат ДЭТ-350Б1Р2**, представительская модель, мелкосерийное производство;

14. **Трубоукладчик ТГ-402** грузоподъемностью 40 т, представительская модель, мелкосерийное производство;

15. **Выброкаток ВК 24.01.01**, представительская модель, мелкосерийное производство;

16. **Автогрейдер А120**, представительская модель, мелкосерийное производство;

17. **Автогрейдер А120-01** с дополнительным рыхлительным оборудованием, представительская модель, мелкосерийное производство;

Модель погрузчика П4.01.01



Модель трубоукладчика ТР12.01.01





БАЗ А-079 «Эталон» (Украина)



С 27 по 30 января 2004 г. в ВЦ «Сокольники» состоялся Международный специализированный Транспортный форум. В этом году форум объединил пять специализированных выставок: «Промтранс», «Сититрансэкспо», «Треилер. Прицепы, полуприцепы», «Автофургоны» и «Railtranex». К сожалению уже не первый год наблюдается тенденция к сокращению количества участников и выставленных экспонатов. На фотографиях слева изображены практически все выставленные экспонаты.

Одновременно с Транспортным форумом состоялась очередная выставка «Автотехэкспо» с проходящим в её рамках Всероссийским смотром мастеров автореставрации, уже третьим по счёту.

О выставке «Автотехэкспо» нам сказать нечего, так как она нас, как и большинство посетителей, нисколько не заинтересовала, чего не скажешь о Смотре, посвящённом автореставрации.

Салон в этом году бесспорно получился очень представительным, чего нельзя было ожидать три года назад, когда реставраторами было занято всего несколько стендов.

Бесспорно в этом огромная заслуга организатора Салона и нашего коллеги – главного редактора журнала «Игрушки для больших» Ильи Сорокина. Одному ему известно сколько сил было потрачено на то, чтобы собрать в рамках салона более 50 прекрасно отреставрированных старинных автомобилей.

Многие из автомобилей на суд публики представлены впервые. В основном это иномарки (большинство автомобилей марки Mercedes). Но присутствовали и четыре отечественных: кабриолет ГАЗ-12 «ЗИМ», ГАЗ-13 «Чайка» и два ЗИЛ-117. За исключением ГАЗ-13 автомобили довольно редко встречаются на автосалонах.





Коллекционеры, собиратели,
реставраторы — крупным планом

История мирового автомобилестроения на письменном столе

История
Сборник
Автомобили
1945-1995

Обзоры
Книжных новинок

Уникальные архивные фотоматериалы

Игрушки для взрослых

Общероссийский журнал по истории техники
Второй год издания. 56 полноцветных страниц. Разовый ценз 20 руб.
Телефон редакции: (805) 363-91-01

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Пусковая установка С-300В (79А82) (Сиротко)



Пусковая установка ЗРК «КУБ» (Сиротко)



1А4 на шасси ГАЗ-52 (Vector-models)



МСТА (Сиротко)



Радиолокатор ЗРК «КУБ» (Сиротко)



Бортовой длиннобазный ГАЗ-51В (Vector-models)



Wolverin на базе Abrams (Сиротко)



ГАЗ-СА3-53Б (Vector-models)



2Р6 LUNA (FROG-3). 1960 (Сиротко)



Колтюбинговая машина М-20 на шасси МЗКТ-65271 (Сиротко)



MCI-9 GREYHOUND (Vector-models)



Буровая вышка на шасси МЗКТ-79191 (Сиротко)



ГАЗ-4230-1К «Аврора» (Vector-models)



КрАЗ-7133С4 (Кіммерія)



ЗСУ-23 на базе МТЛБ (Сиротко)



Mercedes O.302 Fauerwehr (Vector-models)



ИЖ-2126 «Ода» (Кіммерія)



Mercedes O.302-11R Luxbus (Vector-models)



ЗИС-5 + FLAK (МиниКлассик)



ГАЗ-3221 Налоговая полиция (АГАТ)



(ЛОМО-АВМ)



ЛАЗ-695Н ППС САО Омск (ФИНОКО)



ПАРМ-33 на шасси ЯА3-210 (Кіммерія)



(ЛОМО-АВМ)



ПАЗ-3201 Штаб ВДПО Новосибирск (ФИНОКО)



ГАЗ-62 (АГД)



АС-3 (Лаборатория минимodelей)



(Миниград)



ЗИС-150 и ГАЗ-51А (АГД)



ПМ3-14 на шасси ЗИС-150 (АГД)



1А4 (Лаборатория минимodelей)



(Миниград)



ПМ3-9 и ПМ3-10 на шасси ЗИС-150 (АГД)



ЗИЛ-4331 (Лаборатория минимodelей)



РАФ-2203 ГОСОХОТИНСПЕКЦИЯ (АГАТ)



(ЛОМО-АВМ)



ЗИЛ-157 (Лаборатория минимodelей)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Paul's Model Art
MINICHAMPS®

2004



1000 30014 Jaguar Cosworth R4, Team Jaguar Racing, Mark Webber 2003 (1:18)



1000 30015 Jaguar Cosworth R4, Team Jaguar Racing, Antonio Pizzonia 2003 (1:18)



4990 39100 Mercedes-Benz Axor 1840 With Artc. Side Curtain Trailer Nordsued



343100076 Toyota TF103, Team Panasonic Toyota Racing, Christiano Da Matta, 2003 pitstop diorama



4000 30019 Minardi Cosworth PS03, Team Minardi F1, Jos Verstappen 2003



4000 30020 Toyota TF103, Team Panasonic Toyota Racing, Oliver Panis, 2003



4000 31310 Audi R8, Arena International Motorsport, 24h Le Mans 2003, Salo/Biela/McCarthy



4000 31391 Infineon Audi R8, Team Joest, Winners 12h Sebring 2003, Biela/Werner/Peter



4000 36977 Porsche 996GTS, Team RWS, 24h Daytona 2003, Vasiliev/Fomenko/Lechner Jun./Tanaka



4000 36983 Porsche 911GT3-RS, Team Rennwerks, 24h Daytona 2003, Van Overbeck/Steranka/Stanb Ridge/Murry



4000 82000 Ford Cortina Mk1 1962 green



4001 35220 Lotus Esprit "The Spy Who Loved Me", James Bond



4001 35270 Lotus Esprit Submarine "The Spy Who Loved Me" James Bond



4300 33150 Mercedes-Benz 190SL hardtop 1955 white



4300 39206 Mercedes-Benz 450SEL 6,9 1974 dark red



4300 52204 Volkswagen Delivery Van 1963 "Sinalco"



4361 03105 Lamborghini Countach LP400 1974 Polished "40th Anniversary" L.E. 3333 pcs.



4367 01466 Chaparral 2J Laguna Seca 1970, Vic Elford, Chaparral Collection



4369 70003 Williams Renault FW19, Team Williams, Jacques Villeneuve, 1997, World Champion



4393 50024 Mercedes-Benz L3500 canvas truck "Stiebel Eltron"



4393 50055 Mercedes-Benz L3500 canvas truck "Fire Department"

ГАЗ-69 НА ПОЛКЕ

Дмитрий КОНДАКОВ,
Москва

Фото фирм-изготовителей

Долгое время коллекционеры были лишены возможности поставить на полку рядом с УАЗ-469 их предшественника – ГАЗ-69.

Кроме немногочисленных самоделок (откровенно говоря, часто похожих на всё, что угодно, но только не на «козлика») да маленькой металлической машинки из серии «Военная техника» (помните, была такая) стоимостью 60 коп. ничего не было. Но с конца 80-х гг. прошлого века ситуация стала меняться к



Фото Ю. Колыванов

лучшему. В результате сейчас любой коллекционер может поставить на полку не только базовые варианты автомобилей ГАЗ-69 или ГАЗ-69А, но и целый ряд автомобилей, созданных на их основе. Наиболее преуспели в этом моделисты из «Уральского Сокола» и украинских «ALF» и «Vector-Models». Но обо всём по порядку...

Самой первой серийной моделью всеми любимого «козлика» стала модель, выпущенная в конце 1988 г. Херсонским электромашиностроительным заводом. Модель, полностью изготовленная из пластмассы, упаковы-



Фото А. Шкаев

валась в оригинальную коробку с прозрачным «стеклышком». К её достоинствам можно отнести то, что, во-первых, она была первая, а во-вторых, имела открывающийся капот, к недостаткам – отсутствие некоторых элементов (таких как боковой фонарь) и неправильные ступицы колёс, а также то, что из-за особенностей производства тент отлит одной деталью с ветровым стеклом. Кстати, эта модель послужила основой для большого количества переделок (конверсий), таких например, как ПМГ-20, аварийные и иные. После прекращения производства эти модели стали редкостью.

Объединение «Уральский сокол», по моему мнению, выпускает лучшие на сегодняшний день модели автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. Очень детальная проработка как элементов ходовой части, так и кузова (присутствуют все ручки, «ушки», буксирные крюки, габаритные огни и т.д.) – главные козыри модели при относительно невысокой цене. Модель изготавливается из смолы. Выпускаются следующие модели:

ГАЗ-69 – базовый автомобиль, окрашенный в защитный (хаки) или песочный цвета, что соответствует реально выпускавшимся

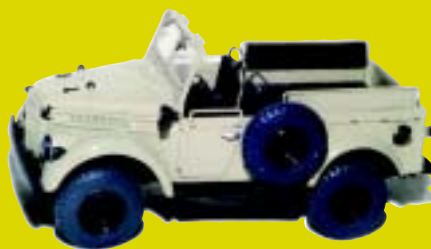
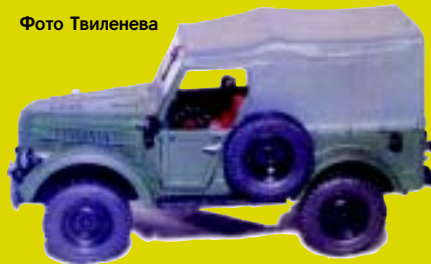


Фото Твиленева



прототипам. Интересная особенность: первоначально модели имели маленький фароискатель с окрашенным стеклом, позднее они стали комплектоваться более крупным фароискателем с «нормальным» стеклом. Могли выпускаться без тента. В 2001 г. появился новый, более детализированный тент.

ГАЗ-69 – кроссовый вариант автомобиля с тентом. Интересная модель со слегка изменённым тентом (без задней стенки), табличкой для номера и защитой фар специальными



Фото Ю. Мильман

ми решетками. Окраска модели имитирует «запылённость».

ГАЗ-69 – кроссовый вариант со снятым тентом. В кузове модели автомобиля установлены: дуга безопасности с укрепленными огнетушителями, два запасных колеса (находясь в задней части салона). На бортах укреплены лопаты, фары защищены «маской». Модель окрашивается в песочный цвет и имеет номера (декаль). Если номеров нет, модель можно довести «до ума», самому использовав самолетные декали, подходящие по размеру (номера, полосы, подписи и т.п.).



Фото Ю. Мильман

ГАЗ-69 – вариант «Военная автомобильная инспекция» (ВАИ). Модель выполнена в соответствии с оригиналом: красно-белые полосы, звезда в круге, маскировочные маски на фарах, громкоговорители на крыше, белые обода на колёсах.

ПМГ-20/АЦПТ-29 – пожарный насос с соответствующим пожарно-техническим вооружением и фарой-искателем на крыше. Модель окрашивается в красный цвет и может комплектоваться цистерно-рукавным прицепом ЦРП-20.



Фото И. Левченко

ГАЗ-69 – вариант «Аварийная». Вариант модели пожарного автомобиля с соответствующими техническими приспособлениями и лестницей на крыше. Модель может комплектоваться прицепом.



Фото Ю. Мильман

ГАЗ-19 – автомобиль ГАЗ-69 с цельнометаллическим кузовом. Выпускается в вариантах:

почтовом – модель окрашивается в голубой цвет с белыми крышей, дисками колес, надписью «Почта» и изображением конверта на передних дверях;

милиция – тёмно-синий с красным капотом и полосами вдоль кузова или жёлтый с синим капотом и полосами вдоль кузова. Модели имеют зарешеченные окна и громкоговорители на крыше;

штабной пожарной – в соответствующем цветовом оформлении.

ГАЗ-69А – модель базового автомобиля, окрашенная в защитный (хаки) или бежевый цвета. На его базе выпускаются: пожарный штабной АШ-4, ГАЗ-69А – милиция и др.

ГАЗ-46 (МАН) – модель плавающего автомобиля-амфибии, созданного на базе ГАЗ-69.

Готовятся к производству ГАЗ-69 с пуско-



Фото Ю. Мильман

вой установкой «ЛУНА» и системой управляемых ракет ПТУР.

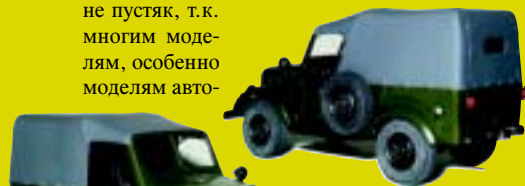


Фото Ю. Мильман

Моделисты украинских фирм «Vector-Models» и «ALF» порадовали коллекционеров целой гаммой моделей ГАЗ-69, изготовленных из металла и смолы. По уровню проработки деталей они незначительно уступают моделям «Уральского Сокола» (в основном в



мелких деталях). К достоинствам моделей можно отнести большое количество «навесного оборудования» – разных фар, проблесковых маячков, громкоговорителей, с помощью которых оформляются эти ГАЗики. И это не пустяк, т.к. многим моделям, особенно моделям авто-



мобилей специального назначения, очень не хватает надписей, особенно мелких: «Милиция», «ГАИ», «ВАИ» и т.п., разных эмблем (гербов, почтовых рожек), а с этим у украинцев полный порядок. Говоря про особенности, необходимо также отметить, что модели могут немного отличаться по уровню ис-



Фото Ю. Мильман

полнения (например, ходовая часть может быть либо детально проработана, либо выполнена в упрощенном варианте) и комплектацией. Фирмы выпускают широкую гамму моделей ГАЗ-69, во многом схожую с моделями «Уральского Сокола», но есть модели, которые выпускаются только ими, например: детский пожарный насос ДПА «Малютка», ГАЗ-69 ЛСД или экспериментальный седельный тягач УАЗ-456 с полуприцепом УАЗ-759. Вы-



Фото Ю. Ионов



пускается также ГАЗ-69 с системой 2П26 «Шмель».

В заключение надо отметить, что фирмой «Moscow-Models» также выпускались модели ГАЗ-69 и ГАЗ-69А в различных модификациях. К их достоинствам можно отнести проточенную насквозь решетку радиатора и, помимо, открывающийся капот. К сожалению, ничего больше сказать о них не могу, т.к. они очень редкие и лично я видел их только на фотографиях.

Подводя итог, хочу сказать, что при желании и наличии достаточного количества денег к себе на полку можно поставить довольно обширное количество моделей автомобилей семейства ГАЗ-69, что, несомненно украсит любую коллекцию.



© Фото Сергея Костина



Фото Ю. Мильман



Фото А. Говоруха



Фото Ю. Мильман

