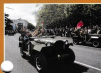


ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 42

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



ГАЗ-67 –
«АВТОМОБИЛЬ-СОЛДАТ»



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-67 –
«ИВАН-ВИЛЛИС»



ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ
ГРАЧЁВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657209



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 42, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бauer Медиа»
Главный редактор: Фред Марин Александровна
Адрес редакции, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витковский, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Адетт Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витковский, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, в/п 40
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@chicche-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИМ № ФС77-46678 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Юрскер», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КапПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы, Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Адетт Коллекция Україна»
Юридический адрес: ул. Шелковникова, д. 42-44,
оф. 15 б, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС Україна»,
ул. Дмитроград, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать пропусочные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: (067) 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podrikskadpress.ua
E-mail: podrikska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Beta 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1499 руб.

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

Copyright © 2019 Адетт Коллекция
Copyright © 2019 Chicche Collections
Copyright © 2019 Адетт Коллекция Україна
Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрустят продаются
коллекция, Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 24.05.2019.

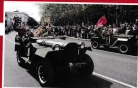
Дата выхода в свет: 12.09.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



ГАЗ-67 – «автомобиль-солдат»

МАШИНА И ВРЕМЯ



Автомобиль ГАЗ-67 – «Иван-Виллис»

ПОРТРЕТ



Виталий Андреевич Трачёв

Фотографии и иллюстрации: 3, 5 (левая) © РИА Новости, 4 © И. О. Кондратов,
5 (левая), 11 (слева) © частная коллекция; 6 (левая) © Сергей Добров / Фотобанк
Лорис; 6 (в центре), 7 (слева), 8 (середина), 9 (слева), 9 (справа) © ТАСС;
6 (справа), 8 (справа) © Мальвина Андрия / Фотобанк Лорис; 7 (левая)
© Денис Васильев / Фотобанк Лорис; 8 (справа) © Виктор Курцов / Фотобанк Лорис;
9 (справа) © Елена Ткачева / Фотобанк Лорис; 10 (справа) © Ю. Мавров;
10 (в центре) © Анна Воронина / Фотобанк Лорис; 10 (справа) © Art Konovalov /
Фотобанк Лорис; 11 (справа) © Алексей Курцов/Wikimedia Commons;
11 (справа) © Аннына Осина / Фотобанк Лорис.

ГАЗ-67 -

«автомобиль-солдат»

В годы Великой Отечественной войны наряду с американским вездеходом «Виллис» в армию поступал его отечественный аналог - автомобиль ГАЗ-6, отличавшийся солдатской простотой, неприхотливостью и проходимостью.

Потребность в небольшом, простом и надежном автомобиле-вездеходе для обслуживания среднего командного состава Красной Армии, штабной службы, а также для решения задач разведки, связи и буксировки легких артиллерийских орудий в ходе Великой Отечественной войны,

Автомобиль ГАЗ-64

В 1939–1940 годах на ГАЗе под руководством В. А. Грачёва был создан легковой автомобиль-вездеход ГАЗ-61 с колесной формулой 4 × 4. Были разработаны и испытаны несколько модификаций автомобиля, привлекавших пристальное внимание военных: ГАЗ-61-73 с кузовом седан (от ГАЗ-11-73), фургон ГАЗ-61-80, типичный ГАЗ-61-415 и тягач ГАЗ-61-417. Эти автомобили выпускались в 1941–1942 годах в крайне ограниченном количестве и, конечно, не могли претендовать на роль массового армейского автомобиля-вездехода. И все же определенные выводы из их разработки руководством сделано. Как вспоминал ведущий конструктор автомобиля ГАЗ-61 В. А. Грачёв, в конце января 1941 года его вызвал к себе нарком среднего машиностроения В. А. Малышев. Показав ему фото в американском журнале Automotive



Industries с поднимающимся по ступенькам здания Конгресса США автомобилем «Бантам», нарком распорядился сделать такой же простой и недорогой автомобиль, который можно было выпускать в массовом количестве.

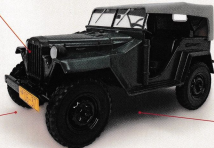
Автомобиль ГАЗ-676
на военном параде
в Севастополе, 2017 г.

Модель автомобиля ГАЗ-676



«Классическая автомобильная решетка радиатора появилась в 1948 году»

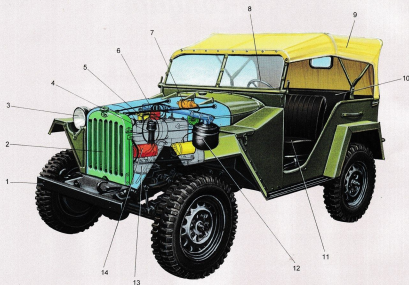
«Четырехместный безрамный кузов с фрезерованными пятнами и болтами»



«На ГАЗ-676 была установлена первая в мире автоматическая коробка передач - 1943 г.»

«Первоначально четырех- и пятидверчатые модели»

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-67Б



- 1 – передний бампер,
- 2 – радиатор,
- 3 – фара,
- 4 – масляная горловина,

- 5 – карбюратор,
- 6 – распределитель зажигания,
- 7 – катушка зажигания,

- 8 – рулевое наконечник,
- 9 – брезентовая крыша,
- 10 – заднее сиденье,
- 11 – сиденье водителя,

- 12 – воздушный фильтр,
- 13 – датчик,
- 14 – генератор.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-67Б

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1320

Полная масса, кг: 1720

Габаритные размеры, мм:
длина – 3350 ширина – 1685
высота – 1700 база – 2100

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: ГАЗ-64-6004, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 54 при 2800 об/мин

Рабочий объем, см³: 3285

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, механические

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двугребневой ролик

Подвеска передняя: на четырех продольных четвертьэллиптических рессорах с четырьмя рычажными амортизаторами одностороннего действия (заднее – с двумя амортизаторами двустороннего действия)

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах с двумя амортизаторами одностороннего (заднее – двустороннего) действия

Размер шин: 6,50-16

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 100 км/ч, с: –

Эксплуатационный расход топлива, л/100

Объем топливного бака, л: 70 (40+30)



Машины ГАЗ-67 тянут по дороге артиллерийские орудия. 1943 г.

С ЗАКРЫТЫМ КУЗОВОМ

В конце 1943 года был разработан опытный образец автомобиля ГАЗ-67-420 с полностью закрытым кузовом. Серийно такая машина не выпускалась, но вызвала многочисленные подражания. В последующие годы многие ГАЗ-67 силами эксплуатирующих организаций оборудовались закрытыми кузовами разных форм и исполнений: деревянными, металлическими и смешанной конструкции.

К работе над новым автомобилем приступили 3 февраля 1941 года. При создании автомобиля широко использовались отработанные узлы и агрегаты других моделей ГАЗа. Так, серийная модификация ГАЗ-64-416 имела колесную формулу 4 × 4, цельнометаллический открытый четырехместный бездверный кузов с брезентовыми тентами и боковинами, отдельное ветровое стекло, четырехцилиндровый двигатель типа ГАЗ-М мощностью 50 л. с., коробку передач типа ГАЗ-ММ, одноступенчатую раздаточную коробку типа ГАЗ-61, шестирядный радиатор, нагнетающий водяной насос от ГАЗ-11, современный карбюратор МП-1 с падающим потоком и эффективным пусковым устройством (от КИМ-10), подвеску переднего моста на четырех четвертьэллиптических рессорах, заднего – на двух полуэллиптических. Ведущие мосты были заимствованы у автомобиля ГАЗ-61 с изменением: копируя зарубежные прототипы, было решено сократить колею с 1440 мм у ГАЗ-61 до 1278/1245 мм. Для улучшения аэродинамики подкапотное пространство в задней части крышек капота сделали выгнутыми щели. ГАЗ-64 во многом превосел опытные американские машины «Бантам», а по времени начала производства даже обогнал знаменитый «Виллис-МВ», серийный выпуск которого начался только 18 ноября 1941 года. По сравнению с аналогами ГАЗ-64 имел чуть меньшую мощность, был на 200 кг тяжелее, развивал скорость на 15 км/ч меньше и расходовал на 3–5 л топлива больше. Вместе с тем, благодаря устойчивой работе неприхотливого к топливу и маслам двигателя на малых оборотах, он имел повышенную проходимость и большее

тяговое усилие (до 1200 кгс), был достаточно прочен, компактен, прост в обслуживании и управлении. Главным недостатком машины являлась зауженная колея; она не обеспечивала не только достаточной боковой устойчивости, но и возможности движения в колонне по колее других машин.

29 марта 1941 года автомобиль был продемонстрирован В. А. Малышеву, 12 апреля – начальнику ГАБТУ генерал-полковнику Я. Н. Федоренко и начальнику ГАУ маршалу Г. И. Кулику. 22 апреля ее осмотрели в Кремле И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, С. М. Буденный и Б. М. Шапошников. Машина понравилась. С конца апреля до конца августа автомобиль проходил различные испытания по обширной программе. Не дожидаясь окончания, согласно решению Наркомсредтяза от 18 июня 1941 года началась подготовка к серийному производству. Особых трудностей освоение производства не вызвало из-за простоты кузова и наличия большого числа узлов и агрегатов, уже освоенных в производстве. До конца 1941 года были изготовлены 602 машины, включая прототипы. В 1942 году изготовили 67 бездверходов, а в 1943-м – еще три. В основном в 1942 году шасси ГАЗ-64 шли под монтаж бронекорпусов броневых автомобилей БА-64.

Один из первых автомобилей ГАЗ-64-416. Лето 1941 г.





Световой полноразмерный легковой автомобиль ГАЗ-67 на Дворцовой площади в Санкт-Петербурге. 2019 г.



Автомобиль ГАЗ-67 на ретрофестивале в Южно-Сахалинске. 2015 г.

Автомобиль ГАЗ-67

К концу 1942 года стало очевидно, что потребность Красной Армии в легковых внедорожниках не может быть полностью удовлетворена только за счет поставок по ленд-лизу. Поэтому в феврале 1943 года в КБ ГАЗа под руководством ведущего конструктора Г.М. Вассермана началась работа над новым автомобилем – ГАЗ-67.

На опытных образцах автомобиля с мая 1943 года была восстановлена нормальная колея – 1446 мм. Усилили раму, лонжероны которой теперь имели полностью закрытый профиль. Кроме того, были добавлены косынки, накладки и дополнительная задняя поперечина. Передний бампер вынесли вперед на 40 мм. Подверглись изменениям передняя часть кузова и щиток приборов, появились отдельные передние и задние крылья, а уровень с ними – подножки, облегчавшие посадку («Вылезли» их не имела). Ветровое стекло установили строго вертикально, чтобы солнечные блики не отражались вверх. Некоторые изменения внесли и в ходовую часть: увеличили дорожный просвет, ликвидировали задний стабилизатор поперечной устойчивости и задние амортизаторы, усилили элементы передней подвески и т. д. За счет применения более совершенных карбюраторов

мощность двигателя повысилась до 54 л.с. Кроме того, были изменены крепления рулевого механизма, заднего колеса и буксирного приспособления, а для полнотелый бензобак емкостью 33 л переместили под сиденье водителя.

По мощности ГАЗ-67 вышел на уровень американского «Виллиса», а из-за более широкой колеи превосходил его по устойчивости и проходимости. Однако из-за возросшей массы динамические показатели и экономичность были хуже, чем у заокеанского аналога.

21 августа 1943 года из сборочного цеха выехал первый ГАЗ-67. Осенью он успешно выдержал заводские испытания, пройдя 2200 км с пушкой ЗИС-3 на буксире. Из них 930 км – по проселку, а 550 км – по выбитому булыжнику. В результате ходовая часть пушки совершенно вышла из строя, а автомобиль находился во вполне удовлетворительном состоянии.

В июне 1945 года в результате бомбежек немецкой авиации сильно пострадал ГАЗ. В частности, вышел из строя главный конвейер, сборочно-кузовной и прессовый корпусы, корпус шасси, главный магазин комплектующих изделий. Был разрушен средний пролет 1-го моторного корпуса, где собирались двигатели ГАЗ-М и ГАЗ-64. Все это отодвинуло работы по организации серийного выпуска ГАЗ-67, но уже 23 сентября первая машина сошла с конвейера. В октябре начался ритмичный выпуск. До конца года собрали 718 машин, в 1944 году – 2419, а в 1945-м (до 9 мая) – 4851.



Кабина автомобиля ГАЗ-67. 3-й международный слет «История войны». Черноголово, 2013 г.



Решетка радиатора и фары автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-67. 2013 г.

Автомобиль ГАЗ-67Б

С января 1944 года из сборочного цеха стала выходить модернизированная версия – ГАЗ-67Б. Внешне машина практически не изменилась, но изменений в конструкцию было внесено немало. Шариковые радиально-упорные шкворневые подшипники поворотных цапф переднего моста, унаследованные еще от ГАЗ-61, заменили на более долговечные и ремонтпригодные подшипники скольжения типа «Уайт». Уже после начала производства было внедрено усиленное крепление подшипников ступиц передних колес, улучшено уплотнение шлиц переднего карданного вала, повышена прочность крепления передних рессор, введены более жесткие диски колес упрощенной конфигурации с увеличенной до 3,6 мм толщиной металла. Для уменьшения «влияния» колес был на 2° уменьшен угол наклона оси шкворня. Деревянное четырехспицевое рулевое колесо заменили на трехспицевое пластмассовое диаметром 425 мм. Оно оказалось настолько удачным, что стало стандартным для всех грузовых автомобилей ГАЗ на несколько десятилетий.

В июле 1944 года был спроектирован, а в сентябре изготовлен упрощенный гражданский вариант ГАЗ-67В. Предполагалось, что эта машина заменит уже не выпускающуюся «эмку» – ГАЗ-М1. От ГАЗ-67Б эта модификация отличалась отсутствием переднего ведущего моста и раздаточной коробки. Балку переднего моста выполнили трубчатой, используя при этом шкворневые узлы от ГАЗ-М1. Шины также замещали у «эмки». Масса машины сократилась на 95 кг, а проходимость осталась вполне приемлемой. Эта машина была нужна, но создавать еще одно производство на и без того перегруженном сверх всякой меры заводе не стали.

После войны производство ГАЗ-67Б было не только сохранено, но и расширено. Автомобиль выпускался вплоть до августа 1953 года, в общей сложности изготовили 92 843 машины. При этом в конструкцию машины продолжали вноситься усовершенствования. В 1948 году, например, была внедрена штампованная решетка радиатора, окончательно сформировавшая знакомый сейчас внешний облик машины. Тогда же внедрили ряд агрегатов, унифицированных с автомобилями ГАЗ-М20 и ГАЗ-51: карбюратор К-22, фильтр-отстойник топлива, распределитель зажигания с осян-корректором, главные передачи мостов. В 1951 году появились амортизаторы двойного действия. Был подготовлен к внедрению еще



Экземпляр показательных выступлений каскадеров с участием ГАЗ-67. Латвийская ССР. 1964 г.

ряд изменений и улучшений, но внедрять их не стали, так как полным ходом шла подготовка к серийному производству автомобиля ГАЗ-69.

На испытаниях 1951 года, уступая ГАЗ-69 в экономичности, вместимости кузова, удобстве обслуживания, надежности и долговечности некоторых агрегатов, ГАЗ-67Б все еще превосходил его по динамике разгона, тяговым свойствам и проходимости.

«Ревенгарьер» ГАЗ-67Б могли произвести и еще в одном автомобиле. В апреле 1949 года в НАМИ разработали и изготовили два экземпляра плавающего автомобиля НАМИ-0П на базе основных агрегатов ГАЗ-67Б. Создавался он на конкурсной основе параллельно с амфибией ГАЗ-46 и, вопреки желанию завода,

в 1951–1953 годах выпускался на ГАЗе малой серией под маркой ГАЗ-0П. Большого смысла в этом не было, так как ГАЗ-46 создавался на узлах и агрегатах перспективного ГАЗ-69 и в этом плане имел перед НАМИ-0П существенное преимущество. ★



Эмблема автомобиля ГАЗ-67.

Модель номер



Советский военный легковой автомобиль ГАЗ-67 во время старта джип-триатлона «Дорога мужества» из станции в Брест. Полковник герм. 2017 г.



Автомобиль ГАЗ-67 – «Иван-Виллис»

По сравнению с «Виллисом» ГАЗ-67 выглядел неказистым трудягой со своими «рублеными» крыльями и широко расставленными колесами. В армии он был очень популярен и получил прозвище «Иван-Виллис».

Благодаря своей широкой колее ГАЗ-67 мог идти в одной колонне с грузовиками по грунтовым дорогам. «Виллису» это было не под силу – ему приходилось либо заваливаться одной стороной в колею, либо вообще выезжать из нее и двигаться со смещением, что не всегда было возможно.

В армии и на «гражданке»

Автомобиль ГАЗ-67 использовался в войсках как многоцелевой легкий грузовик-вездеход. Он мог перевозить – хотя и с перегрузкой – до отделения бойцов, обслуживать командиров среднего звена и штабных офицеров. Машины успешно эксплуатировались в подразделенных связях, с размещением на них радиостанций различных типов. Применялся ГАЗ-67 и как легкий быстроходный артиллерийский тягач, способный уверенно буксировать в любых условиях 45-мм противотанковую пушку с зарядным ящиком, 57-мм противотанковую и 76-мм дивизионную пушки без передков. С достаточно тяжелой 76-мм пушкой ЗИС-5, которую обычно буксировали более солидные машины, ГАЗ-67 уверенно преодолевал подъем в 18°. Тем самым в значительной степени решался вопрос повышения мобильности противотанковой артиллерии. ГАЗ-67 проигрывал «Виллису» с точки зрения продуманности и отработки конструкции, качества изготовления, надежности многих узлов и агрегатов. Если к столь утилитарному автомобилю можно применить термин «дизайн», то и тут американская машина лидировала.



Ретроавтомобиль ГАЗ-67 с экипажем едет по лесной дороге. 3-й международный слет «Моторы войны». Черноголовка, 2013 г.

Однако, сравнивая два эти автомобиля, следует помнить, что один создавался в стране, отдаленной от всех опасностей океаном, а другой – под бомбежками! ГАЗ-67 имел и ряд преимуществ перед «Виллисом». Например, меньшее (несмотря на большую массу) удельное давление на грунт, несколько большую грузоподъемность, большую массу буксируемого прицепа (76-мм пушку «Виллис» буксировать не мог), более удобные задние сиденья и т. д. Немаловажным фактором была приспособленность ГАЗ-67 к отечественным горюче-смазочным материалам. Пробег ГАЗ-67 до капитального ремонта в ходе войсковой эксплуатации был больше, чем у «Виллиса». Основная часть службы ГАЗ-67 в армии и в народном хозяйстве пришлась на послевоенный период. В армии эти машины эксплуатировались вплоть до конца 1950-х годов, когда были заменены автомобилями ГАЗ-69. Часть машин сразу поступала в народное хозяйство, главным образом в сельскую местность, где стала излюбленным транспортом председателей колхозов и совхозов, директоров МТС и т. д. Эксплуатация ГАЗ-67 в народном хозяйстве продлилась дольше, чем в армии, во многом

Парад 9 мая на площади
Революции в Челябинске,
2013 г.



★ БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

Боевое крещение броневомобили БМ-54 получили летом 1942 года на Брянском и Воронежском фронтах, а позднее – под Сталинградом. Участвовали в боевых действиях вплоть до конца Второй мировой войны.



Впервые полноприводные легкие автомобили ГАЗ-67 Горьковского автозавода. 1972 г.



Автомобиль ГАЗ-67 преодолевает препятствия. 1972 г.

ПО ПРОЗВИЩУ «ЧАПАЕВ»

«Иван-Виллис» было не единственным прозвищем ГАЗ-67: этот автомобиль называли также «боником», «малышом», «блохой», «газином», «пигмеем», ХЕВ (хочу быть «Виллисом»). В Польше, где ГАЗ-67 был в свое время весьма популярен, ему дали прозвище «Чапаев».

благодаря поступлению на «гражданку» списанных военных автомобилей, имевших в большинстве случаев ничтожно малый пробег.

Броневедомоиль БА-64

Характерной чертой периода 1930–1940 годов было активное создание броневиков на шасси коммерческих автомобилей, как грузовых, так и легковых. Не избежал этой участи и первый советский джип. При этом созданный на его базе броневик был единственным отечественным серийным полноприводным броневедомоилем. Броневедомоиль БА-64 был разработан на ГАЗе в инициативном порядке в 1941 году. Ведущим конструктором по машине был назначен Г. М. Вассерман. В ноябре приступили к сборке прототипа, а 9 января 1942 года броневедомоиль опробовали на ходу. 3 марта состоялся показ БА-64 (армейское название «БА-64» было утверждено наркомом танковой промышленности В. А. Малышевым 17 февраля 1942 года) в Кремле. 9 марта появился приказ о проведении доработок по БА-64, а 14 марта было принято постановление ГКО о принятии машины на вооружение Красной армии.

БА-64 имел сварной корпус с большими углами наклона броневых листов. Башня сварная, граненой формы, открытая сверху. Максимальный угол возвышения пулемета ДТ +54°, склонения -36°. Машина оснащалась пулестойкими цинками ГК. На части машин устанавливались радиостанции РБ-64 или 12-РП. Всего была изготовлена 3901 машина.

На шасси автомобиля ГАЗ-67 выпускался броневедомоиль БА-64Б. Колеса были расширены до 1446 мм, в переднюю подвеску добавлены два амортизатора.

С мая 1943 года введены боковые смотровые лючки со сдвижными крышками. В остальном машина серьезных изменений не претерпела. Изготовлено 5209 единиц. Броневедомоили БА-64 поступали на вооружение разведывательных подразделений танковых и механизированных частей, мотоциклетных полков, использовались в качестве связных машин и для охраны штабов. Несмотря на свой основной недостаток – малую огневую мощь, – броневедомоили БА-64 успешно применялись при проведении десантных операций, разведывательных рейдов, для сопровождения и боевого охранения пехотных подразделений. Особенно удачным оказалось применение БА-64 в уличных боях, где важным фактором была возможность вести стрельбу по верхним этажам зданий. В войсках нередко предпринимались попытки усиления вооружения броневиков, главным образом за счет установки противотанковых ружей ПТРД или ПТРС. ★

ГАЗ-67Б в экспозиции Нижегородского кремля в период Великой Отечественной войны. 2015



Виталий Андреевич Трачёв

Выдающийся автоконструктор Трачёв – один из основоположников советской школы разработки автомобилей высокой проходимости, под руководством которого создан комплекс машин для ракетно-космической отрасли.



Виталий Андреевич Трачёв.

Виталий Андреевич Трачёв родился 10 (23) января 1903 года в Томске в многодетной семье. Его отец был работником (по другим данным – судовладельцем), мать – земским врачом, что было редкостью в то время. Именно от матери, незаурядного человека с твердым характером, Трачёв и унаследовал характер, позволивший ему, вопреки обстоятельствам, многого добиться в жизни.

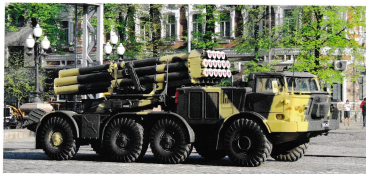
Первые вездеходы

После окончания школы Трачёв сумел поступить во Владивостокское мореходное училище, а после училища и службы в военной авиации – в Томский технологический институт. Однако в 1929 году из-за «непролетарского происхождения» из института он был исключен. В результате выдающийся советский автомобильный конструктор остался с неоконченным высшим образованием. Прежде чем попасть по мобилизации, будучи на тот момент безработным, на строящийся Нижегородский автозавод (НАЗ, позже – ГАЗ) в декабре 1931 года, Трачёв успел поработать в студенческой артели грузчиком,

кинордиомехаником, вешатным конструктором и заводе им. Егорова в Ленинграде, отслужить в армейском авиачае, построить планер собственной конструкции. Первой работой 28-летнего инженера, возглавившего группу конструкторов, стало освоение производства трехосного грузовика (6 × 4) НАЗ-НАТИ-030, разработанный на основе американской трехоски Ford Timber. Трачёв усовершенствовал агрегаты трансмиссии и ходовой части этого автомобиля, и в 1934 году началось его производство под индексом ГАЗ-ААА.



Главный корпус Технологического института (Томский политехнический университет), 2013 г.



PC30 «Круглик» на Параде 9 мая в Екатеринбурге, 2010 г.



Орден Отечественной войны. Сохранился фотограф.



В. А. Грачёв за рулем трехосного автомобиля ГАЗ-21. 1937 г.



ЗИЛ-490Б1 «Синья птица». 2017 г.

РУКОТВОРНЫЙ ПАМЯТНИК

В 1961 году «Синья птица» поступила на вооружение Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы ЕГАСПС СССР, но Грачёв этого уже не успел увидеть. Человек, разработавший за свою жизнь 88 автомобилей (абсолютный рекорд мира), ушел 24 декабря 1978 года.

Следующей его работой стало создание (на базе ГАЗ-А) легкового автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-АААА с колесной формулой 6 × 4, прекрасно проявившего себя в пробеге «Горный – Харот – Москва» (вел машину сам Грачёв). В 1937 году уже на базе «Эмки» он создает трехосный грузопассажирский автомобиль ГАЗ-21 (6 × 4). В ходе испытаний этой машины Грачёв пришел к выводу о бесперспективности использования такой колесной формулы для автомобилей повышенной проходимости и решил, что следует перейти к схеме со всеми ведущими колесами. Первой такой машиной стал ГАЗ-61, за которым последовал первый отечественный «эм» ГАЗ-64. На базе последнего под руководством Грачёва были созданы полупроводный броневозомобиль БА-64 и вездеход ГАЗ-67. За ГАЗ-61 и БА-64 В. А. Грачёву в 1942 году была присуждена Сталинская премия.

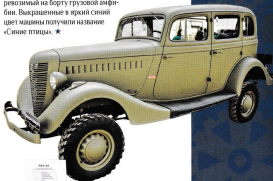
От амфибий до ракетных установок

В 1944 году Грачёв был назначен на должность главного конструктора Днепродзержинского автомобильного завода. Строительство завода только начиналось, а конструкторское бюро уже приступило к разработке 4-тонного грузовика ДАЗ-150 и автомобиля-амфибии БАВ (ДАЗ-485). Однако завершать эту работу пришлось в Москве, так как в 1951 году завод был перепрофилирован на выпуск ракет (ныне это ПО «Ожмаш»). В 1951 года В. А. Грачёв – заместитель главного конструктора, а с 1954-го – главный конструктор специального конструкторского бюро завода ЗИС. Под его руководством было освоено серийное производство амфибии БАВ, трехосного (6 × 6) армейского грузовика ЗИЛ-157, создавались новые модификации бронетранспортера БТР-152. В 1958 году было создано уникальное многоосное (8 × 8) шасси ЗИЛ-135 (единственное в мире с двумя автоматическими коробками передач), ставшее основой для целого

семейства тяжелых армейских машин-вездеходов. Особо большой успех выпал на долю ЗИЛ-135ЛМ (БАЗ-135ЛМ). Эта машина стала базой для размещения московских установок тактических ракет «Луна» и «Луна-М» и нашла широкое применение в Советской Армии, армиях наших союзников и других стран. Позднее на БАЗ-135ЛМ разместили 16-зарядную пусковую установку залпового огня «Ураган». Инженерные войска использовали это шасси для самоходных помпов «Волна». В 1960-е годы машина нашла применение и в народном хозяйстве в качестве трюбовозов и бортовых автомобилей.

«Синья птица» главного конструктора

В 1965 году СКБ ЗИЛ получило задание на разработку поисково-эвакуационного автомобиля-амфибии, приспособленного для транспортирования к местам применения на вертолетах Ми-6 и самолетах Ан-12. Уже спустя год появился опытный образец – ПЭУ-1 с колесной формулой 6 × 6, двигателем ЗИЛ-375, ГМП, передними и задними управляемыми колесами (средние колеса без подвески), бортовой схемой трансмиссии. Масса его была снижена за счет широкого применения алюминия и стеклопластика. С 1968 года началось серийное производство этих машин. Затем была создана пассажирская машина ПЭУ-1М, в которой могли разместиться, кроме экипажа, три космонавта и врачи, сопровождающие их с места посадки. На основе этих машин в 1975 году был создан поисково-эвакуационный комплекс «490», в состав которого входили три машины: две трехосные колесные амфибии и один шнекороторный снегоболотоход, перевозимый на борту грузовой амфибии. Выкрашенные в яркий синий цвет машины получили название «Синья птица». ★



Портрет



Специальный авионный полупроводный вездеход ГАЗ-61. 2016 г.

В НОМЕРЕ 43

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 43

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ НОМЕР: 100796



МОСКВИЧ-2140 —
ПОСЛЕДНИЙ ИЗ СЕМЕЙСТВА



МОСКВИЧ-2140 ИМЕ
ЕТ ДВИГАТЕЛЬ



РОТОРНО-ПОРШНЕВОЙ
ДВИГАТЕЛЬ

12+

ВЫСОКАЯ
КАЧЕСТВЕННАЯ

ПРОДУКЦИЯ

ПРОДУКЦИЯ



★
«Москвич-2140»

★
«МОСКВИЧ-2140» —
ПОСЛЕДНИЙ ИЗ СЕМЕЙСТВА

★
«МОСКВИЧ» В ПОГОНЕ
ЗА ЛИДЕРОМ

★
РОТОРНО-ПОРШНЕВОЙ
ДВИГАТЕЛЬ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ