

Добрый день, мистер

Для начала вот Тебе умная мысль одного известного русского человека, услышанная недавно в одной из телепередач:

Вопрос: В чем, по – вашему, отличие давних советских журналистов от современных российских?

Ответ: Советские журналисты знали и отличали Гоголя от Гегеля, Гегеля от Бебеля, Бебеля от Бабеля, Бабеля от кобеля, кобеля – от суки. Ну а теперешние российские журналисты могут лишь отличить кобеля от суки, да и то не все...

Данные по ГАЗ-63

Первые серийные ГАЗ-63 сошли с конвейера ГАЗ в первых числах октября 1948 года. До окончания производства в 1968 году изготовлено 474 464 экземпляра ГАЗ-63/63А. Ведущий конструктор – П.И.Музюкин. В 1949 году за создание этого грузовика группа работников ГАЗ'а получила Сталинскую премию.

Истоки ГАЗ-63 – в довоенных опытных грузовиках 4x4 ГАЗ-62 и ГАЗ-63 с двигателем ГАЗ-11. Но опыт военных лет, когда на ГАЗ'е собирали из агрегатов американские Chevrolet G7107 и Ford 2G8T, позволили конструкторам ГАЗ заново взглянуть на их предвоенные разработки. К концу 1943 года появились новые прототипы ГАЗ-63, имевшие ряд серьезных улучшений систем двигателя, модернизированную подвеску и, что было наиболее важно – односкатную ошиновку всех колес по образцу английских и канадских военных грузовиков. По результатам испытаний опытных образцов грузовик признали обладающим «рекордными показателями проходимости», а это кое-что значит – ведь в войсках имелось множество автомобилей аналогичного типа и класса, так что сравнивать было с кем... С дизайном не мудрствовали – просто взяли двухместную кабину и капот от Studebaker US6, изменив только форму крыльев. 19 июля 1945 года машину вместе с другими новыми автомобилями показали руководству страны, и вскоре было принято решение с августа 1946 года начать серийное производство ГАЗ-63. Но на самом деле производство удалось начать только два года спустя. Но это время не прошло даром – автомобиль «излечили» от многих «детских болезней», проявившихся у унифицированного с вездеходом гражданского ГАЗ-51. ГАЗ-63 грузоподъемностью 2 тонны имел собственную массу 3280 кг и мог уверенно преодолевать подъемы на сухом твердом грунте в 28-30 градусов, рвы глубиной до 0,7 метра, брод до 0,8 метра, рыхлый снег глубиной до 0,45 метра, Скорость без прицепа – до 65 км/час. Средний расход топлива – 25 литров бензина А-66 на 100 км пути. Мощность двигателя – 70 л.с./2800 об/мин – была маловата, у ленд-лизовских машин начала сороковых годов двигатели были на 20-25 л.с. мощнее. Тем не менее у ГАЗ-63 были свои плюсы – грузовик был простым по конструкции, компактный – 5525x2200x2245 мм – достаточно долговечный – капитальный ремонт предусматривался после 120 тысяч километров пробега, уже на заводе автомобиль комплектовался множеством дополнительного оборудования. В его входил специальный компрессор (позднее – просто штуцер с двумя клапанами, ввинчиваемый вместо свечи зажигания) для накачки шин, предпусковой подогреватель с паяльной лампой, комплект утеплительных чехлов на моторный отсек, аптечка и струбцина для ремонта камер и шин, буксирный трос, шанцевый инструмент, запасная канистра для масла, ЗИП, светомаскировочные устройства. По ходу производства вездеход постоянно модернизировался – деревянную кабину заменила сначала дерево-металлическая, потом цельнометаллическая, система питания с баком в 105 литров пополнилась вторым на 90 литров, поменялся карбюратор, были усилены детали раздаточной коробки и рулевого управления, в кабине установили отопитель, шины размером 9.75-18 заменили на 10.00-18. Параллельно выпускалась модификация ГАЗ-63А с лебедкой для самовытаскивания,

имевшей усилие в 3500 кг и длину троса 65 м. В отличие от ГАЗ-51, ГАЗ-63 имел в трансмиссии двухступенчатую раздаточную коробку с отключением переднего моста и главные передачи с увеличенным до 7,6 передаточным числом.

В первые годы почти все ГАЗ-63 поступали в войска, где использовались для перевозки мотострелков, для буксировки легких артиллерийских орудий и тяжелых минометов, также как база для неисчислимого количества специальных машин, включая установки реактивной артиллерии БМ-14, немало «шестьдесят третьих» было в ДОСААФ, где на них готовили молодых водителей. На агрегатах ГАЗ-63 долгое время выпускался бронетранспортер БТР-40. В основном для военных заказчиков с 1950 года ГАЗ-63 поставлялся на экспорт (подсчитано, что их продавали в 41 страну), в Китае завод в Нанкине выпускал их по советской документации.

Особой популярностью из-за высокой проходимости и небольших габаритов автомобиль пользовался в пограничных войсках. Кстати, ГАЗ-63 продолжал движение даже там, где безнадежно застревал трехосный ЗиС-151 с более мощным двигателем. Трудно поверить, что такая в общем-то тяжелая машина с двигателем всего в 70 л.с. в руках опытных водителей проявляла чудеса проходимости.

В более значительном количестве в народное хозяйство ГАЗ-63 начал поступать только после 1955 года. Вначале это тоже были наиболее востребованные на селе передвижные мастерские, цистерны, заправочные агрегаты, пожарные автомобили (АЦУ-20(63)-20 или как их еще называли, ПМГ-19), только потом стали поступать и грузовики. Кстати, все грузовые ГАЗ-63 выпускались только с приспособленным для перевозки людей кузовом армейского типа с откидными продольными скамейками. Кузова типа ГАЗ-51 на ГАЗ-63 заводом не ставились. В небольших количествах выпускались седельные тягачи ГАЗ-63П и автобусы КАВЗ-653Е, но эти модификации имели двухскатную ошиновку с шинами 7.50-20. На гражданской службе вскоре проявился характерный «недостаток» вездехода – из-за односкатных задних шин он был чувствителен к перегрузке. А ведь в то время, особенно на селе, автомобили не щадили – грузили, сколько влезет, а на бездорожье это вызывало очень большие нагрузки на трансмиссию, и ее выход из строя был запрограммирован. А военные страдали от другого – недостаточной устойчивости ГАЗ-63 на поворотах. Из-за узкой колеи – 1580/1600 мм - неопытные армейские водители «газон» часто «ложили на бок», порой с весьма тяжелыми последствиями. Поэтому стали задние колесные диски ставить наоборот - выпуклой стороной к ступице. Колея расширялась, но ухудшалась проходимость по грунту. Когда и это не помогло, приказом по войскам ограничили скорость движения ГАЗ-63 до 40 км/час.

Серьезных попыток коренной модернизации вездехода ГАЗ не предпринимал – на заводе полным ходом шла разработка совершенно нового армейского автомобиля того же класса и назначения с кабиной над двигателем. После того, как наладили серийный выпуск ГАЗ-66, «шестьдесят третий» немедленно сняли с производства. Со временем десятки тысяч ГАЗ-63 с малым пробегом из армии и флота передали в народное хозяйство, где они дослуживали вплоть до 1990-ых годов.

Да, ПМГ означает пожарный автомобиль на шасси ГАЗ, ПМЗ- на шасси ЗиС/Зил

А теперь про ГАЗ-410

Эти самосвалы я неплохо помню по Каунасу. В пятидесятые годы пара десятков их обеспечивали вывоз бытового мусора. Тогда во дворах домов стояли огромные деревянные, реже – бетонные ящики, в которые жители вываливали свой мусор. Когда ящик заполнялся, во двор приезжал ГАЗ-410 с рваной брезентовой крышей и с надстроенными досками бортами, двое грязных мужиков с вилами все это вонючее добро перекидывали в кузов «газика» и уезжали. ГАЗ-410 держались на этой работе до года 1960-го из-за своих небольших размеров – во многие дворы ГАЗ-93 не мог залезть, особенно в старом городе.

Самосвальчики мне встречались и позже, но уже не на улицах, я видел их крутящимися во дворах заводов, кажется, последний раз в 1965 году во дворе ДОК'а...

ГАЗ-410 является копией американского самосвала с саморазгрузкой "Ford". Тем не менее в литературе упоминается, что ведущим конструктором самосвала на ГАЗ'е был инженер Я.И.Вавилов. По-видимому, он действительно занимался переводом американских чертежей на метрические размеры и их корректировкой. А конструировать – то ему было нечего – все за него давно сделали в Детройте. Выпуск самосвалов ГАЗ-410 в 1936 году освоил Механический завод им. Свердлова в Горьком под маркой ГАЗ - С1, позднее измененной на ГАЗ-410. Под самосвал использовалось шасси ГАЗ-АА с укороченной на 590 мм рамой. Металлическая сварная платформа была выполнена из листовой стали толщиной 3,5 мм и имела объем 1,12 куб.метра. С 1938 года самосвалы выпускались на шасси ГАЗ-ММ, но на его индексе это никак не отразилось.

Для опрокидывания водителю достаточно было расстопорить кузов, фиксированный в горизонтальном положении. Кузов под действием веса груза опрокидывался назад на 40 градусов за 8 секунд. Пустой кузов водитель устанавливал на место за 10 секунд. Самосвалов ГАЗ-410 за все время вроде бы выпущено всего 7314 единицы. Кстати, я читал, что после бомбардировки ГАЗ'а на конвейере из грузовых моделей остались лишь бортовые ГАЗ-ММ и самосвалы, правда, их выпускали немного

А теперь про армейские автомобили "Laffly".

Сегодняшние шестидесяти- семидесятилетние, в далекой юности проводившие время в кинозалах, возможно еще помнят веселую французскую комедию «Бабетта идет на войну» с еще молодыми Бриджит Бардо и Алленом Дэлэном. Кроме главных героев, действовал там и одетый в черную гестаповскую форму туповатый их преследователь, разъезжавший на большом трехосном вездеходе с длиннющим выступающим вперед капотом и в нем же взлетевший на воздух от метко брошенной нашими героями сигареты – бомбы. Вот этот автомобиль странно не вписывался в наши знания о немецких автомобилях – ну, не походил он ни на одну из известных немецких машин. Но все правильно, киношники на этот раз не погрешили против истины – захватив Францию, немцы использовали десятки тысяч трофейных французских армейских машин. В вышеназванном фильме гестаповцы разъезжали на трофейном "Laffly S15T" ! Об этих автомобилях – наш сегодняшний рассказ.

В первое десятилетие после Первой мировой войны удалось создать пригодные для крупносерийного выпуска модели полугусеничных и трехосных (типа 6х4) автомобилей. В последующие годы были в основном преодолены проблемы, связанные с проектированием полноприводных машин с колесными формулами 4х4 и 6х6. Прогресс был достигнут с освоением технологии производства шарниров равной угловой скорости и созданием разнообразных типов независимых подвесок. Одновременно этот «технологический всплеск» создал у многих конструкторов иллюзию неограниченных возможностей автомобильной промышленности. Они предлагали для воплощения в металле все более остроумные конструкции.

Особенно усердствовали на этом поприще немцы и французы. Тут, конечно, имелись кое-какие нюансы. Германские предприятия и конструкторские бюро выполняли государственные заказы, вначале рейхсвера, потом – вермахта. А вот во Франции, военные которой увлеклись полугусеничными вездеходами (их для войск делали фирмы "Citroen", "Unic", "Somua") над перспективными колесными вездеходами в инициативном порядке, на свой страх и риск кроме фирмы "Berliet" работали в основном небольшие компании. Одной из них была основанная еще в 1859 году машиностроительная фирма "Laffly", цеха которой располагались в парижском предместье Аснеррес. После Первой мировой войны она выпускала в основном пожарные и коммунальные автомобили и стремилась получить выгодные государственные заказы. Двухосные и трехосные грузовики "Laffly" принимали успешное участие во многих рекламно-испытательных пробегах по Африке, а фирма на

основе результатов этих пробегов набирала опыт в создании автомобилей, предназначенных для работы вне дорог. В конце концов «количество перешло в качество» - в 1934 году появился прототип предназначенного для конкуренции с полугусеничными машинами полноприводного шестиколесного автомобиля, гордо названного фирмой “adherence totale” («тотальное сцепление»). Он-то и стал предтечей наиболее известного и наиболее оригинального семейства специальных армейских автомобилей “Laffly”, выпускавшихся в тридцатые – сороковые годы. Фирма, конечно, рисковала – она же была маломощной, гамма двигателей состояла всего из двух моделей, но с самого начала “Laffly” была намерена сотрудничать с другой автомобильной фирмой “Hotchkiss”. Основу оригинальной конструкции ходовой части составила лицензия, купленная у австрийской фирмы “Austro-Daimler” (конкретно, ее разработал инженер Hollos). Уже в апреле 1935 года появился средний арттягач модели “S 35 C” 6х6, а с декабря начался выпуск автомобиля универсального назначения модели “S 15 T” 6х6, возглавившего все новое семейство, которое до 1940 года постоянно пополнялось новыми вариантами 4х4, 6х6 и 6х4. Цифра в индексе указывает на грузоподъемность модели. Все автомобили походили друг на друга, были максимально унифицированы и имели одинаковую конструкцию. Дизайн тоже был одинаков – сильно выступающий вперед отсек двигателя, небольшие колесики на переднем бампере для преодоления вертикальных препятствий, еще два под днищем в середине базы, открытый кузов без дверей, откидное вперед переднее стекло, широкопрофильные шины низкого давления, под углом к вертикали стоящие задние колеса.

С двигателем были заблокированы сухое однодисковое сцепление и 4-ступенчатая синхронизированная коробка передач, непосредственно за нею располагалась двухступенчатая раздаточная коробка с блокируемым межосевым дифференциалом. На трехосных машинах задние колеса каждой стороны имели собственную систему привода из 2-х карданных валов, вращавших главные конические передачи колес. От них крутящий момент короткими поперечными валами передавался на ступицы колес. Главные передачи и ведущие валы были заключены в картеры, которые одновременно выполняли роль качающихся в поперечной плоскости полуосей. Картера этих полуосей на каждой стороне опирались на концы перевернутой полуэллиптической рессоры, закрепленной в центре. Передний ведущий мост тоже был разрезным, подобной конструкции, как и задние, а привод осуществлялся идущими от раздаточной коробки вперед отдельными карданными валами. Такая конструкция позволяла обойтись без редких и ненадежных в то время шарниров равной угловой скорости, также обеспечивала большие вертикальные ходы и хорошее сцепление колес с грунтом. Тормоза – барабанные, с усилителем.

С 1935 по 1938 год фирмы “Laffly” и “Hotchkiss” общими усилиями поставили в войска 411 вездеходов “S 15 T” тактического назначения, использовавшихся как тягачи пушек, разведывательные и штабные вездеходы. Конечно, при сухом весе в 2850 килограмм и двигателе всего в 52 л.с./3200 об/мин (производства “Hotchkiss”) особой динамикой «лаффли» не мог похвастать, но ведь и другая техника того времени была по современным понятиям тихоходной.

Через некоторое время военные пришли к выводу, что силуэт “S 15 T” высоковат для действий на поле боя. В соответствии с пожеланиями заказчика инженером Коуги была разработана новая пониженная на сантиметров сорок модификация “W 15 T”, имевшая также новую пружинную подвеску вместо прежней рессорной. Едва на “Hotchkiss” освоили выпуск новой модификации, как началась война. Так как надо было выпускать и более тяжелые автомобили семейства, к выпуску “W 15 T” спешно подключили фирму “Citroen”. По французским источникам, до прекращения производства успели выпустить примерно 200 штук “W 15 T” в варианте тягача 47 мм противотанковых пушек, причем из них 70 штук были использованы как шасси для самоходных истребителей танков “W 15 TCC”.