

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 21

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



«МОСКВИЧ-412» — УДАЧА
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА



КУЛЬТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ЭПОХИ



АВТОМОБИЛИ ДЛЯ КРАСНОЙ
АРМИИ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2583-6570



9 772583 657200



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 21, 2018

РОССИЯ

Уредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Фред Морья Александровна
Адрес издателя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Виссая, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Виссая, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/н 40
Сервис обслуживания клиентов: **8-800-209-72-12**
По техническим вопросам пишите на:
info@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@violetmed.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57/б, офис: 123. Тел: +375-31-375-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «ИндПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7727-250-21-64

УКРАИНА

Уредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шелковская, д. 40-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дзюбанова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03980
Заказать подписанный номер (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podroka.edipress.ua
E-mail: podroka@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Beta 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 6100 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендованную цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Nisette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, входящая в комплект
каждого журнала. Не продавать отдельно. Крупнейшие
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 10.08.2018.

Дата выхода в свет: 01.11.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 1 © УТАР ТАСС, 2 © РМА Новости, 4 © М. Д. Козлов,
5-6 © РМА Новости, 7 (автор) © РМА Новости (автор) © Володим Лорд,
8 (автор) © РМА Новости (автор) © УТАР ТАСС, 9 © РМА Новости,
10 © Володим Лорд, 11 (автор) © РМА Новости (автор) © Володим Лорд

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



«Москвич-412» – удача
советского автопрома

МАШИНА И ВРЕМЯ



Культурный
автомобиль эпохи

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Автомобили
для Красной Армии

«Москвич-412» – удача советского автопрома

«Москвич-412», появившийся в конце 1960-х годов, держался на конвейере 30 лет, уступая по популярности только «Жигулям». «412-й» первым полностью соответствовал международным нормам пассивной безопасности.

В выпуск автомобиля «Москвич-412» начался в 1967 году на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА, впоследствии – АЗЛК), а в 1968-м – на Ижевском машиностроительном заводе «Ижоравтопрома». Новый автомобиль представлял собой устанавливаемую модель малолитражки «Москвич-408». Обе машины долгое время выпускались параллельно.

Принципиально новый мотор

Помимо небольших изменений во внешнем облике и интерьере, «Москвич-412» имел принципиальное отличие от своего предшественника – новый двигатель. Разработка нового, более мощного и высокооборотного двигателя началась еще на стадии проектирования «Москвича-408», но затянулась из-за объективных сложностей. Новый мотор, разработанный И. И. Окуновым, не был преемником старого М-408, связанного еще с довоенным Opel Kadett, а представлял собой совершенно новую конструкцию. При этом двигатель целиком и полностью был разработан коллективом МЗМА. Первые проработки верхнеклапанного мотора с полусферическими камерами сгорания и алюминиевым блоком велась еще в середине 50-х годов. Советские конструкторы не задавались целью в обязательном порядке игнорировать зарубежный опыт, и в некоторых конструктивных решениях



финальной версии нового мотора угадывается их источник – двигатель BMW M10, новейший по тем временам агрегат с рабочим объемом 1500 см³. Назвать УЗАМ-412 копией немецкого мотора невозможно: он имеет весьма существенные отличия; другую геометрию цилиндров, иную конструкцию большинства систем и т. д.

Автомобиль «Москвич-412» на московской улице, 1970

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-412»



Комфортнейшей салон с раздельными передними сиденьями

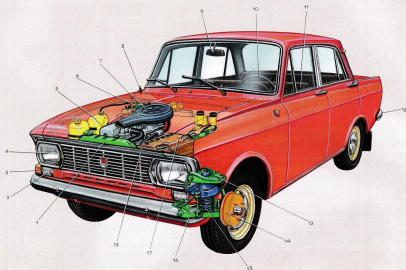
Забронированная система терморегулирования для повышения безопасности



Автомобиль более маневренный и высокооборотный двигатель

Призматические фары срезали облик этого модели более современно

Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-412»



- 1 – радиатор системы охлаждения,
 2 – подферник,
 3 – боковой фонарь,
 4 – передняя фара,
 5 – бачок омывателя ветрового стекла,
 6 – гидравлический усилитель тормозного привода,

- 7 – воздухоочиститель карбюратора,
 8 – антенна радиоприемника,
 9 – зеркало заднего вида,
 10 – рулевое колесо,
 11 – сиденье водителя,
 12 – задний бампер,

- 13 – верхний рычаг передней подвески,
 14 – тормозной барабан,
 15 – пружина передней подвески,
 16 – нижний рычаг передней подвески,
 17 – аккумулятор,
 18 – двигатель УЗАМ-412.

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-412»

Число мест: 4-5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1000

Полная масса, кг: 1400

Габаритные размеры, мм:

длина – 4195 ширина – 1550
 высота – 1480 база – 2400

Дорожный просвет, мм: 160

Двигатель: УЗАМ-412, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 5800 об/мин.

Рабочий объем, см³: 1480

Коробка передач: механическая четырехступенчатая, с синхронизаторами на передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные с автоматической регулировкой зазора и гидравлическим приводом

Рулевой механизм: сплюснутый червяк и двухребриный рулик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, собрана на штампованной поперечине

Подвеска задняя: на двух продольных полуполлитических рессорах

Размер шин: 6,45-13"

Макс. скорость, км/ч: 140

Время разгона до 100 км/ч, с: 19

Расход топлива при смешанном цикле: 10,3 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 46



СБОРКА ЗА РУБЕЖОМ

Автомобиль собирали в Болгарии на заводе в городе Ловеч под маркой V14 и в Бельгии под маркой Scaldia одноименной фирмы. В продвижении на мировом рынке важную роль играла слава, завоеванная «Москвичами» в международных ралли на рубеже 1960–1970-х годов. В Финляндии сборкой «Москвичей» не занимались, но машины серьезно дорабатывали.



Продукция Ижевского завода – советский легковой автомобиль малого класса «Москвич-412», массовый машиностроительный завод, 1970 г.

Преимущества и недостатки

Первые опытные образцы мотора двигателя были изготовлены в 1964 году. Он имел блок цилиндров, наклоненный вправо, если смотреть по ходу движения, на 20°. Это решение позволило сделать двигатель более компактным и снизить центр тяжести автомобиля. Новый двигатель имел верхний распределительный вал, приводимый в движение пластинчатой цепью с натяжителем-звездочкой, и приводимые коромыслами клапаны, расположенные буквой V по обе стороны от распредвала. Для создания лучших условий сгорания топливовоздушной смеси была применена полусферическая форма камеры сгорания. Блок цилиндров был выполнен из алюминия со съемными чугунными гильзами. Система смазки включала в себя полнопоточный масляный фильтр, система впуска была оснащена воздушным фильтром с быстротемным сухим элементом.

При достаточно высоких для своего времени динамических характеристиках двигатель отличался плохой тяговитостью на низких оборотах. Это было обусловлено относительной короткоходностью при высоком форсировании и особенностями фаз газораспределения, а именно – большой фазой открытия клапанов: 282° против 252° у VA3-210L. Такая широкая фаза открытия клапанов позволила получить высокие по тем временам обороты, при которых достигалась максимальная мощность. Однако более характерный для спортивных моторов «подхват» тяги лишь после 5–4 тыс. об./мин. лишил двигатель необходимой эластичности, что в повседневной эксплуатации вызывало неудобства. Так, для эксплуатации в сельской местности, на грунтовых дорогах долгое время рекомендовалась версия со старым мотором M-408 – менее мощным, но с высокой эластичностью и хорошей тягой «на низах». К конструктивным просчетам, так и не устраненным до самого окончания выпуска двигателя, можно отнести и склонность к детонационному горению смеси. Не вполне удачно, с точки зрения ремонта и обслуживания, был решен ряд узлов двигателя. Так, для замены переднего сальника коленвала было необходимо снять всю переднюю крышку двигателя вместе с насосом системы охлаждения и разобрать привод распределительного вала.

Международный конкурс членов ретро-автомобильного общества Classic Grand Prix 2015 в Москве, 2015 г.





Сцена телевизионного обслуживания автомобилей «Москвич», 1974 г.

Динамичная и комфортабельная малолитражка

Говоря о двигателе «Москвича-412» и его динамических характеристиках, необходимо отметить, что до его появления считалось вполне нормальным превосходство по этому параметру моделей среднего класса. Все предыдущие модели «Москвичей» уступали «Победам» и «Волгам» в динамике. При этом «412-й» с его нагрузкой на мощность в 15,9 кг/л. с. заметно выигрывал не только у современной ему «Волги» ГАЗ-21 (19 кг/л. с.), но и у перспективной модели ГАЗ-24 (15,5 кг/л. с.). Таким образом, «Москвич-412» показал, что малолитражка может быть такой же динамичной и комфортабельной, как автомобиль среднего класса, и уступать ему только размерами.

Светский легковой автомобиль малого класса «Москвич-412», 1971 г.



Экстерьер и интерьер

Поначалу «408-й» и «412-й» внешне не отличались, так как почти два года новая модель собиралась в кузове старой, образца 1964 года, с каплевидными вертикальными задними фонарями и круглыми фарами. С декабря 1969 года обе модели стали выпускаться в новом кузове, в котором без переденок могли устанавливаться оба силовых агрегата. Визуально «Москвич-412» с этого момента можно было отличить от предшественника по таким деталям, как горизонтальные поворотники и задние фонари, решетка радиатора с узором в виде клетки с широкими и низкими ячейками, а также прямоугольные фары производства ГДР.

Что касается интерьера, то с января 1968 года «Москвич-412» получил салон с раздельными передними сиденьями. В ноябре того же года рычаг коробки передач перенесли с рулевой колонки на пол. Одновременно сама рулевая колонка стала травмобезопасной (складывающейся при ударе), а рычаг стояночного тормоза стал устанавливаться между передними сиденьями.

Вопросы безопасности

Кузов «Москвича-412» был доработан до соответствия принятым в те годы требованиям пассивной безопасности, что было подтверждено сертификационными испытаниями, проводившимися во Франции. В частности, во кузове получили крепления для ремней безопасности, которые стали штатным оборудованием. В 1969 году выступающие элементы салона с февраля 1969 года получили мягкие накладки. К обозначениям обеих моделей были добавлены буквы «И» и «Э», означающие соответствие установленным ЕЭК ООН нормам пассивной безопасности и, соответственно, потенциальную возможность экспортирования в развитые страны. «Москвич-412ИС» стал первым советским автомобилем при выпуске которого вопросам пассивной безопасности было уделено серьезное внимание. Появившаяся в 1969 году двухконтурная система тормозов серьезно улучшила и активную безопасность автомобиля. В начале 1970-х годов появились клики на бамперах, так являющиеся элементом пассивной безопасности: они предотвращали «подъерывание» машины под препятствием. Помимо всего перечисленного, в конструкцию автомобиля в процессе серийного производства вносили и другие изменения и улучшения.

На экспорт и внутри страны

В 1971 году закончилась реконструкция МЗМА. Посадка нового главного конвейера объем выпуска машин увеличился почти в два раза. На эти годы приходится пик экспортных поставок «Москвичей», превышавший

«МОСКВИЧ», А НЕ «ИЖ»

Марка «Москвич-412» при обозначении модели и заводского производства была сохранена в первоначальном виде. Обозначений типа «Иж-412» или «Иж-Москвич-412», которые иногда можно встретить в публикациях, не существовало. Первой моделью, выпущенной под самостоятельной маркой «Иж», стал Иж-2125 «Комби».



Работники сборочного цеха автомобилей марки «Москвич-412» на автомобильном заводе им. Ленинского комсомола (АЗЛК), 1970 г.

две трети от общего объема их выпуска, который в 1969 году преодолел 100-тысячный рубеж. Машины поставлялись более чем в 70 стран мира, включая развитые капиталистические. Свой 2-миллионный автомобиль завод произвел в августе 1974 года – им стал «Москвич-412». На основе базовой модели выпускались медицинский «Москвич-412М», праворульный «412П», не получившее широкого распространения такси «412Т», учебный автомобиль «412У» и, наконец, тропический вариант «412Ю». Кроме того, выпускались универсал «Москвич-427» и фургон «Москвич-434».

Новая площадка для «Москвичей»

Начиная с 1968 года серийный выпуск автомобилей «Москвич-412» был освоен на Ижевском автозаводе, точнее – на автомобильном производстве завода «Ижмаш». Строительство автозавода началось в 1965 году при поддержке Д. Ф. Устинова, бывшего в то время министром оборонной промышленности СССР и одновременно – членом Политбюро ЦК КПСС. Он выступал за создание внутренней конкуренции автомобилям АЗЛК и ВАЗ. Первый автомобиль ижевского производства сошел с конвейера 12 декабря 1966 года – это был «Москвич-408». Автомобиль был изготовлен по временной технологии на площадях достроенного и переоборудованного корпуса «Прогресс», принадлежавшего «Ижмашу».

«Москвич» с эмблемой «Иж»

Здесь же стартовал и выпуск «412-й» модели, поскольку в 1971 году вступили в строй полностью новые цеха автомобильного производства, которые строились и оборудовались при содействии французской фирмы Renault.

Первоначально автомобиль внешне полностью соответствовал «Москвичам» производства АЗЛК в старом «408-м» кузове с вертикальными задними фонарями, за исключением эмблемы «Иж» на решетке радиатора и руле. Вскоре появилась решетка радиатора с измененным рисунком; два горизонтальных бруса вместо трех. С 1969 года ижевский «Москвич» получил новый кузов «412ИЗ» с горизонтальными задними фонарями. Но если московские машины вместе с новым кузовом получили еще и новую решетку радиатора с широкими подфарниками и прямоугольные фары, то ижевская малолитражка сохранила круглые фары. В 1972–1974 годах отдельные партии ижевских автомобилей, предназначенные на экспорт, снабжались прямоугольными фарами и близкой по дизайну, но отличавшейся от использовавшейся на машинах производства АЗЛК решеткой. В 1982 году был проведен рестайлинг, в результате которого появились двери с утопленными в филенку оригинальными ручками и черная крашеная решетка радиатора. Новая модификация получила обозначение «Москвич-412ИЗ-028». «Москвич-412» выпускался в Ижевске до весны 1998 года, в том числе с ижевскими вариантами кузова типа липка (Иж-2715, 1972 год) и комби (Иж-2125, 1975 год). Некоторое время выпускался в Ижевске и фургон «Москвич-434».

Особенности ижевских «Москвичей»

К особенностям «Москвичей» ижевского производства следует отнести существенно лучшее качество сборки, что неудивительно, поскольку выпускались они на оборонном предприятии с более высоким уровнем контроля, чем на АЗЛК. В частности, завод в Ижевске практически не допускал производственного брака. И все же изначально неавтомобильный профиль производства давал о себе знать: например, отделка салонов ижевских «Москвичей» была в целом выполнена грубее, чем у московских. ★



Москвич-412 «Иж» в Петрозаводске в Семе, 2016 г.

Модель намере



Культовый автомобиль эпохи

«Особое место в истории отечественного автопрома «Москвич-412» занимал в первую очередь потому, что до появления «Жигулей» он был единственным семейным автомобилем, который мог купить рядовой советский человек.»

Выпускавшийся в то время «Запорожец» формально нельзя рассматривать в качестве семейного автомобиля (хотя фактически его зачастую именно так и использовали), но он выигрывал за счет доступной цены. «Москвич-412» в 1968 году стоил 4936 руб. Учитывая, что средняя зарплата по стране в это время была 10,9 руб., — цена немалая!

«Не зря тебя назвали "Москвичом"!»

Статус первого доступного семейного автомобиля был важной причиной популярности «Москвича», но далеко не единственной. Этот автомобиль любили не только его счастливые обладатели, а буквально все — наверное, за его демократичный характер. Не зря именно «Москвич», а не, например, «Волга» стал героем популярной песни Александры Пахмутовой и Николая Добронравова, которую исполнял знаменитый в те времена эстрадный певец Эдуард Хиль:

*«А встречай, встречный ветер — мотоцикл!
Как песню, трассу новую начнем.
Мне нравится рабочий твой характер —
Не зря тебя назвали "Москвичом"!»*

Интересно отметить, что в припевах этой песни «характер» машины представлен не только «рабочим», но также «надежным» и даже «веселым». Салонный «Волге» все эти определения не подходят.



«Москвич-412», выпущенный на Липецком заводе им. Лавинского классиком, 1974 г.

Тонки на киноэкране

Популярность «Москвича» нашла отражение и в то, как часто его снимали в кино, — 25 раз! Самое замечательное появление «Москвича» на экране связано с фильмом Эльдара Рязанова «Невероятные приключения итальянцев в России», вышедшим в 1973 году. Гонка-погоня с участием «Москвича-412» и «Жигулей» VA3-2105 была, с точки зрения трюков, совершенно фантастическим для тогдашнего советского кинематографа. Однако следует отметить, что сцены погоня снимались как в СССР и в Италии, поэтому в ряде кадров вместо «Жигулей» VA3-2105 на экране мелькает загримированный п

«Вне дороги» на ВДНХ, 1975 г.



★ СПОРТИВНЫЙ ВАРИАНТ

В 1972 году для участия в общесоюзной первенстве был построен спортивный «Москвич-412Р» с форсированным двигателем, двумя распределительными валами и литыми легкосплавными дисками. До появления семейства «Лада Спутник» в 1980-х годах «Москвич» считались одними из наиболее перспективных для спорта советских автомобилей.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОБЕД

Спортивные успехи «Москвичей», в первую очередь в зарубежных ралли и гонках, существенно отметили на успех коммерческой. Продажи советских автомобилей за рубежом ошудито выросли. И сожаленио, к середине 1970-х годов с трудом завоеванные позиции в мировом автоспорте пришлось сдать: базовая модель АЗЛК к этому времени основательно устарела.



На конвейере конвейера Автомобильного завода им. Леваневского конструктор (АЗЛК), 1973 г.

эту машину «Фиат 124», а «Москвич-412» тоже заменил каким-то итальянским автомобилем, марку которого невозможно различить. Очевидно, что в съемках был задействован не один автомобиль «Москвич-412»: так, в начале погони внимательный зритель может различить клямки на бампере, а в конце погони их уже нет. Годом раньше «Невероятных приключений...» на экраны вышел фильм режиссера Игоря Масленникова «Гонщик» — настоящий гимн «Москвичу-412! Если в художественном плане этот фильм, несмотря на звездный состав (Евгений Леонид, Олег Янковский, Лариса Лукина, Илья Дзержарханян), и проигрывает рязановскому, то автомобильные гонки в нем показаны очень профессионально. Нет никакого сомнения, что создатели фильма вдохновили успешные спортивные выступления «Москвича» как внутри страны, так и за рубежом.

На всех континентах

Спортивными раллийными успехами «Москвич-412» обязан прежде всего своему двигателю, конструкция которого позволяла свободно форсировать его до 90 л. с. В августе 1968 года серийный «Москвич-412» занял 1-е место на Чемпионате страны, а всего на счету этой модели 15 побед в общесоюзных чемпионатах. В частности, выдающийся явский спортсмен Владимир Тольцов на ижевском «Москвиче» трижды становился чемпионом СССР по ралли (1977–1979), дважды чемпионом СССР по автокроссу (1979–1980) и семь раз чемпионом СССР по трекowym гонкам (1979–1985). Покаряться «Москвичу» не только дороги родной страны — недаром в уже упоминавшейся песне есть такие строки: «В пустыне, где ни тени, ни травы, Пройдешь ты тем путем, что не изведен, И люди, не видошше Москва, Сочтутю тебя апяательным погрпредом».

В 1968 году «Москвичи-412» неплохо выступили в трансконтинентальном марафонском пробеге «Лондон — Сидней» (16 тыс. км), заняв 4-е место в общекомандном зачете. В ралли «Лондон — Мехико» в 1970 году (26 тыс. км) они заняли 3-е место в общекомандном зачете после заводских команд таких монстров, как Ford и British Leyland. То, что лучшим из наших экипажей занял 12-е место в индивидуальном зачете, никак нельзя считать неудачей на фоне того, что всего тогда финишировало 25 автомобилей различных марок из 96 стартовавших! Затем были «Тур Европы» (1971); «Золотые пески» (этап чемпионата Европы, Болгария, 1971); «Рейд польский» (этап чемпионата Европы, 1972); «Западные Сафары — Аргунгу» в Нигерии (1975). В этом африканском ралли «Москвичи» заняли 2-е, 3-е и 5-е места. Из 27 стартовавших автомобилей финишировало восемь, в том числе — все три «Москвича» без серьезных поломок.

В неравных условиях

Советские автогонщики выступили на почти серийных «Москвичах», заметно проигрывавших большинству конкурентов в мощности. Доработки включали лишь местное усиление кузова, карасе безопасности из труб, «люстру» противотуманных фар, защиту картера двигателя, пневматические звуковые сигналы, высотный корректор в карбюраторах, навигационные приборы, дополнительный топливный бак и диски колес увеличенной ширины. В таком виде «Москвич» потяжелел почти на 500 кг, а мощность собранного вручную мотора лишь немного превосходила показатели штатного (80–81 л. с.). К тому же обслуживанием ведущих зарубежных команд занимались целые армии отнюдь не ослэщивенных механиков, а за «Москвичами» от Лондона до Мехико, например, шла всего пара «техничек», чьи экипажи догоняли спортсменов в темпе, близком к гоночному. ★



Посетители Мемориала народовой выставки «Автосалон-73» рассматривают советский автомобиль «Москвич-412», 1973 г.

Автомобили для Красной Армии

До войны в СССР легковые автомобили в частном пользовании практически отсутствовали. Политика государства была направлена на всемерное развитие общественного транспорта. Одним из его массовых видов стал автобус.

Системная работа по автомобилизации Красной Армии началась в начале 1930-х годов, после принятия Реввоенсоветом СССР «Системы танко-тракторного автобронного вооружения РККА» и образования Управления механизации и моторизации.

Советский военный автопарк

Если в 1928 году автопарк Красной Армии насчитывал всего 1050 машин, то в 1932-м – уже 5669. В начале 1930-х годов в военных округах появились отдельные учебные автотранспортные батальоны пятиротного состава. Они были укомплектованы в основном грузовыми автомобилями АМО-Ф-15. В 1933 году началось формирование отдельных автотранспортных полков. Это стало возможным в результате поступления от советской промышленности автомобилей АМО-2, АМО-3 и Я-5, а также Ford A и Ford AA, которые собирались из американских деталей на заводе «Гудок Октября» в Канавине. Кроме того, в начале 1930-х годов за рубежом закупались как отдельные образцы автомобилей для ознакомления, так и целые партии. Например, в США для нужд Красной Армии были приобретены 100 грузовых автомобилей «Мореланд». Часть из них была использована для создания самоходных артиллерийских установок СУ-1-12, вооруженных 76-мм полковой пушкой.



Эмблема автомобиля ГАЗ-АА (полупанель), 2011 г.

Автоперевозки в Красной Армии

Автомобили, поступающие в 1930-е годы в армию, в основном использовались для перевозок грузов и войск. При этом перевозка воинских частей автотранспортом на малые расстояния считалась нецелесообразной, так как почти не давала выигрыша во времени. Согласно Полевому уставу РККА (ПУ-35), стрелковый батальон следовало перевозить на расстояние не меньше 15–20 км полк – на 30–32 км. Оптимальным расстоянием для перевозки стрелковой дивизии считалось 200–400 км. К 1 июня 1941 года в СССР насчитывалось 700 тыс. грузовых автомобилей. Из-за плохого состояния дорог по причине хронического недостатка запасных частей, ремонтных материалов, средств технического обслуживания, шин, аккумуляторов, а также низкой квалификации большинства водителей техническое состояние автомобильного парка страны было крайне неудовлетворительным. Только 55 % машин считались исправными. На 15 июня 1941 года в Красной Армии имело 272 600 автомобилей всех типов, что составляло 36 % численности штата военного времени. Для сравнения в тот же период вооруженные силы Германии имели более 600 тыс. автомобилей.

Грузовой автотранспорт

Основу автопарка Красной Армии накануне Великой Отечественной войны составляли грузовые автомобили ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА грузоподъемностью в 1,5–2 т, ЗИС-5 и ЗИС-6 грузоподъемностью в 3–4 т. В июльском

Реставрированный ГАЗ-АА (полупанель), 2011 г.





Автомобиль ГАЗ-71-73, 1947 г.

количестве имелись пятитонные автомобили ЯГ-4 и ЯГ-6 и восьмитонные ЯГ-10. Все эти машины являлись грузовиками коммерческого типа и использовались в армии в таком же виде, как и в народном хозяйстве, без каких-либо конструктивных изменений. Поэтому по своим характеристикам они мало подходили для эксплуатации в войсках, особенно в условиях военного времени. В отличие от германского верха, к началу войны Красная Армия практически не имела автомобилей повышенной проходимости. Последние были представлены полугусеничными вездеходами ГАЗ-60 (В) и ЗИС-22 (ВЗ), созданными на базе все тех же ГАЗ и ЗИС. Однако количество их было невелико, а технические характеристики оставляли желать лучшего.

Даже ситуация сложилась и с легковыми автомобилями. В Красной Армии имелись машины трех типов: ГАЗ-А, ГАЗ М-1 и ЗИС-101. Наиболее массовыми были знаменитые «эмки» – ГАЗ-М1; семиместные «ЗИСы» использовались для перевозки высшего командования (корпус, армия, округ). Все эти автомобили не были приспособлены для эксплуатации в армии и обладали низкой проходимостью. Исключение составляли автомобили ГАЗ-61. Это был полноприводный (4 × 4) вариант «эмки», созданный специально для армии, но в очень ограниченном количестве.

Нехватка специальных машин

Еще больше проблем было со специальными машинами – бензо- и водомаслозаправщиками, автоцистернами, ремонтными летучками (походными мастерскими на шасси автомобилей). Производилось таких машин на заводах ничтожно мало: например, в 1940 году при плане в 2 тыс. бензозаправщиков на шасси ЗИС-5 их было изготовлено всего 155. Показатели выпуска водомаслозаправщиков на шасси ЗИС-6 были провальными: одна машина вместо 150! В связи с этим уровень обеспеченности, к примеру, механизированных корпусов заправщиками колебался в пределах 7–40%. По Западному Особому военному округу средняя укомплектованность танковых частей водомасло- и бензозаправщиками составляла 15%. Считалось, что весь огромный некомплект в случае начала военных действий будет восполнен за счет поступления автомашин из народного хозяйства, то есть по мобилизации. Однако этот расчет не оправдался: в ходе катстрофических поражений лета и осени 1941 года Красная Армия безвозвратно потеряла 159 тыс. автомобилей (58,3% от первоначального состава). ★

Светлой легендой
автомобиль ГАЗ М-1
(Эмка-1, 2010 г.)



★ ВЕЗДЕХОДЫ

Названые войны началась ручная сборка автомобилей ЗИС-32 с колесной формулой 4 × 4. До начала эвакуации ЗИСа в октябре 1941 года удалось собрать 197 машин. В опытных образцах остались трехосный ЗИС-36 и горючие грузовики ГАЗ-63 (4 × 4), ГАЗ-62 (4 × 4), ГАЗ-33 (6 × 6) и ГАЗ-34 (6 × 6). Серийное производство полноприводных грузовых автомобилей началось в СССР только после Великой Отечественной войны.



В НОМЕРЕ 22

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 22



ГАЗ-22 – НЕИЗВЕСТНАЯ
«ВОЛГА»



«СКОРАЯ ПОМОЩЬ»
И ДРУГИЕ МОДИФИКАЦИИ



ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ ЛИХАЧЕВ

12+

ИЗДАНИЕ
ДЛЯ ВОЗРАСТА



★
ГАЗ-22 «Волга»

★
ГАЗ-22 – НЕИЗВЕСТНАЯ
«ВОЛГА»

★
«СКОРАЯ ПОМОЩЬ»
И ДРУГИЕ МОДИФИКАЦИИ

★
ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ
ЛИХАЧЕВ

©2018. Лейт Коллектив (ООО) имеет лицензию. Адрес: 127053, г. Москва, ул. Вятская, д. 19, стр. 2.
Модельный коллекционный репродуктор. Укажите производителя модели на оборотной стороне упаковки и название модели.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ