

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 273

СССР
И СОЦСТРАН

Форум о
журнальных...

nasekomiie.ru



ГАЗ-03-30

АВТОБУС-ДОЛГОЖИТЕЛЬ
ПАССАЖИРСКИЙ, ШТАБНОЙ, САНИТАРНЫЙ
СОРЕВНОВАНИЕ ДВУХ ЗАВОДОВ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №272, 2020

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клиг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.
Розничная цена: 12,50 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «АМА-ПРЕСС»,
111116, г. Москва, Энергетический пр., д. 3, стр. 1

Тираж: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх),
8–9: © hdmrmaps.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке
выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной
продукции размещен в соответствии
с требованиями Федерального закона
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«О защите детей от информации, причиняющей вред
их здоровью и развитию». Издание для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям установленным
Техническим регламентом Таможенного союза
«О безопасности продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 28.01.2020
Дата выхода в России 11.02.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

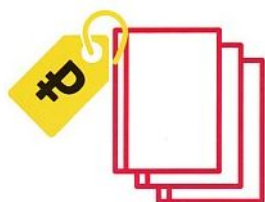
DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

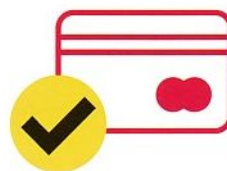
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-



Небольшой автобус на 16 пассажиров на шасси «полуторки» ГАЗ-АА прожил долгую жизнь — он выпускался восемь лет до Великой Отечественной войны и пять после. Но немногие знают, что этот автобус, хотя он и входил в список продукции ГАЗа, строился не на головном предприятии, а в его филиале — на автобусном заводе.

ГАЗ справится сам

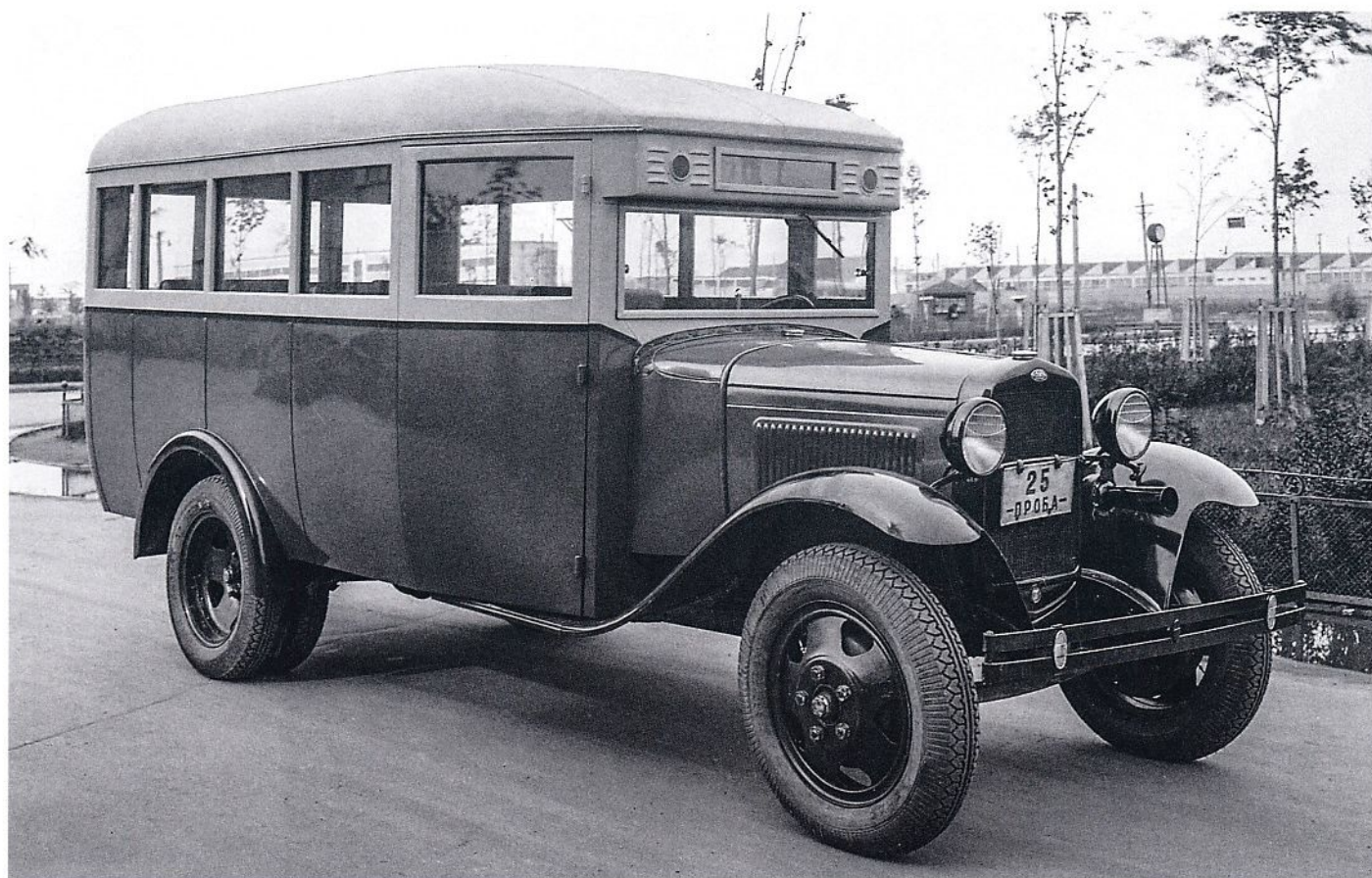
Шасси самого дешевого грузового автомобиля Ford AA в США активно использовали кузовные фирмы, строившие автобусы. Но в качестве основы они часто брали шасси с удлиненной колесной базой — до 157 дюймов (в метрической системе мер — 4001 мм). Сама Ford Motor Company предлагала в списке своей продукции модель автобуса с индексом «330». Но на переговорах с компанией Ford о производстве автобуса в СССР по американской документации речь не шла — советская сторона тогда ограничилась легковой машиной Ford A с кузовом «фаэтон» и грузовиком Ford AA со стандартной колесной базой 3340 мм. Руководители Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО) — организации, в начале 30-х годов управлявшей автомобильной промышленностью Страны Советов, — благоразумно решили

не расходовать лишние валютные средства на различные модификации автомобилей, а создать их самостоятельно. Поэтому автобус на шасси ГАЗ-АА (советская копия Ford AA) можно считать первой самостоятельной разработкой кузовного отдела ГАЗа. Известно, что отечественные кузова автобусного типа появились в начале 30-х годов на шасси, собираемых из машинокомплектов американских грузовиков Ford AA. Их особая примета — «двухэтажное» остекление передней части. Над стандартными ветровым стеклом и дверями кабины грузовой «полуторки» у высокого кузова получался отдельный верхний ряд ветрового и боковых окон. Аналогичные кузова, разумеется, строили и на шасси ГАЗ-АА раннего выпуска. Кузов такого типа имели самые разные машины: пассажирские, штабные, фургоны, лаборатории и т. д. В тот период они были довольно массовыми, но сегодня

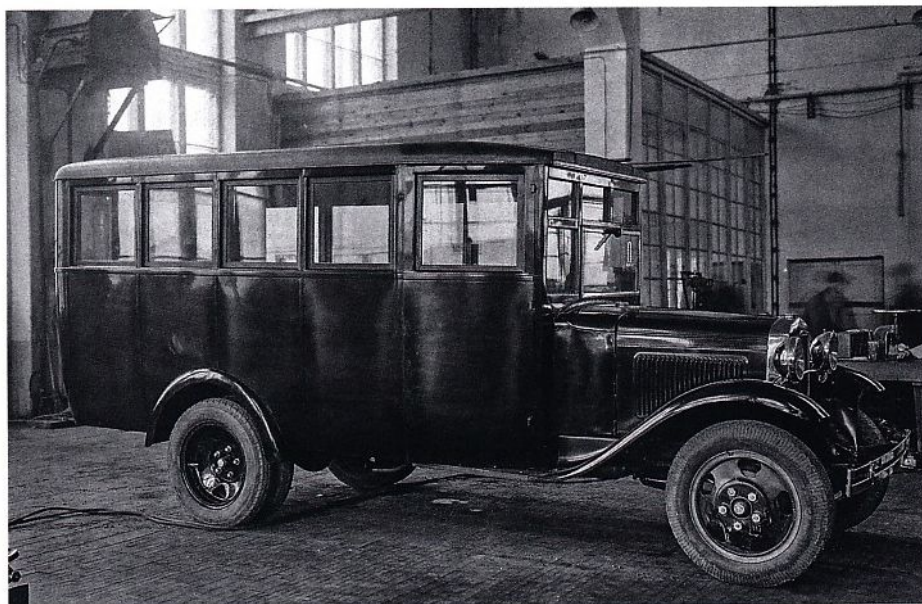
нет точных данных, какие именно предприятия их производили. Единственное, что можно отметить: эти кузова по ширине фактически повторяли обводы стандартной кабины, из-за чего их внутреннее пространство оказывалось довольно стесненным, поэтому ради увеличения вместимости и комфортабельности автобусов на шасси ГАЗ-АА требовалось создать новый, более удобный кузов.

Первая тройка

На Нижегородском автозаводе, конвейер которого запустили в январе 1932 года, уже во втором полугодии развернулись эксперименты по разработке многоместных пассажирских кузовов. Поскольку не было однозначного понимания, как должен выглядеть полноценный автобус на шасси ГАЗ-АА, на первых порах решили для сравнения воплотить в действующих



Автобус ГАЗ-03-30 образца 1938 года



Автобус №1 (ГАЗ-1) в цехе завода (ноябрь 1932 года)

образцах имеющиеся концепции. Первые три варианта автобусов поначалу так и обозначались — Автобус №1, Автобус №2 и Автобус №3. Несколько позднее они получили наименования, соответственно, ГАЗ-1, ГАЗ-2 и ГАЗ-3. Ведущими конструкторами этих разработок выступили Александр Николаевич Кириллов и Николай Иванович Борисов. Для обоих конструкторов автобу-

ром Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА). В 1949 году его с этой должности сняли из-за проблем с качеством «Москвичей». Борисов вернулся на ГАЗ рядовым конструктором, но после отставки А. А. Липгарта его назначили главным конструктором завода, учитывая опыт подобной работы в Москве. Он возглавлял КЭО ГАЗ до 1958 года, уступив эту должность

цу автобусов «Лейланд», которые работали на городских маршрутах в Москве, построили в ноябре 1932 года, но для шасси «полуторки» кузов оказался слишком громоздким и тяжелым. Приметами Автобуса №2 (ГАЗ-2), изготовленного уже в 1933 году, можно считать объемную покатыю крышу, уменьшенную высоту боковых окон, второй ряд окошек над ветровым стеклом, три окна в каждом борту после дверей кабины, овальное заднее стекло. И, наконец, Автобус №3 (ГАЗ-3) представлял собой оптимизированную конструкцию с объемной крышей, вентиляционной панелью над ветровым стеклом (позднее на нее установят фонари и окно указателя маршрута) и четырьмя окнами по бокам кузова позади входных дверей.

Все три первые модели кузова на шасси ГАЗ-АА с удлиненным задним свесом вмещали максимум 16–18 пассажиров. Левая дверь у всех автобусов предназначалась для водителя, правая — для пассажиров. Водитель распахивал пассажирскую дверь прямо со своего места с помощью рычажного механизма. В задней стенке дополнительно выполнялась одностворчатая торцевая дверь. Сегодня многие исследователи пишут, будто она предназначалась для эвакуации пассажиров в случае аварии, но в 30-х годах



Первый Автобус №1 остался на ГАЗе в качестве служебного транспорта

сы стали дебютной проектной работой. Потомок русских эмигрантов А. Н. Кириллов приехал в Советский Союз из-за своих коммунистических взглядов. В 30–40-е годы он был одним из ключевых конструкторов кузовов автомобилей и боевой техники Горьковского автозавода. Н. И. Борисов после войны работал главным конструктором

А. Д. Просвирнину. При Борисове на ГАЗе сконструирована и освоена первая «Волга», подготовлена к производству первая «Чайка», заложены семейства грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66, а также V-образные восьмицилиндровые двигатели для них. Автобус №1 (ГАЗ-1) с привычным высоким угловатым кузовом, выполненным по образ-

об этом едва ли кто-то задумывался. Тем более что сам проем двери был загорожен задним рядом сидений. Возможно, эту дверь Кириллов и Борисов просто скопировали у американских школьных автобусов — за океаном уже тогда думали об аварийной эвакуации детей. Но наиболее правдоподобно выглядит другая версия: в случае

Автобус ГАЗ-3 выпуска 1933–1937 годов с равной длиной оконных секций по всему борту

войны автобус планировалось использовать в качестве санитарного, а через заднюю торцевую дверь заносить носилки с ранеными намного удобнее. Естественно, стандартный автобусный кузов мог использоваться для специальных машин военного и гражданского назначения, которым тоже требовалась дополнительная дверь сзади.

Завод в Канавино

К серийному производству был принят третий вариант ГАЗ-3, созданный с учетом всех ошибок, допущенных при постройке первых двух. Все три автобуса 1 мая 1933 года уехали в автопробег имени газеты «Правда», а в июле ГАЗ-3 уже пошел в серийное производство. Но выпускали его не на основной территории Горьковского автозавода — ставить на шасси автобусные кузова в общем потоке конвейерной сборки немислимо. Для выпуска автобусов решили приспособить Первый автосборочный завод, находящийся здесь же, в Горьком, в районе Канавино. Этот завод примерно на два года старше ГАЗа.

По знаменитому контракту с Генри Фордом, подписанному в мае 1929 года, советская

сторона должна была закупить машинокомплекты автомобилей Ford на сумму, примерно равную стоимости 72 тыс. машин. Для их сборки требовался отдельный завод, под который выделили часть территории завода металлоизделий «Гудок Октября» с имеющимися строениями. Первый автосборочный завод получил отдельную от «Гудка» проходную и отдельное, как

сказали бы в наше время, юридическое лицо. После окончания сборки машин Ford и пуска главного конвейера Нижегородского автозавода Первый автосборочный хотели реорганизовать, но потом решили превратить его в учебную базу — там будущие рабочие получали бы необходимые навыки. Со временем учебная база фактически превратилась в цех мелкий серий, где строились



Автобус ГАЗ-3 на маршруте в Киеве



Готовые Автобусы №3 (ГАЗ-3) перед отправкой в сбыт

различные специальные и «нестандартные» машины на шасси ГАЗ-А и ГАЗ-АА, в том числе автобусы, фургоны, пикапы, седаны и самосвалы. Уже после войны предприятие обрело самостоятельность и стало Горьковским автобусным заводом, а его продукция получила аббревиатуру ГЗА.

Наперегонки с ЗИСом

В первый же год выпуска автобусов Горьковский автозавод, а точнее его канавинский филиал, начал заметно опережать по масштабам производства кузовной цех ЗИСа. В июле в Горьком сдали в сбыт 10 экз. автобусов, а в Москве — 18 экз. Но уже в августе ситуация изменилась: ГАЗ сдал 18 экз., а ЗИС всего 13 экз. А дальше разрыв увеличился лавинообразно: в сентябре увидело свет целых 38 экз. автобусов ГАЗ и только 8 экз. ЗИСов. Затем горьковчане прибавляли по одному автобусу в месяц — в октябре 39 экз., в ноябре 40 экз. ЗИС едва справлялся, выпу-

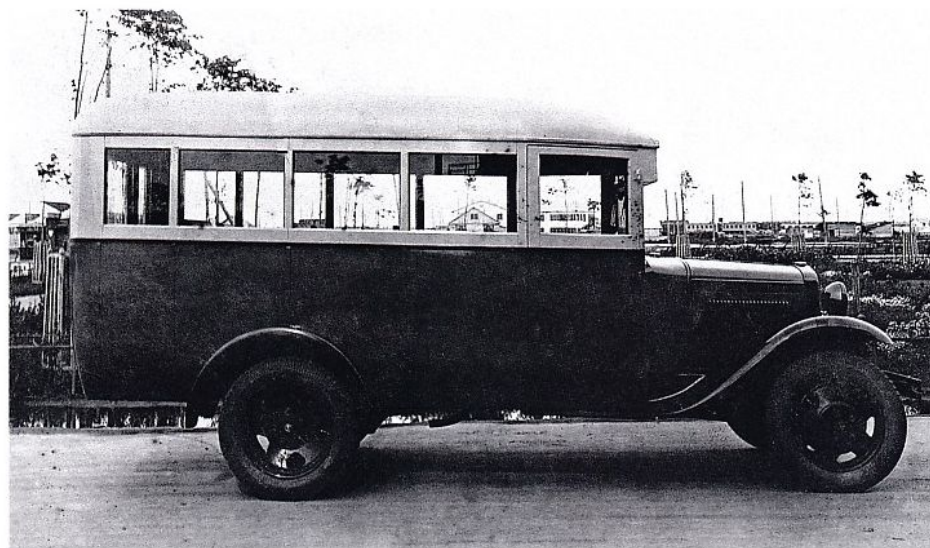


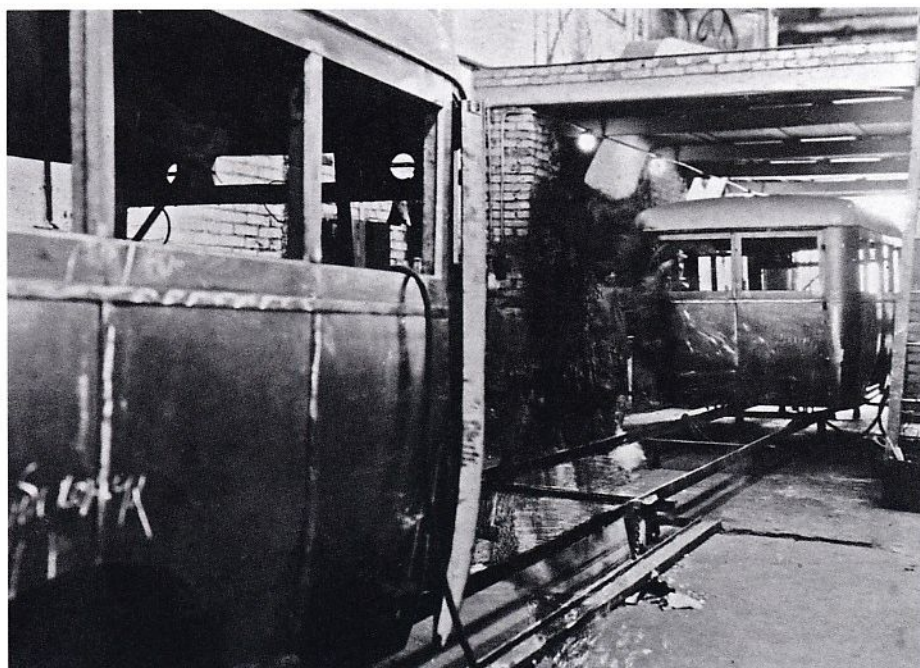
Автобусы ГАЗ с разными вариантами кузова на старте автопробега имени газеты «Правда» (1933 год)

тив в осенние месяцы 1933 года только 10 и 19 экз. автобусов. В декабре горьковчане

окончательно «положили на лопатки» москвичей: в сбыт ушло 65 экз. автобусов ГАЗ и только 20 экз. ЗИС. Общегодовой показатель говорит сам за себя. За шесть месяцев 1934 года в Горьком построили 213 экз. автобусов, а в Москве за целый год только 131 экз. Правда, стоит учесть, что кузовной цех в это время занимался выпуском и другой продукции, например, строил автомобили скорой медицинской помощи на тех же шасси ГАЗ-АА (сборки КИМ). В 1936 году горьковский автобус подвергли первой модернизации, отразившейся на его внешней форме. На панели над ветровым стеклом заметно увеличили в ширину окно указателя маршрута, а на вентиляционных решетках добавили два круглых фонаря.

Автобус ГАЗ-3 (ГАЗ-03-30) «переходного» выпуска с укороченной задней оконной секцией, но еще с одностворчатой задней дверью





Изготовление автобусных кузовов на напольной линии конвейера в Канавино

Сократить, облегчить, уменьшить

В 1938 году автобус ГАЗ-03-30 начали оснащать 50-сильным двигателем, передним мостом и рулевым управлением от модернизированной «полуторки» ГАЗ-ММ. Кроме того, сильно изменилась задняя часть кузова автобуса. Три боковых оконных секции позади дверей остались прежними, равными по длине, а вот четвертая была заметно укорочена. При этом габаритная длина автобуса сократилась с 5400 до 5250 мм. Это изменение, без ущерба для пассажироместности, произвели ради сокращения массы автобуса, а также для уменьшения нагрузки на задний свес рамы.

Теперь уже на уровне Совнаркома было принято решение, что каждый автобус в случае необходимости должен быть переоборудован в санитарную машину. Поэтому вместо одностворчатой торцевой двери и двух окошек сзади появилась двустворчатая распашная дверь во всю ширину задней стенки. Кстати, именно тогда автобусу впервые присвоили составной индекс — ГАЗ-03-30.

В 30-е годы новые модели на автозаводах обозначали очень просто, в порядке фактической очередности начала работ над проектом. Не стали с этим мудрить и на ГАЗе, поэтому первым поисковым вариантам автобуса достались индексы по порядку: ГАЗ-1, ГАЗ-2 и ГАЗ-3. Следующим индексом ГАЗ-4 обозначили пикап на базе ГАЗ-А, индексом ГАЗ-5 — автобус на трехосном шасси, а индексом ГАЗ-6 — седан, опять же

на базе ГАЗ-А. С 1938 года шасси стандартного двухосного автобуса стало называться ГАЗ-03, а трехосного — ГАЗ-05. Далее через тире ставили индекс модели или модификации кузова. У базового автобусного кузова, рассчитанного на 16 пассажиров, индекс был ГАЗ-30. Так сложился индекс ГАЗ-03-30. Хотя в некоторых документах фигурировали названия «Автобус на шасси ГАЗ-АА» или просто «Автобус ГАЗ-АА». В заводской статистике базовый пассажирский автобус обозначен как «Автобус АА №3», штабной кузов на его базе — «Автобус АА №194», а трехосный автобус на базе ГАЗ-ААА как «Автобус ААА №193».

Как он был устроен?

В 1940 году издан ГОСТ на горьковские автобусы: в этом документе подробно описана их конструкция. Деревянный каркас кузова состоял из 508 отдельных деталей, снаружи кузов обшивался металлическим листом. Пассажиры (12 чел.) размещались на трех рядах двухместных сидений, установленных поперек салона возле бортов с проходом посередине. Еще четверо садились на раздельный пополам диван у задней стенки. Подушки сидений были с пружинами, спинки полумягкие, все сиденья обшивались дерматином. Отопление в салоне, конечно же, отсутствовало, что типично для довоенных советских автомобилей. Помимо щелей в панели над ветровым стеклом, за циркуляцию воздуха отвечали два вентилятора, установленных с тыльной стороны этой панели. К тому же окна боковых дверей, по три окна каждого борта и окно одной из створок задней двери снабжались опускаемыми стеклами. Ветровое стекло тоже приоткрывалось вокруг своей оси, как в кабине базовой «полуторки». Только для ветрового стекла применялся «Триплекс», у остальных окон были стекла типа «Фурко». Толщина всех стекол составляла 4,5 мм. Салон освещали пять плафонов. Стенки и потолок в салоне обшивали дерматином, пол — резиновым ковром. Кстати, у ГАЗ-3 ранних выпусков на пол настилали продольные рейки, а между ними тянулись канавки, как было сделано, например, в довоенных троллейбусах ЯТБ и послевоенных МТБ-82. Под задней двустворчатой дверью находилась откидная подножка, запасное колесо крепилось под полом кузова в зад-



Установка кузова автобуса в Канавино на полученное с основной территории ГАЗа шасси



ГАЗ-03-30




**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
**СССР
И СОЦСТРАН**



нем свесе, фаркоп, в отличие от грузовика, не предусматривался. Окрашивались автобусы в два цвета — сверху светлый, снизу темный, чаще всего синий, вишневый или зеленый. Причем применялись современные для 30-х годов глифталевые эмали.

Основным назначением небольшого автобуса считалось использование его в качестве служебного транспорта для предприятий и организаций. Но из-за нехватки пассажирского подвижного состава автобусы ГАЗ нередко работали и на маршрутах, особенно

в пригородах, небольших городах и селах, где отсутствовали трамваи или пригородные поезда. Они же могли разгрузить напряженные линии городского транспорта, выступая в роли маршрутных такси. Сохранилось немало довоенных и послевоенных фотографий, на которых изображены ГАЗ-3 и ГАЗ-03-30 с маршрутными трафаретами и даже с шашечками такси.

Трагический 1941 год обрушил производство пассажирских автобусов. Во время Великой Отечественной войны выпуск стандартных двухосных автобусов стал штучным, но не прекратился совсем: в этот период собрали несколько десятков автобусов ГАЗ-03-30. А в победном 1945 году их выпуск начал оживать, и к концу года через отдел сбыта прошло 383 автобуса. Послевоенные ГАЗ-03-30 отличались определенными упрощениями: гнутые из листа металла, а не штампованные крылья передних колес, уменьшенные в диаметре фары нового образца вместо довоенных «фордовских» фар, неопускаемые стекла в окнах.



Автобус ГАЗ-03-30 послевоенного выпуска с упрощенными крыльями и фарами уменьшенного размера

Производство автобусов ГАЗ-03-30 в 1934–1950 годах (экз.)

1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950
530	630	468	458	1043	1634	1351	528	3	9	16	383	320	1016	1740	2139	1655

Технические характеристики автобуса ГАЗ-03-30

Число мест для пассажиров	16
Максимальная скорость	65 км/ч
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	18–20,5 л/100 км
Электрооборудование	6V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-80
Генератор	ГБФ-4105
Стартер	МАФ-4006
Размер шин	6,5-20
Собственная масса, кг	
2270	
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	275
под задней осью	198
Рулевой механизм	
червяк с двойным роликом, передаточное число — 16,6	
Радиус поворота по оси внешнего переднего колеса, м	
7,5	
Передняя подвеска	
зависимая, на поперечной листовой рессоре	
Задняя подвеска	
на двух продольных рессорах кантилеверного типа	
Сцепление	
однодисковое, сухое	

Тормоза

рабочие — барабанные, с механическим приводом
стояночный — ленточный, с механическим приводом от ручного рычага на задние колеса

Коробка передач

механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

I — 6,4; II — 3,09; III — 1,69; IV — 1,00; задний ход — 7,82

Главная передача

одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное число 6,66 или 6,67

Двигатель

ГАЗ-А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	98,43
Ход поршня, мм	107,95
Рабочий объем, см ³	3285
Степень сжатия	4,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

Ford Zenith

Максимальная мощность

40 л.с. при 2600 об/мин

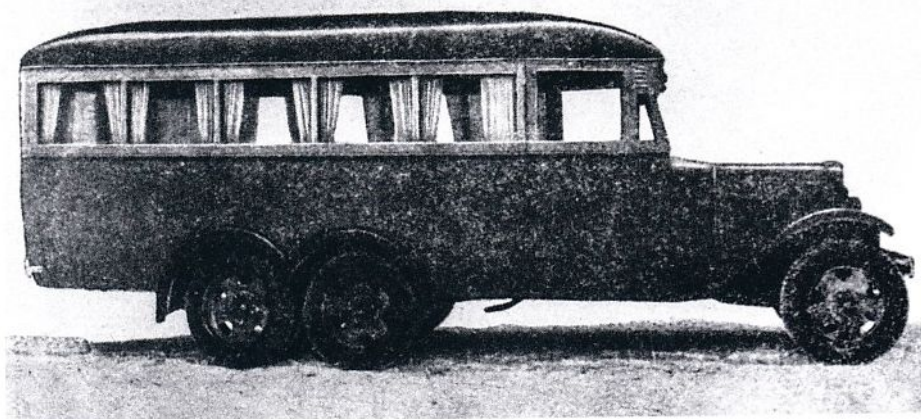
Максимальный крутящий момент

15,5 кгс.м при 1450 об/мин

Недорогой автобус на массовом грузовом шасси — отличная база для создания машин специального назначения, штабных, пожарных, санитарных, вместительных фургонов для разных грузов. Логичным для того времени решением можно считать установку автобусного кузова на трехосное шасси. Это могло повысить либо грузоподъемность (вместимость), либо проходимость.

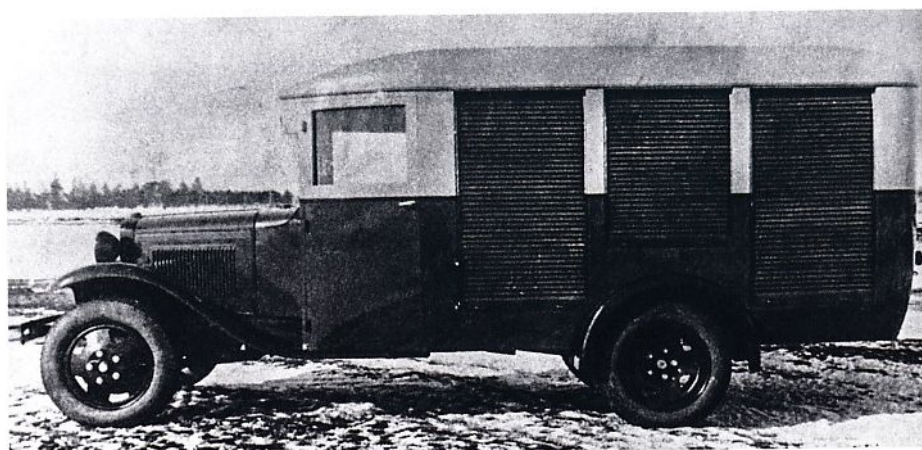
ГАЗ-5

Чтобы увеличить число мест для пассажиров до 25, необходимо было сделать кузов длиннее. Удлинять колесную базу, а значит карданную передачу, конструкторы Техотдела ГАЗа не решились. Они пошли другим путем — увеличили до предела свес позади ведущих колес и подкатали третью, не ведущую ось. Эксперимент окончился неудачей, управляемость автобуса признали неудовлетворительной. Был изготовлен всего один опытный образец.



Автобус ГАЗ-АА АРЗ АТУЛ

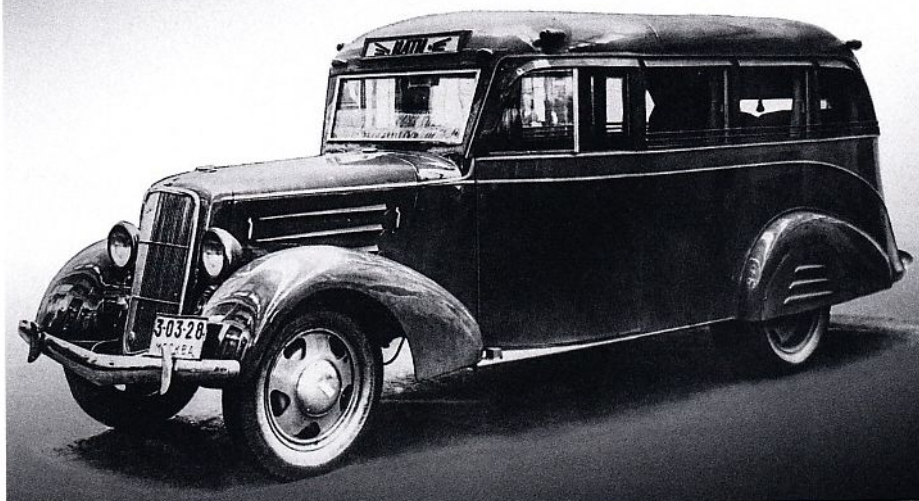
В мастерских Автотранспортного управления Ленинграда (АТУЛ) кузовостроительное дело было налажено на таком высоком уровне, что это ремонтное предприятие можно считать настоящим автозаводом. Для ленинградских транспортников в АТУЛ сконструировали оригинальный автобус на шасси ГАЗ-АА, отличавшийся от горьковского изделия размерностями и конструкцией. Например, он был шире и длиннее, с менее выпуклой крышей, уменьшенной лобовой панелью над ветровым стеклом и тремя большими, по сравнению с ГАЗ-3, боковыми окнами позади дверей. Автобусы на шасси «полуторки» АТУЛ строил и до, и после войны.



Фургон для перевозки хлеба

Вместительный кузов ГАЗ-3 отлично подходил для переоборудования в грузовой фургон. По заказу фабрики-кухни Московского союза потребительских обществ (МСПО) в 1934 году построен образец хлебного фургона, за основу которого взяли кузов автобуса. Лотки с хлебом загружали через три двери в каждом борту. Но сами двери были выполнены не распашными, а в виде штор, что для 30-х годов казалось чудом.

Опытный автобус НАТИ на шасси ГАЗ-13

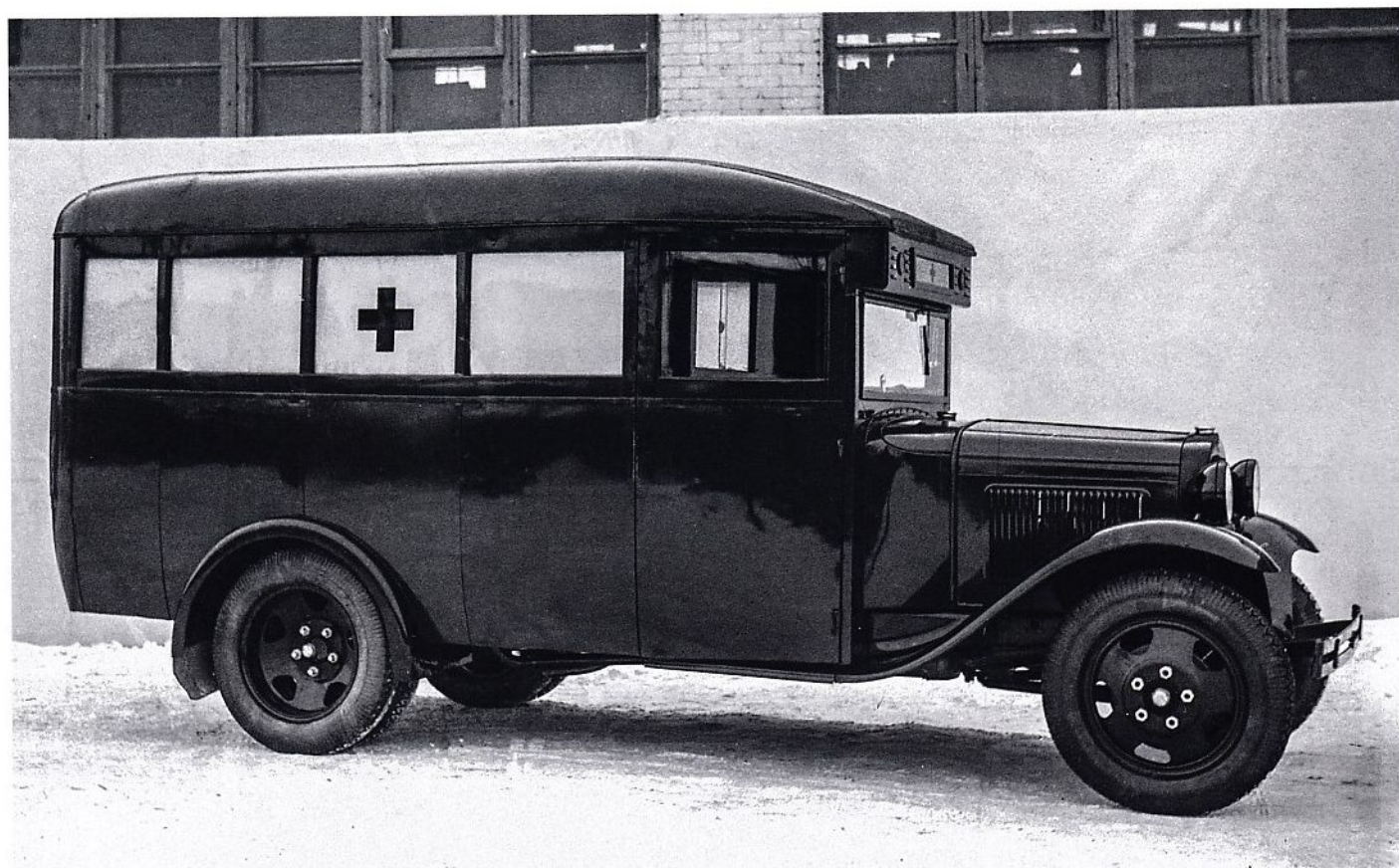


ГАЗ-13 и автобус НАТИ

Индекс ГАЗ-13 уже применялся Автозаводом имени Молотова за 24 года до выпуска первого автомобиля «Чайка». В истории завода встречалось много одноименных, но

совершенно разных моделей (ГАЗ-21, ГАЗ-66, ГАЗ-3302). В случае с опытным автобусом не установлено, что обозначало число «13» — порядковый номер модели или количество пассажирских мест. В 1935 году,

независимо друг от друга, Техотдел ГАЗа и кузовное бюро Научного автотракторного института разрабатывали оригинальные автобусные кузова обтекаемой формы — альтернативу простому, угловатому ГАЗ-3. В обоих случаях количество пассажиров уменьшилось с 16 до 13, но им предоставили наиболее комфортабельные сиденья, индивидуальную подсветку и сопла вентиляции. Отделка салона выполнялась из более качественных материалов, чем у серийного ГАЗ-3. Оба автобуса могли использоваться в качестве туристических, для обслуживания иностранных или правительственных делегаций. И ГАЗ, и НАТИ изменили не только кузов, но также форму капота и крыльев. Особенно продвинулись в этом направлении кузовщики НАТИ. По воспоминаниям конструктора А.Ф. Андропова, опытный автобус, построенный в 1935 году, в критический для Москвы день — 15 октября 1941 года, когда немецкие войска стояли у стен столицы, был использован для экстренной эвакуации сотрудников НАТИ.



ГАЗ-03-32

Этот автобус был построен, скорее всего, как предлагаемое конструкторами ГАЗа пособие по переоборудованию силами ремонтников пассажирского автобуса

в санитарный фургон в случае мобилизации. Также Главному автобронетанковому управлению (ГАБТУ) требовалось испытать автобус медицинской службы, переделан-

ный из пассажирского. В кузове помещалось шесть пострадавших на носилках или 10–12 на откидных лавках, установленных вдоль бортов.

Конструктор двигателей ГАЗа

Большую роль в создании двигателей и шасси автомобилей Горьковского автозавода сыграл Николай Гаврилович Мозохин. Он проработал на предприятии около 40 лет и примерно половину из них занимал должность заместителя главного конструктора.

Николай Гаврилович был родом из Татарии. В 1932 году он окончил Ленинградский машиностроительный завод по специальности «инженер-механик» и поступил на работу в Ленгипроавто при заводе «Красный Путиловец». По времени это совпало с разработкой силами этой организации лимузина представительского класса Л-1. Но уже в 1933 году Мозохин поехал по путевке в Горький, где набирали кадры для Техотдела нового автогиганта — ГАЗа. Первой конструкторской специальностью Николая Гавриловича стали сцепления, коробки передач, рулевое управление. По поручению главного конструктора завода А. А. Липгарта он выполнял обязанности ведущего конструктора коробки передач М-1. Большой и очень важной работой,

в которой участвовал Мозохин в 30-е годы, оказалось составление таблиц для перевода дюймовых размерностей в метрические. Советские конструкторы остро нуждались в таком методическом пособии.

С 1939 года Мозохин занимал должность руководителя группы сцеплений, коробок передач и рулевых управлений, перед войной и во время войны его группа проектировала узлы новых автомобилей (например, ГАЗ-11, ГАЗ-51, ГАЗ-63) и боевой гусеничной техники. А. А. Липгарт назначил Николая Гавриловича ведущим конструктором четырехцилиндрового двигателя М-20 — будущей «Победы».

Сразу после войны Мозохин занимался форсированными модификациями шестицилиндрового двигателя, предназначенными

для ЗИМа ГАЗ-12, гусеничного транспортера ГАЗ-47, боевой машины БТР-40. Мозохин дважды побывал в командировках в США в составе делегаций, закупавших технологическое оборудование для ГАЗа. Первый раз это было в 1937–1938 годах, а второй раз в 1945–1947 годах.

В 1952 году, после отставки А. А. Липгарта, Н. Г. Мозохина назначили заместителем главного конструктора с непосредственным подчинением ему КБ легковых автомобилей, КБ двигателей и КБ электрооборудования. В этой должности ему пришлось руководить полным обновлением модельного ряда Горьковского автозавода, участвовать в переходе от нижнеклапанных двигателей к верхнеклапанным со съемными гильзами цилиндров, наконец, конструировать и вне-



Групповое фото конструкторов и других сотрудников Техотдела ГАЗа (30-е годы). Н. Г. Мозохин — третий справа во втором ряду

двать новые для советского автомобилестроения V-образные восьмицилиндровые двигатели, экспериментировать с форкамерным зажиганием.

Именно тогда, в 50-х годах, подчиненные Н. Г. Мозохину конструкторские бюро завода готовили новые легковые автомобили ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-13 «Чайка», двигатели и автоматические коробки передач для них, сцепление для модификации ГАЗ-21 с обычной механической коробкой. В то же время проводились эксперименты по конструированию для старого шестицилиндрового двигателя типа ГАЗ-51 верхнеклапанного газораспределительного механизма, требовавшего новой головки цилиндров,

в итоге их массовый выпуск развернул не сам ГАЗ, а Заволжский моторный завод (ЗМЗ). Появление этого семейства моторов проложило путь к производству таких знаменитых автомобилей, как ГАЗ-66, ГАЗ-53А, ПАЗ-672, гусеничного транспортера ГАЗ-3403, боевых машин.

В 1965 году Н. Г. Мозохин получил назначение на должность главного конструктора поршневых двигателей ГАЗа. Это был период освоения выпуска «Волги» второго поколения ГАЗ-24. Для нее КБ двигателей, в качестве альтернативы существующему четырехцилиндровому мотору, разработало несколько вариантов шестицилиндрового V-образного двигателя, отличавшихся друг



Конструкторы КЭО ГАЗ испытывают новый двигатель на стенде

и созданию очень сложного форкамерного зажигания для этого мотора. Известно, что завод активно готовил к производству автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-62 грузоподъемностью в 1 т. На нем как раз планировалось внедрить верхнеклапанную «шестерку» с форкамерным зажиганием. Потом появлялась возможность использовать модификации этого двигателя на обычных 2,5-тонных грузовиках. А в том, что поставленный на конвейер и собранный небольшой партией ГАЗ-62 в итоге забраковало Министерство обороны, никакой вины конструкторов ГАЗа не было.

Зато в начале 60-х годов руководимое Мозохиним КБ двигателей реализовало по полной программе более сложное для подготовки производства, но и более перспективное направление — V-образные восьмицилиндровые двигатели. Правда,

от друга, в частности, газораспределительным механизмом. Последней работой, выполненной конструкторами-мотористами ГАЗа в период руководства Мозохина, был двигатель новой «Чайки» ГАЗ-14. Оригинальные разработки Николая Гавриловича Мозохина, внедренные в производство, защищены одиннадцатью авторскими свидетельствами. Несмотря на большой объем руководящей и конструкторской работы на заводе, Мозохин с 1954 года преподавал на кафедре «Двигатели внутреннего сгорания» Горьковского политехнического института. Там он защитил диссертацию кандидата технических наук, а позднее получил ученое звание профессора. С 1966 года он заведовал этой кафедрой.

Николай Гаврилович Мозохин ушел из жизни в сентябре 1973 года.



Николай Гаврилович Мозохин

1933 год

Поступил на работу в Техотдел Государственного автозавода имени Молотова (ГАЗ).

1936 год

В марте освоен серийный выпуск легкового автомобиля М-1 с коробкой передач, сконструированной Мозохиним.

1939 год

Возглавил конструкторскую группу сцеплений, коробок передач и рулевых управлений.

1943–1945 годы

Работает ведущим конструктором двигателя автомобиля М-20.

1952 год

Назначен заместителем главного конструктора ГАЗа, ему подчинены конструкторские бюро двигателей, легковых автомобилей и электрооборудования.

1963–1964 годы

Освоен серийный выпуск грузовых автомобилей ГАЗ-53 и ГАЗ-66 с V-образными восьмицилиндровыми двигателями нового семейства.

1965 год

Занял пост главного конструктора ГАЗа по поршневым двигателям.

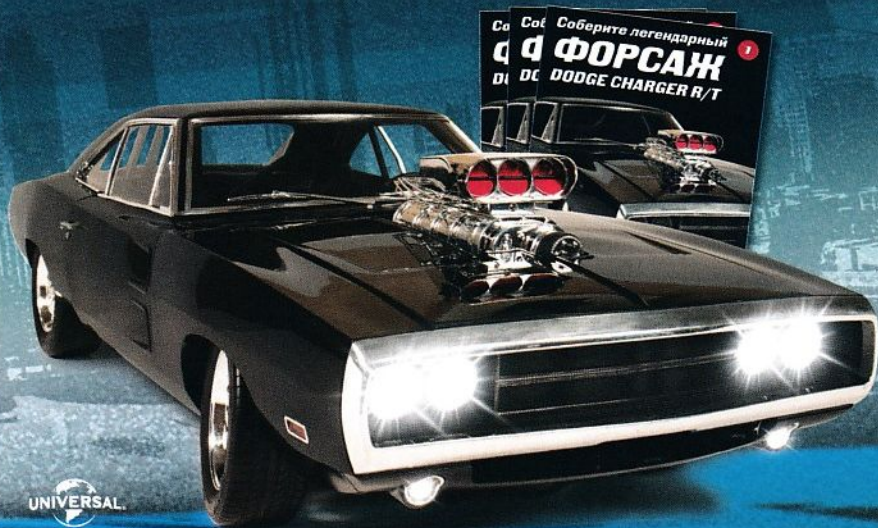
DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧА
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



UNIVERSAL

© 2019 Universal City Studios LLC.
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ЗАЗ-965С «ЗАПОРОЖЕЦ»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X