

из серии:  
"Музей техники"

ГАЗ - 51  
ГАЗ - 63

ПЕРВАЯ ЧАСТЬ





ГАЗ - АА



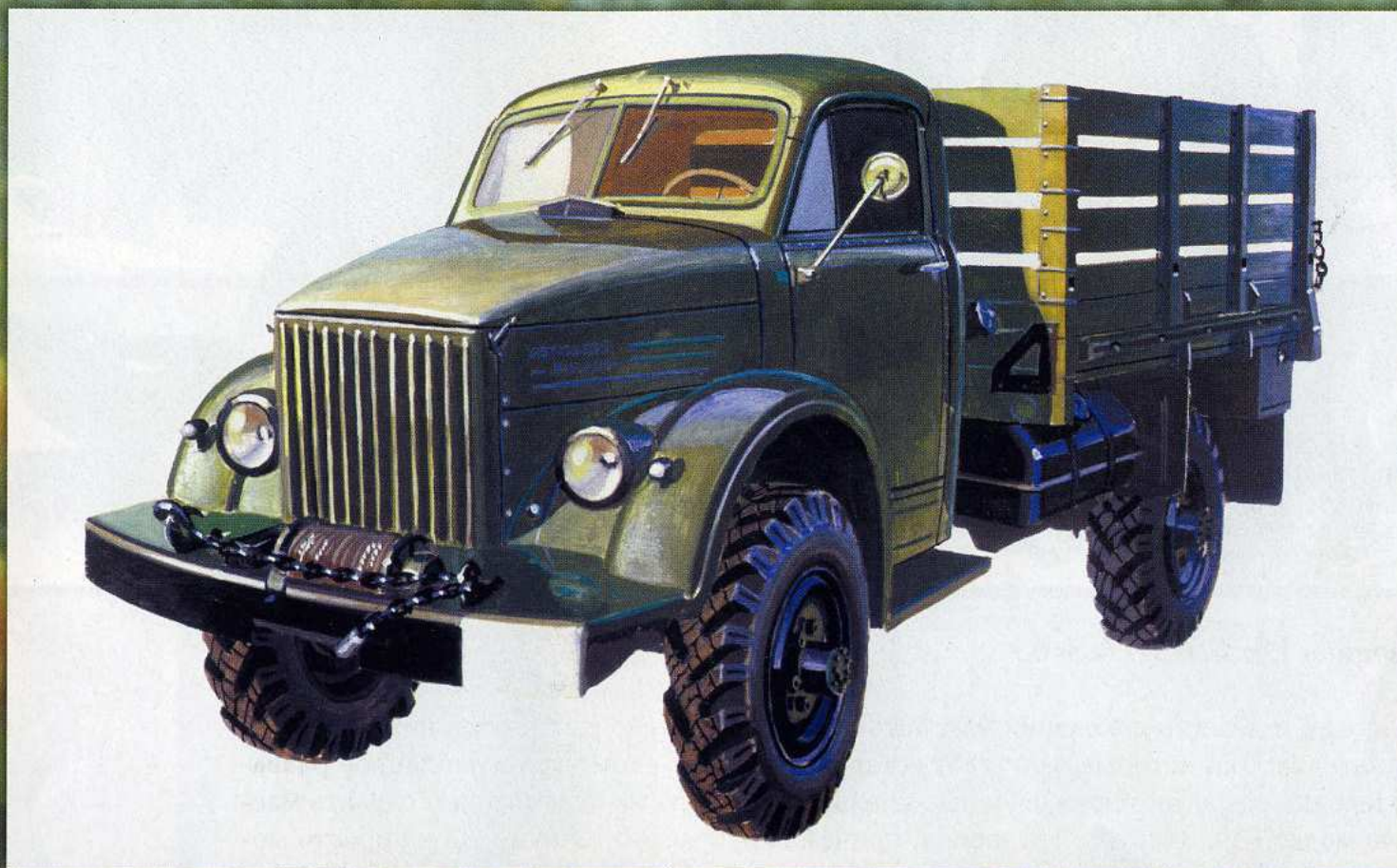
Руководитель проекта: А. В. Бушуев  
Компьютерная вёрстка: Д. С. Глазырина  
Редактор: Д. С. Орлов  
Технолог: И. В. Николаев  
Автор текста: Л. М. Шугуров  
Чертежи и рисунки: А. А. Брагин  
А. Н. Захаров

Продолжая серию "Музей техники", издательство АРТ - ЦДТС предлагает Вашему вниманию брошюру, посвященную грузовикам ГАЗ - 51 и ГАЗ - 63.

Издание рассчитанное на любителей автомобильной истории, моделлистов и широкий круг читателей, содержит более 70 фотографий, 30 чертежей и схем, 10 цветных рисунков.

# ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ГАЗ - 51 , ГАЗ - 63

( В ДВУХ ЧАСТЯХ )



ГОРЬКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

Фотоархив "Музея техники"



2

### Грузовики ГАЗ-51 и ГАЗ-63

Для людей младшего поколения этот автомобиль — уже раритет. Среди них находится немало энтузиастов, которые берутся восстановить верного трудягу из найденной развалюхи. Нередко встречаются увлеченные умельцы, одержимые стремлением сделать масштабную модель знаменитого грузовика, причем скрупулезно точную. Да не просто модель, а семейство различных машин на ее базе — самосвалов и цистерн, автобусов и фургонов, «пожарок» и различных коммунальных автомобилей.

Имя этой машине — ГАЗ-51. Его производство шло с 6 января 1946 года по сентябрь 1956 года. Затем пришел черед модернизированного грузовика ГАЗ-51А, выпуск кото-

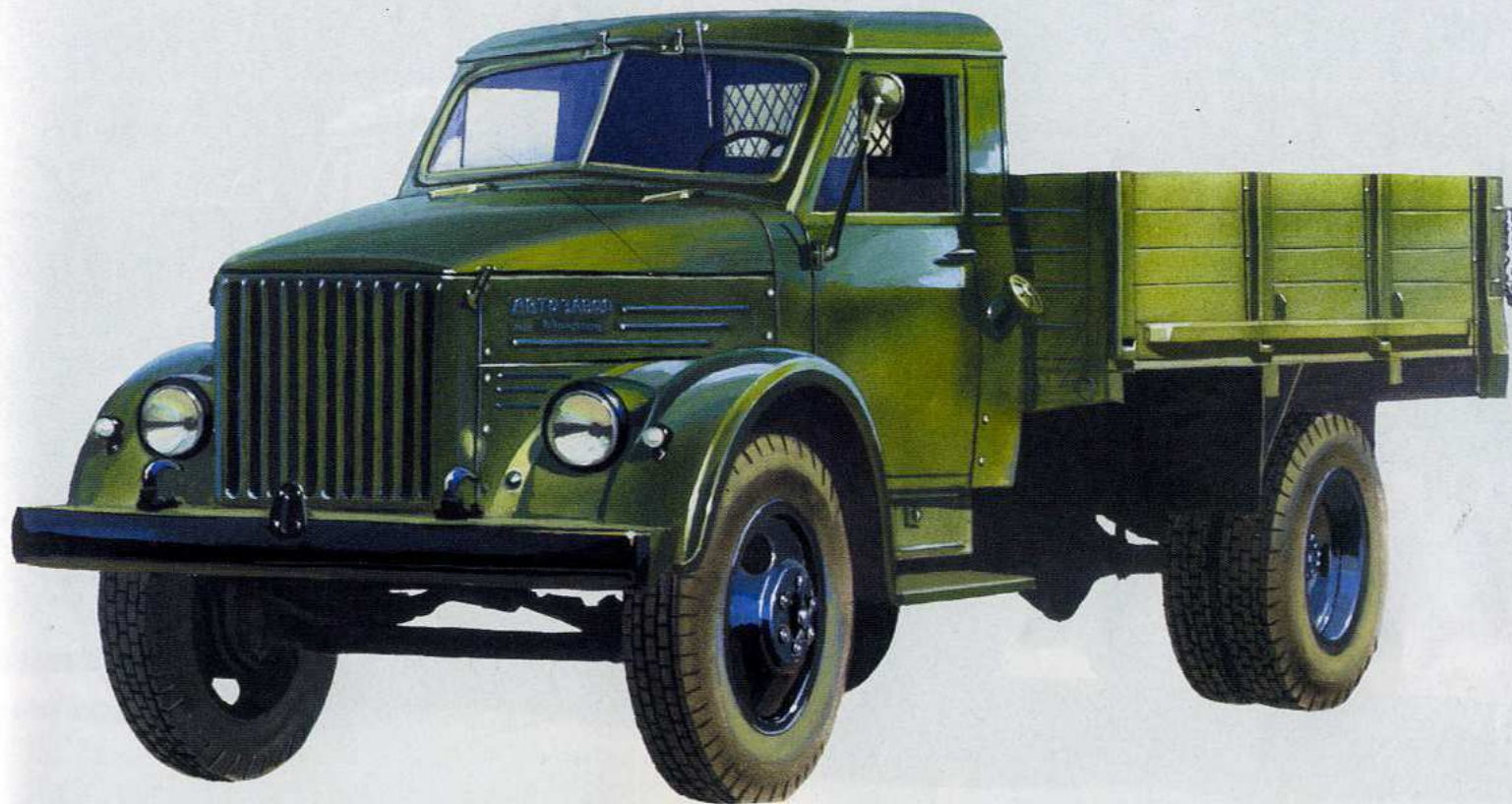


3

Опытный ГАЗ-11-51, построенный в январе 1939 года в двух экземплярах. Снимок сделан в Москве на ВСХВ, в 1940 году  
Опытный образец ГАЗ-51 во дворе завода. Кабина с переделанной дверью взята от грузовика «Студебеккер», на боковинах капота еще нет надписи «АВТОЗАВОД им. Молотова», но на хромированных колпаках ступиц выбито: ГАЗ. 1944 год



Достижения автомобильной промышленности в павильоне «Машиностроение» (теперь - «Космос») Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ), ныне ВДНХ. Видны серийный ГАЗ-51, опытный ГАЗ-63 и даже ГАЗ-ММ (Ульяновского автозавода), на смену которому они предназначены. 1946 год



рого длился до 2 апреля 1975 года. У модели ГАЗ-51 существовал и полноприводный побратим, ГАЗ-63. Оба имели 80% общих деталей и узлов. Этот автомобиль начали серийно изготавливать с 31 сентября 1948 года, и его производство шло до лета 1968 года. Как видим, эти автомобили с полным правом можно назвать долгожителями на конвейере. И, мало того, их было выпущено колоссальное (по масштабам производства грузовиков) количество. Машин ГАЗ-51 и ГАЗ-51А, например, завод «размножил» в количестве 3 481 033 экземпляров. Это один из самых массовых в мире грузовиков. ГАЗ-63 и 63А изготовили 474 464 штуки.

Немногие отечественные автомобили до сих пор выпускались по нашим лицензиям или, точнее выражаясь, по советской технической документации за рубежом. И тут ГАЗ-51 является рекордсменом. С ноября 1951 года завод ФСЧ в польском Люблине



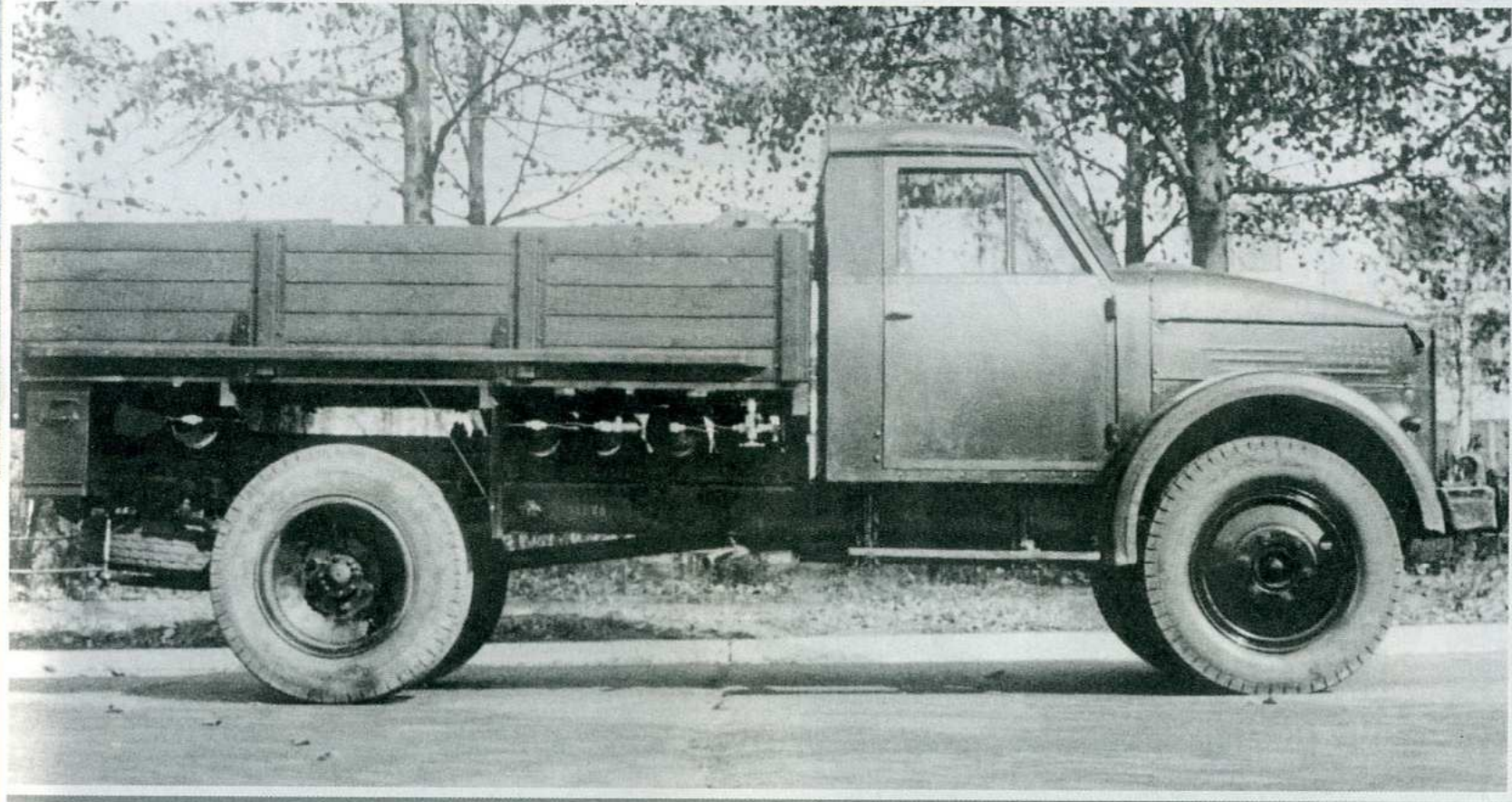
6



Крыша кабины ранних выпусков обтягивалась брезентом, стекла дверей — прямоугольные, фартуки подножек отсутствуют, под кабиной виден аккумулятор, под платформой — бензобак...

а также неоткидывающиеся борта грузовой платформы, «двухдычатые» колеса, плоская задняя стенка кабины. Отсутствует правое зеркало заднего вида.





7



начал его выпуск под маркой «Люблин-51». Автомобильный завод в северокорейском городе Дыкчхон с 1958 года организовал производство «Сынри-58» («Победа-58»), точной копии советской машины. А переработанную копию ГАЗ-51 под названием «Юэцзинь-134» с того же года выпускал завод «Дзиньган» в Китае и другой завод в китайском городе Ухань. Словом, ГАЗ-51 имеет все основания называться знаменитым.

По результатам Государственных испытаний машин первой серийной партии в 1946 году ГАЗ-51 получил следующую оценку, — В результате проведенных испытаний было признано, что ГАЗ-51 - вполне современ-

ГАЗ-51Б выпускался с 1949 года и работал на сжатом газе, находившимся в шести баллонах под платформой. Под ними — бензобак (использовался для запуска двигателя)

Запасное колесо находится не справа под платформой, а сзади. Внешне машина такая же как ГАЗ-51 периода 1946 — 1955 годов



ный, высококачественный грузовой автомобиль, сконструированный с учетом особенностей эксплуатации в Советском Союзе.

Здесь надо подчеркнуть, что оценку грузовику выносила комиссия, которая вела сравнительные его испытания с американскими («Форд-2Г8Т», «Додж-ВФ 32») и немецкими («Опель-Блитц») аналогами.

История ГАЗ-51 восходит к 1939 году. Тогда под руководством Владимира Михайловича Кудрявцева был спроектирован и построен опытный образец машины ГАЗ-11-51 с новым шестицилиндровым двигателем ГАЗ-11. Ее грузоподъемность — 2 тонны, и поэтому все шасси, включая раму и подвеску колес, пришлось конструиро-



вать заново. Начавшаяся война приостановила работы по машине. Они возобновились в 1943 году.

Главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт 3 февраля 1943 года на совещании конструкторов автомобильных заводов докладывал, в частности, о ходе дел по проектированию ГАЗ-51, нового грузовика, отличавшегося от довоенного ГАЗ-11-51, а также унифицированного с новым грузовиком полноприводного ГАЗ-63. Ведущим конструктором по ГАЗ-51 являлся А. Д. Просвирнин, а по ГАЗ-63 — П. И. Музюкин.

Проектные работы шли интенсивно, и к 1945 году образцы обеих моделей уже испытывались. На них стояли несколько измененные кабины от армейского грузовика



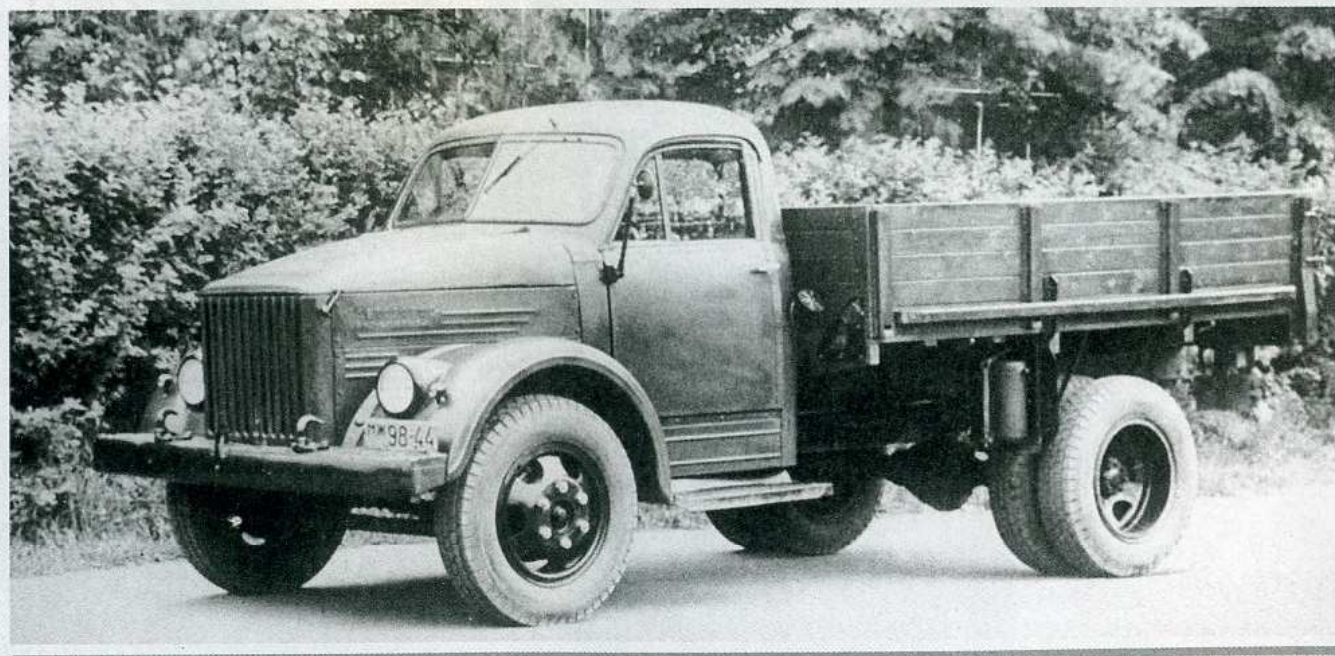
«Студебеккер». Так называемая «нулевая серия» ГАЗ-51 была готова к концу 1945 года, а в 1946-м начался серийный выпуск. Над созданием, испытаниями, организацией производства трудились инженеры А. А. Липгарт, А. Д. Просвирнин, А. М. Кригер, Л. В. Косткин, В. И. Борисов, С. И. Русанов. За эту работу они в 1947 году были удостоены Государственной премии. Позже, в 1949 году Государственную премию получила группа специалистов, работавших над ГАЗ-63: Г. А. Веденяпин, П. И. Музюкин, В. С. Ползиков, В. А. Семенов, Н. Ф. Струнников, И. С. Ушаков.

С самого начала заводские конструкторы получили задачу спроектировать машину универсального применения грузоподъемностью 2,5 тонны для работы на шоссейных и проселочных дорогах. Отсюда — солидные запасы прочности, изначально заложенные в конструкцию узлов и деталей. Сегодня, оценивая ее с расстояния прошедшего полувека, мы вправе сказать, что эти запасы прочности были рассчитаны с высоким профессиональным искусством. Автомобиль получился очень долговечным, надежным, но не перетяжеленным. Более того, умеренная по величине снаряженная масса ГАЗ-51 выпуска 1946 года (2710 кг) без ущерба для прочности была уменьшена к 1976 году до 2500 килограмм.



11

Первые ГАЗ-51 начали сходить с конвейера с 6 января 1946 года. У них была дерево-металлическая кабина, деревянные подножки, бензобак под грузовой платформой и диски колес с двумя окнами. Снимок 1946 года



Эволюция внешнего вида ГАЗ-51. Автомобиль, выпускавшийся с 1956 года, имел цельнометаллическую кабину, бензобак под сиденьем, «шестидырчатые» колеса, фартук подножки с характерными ребрами. На снимке 1956 года — машина еще со старой грузовой платформой



13

ГАЗ-51 обладал очень жесткой на изгиб и кручение лонжеронной рамой. Достаточно мягкие четыре полуэллиптических рессоры работали в паре с рычажными гидравлическими амортизаторами двустороннего действия. Точный рулевой привод в сочетании с названными особенностями конструкции обеспечили машине хорошие плавность хода и характеристики управляемости.

Для отечественных проселочных дорог немаловажное значение имели колеса с шинами диаметром 0,93 метра, большой дорожный просвет (0,24 метра под картером заднего моста) и малые углы въезда (спереди — 40, сзади — 32). Как следствие, ГАЗ-51 имел довольно высокую проходимость (причем только при задних ведущих колесах). Машина прекрасно работала в сельской местности даже в условиях распутицы. Обращают на себя внимание и старты ГАЗ-51 в соревнованиях по крос-

С 13 декабря 1957 года слова «имени Молотова» исчезли из официального титула завода и соответственно изменилась выштампованная надпись на боковине капота ГАЗ-51А. Автомобиль оснащен двумя стеклоочистителями, фартуками задних колес и катафотами. Наружнее зеркало заднего вида — одно



14



Работающий на сжиженном газе ГАЗ-51Ж с надставленными решетчатыми бортами для перевозки вино-водочных изделий в ящичной таре. Снимок сделан на Красной площади в Москве в Первомайские праздники  
Бездорода, Ленин ГАЗ-51Т





су, трасса которых порой представлялась почти непреодолимой для грузовиков колесной формулы 4x2.

Шестицилиндровый двигатель, развитый из модели ГАЗ-11, оказался под стать шасси. Для отечественного автомобилестроения он стал вехой в развитии. Прежде всего — нововведениями в конструкции, которые ставили его на один уровень с зарубежными моторами тех лет. Прежде всего отметим тонкостенные, быстрозаменяемые вкладыши коренных и шатунных подшипников, маслоприемник плавающего типа, короткие гильзы цилиндров «сухого типа», автомат опережения зажигания, полноопорный коленчатый вал.

Мотор ГАЗ-51 был нижнеклапанным, несколько «задушенным» по впускным и выпускным каналам. В результате он легко приспособивался к изменениям внешней на-



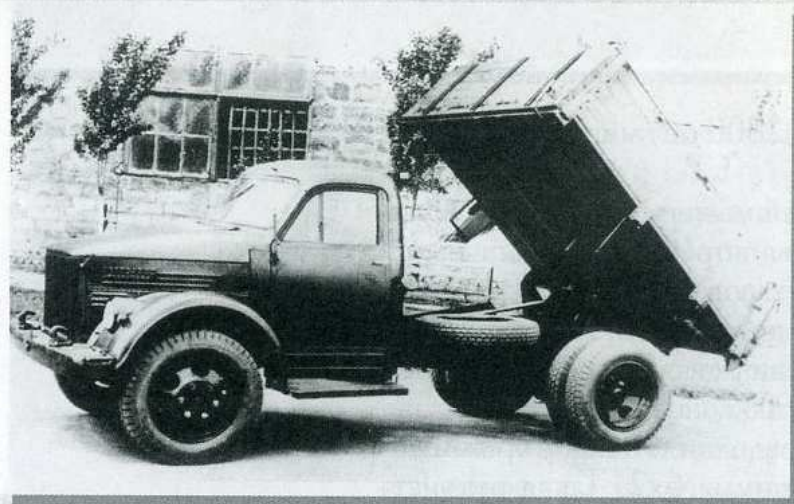
**ГАЗ-93А**

V/O „АВТОЭКСПОРТ“

UdSSR ■ MOSKAU



17



Самосвал ГАЗ-93Б для бестарной перевозки зерна и других сыпучих сельскохозяйственных грузов. Выпускался с 1958 года Саранским заводом автосамосвалов. Сельскохозяйственный самосвал ГАЗ-93Б с металлическим днищем и каркасом платформы и деревянными бортами. Сверху кузов закрывался крышкой. Самосвал ГАЗ-93С с ковшевым кузовом выпускал Одесский автосборочный завод. Надставные борта свидетельствуют, что во время «битвы за урожай» машину «мобилизовали» для перевозки зерна



18

грузки. Максимальную мощность (70 л. с.) он развивал при 2800 об/мин, а пик крутящего момента (20,5 кГм) наступал при 1600 об/мин.

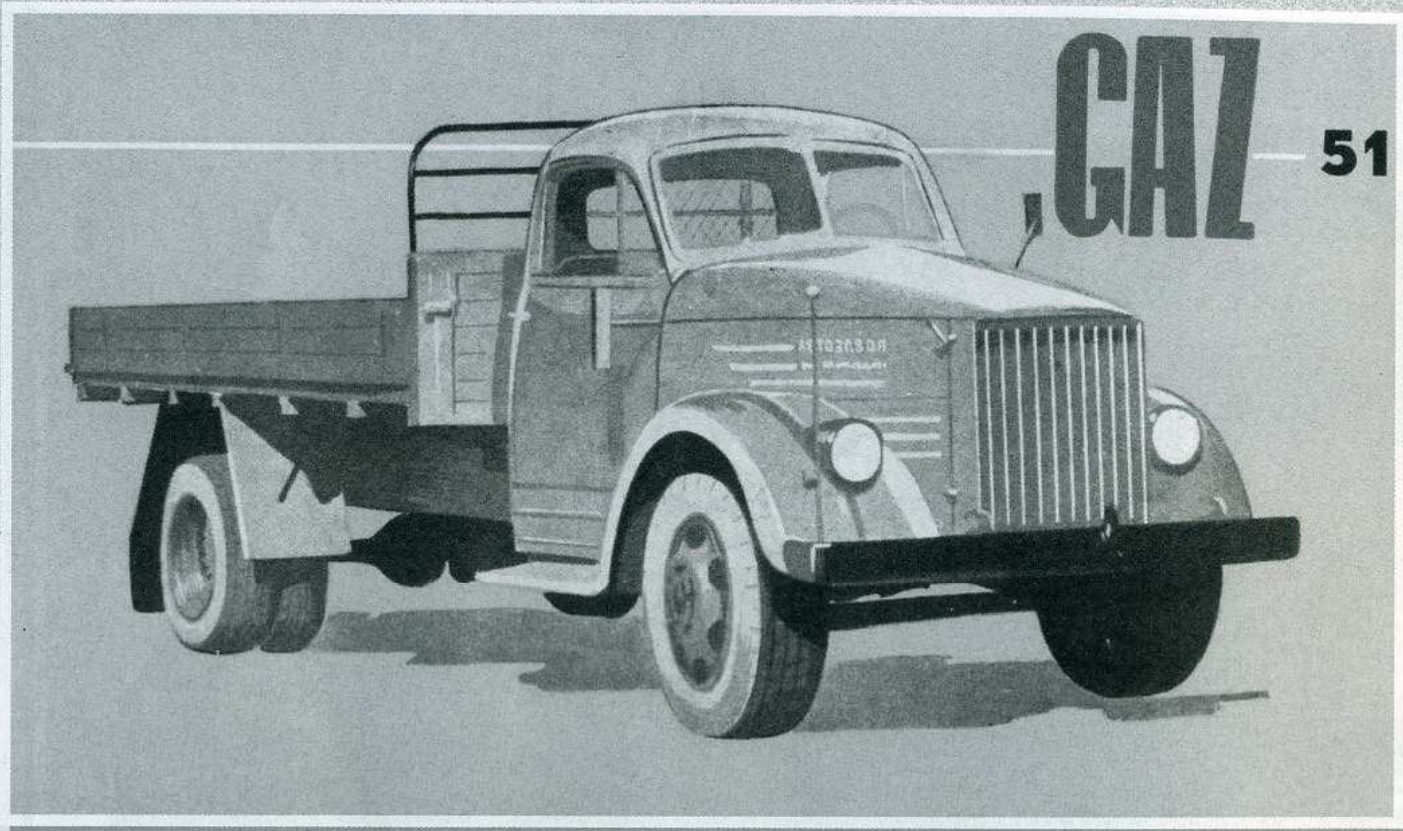
Перефразируя известное выражение, в отношении автомобилей можно сказать «глас водителей — глас божий», поскольку он содержит оценку со стороны потребителей. Типичным в этом отношении является письмо, отправленное в 1949 году на завод водителем С. Борисовым из Серпухова. Он сообщал: «За два года и один месяц я прошел на ГАЗ-51 более 101300 километров, ни разу не снимая двигатель с шасси и не меняя коренных вкладышей». Заметим, что Борисов рассказывал об автомобиле раннего выпуска, вероятно конца 1946 года.

Высокая прочность шасси ГАЗ-51 дала основание для переделки его некоторыми автотранспортными предприятиями в трехосное, колесной формулы 6х2. Такая реконст-



рукция сделала возможным поднять грузоподъемность с 2,5 до 4,0 тонн. По той же причине на шасси ГАЗ-51 разными заводами устанавливались автобусные кузова с довольно тяжелым деревянным каркасом. Интересно, что для экспорта в некоторые страны, в частности в Финляндию в 1957 году, выпускалась длиннобазная модификация ГАЗ-51В грузоподъемностью 3 — 3,5 тонны на шинах увеличенного размера (8,75-20) и с двигателем рабочим объемом 3,48 л и мощностью 78 л. с. (Собственная масса ГАЗ-51В составляла 2,8 т., скорость — 75 км/ч, контрольная эксплуатационная норма расхода топлива — 20 л/100 км. — ред)

Если говорить об оборудовании ГАЗ-51, то до начала 1950 года он снабжался компрессором для накачки шин, который приводился от коробки передач. Машины ком-



плектовались вакуумными стеклоочистителями, открывающимися вверх половинками лобового стекла, наружным зеркалом заднего вида. Бензобак емкостью 105 литров был подвешен с левой стороны под грузовой платформой. Сама платформа имела только один откидной борт — задний.

Щиток приборов — прямоугольной формы. Он объединял пять стрелочных указателей: спидометр, бензинометр, амперметр, указатели давления масла и температуры воды. Рулевое колесо имело три вогнутых к ступице металлических спицы. Отопитель кабины отсутствовал.

В дальнейшем отдельные узлы машины постоянно подвергались модернизации. Первоначально кабина





На селе около 70% парка грузовиков составляли к началу 70-х годов машины ГАЗ-51 и ГАЗ-51А. Снимок начала 80-х годов. На магазине «Промтовары» лозунг: Да здравствуют советские женщины — активные строители коммунистического общества!



22

ГАЗ-51 представляла собой дерево-металлическую конструкцию. Часть ее деталей — каркас, рама ветрового стекла, панель приборов, каркасы дверей — были металлическими, задняя же стенка и наружные панели дверей — деревянные, а крышу обтягивали брезентом. Подножки тоже были деревянными, а их фартуки отсутствовали. Между подножкой и кабиной с левой стороны виднелся аккумулятор. Ни о каких фанерных крыльях, как писал в книге своих воспоминаний «Возрождение» генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, не было и речи.

Когда в 1949 году дефицит тонколистового стального проката ослаб, основные панели кабины стали металлическими — штампованными. Кабина приобрела скругленные формы, стекла дверных окон уже имели не прямоугольные обводы, а скругленные. Но до 1955 года сохранялась фанерная наружная обшивка дверей и все еще не было фартуков подножек. Правда, подножки стали металлическими, рифлеными.

Те кабины первых четырех лет выпуска почти не сохранились — их деревянные части успели сгнить. Многие автомобилисты за давностью лет позабыли об этих угловатых





Сынри-58КА образца 1979 года значительно ушел от своего прообраза ГАЗ-51. Завод в городе Точхон выпускал также копии ГАЗ-69, КрАЗ-256, БелАЗ-51  
Проверка готовых грузовиков «Сынри-58» на автомобильном заводе в северокорейском городе Дыкчхон  
Китайский грузовик «Ухань», изготовленный на основе ГАЗ-51А



24



Соревнования на экономию горючего. Позади кабины на грузовиках установлены мерные опломбированные емкости — бензобаки от мотоцикла «Урал». Оборудованный для кросса ГАЗ-63 со специальными скобами на крыше и

Укладка балласта, соответствующего грузоподъемности ГАЗ-51, являлась обязательной для участия в кроссе. В 70-е годы на кроссовых ГАЗ-51А начали устанавливать дуги безопасно-



25



Как самые массовые грузовики в нашей стране, ГАЗ-51 образовали монокласс в соревнованиях по скоростному маневрированию. Снимок сделан в Кишиневе в начале 60-х годов.  
С 1951 года на ГАЗ-51 разыгрывался Чемпионат СССР по кроссу в отдельном классе. Снимок сделан во время первенства Москвы 1959 года. Эвакуатором на участке работает тягач «Студебеккер»



«будках». Как, впрочем, позабыли о комбинации приборов, имевшей прямоугольную форму. Ее впоследствии сменил щиток с пятью круглыми циферблатами — он назывался КП5-Е2, а прежний — просто КП5. Отопитель кабины стал серийным оборудованием только с 1956 года, когда прошла небольшая модернизация, увенчанная изменением индекса базовой модели с ГАЗ-51 на ГАЗ-51А.

С освоением производства цельнометаллической кабины бензобак, уменьшенный со 105 до 90 литров, переместился под сиденье водителя, и его горловину вывели из кабины в ее левой задней части.

От компрессора для накачивания шин, которым ГАЗ-51 оснащался, отказались в начале 1950 года. Изменения со временем коснулись и ободов колес. С середины 1953 года они снабжались лишь одним замковым кольцом вместо двух. В конце 1953 года рулевой механизм получил усиленные ролик и подшипники, а с 1955 года дисковый стояночный тормоз был заменен более надежным и долговечным барабанным.



27

Модернизированная модель ГАЗ-51А увидела свет в 1956 году. Главное ее новшество — грузовая платформа увеличенных размеров. Все три ее борта сделали откидными, и вдоль верхней кромки боковых бортов расположили усиленные брусья. Среди других внешних отличительных признаков — катафоты на передней стенке грузовой платформы, фартуки у задних колес и фартуки между подножкой и порогом кабины. Прежние «двухдырчатые» колеса уступили место новым, более легким, с шестью отверстиями, и с 1962 года грузовики ГАЗ-51А стали комплектоваться шинами радиального типа «РС» со съемными протекторными кольцами.

Двигатели ГАЗ-51 также подвергались текущей модернизации. Главными нововведениями стали: применение симметричных шатунов, переход от карбюраторов К 49 на модель К 22Г и замена генератора Г 21 на Г108Г. Основные технические данные машин семейства ГАЗ-51 приведены в таблице 1. ГАЗ-51 и ГАЗ-51А выпускались в разнообразных модификациях, в том числе и как шасси.



Из модификаций ГАЗ-51 следует отметить машины, работавшие на газовом топливе: ГАЗ-51Б на сжатом газе (выпуск с 1949 года) и ГАЗ-51Ж на сжиженном (выпуск с 1954 года). Седельные тягачи ГАЗ-51П, которые изготовлялись с 1956 года, впервые в практике завода комплектовались гидровакуумным усилителем в приводе тормозов.

По заказам Министерства обороны завод поставлял машины ГАЗ-51Н, ГАЗ-51С и ГАЗ-51СЭ. Грузовая платформа с высокими решетчатыми бортами таких автомобилей имела тент и откидные продольные скамьи, позволявшие перевозить 12 человек.

На базе ГАЗ-51 существовали бесконечные опытные образцы, начиная от полугусеничных ГАЗ-41 (АП-41) и кончая первыми прототипами ГАЗ-52, которые представляли собой ГАЗ-51А с измененными оперением и некоторыми узлами.

Выставочный экземпляр ГАЗ-63 (яркая окраска, хромированные ободки фар подфарников,... полированные торцы колесных гаек). Поскольку автомобиль



Грузовик ГАЗ-51, как и разработанный на его базе автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-63, — результат коллективного труда специалистов завода, впитавших инженерную философию, которую настойчиво проводил в жизнь главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт. Андрей Александрович был сугубым прагматиком. Он не любил теоретизировать, признавал решения, которые могли на практике дать реальные преимущества. При этом Липгарт мыслил не эволюционно, а революционно — быстро оценивал последние технические новинки и стремился как можно быстрее их использовать.

Андрей Александрович скорее всего являлся апологетом американской школы конструирования. Он выступал за сложное сплетение конструкции и технологичности. Когда в том или ином узле или детали он находил их удачный симбиоз, то не-



пременно резюмировал, — Добротное решение! В его устах эти слова звучали как наивысшая похвала.

Проектированию грузовых автомобилей свойственна определенная специфика. Эти машины держатся на производстве 20-30 лет. Поэтому их конструкция должна в большей степени быть канонической, чем конструкции легковых машин. И бригада разработчиков должна иметь поэтому тонко сбалансированный состав специалистов. Липгарт сумел найти такое сочетание. Ведущим по машине он выбрал Александра Дмитриевича Просвирнина, которому шел в 1943 году 29-й год. Ему постоянно помогал 33-летний Анатолий Маврикиевич Кригер, уже искушенный опытом, дотошный педант. Он тяготел к эволюционному подходу при проектировании и был очень внимателен к мелочам.

Липгарт и Борисов постоянно заботились о том, чтобы каждая деталь, каждый узел не доставляли головоломок технологам. Очень полезным помощником был и В. П. Бу-





данов, который отвечал за изготовление опытных образцов и с самого начала закладывал основы технологии производства.

Нельзя не отметить и роли Д. М. Гороховского, который «навёл ретушь» на двигатель ГАЗ-11 и превратил его в практичный и надёжный мотор ГАЗ-51. Он, как и все перечисленные здесь специалисты, стали авангардом инженерной школы, сформированной Липгартом, которая получила яркое воплощение в моделях ГАЗ-51 и ГАЗ-63.

Липгарту были хорошо знакомы машины, поступавшие в нашу страну по ленд-лизу из Америки, Англии и Канады, бесчисленные трофейные автомобили. Некоторые из американских моделей ГАЗ собирал во время войны из машинокомплектов, а также ремонтировал. Он их критически оценивал, определял сильные и слабые стороны каждой модели.

В 40 – 50-е годы по каждой новой машине «под крылом» Главного Конструктора действовали ведущие конструкторы. По ГАЗ-51 таковым был А. Д. Просвирнин, чело-



век исполнительный и аккуратный. В 1958 году он стал главным конструктором ГАЗа. А по ГАЗ-63 ведущим был Петр Иванович Музюкин.

Музюкин накопил большой опыт по разработке машин повышенной проходимости. Впоследствии его назначили главным конструктором Ульяновского автомобильного завода (УАЗ). Ведущих конструкторов было много — в зависимости от объектов, по которым шли испытания, доводочные работы, подготовка производства. Ведущим конструкторам помогали и координировали их действия заместители главных конструкторов А. М. Кригер, Н. Г. Мозохин, Ю. Н. Сорочкин, В. П. Буданов. Такая система, внедренная и развитая Липгартом, получила распространение и на других заводах отрасли.

Для ГАЗа грузовые автомобили являлись профилирующим объектом производства. Его машины широко использовались в сельской местности, армии. Неудивительно, что опытные образцы полноприводного 2,5-тонного грузовика появились даже раньше, чем экспериментальные ГАЗ-51 — в декабре 1943 года.



Первоначально машиной ГАЗ-63 занимался Виталий Андреевич Грачев, позже ведущим конструктором стал Музюкин. Их общая концепция — унифицировать ГАЗ-51 и ГАЗ-63 на 80% по важнейшим узлам и деталям. Они определили для себя важнейшие основные решения по машине: прокладываемые общую колею односкатные колеса с одинаковой колеей, вдвое усиливающая диапазон тяговых усилий двухступенчатая раздаточная коробка, наиболее дешевые в производстве синхронные шарниры «Бендикс-Вейсс», передний и задний карданные валы равной длины.

ГАЗ-63 по сравнению с ГАЗ-51 поднялся над грунтом (по высоте верхней кромки рамы) на 90 мм, а дорожный просвет увеличился до 270 мм. Углы въезда и съезда, благодаря поднятой над грунтом раме, составили соответственно 48 и 32, чем внесли свой вклад в повышение проходимости машины.

Еще большие возможности по преодолению бездорожья открывала модификация ГАЗ-63А снабженная установленной в переднем буфере машины лебедкой с тяговым



усилием 3500 кг и 65-метровым тросом. Привод лебедки осуществлялся карданным валом. Установка лебедки потребовала усиления передней подвески — появились другие хомуты передних рессор. ГАЗ-63 и ГАЗ-63А комплектовались предпусковым подогревателем двигателя, отопителем кабины, дополнительным 105-литровым бензобаком слева под платформой.

Поскольку колеса были односкатными и рассчитанными на установку более широких, чем на ГАЗ-51, шин, они имели совершенно иную конструкцию.

Изменения в конструкции узлов ГАЗ-51 коснулись, совершенно естественно, и узлов ГАЗ-63.

Подобно ГАЗ-51, шасси грузовика использовались для цистерн, маслозправщиков, автобусов, различных специализированных автомобилей. Интересна опытная модель ГАЗ-33, изготовленная и испытанная в 1946 году. Эта трехосная (6 x 6) разновид-



35

ность ГАЗ-63, оснащенная тоже односкатными колесами. Ее испытания показали, что тяговые показатели недостаточно высоки, как этого требовал военный заказчик. Вместо двигателя ГАЗ-51 (70 л. с. и 20,5 кГм) нужен был мотор типа ЗИС-120 (90 л. с., 31 кГм). Возник вопрос о поставке таких двигателей с ЗИС на ГАЗ. На ЗИСе тогда директорствовал Иван Алексеевич Лихачев, а на ГАЗе — Иван Кузьмич Лоскутов. Узнав об этом, Лихачев взорвался, — Это что же, я, Лихачев, должен стать смежником у Ваньки Лоскутова? Никогда!

В конечном счете Минавтопром СССР принял соломоново решение — дальнейшие работы по этой машине передать на ЗИС. Трехосный ЗИС-151, выпуск которого начался 8 октября 1948 года, унаследовал от ГАЗ-33 компоновку ведущих мостов.

На ГАЗе в 1947 году под руководством начальника особого конструкторского бюро (ОКБ) В. К. Дедкова началось проектирование колесного бронетранспортера

Экспериментальный грузовик, которым в начале 60-х хотели заменить ГАЗ-63. Расширенные мосты призваны были устранить недостаток ГАЗ-63 — недостаточную поперечную устойчивость. В крыше сделали люк, через который можно было осуществлять командование колонной и наблюдать за воздухом



ГАЗ-40 (он же БТР-40). В его конструкции использовались узлы и агрегаты ГАЗ-63А.

У ГАЗ-40 несущим элементом являлась не рама, а корпус бронекузова. Машина оснащалась разновидностью двигателя ГАЗ-51. Она называлась ГАЗ-40 и имела мощность 78 л. с. Производство ГАЗ-40 шло с 1950 по 1956 год, а затем его сменил ГАЗ-40Б (БТР-40Б) с с бронированной крышей.

Автомобили ГАЗ-51 и ГАЗ-63 экспортировались в большое количество стран Европы, Азии, Северной Африки и Ближнего Востока. Их эксплуатационные качества завоевали этим машинам высокую репутацию.

За рубежом, однако, бытует мнение, что обе модели являются копиями неких американских грузовиков, хотя ни разу не было ссылок на конкретные конструкции. Надо подчеркнуть в этой связи, что ни одного узла, однотипного с машинами США, на отечественных машинах нет. Однако, не надо скрывать того факта, что ГАЗ-51 и ГАЗ-63 выполнены в духе американской школы конструирования, которую испове-



37

довал А. А. Липгарт. Поэтому можно сказать, что они похожи на любую американскую модель 40-х годов, но ни на одну конкретно взятую.

Для тех, кто взялся за реставрацию машин ГАЗ-51 и ГАЗ-63, а также для умельцев, которые мастерят модели — копии, рекомендую помещенные здесь снимки элементов этих автомобилей. Возможно, окажется полезной и техническая литература, содержащая чертежи и эскизы агрегатов, узлов и деталей этих машин. Может также оказаться полезным и прилагаемый здесь перечень книг по теме ГАЗ-51 и ГАЗ-63. Их список прилагается.



Расширить возможности проходимости ГАЗ-63 на Горьковском автозаводе пытались разными способами — установкой вместо задних колес гусеничного движителя с резинометаллической гусеницей и применением арочных шин низкого давления

## Техническая характеристика автомобилей ГАЗ-51 (4 x 2), ГАЗ-63 (4 x 4)

Грузовой автомобиль выпускался Горьковским автомобильным заводом с 1955 г.

С 1946 по 1955 г. завод выпускал автомобиль ГАЗ-51, отличающийся размерами кузова и его конструкцией, — откидной задний борт, который снабжен цепями и в откинутом положении может служить продолжением пола платформы. Боковые борта — не откидные.

Кузов — деревянная платформа с тремя откидными бортами. Кабина — двухместная, цельнометаллическая, оборудована отопителем и обдувом ветрового стекла теплым воздухом.

Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-63 выпускался Горьковским автомобильным заводом с 1946 г.

Кузов — деревянная платформа с высокими решетчатыми бортами и откидными боковыми скамейками. Боковые борта имеют гнезда для установки дуг.

Кабина — двухместная, цельнометаллическая, оборудована отопителем и обдувом ветрового стекла теплым воздухом.

На автомобиле устанавливают шины с грунтозацепами.

Модификация — ГАЗ-63А отличается от автомобиля ГАЗ-63 наличием лебедки, установленной на переднем конце рамы. Лебедка приводится в действие от двигателя через коробку отбора мощности.

38

	ГАЗ-51 (ГАЗ-51А)	ГАЗ-63 (ГАЗ-63А)
Грузоподъемность, кг	2500 (по грунту 2000)	2000 (по грунту 1500)
Общая масса буксируемого прицепа, кг	3500	—
Масса в снаряженном состоянии, кг	2710	3200
Полная масса, кг	5360	5350
Распределение веса по осям, кг:		
на переднюю ось, без нагрузки	1300	1640
на переднюю ось с полной нагрузкой	1610	1980
на заднюю ось без нагрузки	1410	1560
на заднюю ось с полной нагрузкой	3760	3370
Дорожные просветы, мм:		
под передней осью	305	270
под задней осью	245	270



	ГАЗ-51 (ГАЗ-51А)	ГАЗ-63 (ГАЗ-63А)
Габаритные размеры: длина x ширина x высота	5525 x 2200 x 2130	5525 x 2200 x 2245
База	3300	3300
Колея передних колес	1585	1588
Колея задних колес	1990 (2070)	1600
Радиус поворота, м: по колее внешнего переднего колеса	7,6	8
наружный габаритный	8,1	9
Максимальная скорость (с ограничителем), км/ч.	70,0	65
Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км	20	25
Модель, тип двигателя и число цилиндров	ГАЗ-51, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый, нижнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	82,0	
Ход поршня, мм	110,0	
Рабочий объем (литраж), л	3,48	
Степень сжатия	6,2	
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4	
Максимальная мощность (с ограничением), л. с	70	
Число оборотов коленчатого вала при максимальной мощности, об/мин	2800	
Максимальный крутящийся момент, кг x м	20,5	
Число оборотов коленчатого вала при максимальном крутящимся моменте, об/мин	1500-1700	
Карбюратор	К-22Г	
Электрооборудование, в	12	
Аккумуляторная батарея	3СТ70; 2 шт.	
Генератор	Г21; 225 Вт	

	ГАЗ-51 (ГАЗ-51А)	ГАЗ-63 (ГАЗ-63А)
Реле-регулятор	РР12-Б или РР24-Г	
Стартер	СТ8; 1,7 л. с	
Прерыватель-распределитель	Р20	
Свечи зажигания	М12У	
Сцепление	Одноступенчатое, сухое	
Коробка передач	Четырехступенчатая	
Передаточные числа: коробки передач	I—6,40; II—3,09; III—1,69; IV—1,00; задний ход — 7,82	
главной передачи	6,67 (40 и 6 зубьев)	7,6 (38 и 5 зубьев)
раздаточной коробки	—	Высшая — 1,00 низшая — 1,96
40 Размер шин	7,50—20 или 200—20	10,00—18 или 9,75—18
Число колес	6+1	4+1
Давление воздуха в шинах, кг/см <sup>2</sup> :		
передних	3,0	3,5
задних	3,5	5,0
Тормоза:		
ножной	Колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом	
ручной	Колодочный, на карданный вал с механическим приводом	
Рулевой механизм	Глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 20,5	
Подвеска:		
передняя	На двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия	
задняя	На двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами	

	ГАЗ-51 (ГАЗ-51А)	ГАЗ-63 (ГАЗ-63А)
Заправочные объемы, л:		
топливный бак	90	основной — 90, доп. — 105
система охлаждения двигателя (с котлом пускового подогревателя)		14,5
система смазки двигателя (с фильтрами)		7,0
картер коробки передач		3,0
картер ведущего моста	2,6	—
картер переднего моста	—	2,6
картер заднего моста	—	2,6
картер редуктора лебедки	—	0,75
картер раздаточной коробки	—	1,8
картер рулевого механизма		0,5
амортизаторы		Два спереди по 0,15
гидравлический привод тормозов		0,5
воздушный фильтр		0,35
запасный бачок для масла		10,0
Вес агрегатов, кг:		
двигатель без оборудования		235
двигатель с оборудованием и сцеплением		270
коробка передач		46
карданный вал	24	33
передний мост	128	287
задний мост	250	240
рама	213	233
кузов		356
кабина		295
колесо с шиной		62
раздаточная коробка	—	55
лебедка	—	240

**Военный водитель об автомобиле ГАЗ-63  
(рассказывает инженер Юрий Колыванов)**



42

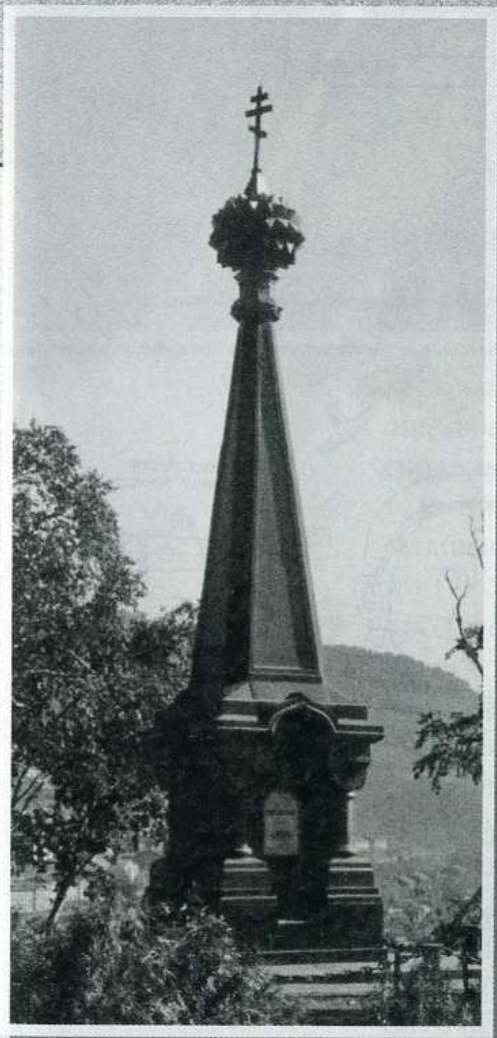
Остров Новая Земля. Суровая и таинственная территория, с древних времен посещаемая русскими поморами и охотниками. Вот этот кусок суши, омываемый холодными водами Баренцева и Карского морей, и был выбран местом для испытательного полигона новых видов вооружений.

Весной 1955 года для наземного обеспечения жизнедеятельности полигона и операций по подготовке испытаний, на Малую Землю направили 30 водителей береговой обороны Балтийского флота. Боевым заданием было в условиях полного бездорожья, в любую погоду и время суток на автомобилях ГАЗ-63 осуществлять перевозки людей и грузов.

Автомобиль ГАЗ-63 справился с возлагаемой на него миссией. Легкий, простой в обслуживании и надежный по конструкции, он легко преодолевал бездорожье. Это была машина-солдат и для солдата.

Расскажу случай, как этот автомобиль вытащил самого себя из снежного плена посреди безбрежной белой пустыни, где не было ни одного деревца или валуна, и поэтому наличие лебедки казалось анахронизмом - зацепить трос было не за что. Для меня, как водителя-вездеходчика, это стало своего рода выпускным экзаменом.

Итак, после очередной пурги на своем ГАЗ-63А вместе с командиром нашей роты я выехал для пробивки занесенной снегом колеи к аэродрому, который находился на расстоянии около пятнадцати километров от базы. Где-то на полпути, в низинке между буграми, автомобиль зарылся в снег по самые ступицы. Те, кто знает, что такое арктичес-



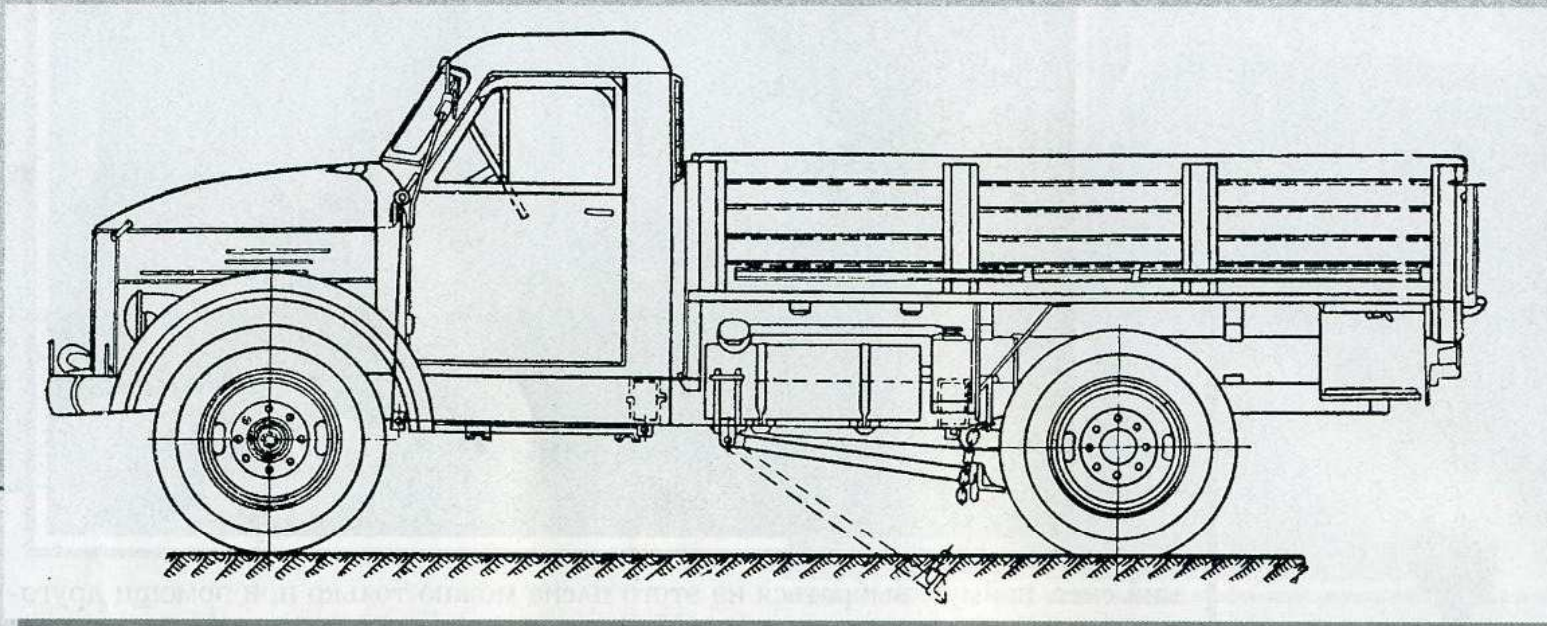
кий снег, поймут, выбраться из этого плена можно только при помощи другого грузовика, но... его не было. После безуспешных попыток вырваться, измотав себя и машину, я сидел за рулем, глядя на возвышающийся впереди бугор, по которому проступала наша колея. Молчал и командир, направивший меня в низину. Осознавал ли он свою оплошность? До вершины бугра оставалось метров 25-30. Как преодолеть их?

Выручило то, что на каждого водителя приходилось по 2-3 машины и мы возили с собой их инструменты, так, про запас. Под ногами у меня лежали сразу две заводные ручки. У ГАЗ-63, как известно, такая ручка около метра длиной. Была у меня и кувалдочка, килограмма на 2-3. Подумалось, не использовать ли одну из ручек, как якорь?

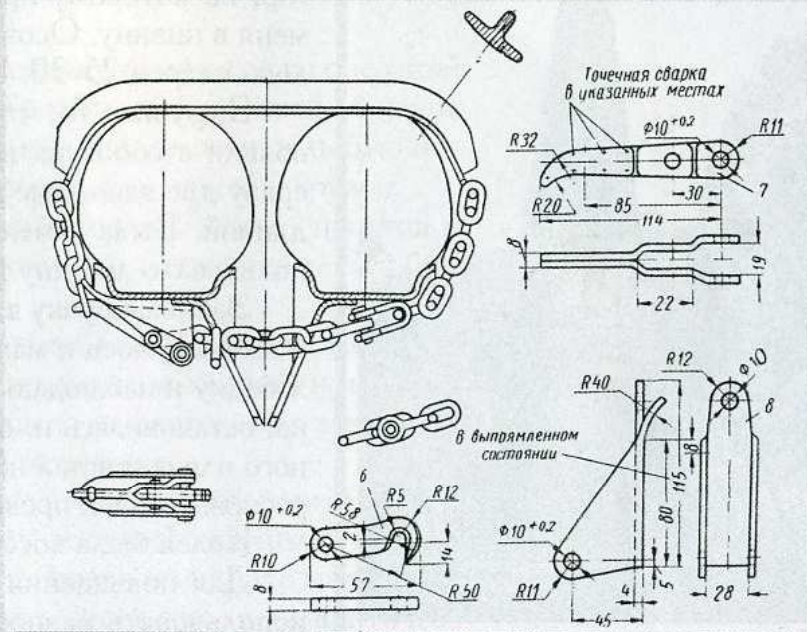
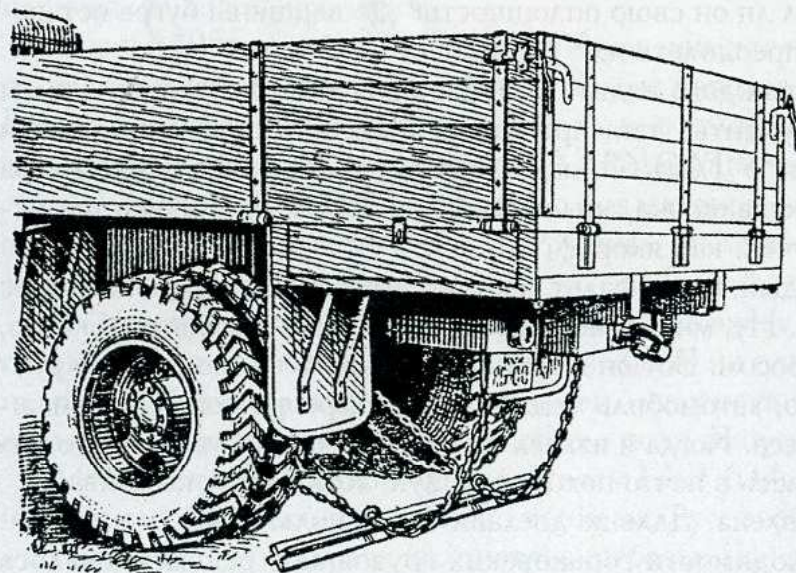
Забиваю ручку в твердый, как асфальт, наст по самую рукоятку, цепляю трос и возвращаюсь к машине. Ну, милая, не подведи! Включаю демультипликатор, лебедку и наблюдаю за тросом. Вот он натянулся, подалась в мою сторону ручка, остановилась и, о чудо, автомобиль медленно, но уверенно пополз из снежного плена и встал на колеса. Когда я извлек из колеи ручку, то увидел, что она распрямилась и превратилась в нечто похожее на лук, хоть тетиву натягивай.

Колея была восстановлена. Дальше доехали без приключений.

Для повышения проходимости горьковских грузовиков рекомендовалось использовать разнообразные дополнительные устройства. Например, на ко-



44

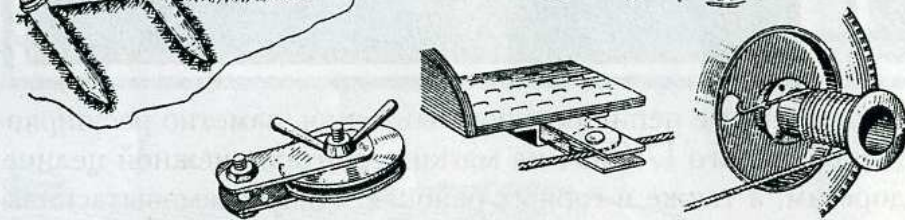
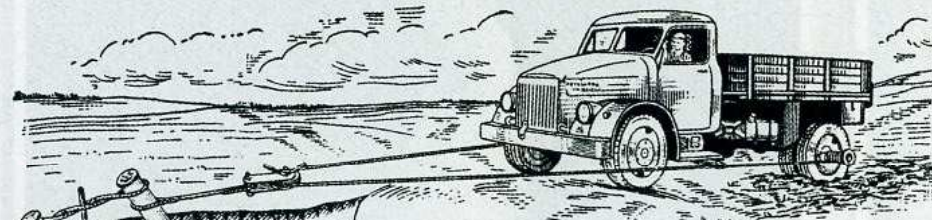


Горный упор (вверху) и противооткатный брус (внизу слева) использовались на ГАЗ-51 в горной местности. Для повышения проходимости по грунтам с низкой несущей способностью на ведущие колеса наевались металлические бандажи

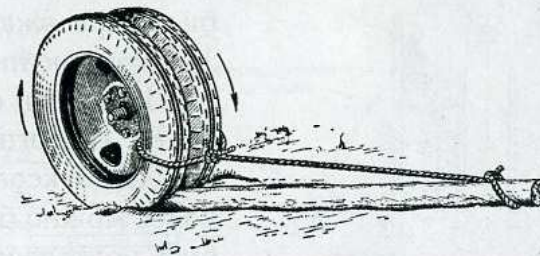
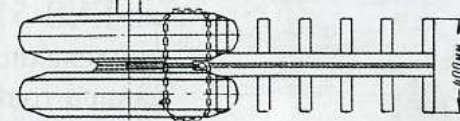
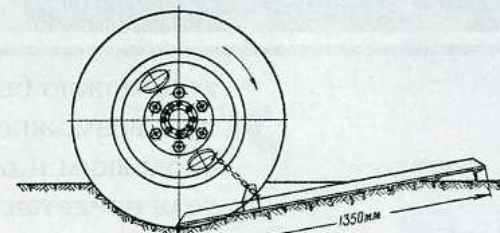
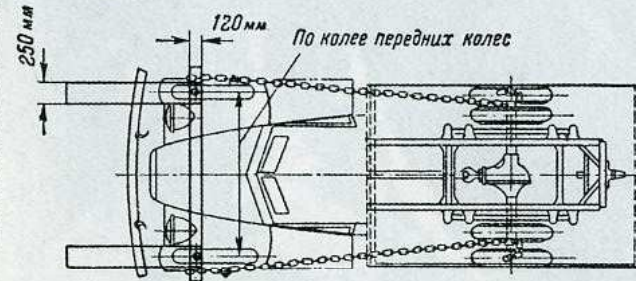
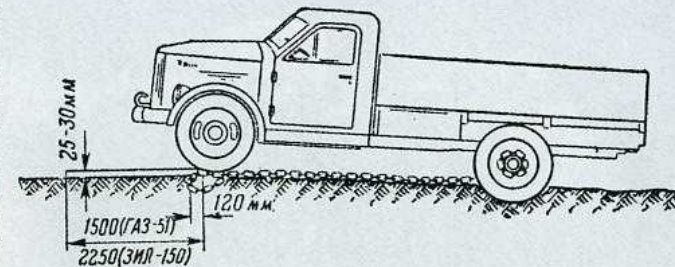
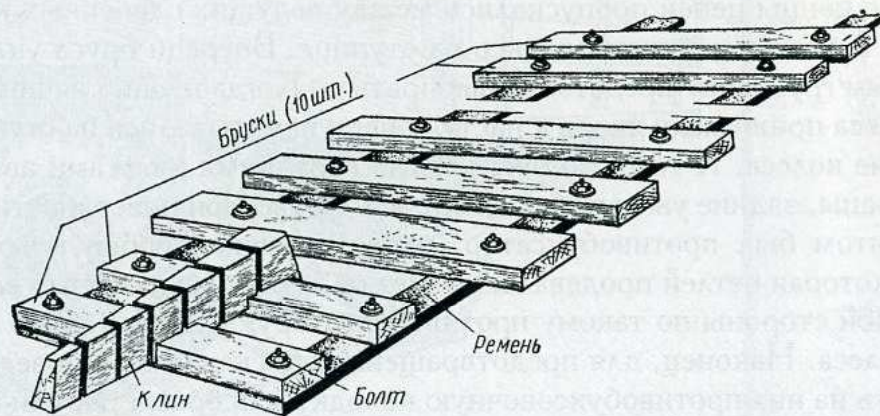


45

леса можно было надеть мелкозвенчатые цепи противоскольжения, заметно расширявшие возможности даже заднеприводного ГАЗ-51 на мягких грунтах, снежной целине, скользким и обледенелым дорогам, а также в горных районах. Якорь-самовытаскиватель представлял собой поперечный брус (бревно) с прикрепленными к нему двумя отрезками металлической цепи - с другой. Брус зарывался в снег под передними колесами ГАЗ-51, а свободные концы цепей пропускались между ведущих сдвоенных колес, продевались через окна в дисках и фиксировались на ступице. Впереди бруса укладывались трапы, по которым грузовику предстояло выбираться. Когда плавно начиналось движение, передние колеса прижимали якорь к насту, и цепи наматывались на ступицы, помогая вытянуть задние колеса. К тому моменту, когда передними колесами автомобиль переезжал через трапы, задние уже вновь находились на твердой поверхности. Более компактным вариантом был противобуксатор, представлявший собой короткий, 1350 мм трап с цепью, которая петлей продевалась через окна обоих сдвоенных задних колес. Подогнав с каждой стороны по такому противобуксатору, водитель легко освобождал буксовавшие колеса. Наконец, для предотвращения проскальзывания ведущих колес можно было надеть на них противобуксовочную колодку или браслеты, или нарубить прутьев и связать из них фашины, чтобы затем подкладывать впереди машины под



46







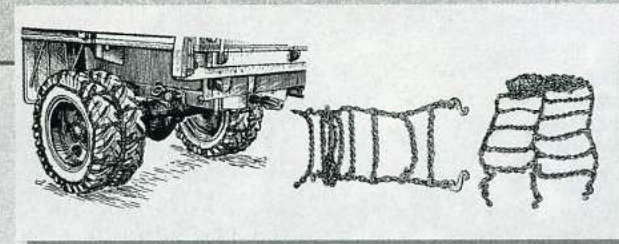
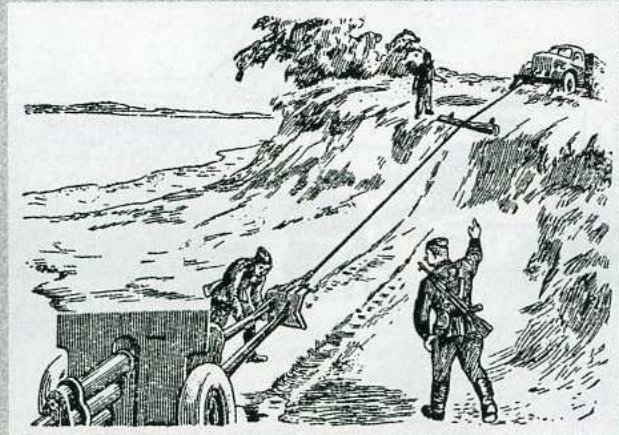
47

колеса. Рекомендовалось также снижать давление в шинах на 25% и двигаться на низкой или пониженной передаче.

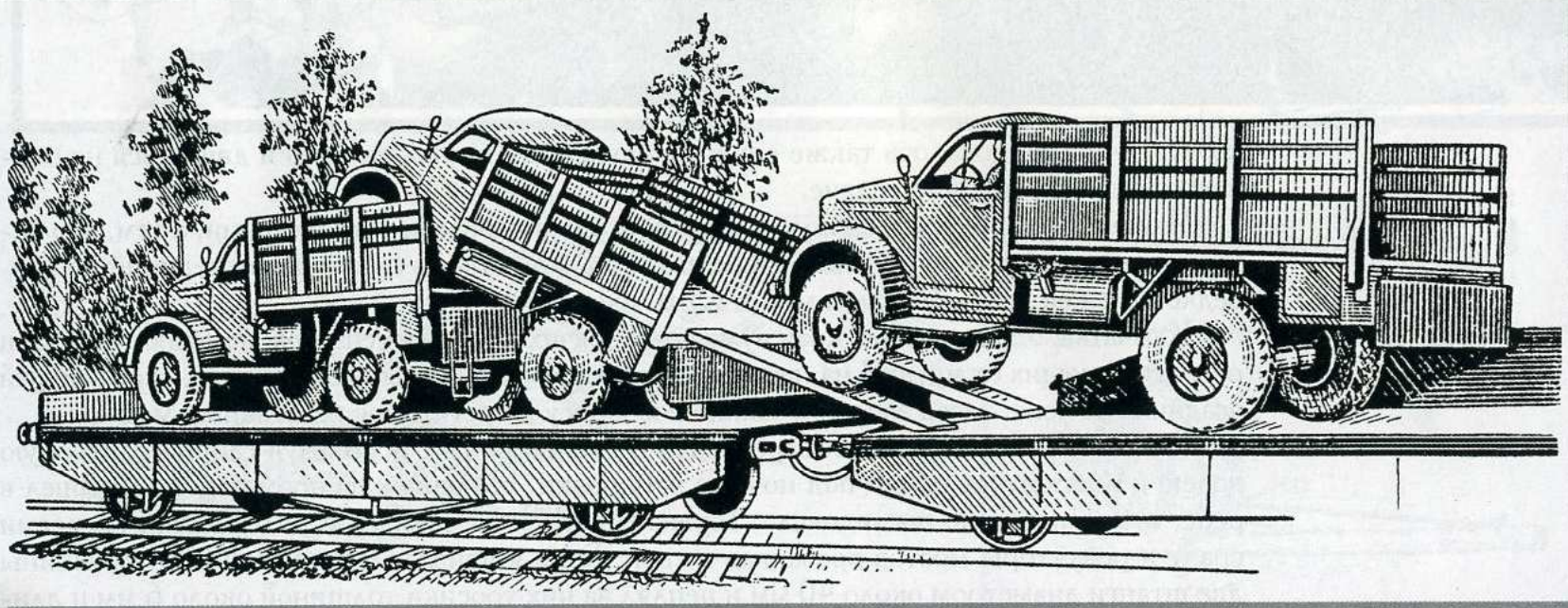
Чаще всего приходилось пользоваться не специальными устройствами, а тем, что находилось под рукой. Мне довелось работать на Камчатке в одной из экспедиций по разведке залежей угля. Достался мне ГАЗ-63 без лебедки.

Камчатка. Удивительный край вулканов, горячих ключей и гейзеров, каменной березы и рек, вскипающих от идущей на нерест рыбы. В зарослях травы шеломанника, скрывающей всадника на коне, здесь запросто можно нос к носу встретиться с непуганным медведем.

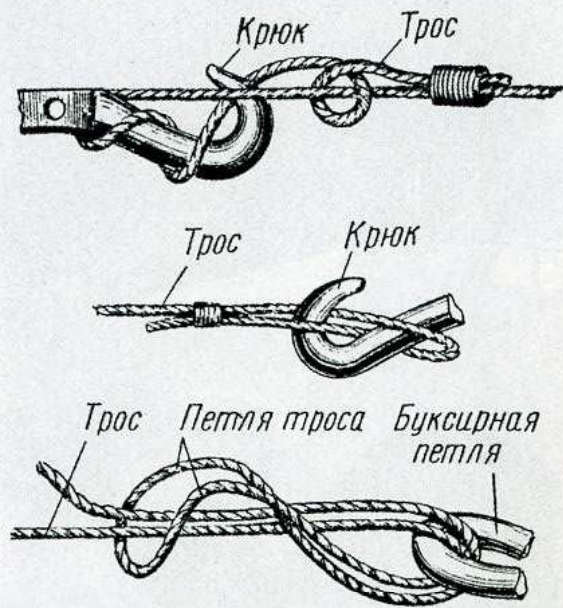
Весной 1956 года я начал перевозить грузы по ночам, используя санно-тракторную колею и подгадывая выезд под ночные заморозки. Но однажды промахнулся - вышел в рейс, а заморозка не последовало. Грузеный ГАЗ-63 садился в колею всеми колесами сразу и редукторы мостов врезались в снег. Тогда я вбивал метров за 10-15 от машины две штанги диаметром около 40 мм и цеплял за них тросики толщиной около 6 мм и дли-



48



Государственные испытания ГАЗ-63 проходил в сцепе с различными артсистемами, в данном случае с 100-мм противотанковой пушкой.  
На рисунках продемонстрированы способ подъема орудия накрутой склон при помощи лебедки ГАЗ-63А, цепи противоскольжения ГАЗ-51 и размещение грузовиков ГАЗ-63 на железнодорожных платформах воинского эшелона



ной 15-20 метров. Потом наматывал тросики на ступицы колес, закреплял и - через несколько минут машина стояла на колесах. И так - до очередной посадки на мосты. В тот раз таким способом я преодолел 25 километров за десять часов, но до места назначения доехал. И так и заснул за рулем от усталости.

49

В другой раз, не рассчитав скорость в повороте, колесами одной стороны я сошел с колеи. Снег на Камчатке не арктический, рыхлый, глубина покрова же достигает двух метров. Машину накренило, бортом она привалилась к снегу, а одно из передних колес свободно проворачивалось. Но заднее, придавленное грузом, стояло в колее. И я вывел машину! Единственное, что пришлось сделать, так это прокопать выезд для увязших колес.

Особые навыки требовались водителям грузовиков, которым приходилось таскать за собой прицепы. В армии ГАЗ-63А использовался, в частности, для буксировки разных артиллерийских систем: 57-мм противотанковой пушки ЗиС-2, 76-мм дивизионной пушки ЗиС-3, 100-мм противотанковой пушки Т-12, 122-мм гаубицы М-30, 160-мм миномета М-160. Некоторые из них принимались на вооружение в те же годы, что и грузовик ГАЗ-63/63А. Во время буксировки рекомендовалось преодолевать крутые подъемы на первой передаче, с подключенным передним мостом и понижающей передачей демультипликатора. Особо крутые подъемы тягач преодолевал отдельно, разворачивался, надежно затормаживался, после чего подтягивал к себе артиллерийскую систему лебедкой.





51







ГАЗ - 51

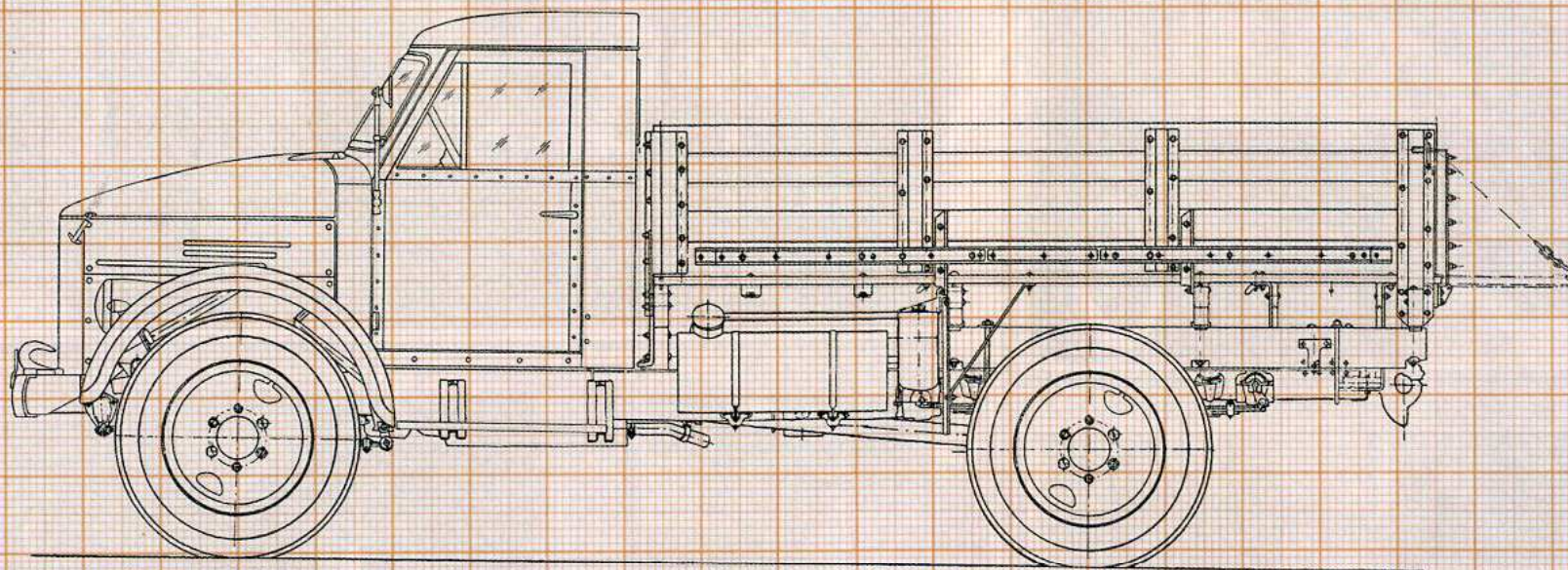
Габаритный  
чертеж

М 1:30

Листов: 2

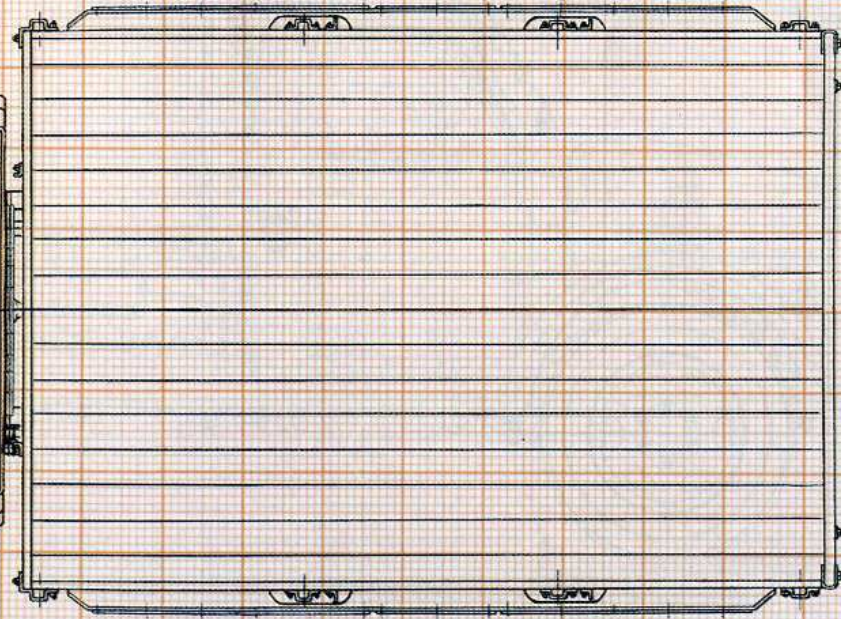
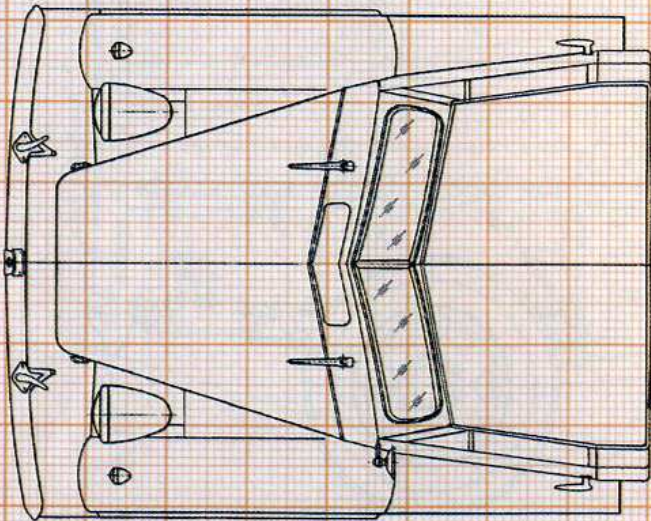
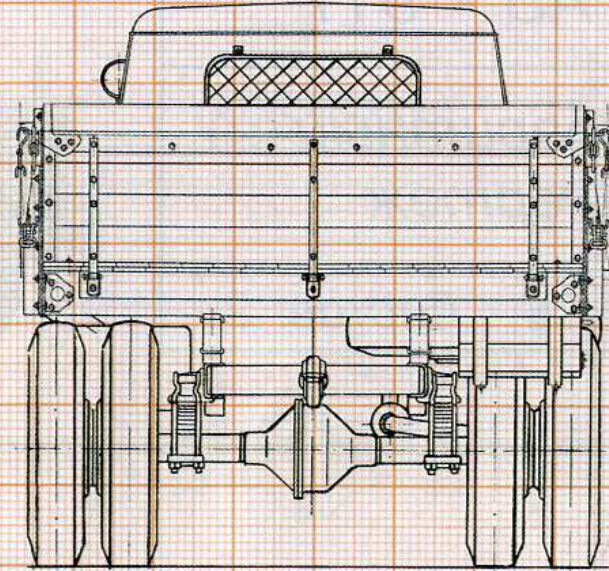
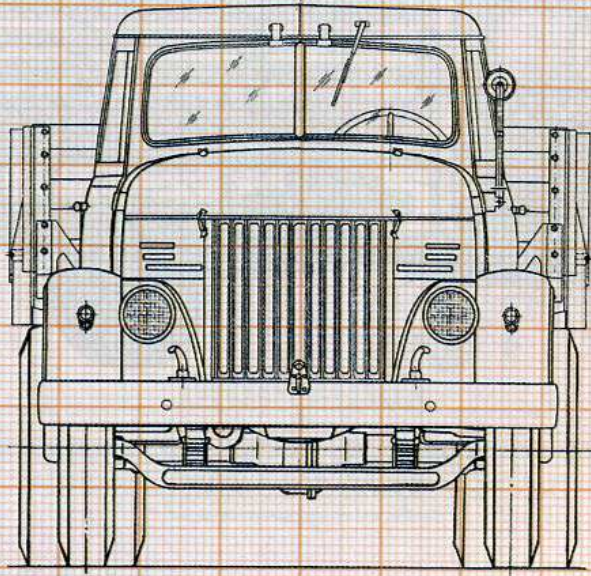


54



М 1:30



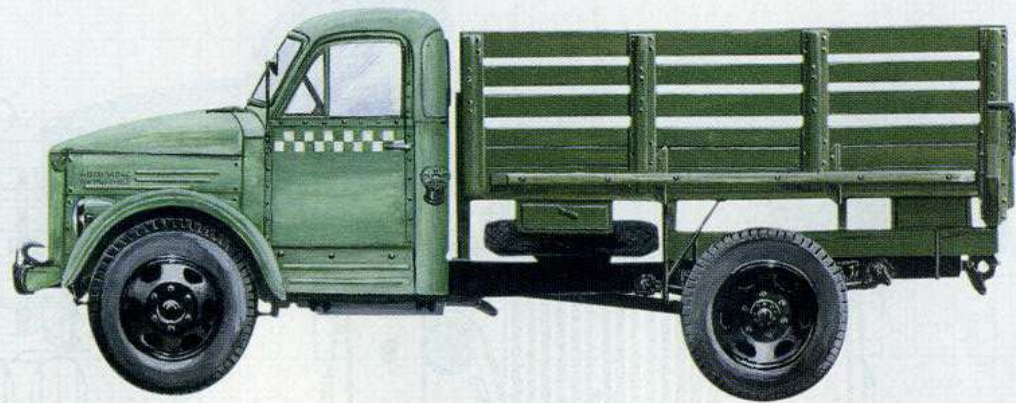


ГАЗ - 51Т

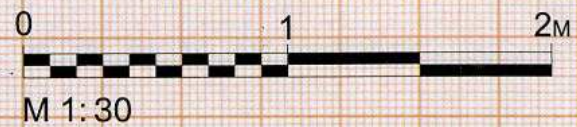
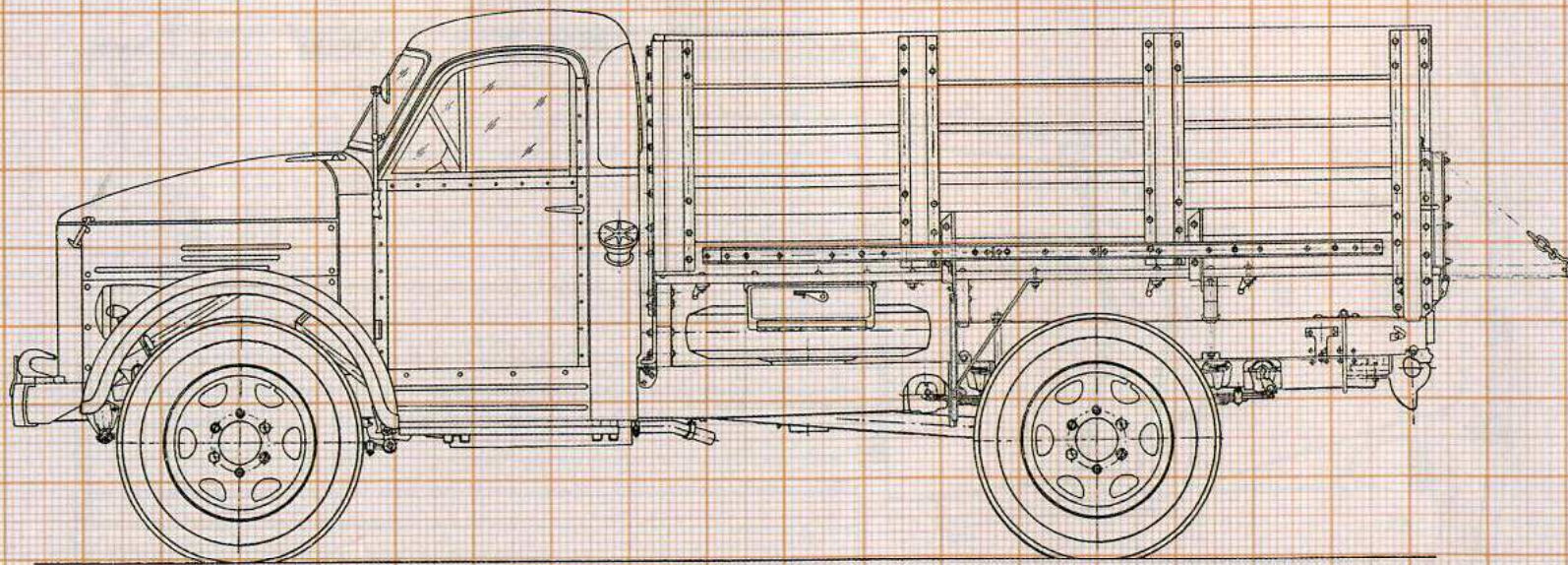
Габаритный  
чертеж

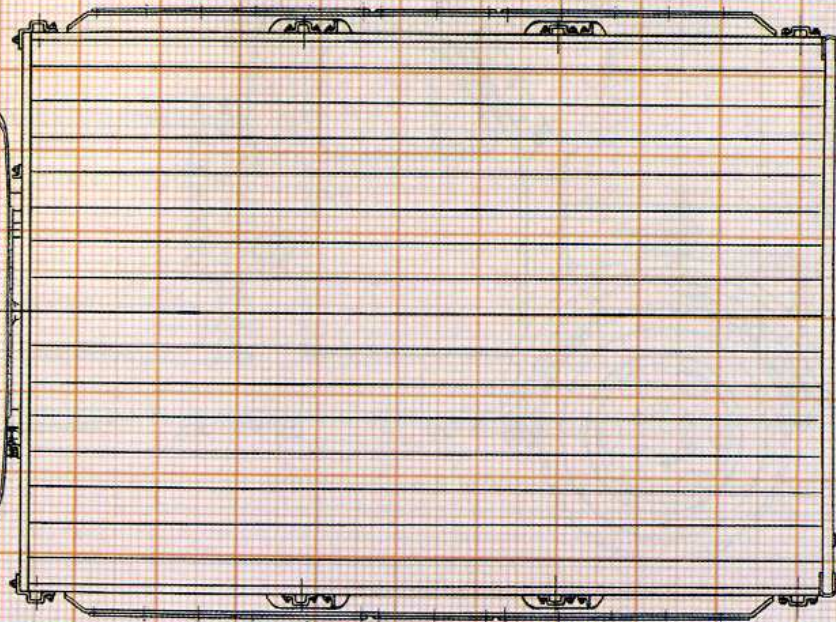
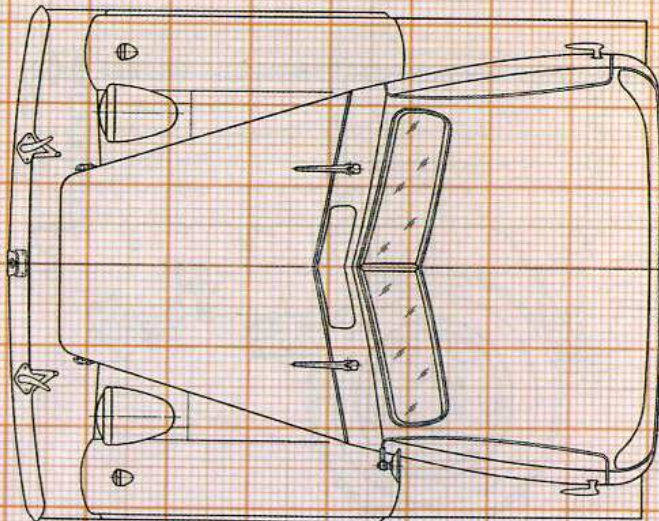
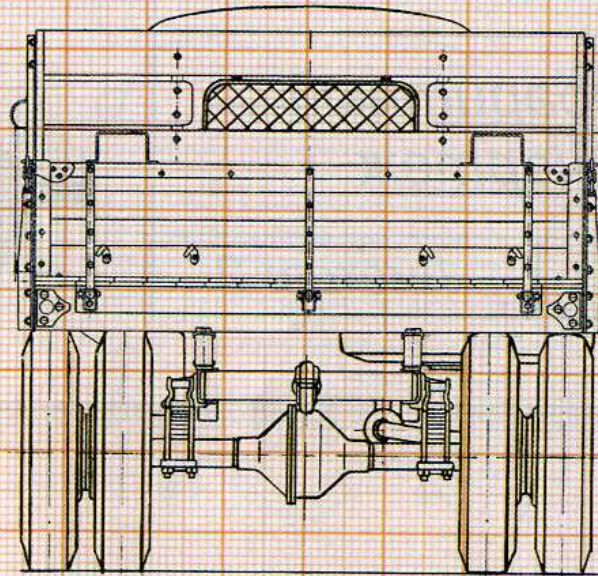
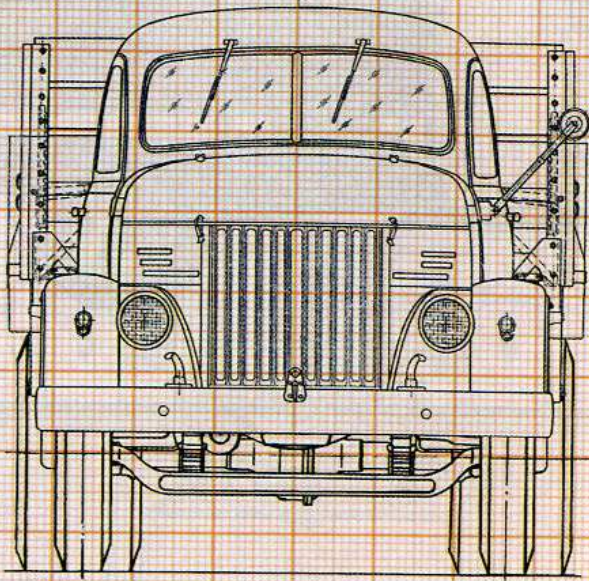
М 1:30

Листов: 2



56





M 1:30

ГАЗ - 51А

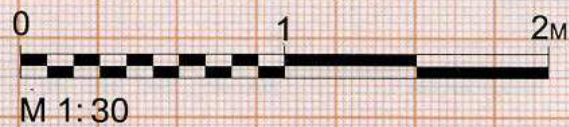
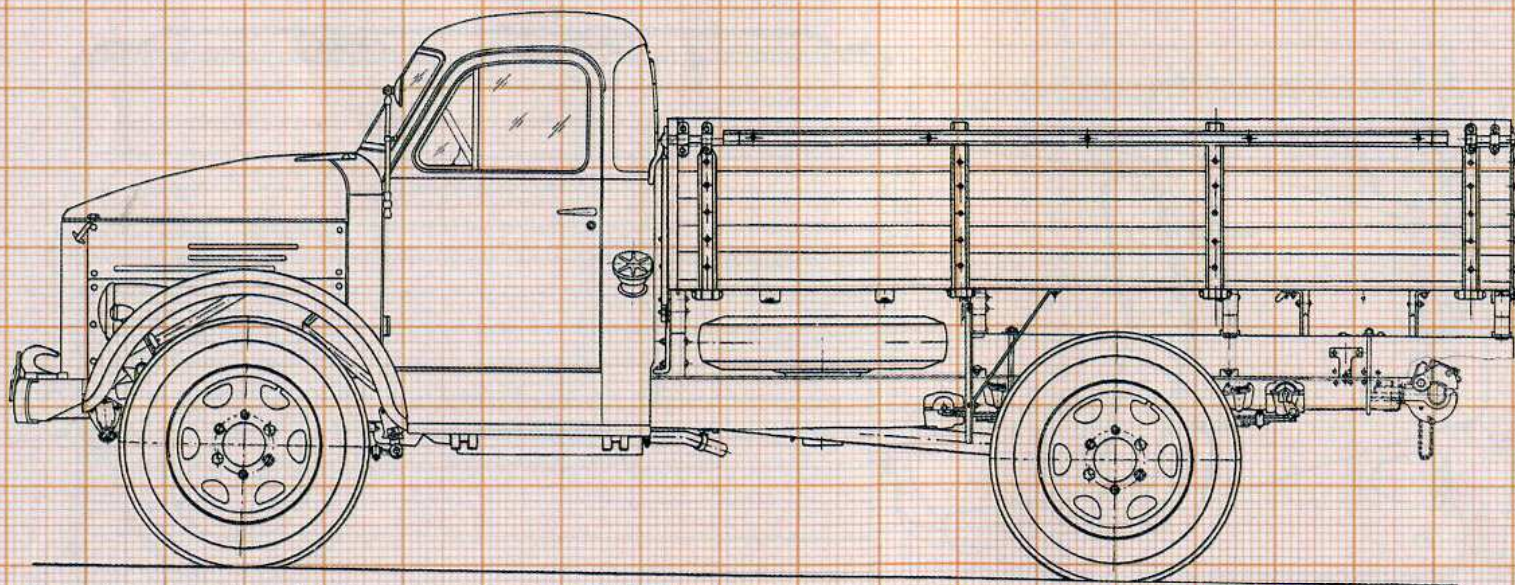
Габаритный  
чертеж

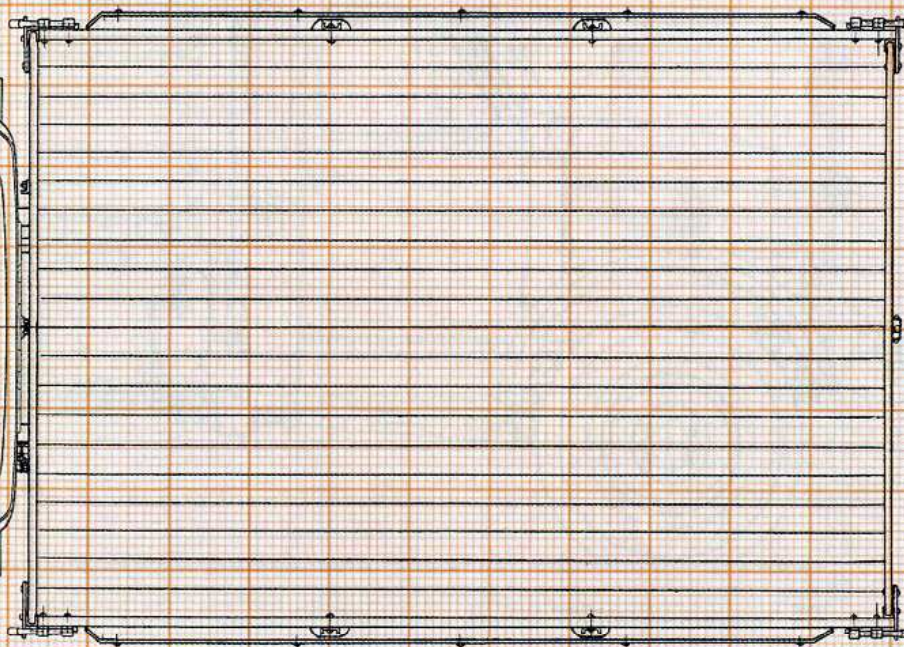
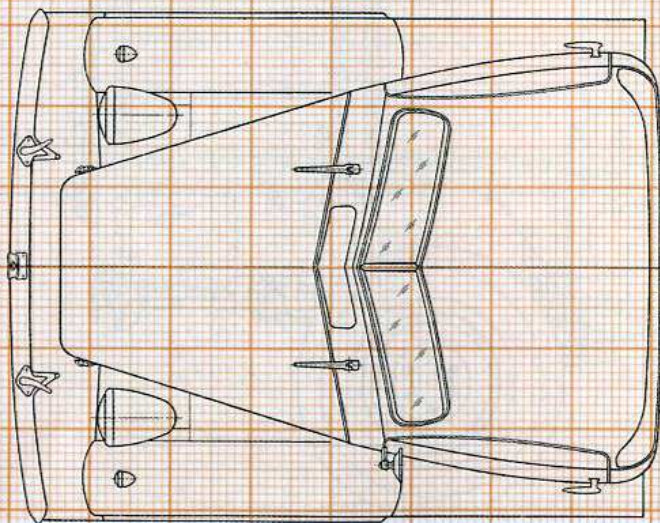
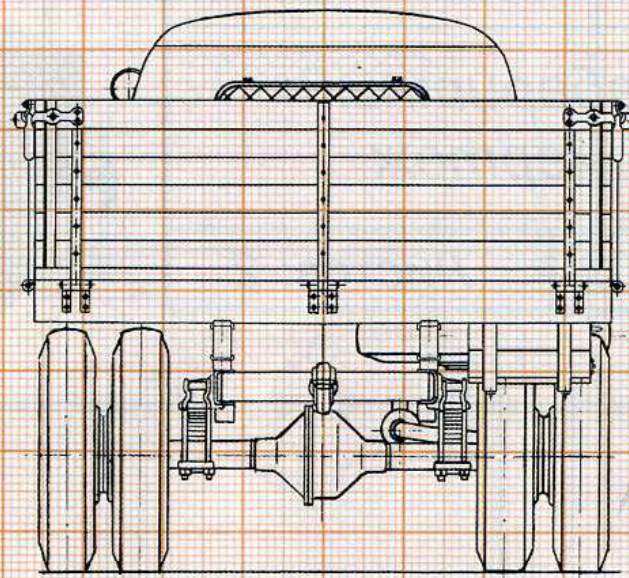
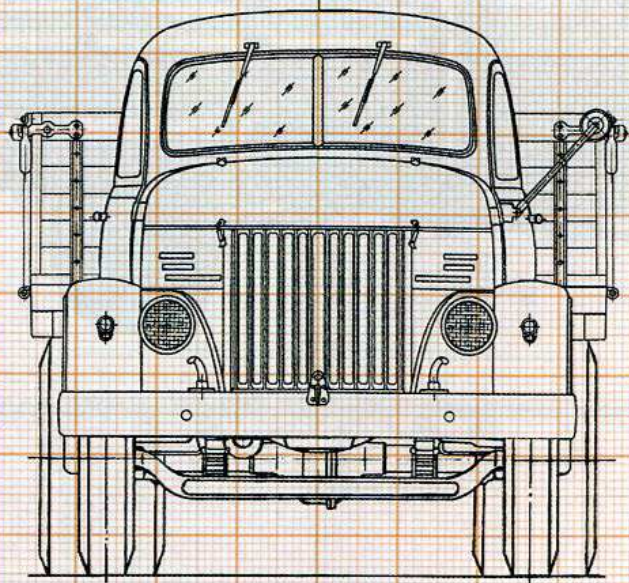
М 1:30

Листов: 2



58



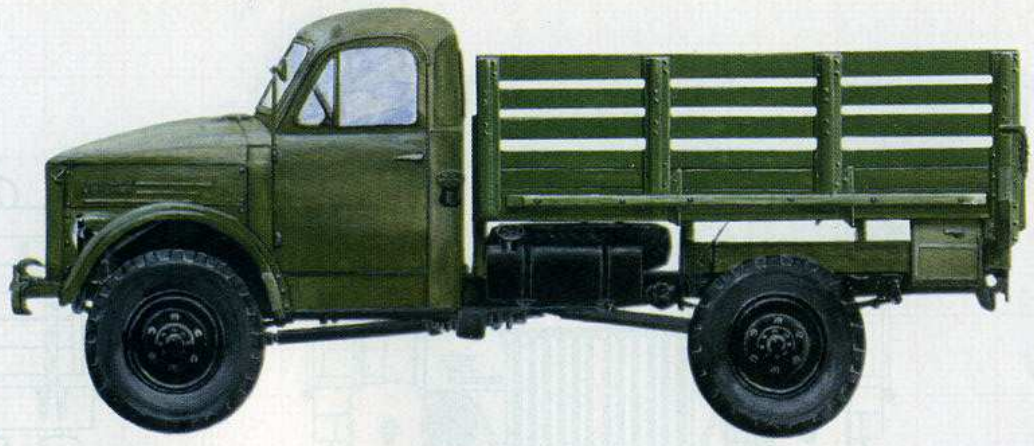


ГАЗ - 63

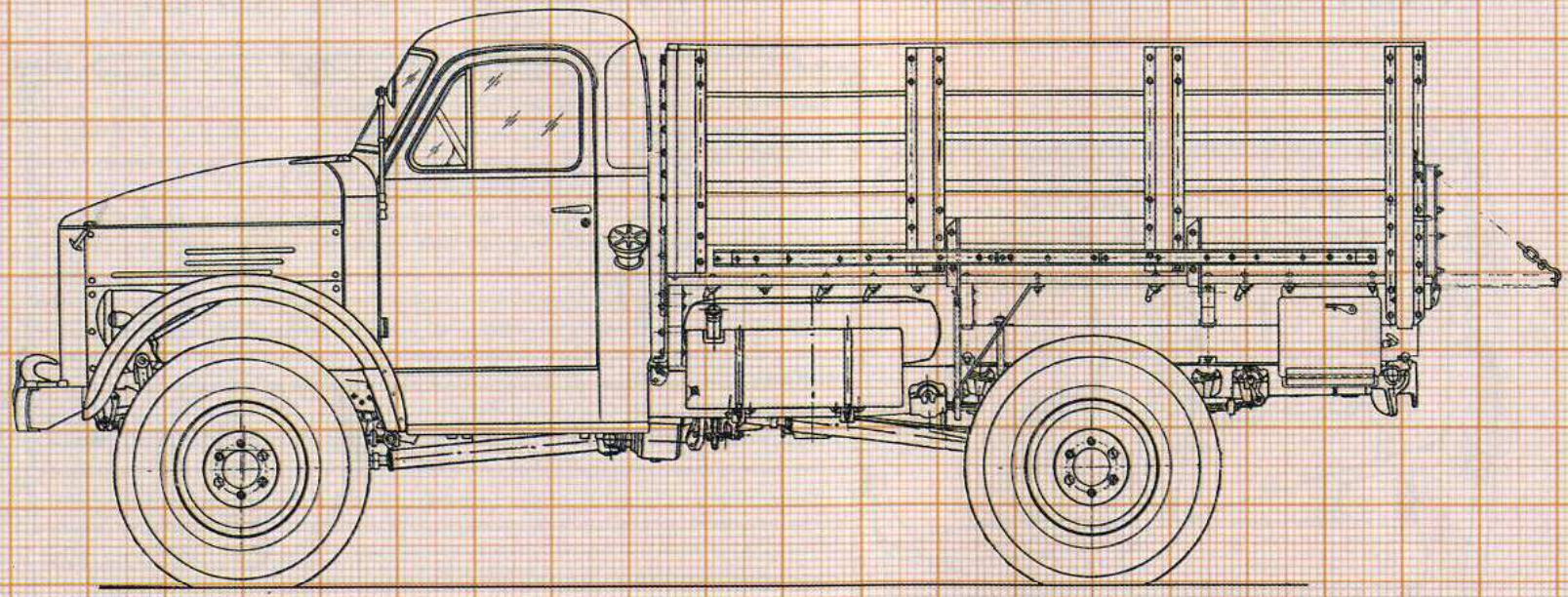
Габаритный  
чертеж

М 1:30

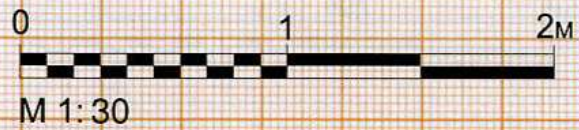
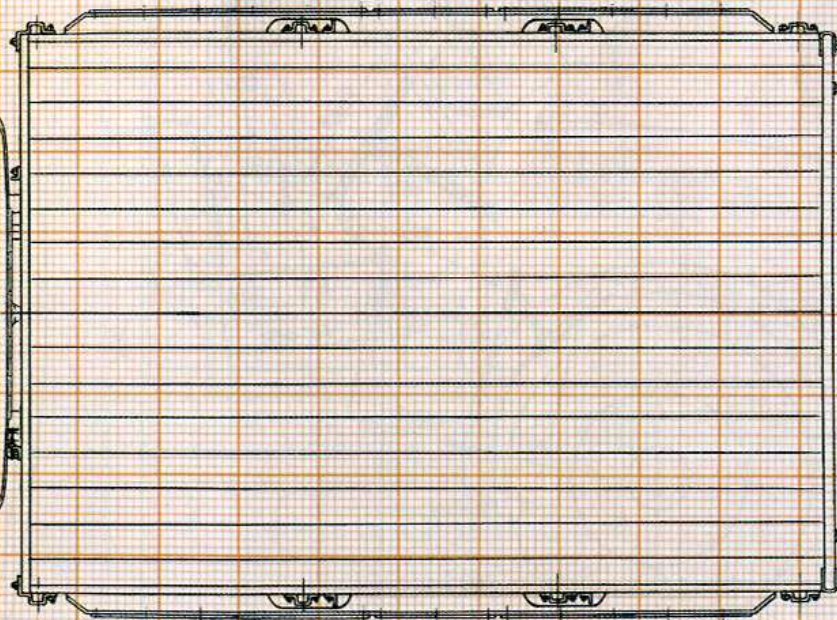
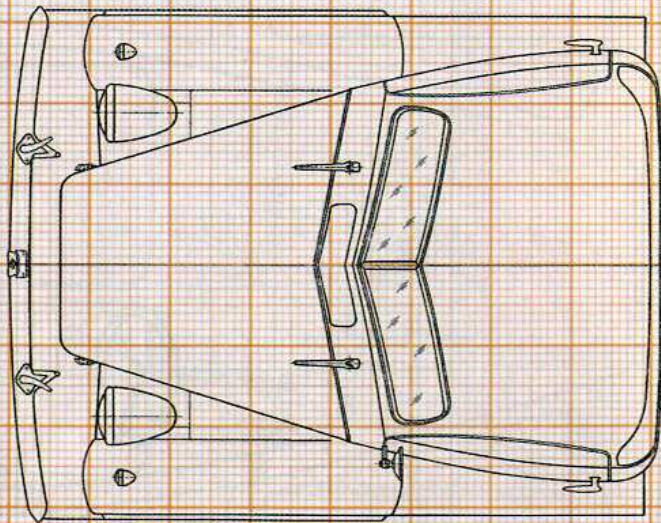
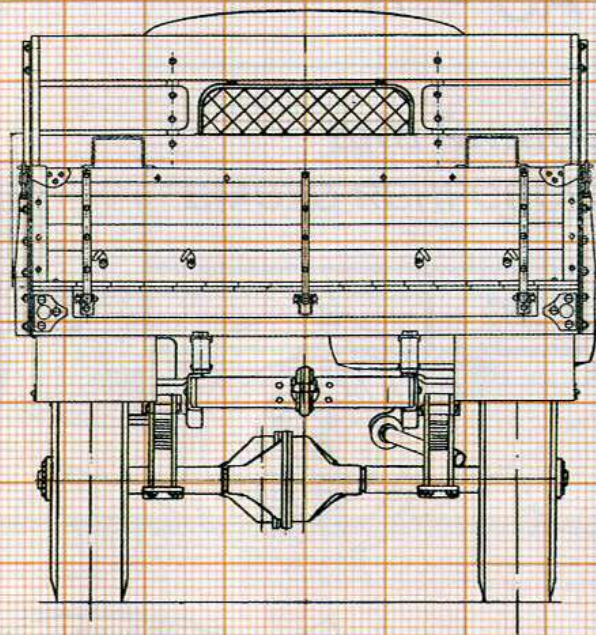
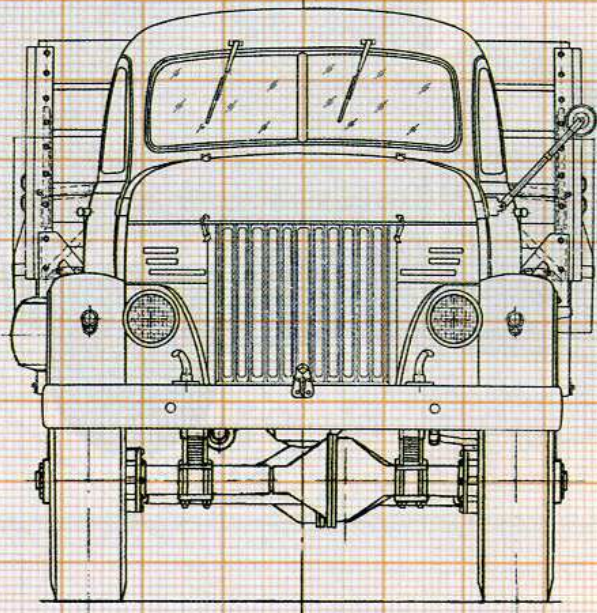
Листов: 2



60



М 1:30

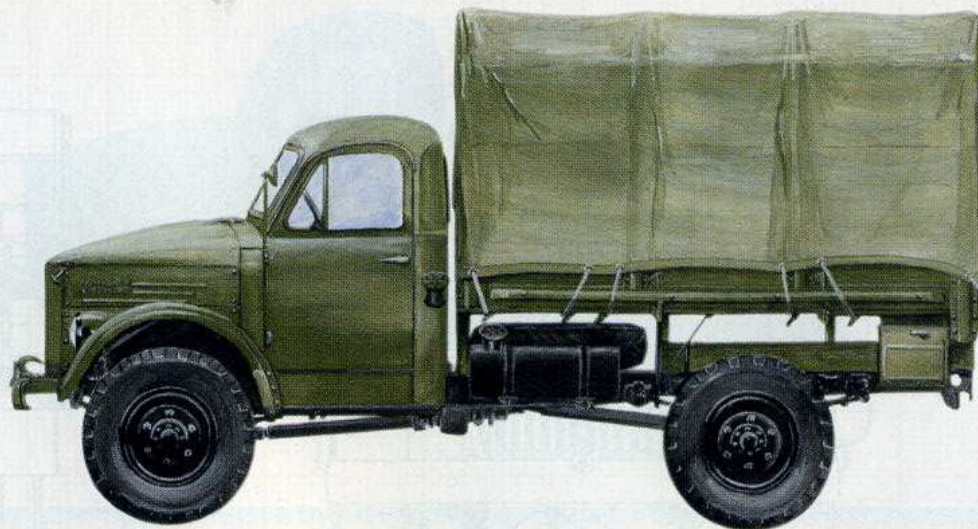


# ГАЗ - 51

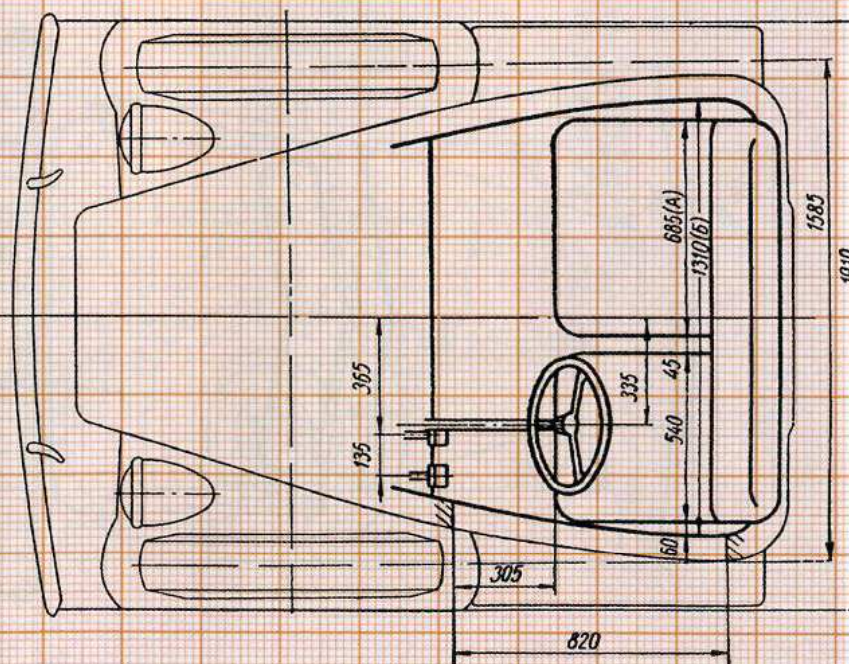
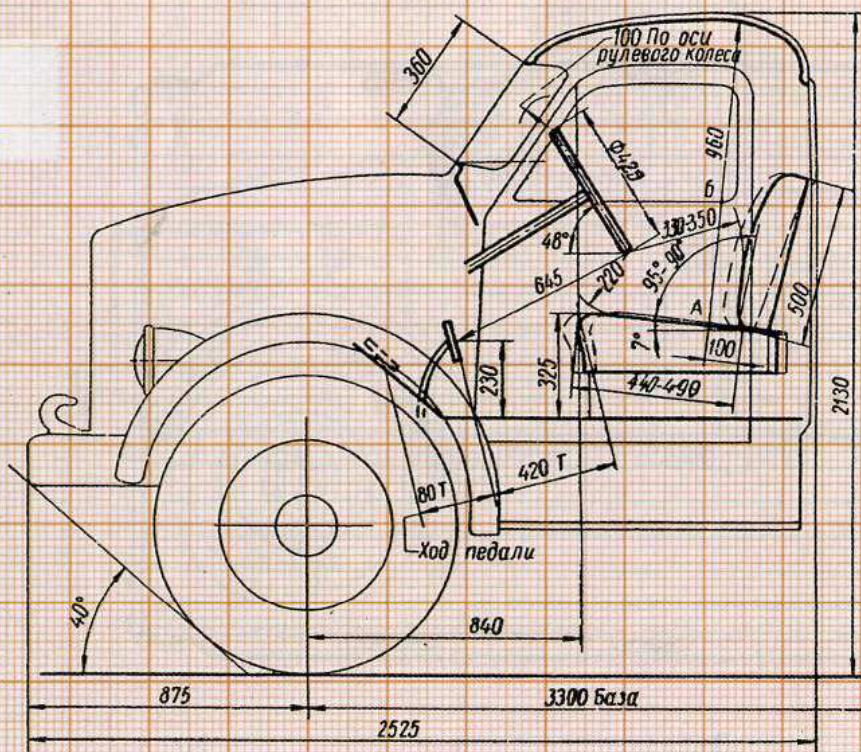
Общий вид  
Компоновочная схема

Листов:

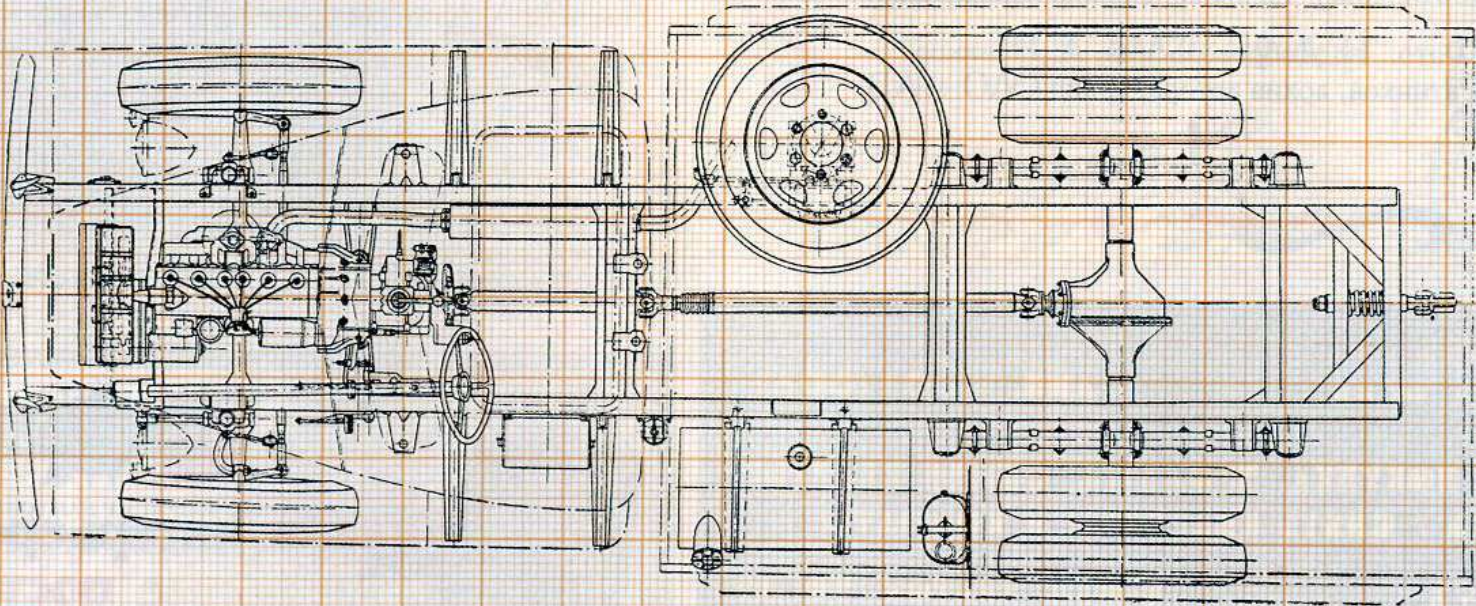
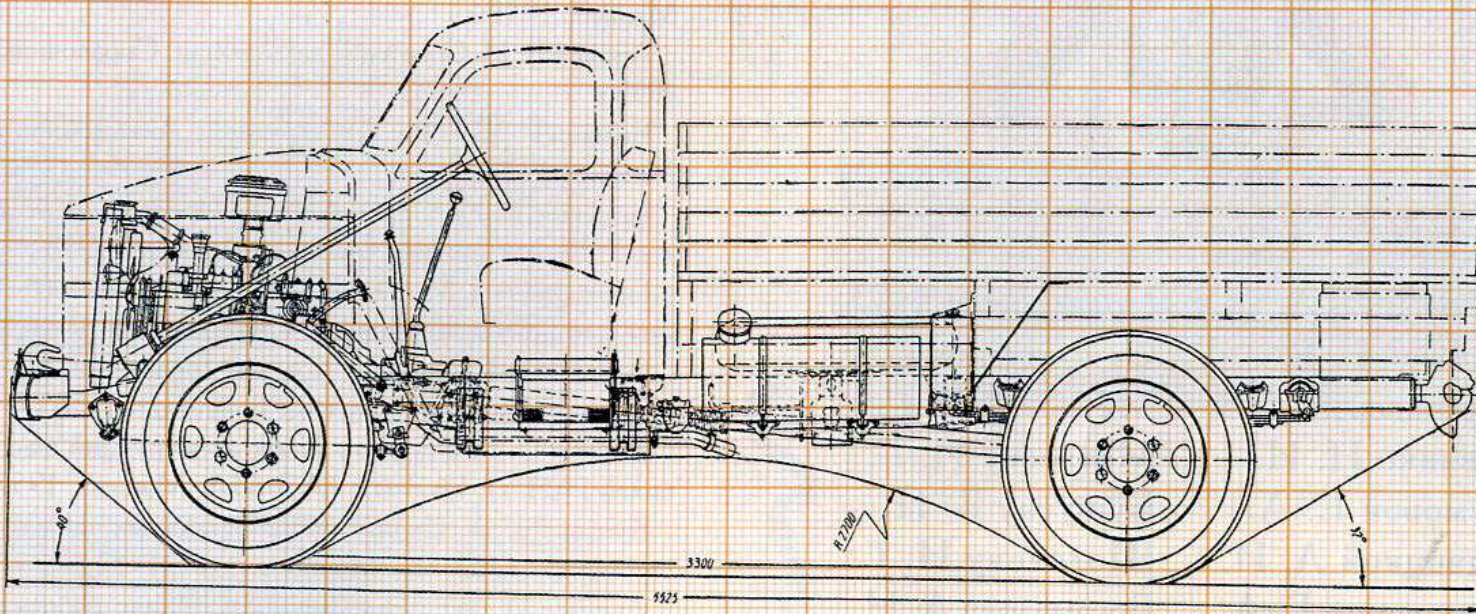
2



62









## БЛАГОДАРНОСТЬ

Бобровой И. Л.                      Поликарпову Н. А.  
Павловой Н. В.                      Самодурову Д. В.  
Колесниковой Н. В.                Матвееву В. Г.  
Травянко Н. И.                      Матвееву И. Г.  
Наумовой Е. А.                      Бушуеву В. П.  
Надвоцкой Л. И.                      Шолохову И. Г.  
Брынзынюк Г. А.                      Богомолу А. Н.  
Красовскому Ю. А. ([www.autogallery.org.ru](http://www.autogallery.org.ru))

Фото: Н. Добровольский, А. Новиков,  
Ю. Ратников, архив автора, архив ОАО «ГАЗ»

## ЛИТЕРАТУРА

- Анохин В. А. Советские автомобили. Справочник. Машгиз. 1949 г.  
Анохин В. И. Советские автомобили. Справочник. Машгиз. 1955 г.  
Бельшев В. И. и другие. Автомобиль ГАЗ-51. Машгиз. 1952 г.  
Бельшев В. И., Борисов В. Н., Просвирнин А. Д., Шнейдер Г. К. Автомобиль ГАЗ-51А. Машгиз. 1958 г.  
Гороховский А. М., Гуткин С. Г. и другие Автомобили Горьковского автозавода. Горьковское книжное издательство. 1963 г.  
Горячев В. Т. и другие. Краткий справочник по отечественным автомобилям и прицепах. Воениздат. 1956 г.  
Зислин С. Г. и другие. Атлас конструкций шасси автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-63А. Машгиз. 1957 г.  
Куняев Н. А. Серия учебно-наглядных таблиц «Грузовой автомобиль ГАЗ-51». Минкоммунхоз. 1947 г.  
Липгарт А. А., Шнейдер Г. К. Атлас рабочих чертежей двигателей ГАЗ-51 и М-20. Машгиз. 1952 г.  
Попов В. А. Автотракторные приборы. Машгиз. 1960 г.  
Брежнев Л. И. Возрождение. Политиздат, 1978 г.



Основан в 1999 г.  
(095) 181-06-79  
г. Москва

# КРАТОН

ЛИЦ. №6010061

**СРОЧНАЯ ПОКУПКА, ПРОДАЖА, ОБМЕН КВАРТИР  
СДАТЬ / СНЯТЬ КВАРТИРЫ И КОМНАТЫ**

799-14-92

E-MAIL: [KRATON@DOL.RU](mailto:KRATON@DOL.RU)



**Дизайн интерьеров и  
мебельные поставки**

[CDTSdesign@narod.ru](mailto:CDTSdesign@narod.ru)  
тел. (095) 798-14-62,  
747-24-83.

119034, г. Москва, ул. Остоженка, д. 7, офис 83.

# ИЗ СЕРИИ "МУЗЕИ ТЕХНИКИ"



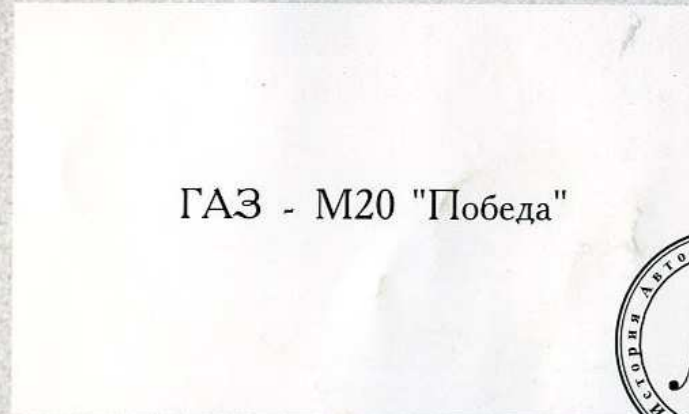
ГАЗ - М1



ГАЗ - 51/63



ГАЗ - 69/69А



ГАЗ - М20 "Победа"



Полное или частичное воспроизведение данной книги допускаются только с разрешения авторов и редакции.

Всем, кому известно о нахождении старых автомобилей, мотоциклов, средств городского транспорта и коммунальной техники! Будем рады, если вы сообщите о них в редакцию. Для благородного дела сохранения истории также представляют интерес документы, чертежи, фотографии, рассказы очевидцев.

Просьба обращаться в редакцию по адресу:

г. Москва, ул. Остоженка, д. 7, офис 83.  
Тел.: 258-62-47  
258-61-85.



ISBN 5-94675-003-8

