

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 109

СССР



ГАЗ-62

АРМЕЙСКИЙ ПОЛНОПРИВОДНИК
С ЧИСТОГО ЛИСТА
ТРЕТИЙ — ЛИШНИЙ?

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №109, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40
Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.
Рекомендуемая цена:
299 руб., 54.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008-2013 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8-10, 16: 000 «Де Агостини»;
стр. 3-6, 11-13: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
стр. 14 © Corbis; стр. 15 © А. С. Шайхет;
стр. 7: из фонда ГКУ ГАРхАДНО

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко, Дмитрия Дашко
и Максима Шелепенкова

Благодарим за помощь
Музей Горьковского автомобильного
завода и лично директора музея
Наталью Колесникову

3D графика:

Наиль Хуснутдинов, Алексей Катков

Дата выхода в России 9.04.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Несмотря на внешнее сходство, армейский бескапотный полноприводник ГАЗ-62 нельзя считать ни прототипом серийного автомобиля ГАЗ-66, ни его одноклассником. Прогрессивный внедорожник — итог многолетней работы горьковских конструкторов по созданию универсальных транспортеров, которые должны были заполнить пустующую нишу между легкими джипами и полноприводными грузовиками.

Вменить в обязанность

Работать над многоцелевым армейским транспортером среднего класса — промежуточным звеном между вездеходами на базе «эмков» и полноприводными грузовиками — группа конструкторов Горьковского автозавода, возглавляемая Виталием Грачевым, начала еще до Великой Отечественной войны. В транспортном средстве, способном буксировать пушку, перевозить боевой расчет и боеприпасы, была заинтересована не только артиллерия, но и другие рода войск.

В 1939 году, когда на ГАЗе появились первые прототипы базового грузовика второго поколения ГАЗ-51, группой Грачева была сконструирована полноприводная версия нового шасси — ГАЗ-63, а годом позже его укороченная версия — ГАЗ-62. Именно эта платформа в 1941 году легла в основу

конструкции экспериментального легкого разведывательного броневедомола ЛБ-62.

С началом войны о производстве грузовых и многоцелевых полноприводников пришлось забыть: работы по этой теме возобновились только в 1943 году. К концу года конструкторами Александром Провсирным и Петром Музюкиным была разработана новая грузовая полноприводная платформа ГАЗ-63, а в 1944 году Грачев скрестил внедорожное шасси с самоходной установкой СУ-76М (ГАЗ-68/КСП-76).

Накопленный за время войны опыт позволил военным скорректировать номенклатуру типажей армейского автотранспорта. Практика эксплуатации ленд-лизских *Dodge WC51*, метко прозванных «три четверти» (грузоподъемность машины составляла 750 кг, то есть $\frac{3}{4}$ тонны), показала, что

в некоторых случаях автомобили такого класса просто незаменимы. В ближайшие десятилетия главным стратегическим козырем современных армий должны были стать воздушно-десантные войска. Поэтому «трехчетвертным» артиллерийским тягачам необходимо было иметь низкий силуэт и компактную колесную базу, чтобы их можно было перебрасывать авиацией. Первые прототипы такого автомобиля — ГАЗ-68, построенные на укороченном шасси ГАЗ-63, появились уже в 1948-м, то есть в год освоения серийного выпуска «шестьдесят третьих». Опыт признали успешным, но для производства десантных транспортеров у Горьковского автозавода не хватало мощностей, и тему временно заморозили. Вернулись к ней в начале 50-х годов, когда военные, наконец, четко сформулировали свои требования.



Грузовой автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-62



Автомобили ГАЗ-62 на испытаниях

В техническом задании автомобилю вменялось в обязанность следующее:

- буксировка батальонных противотанковых пушек с боевым расчетом и боекомплект в кузове
- перевозка стрелково-минометного вооружения с боевым расчетом и боекомплект
- десантирование по воздуху силами ВДА (Воздушно-десантная армия, предтеча нынешних ВДВ)
- перевозка различных средств связи
- транспортировка раненых и больных на носилках и сидя
- база под монтаж радиостанций, электростанций и других установок
- транспортные операции по труднопроходимым дорогам и бездорожью.

Иными словами, вездеход грузоподъемностью в одну тонну должен был вмещать 10 человек (стрелковое отделение) и быть в состоянии буксировать однотонный прицеп. Кроме того, верх кабины и кузова машины не должен был быть жестким, чтобы соответствовать техническим условиям авиатранспортировки и десантирования и не создавать трудностей при маскировке на местности. С точки зрения этих требований шасси ГАЗ-63 было излишне громоздким, и Музюкин, назначенный ведущим конструктором проекта, решил создавать оригинальную платформу.

В 1952 году был построен первый прототип универсального армейского транспортера, которому присвоили индекс довоенного аналога — ГАЗ-62. Добиться приемлемого

результата удалось «малой кровью»: большинство узлов и агрегатов были заимствованы у других горьковских автомобилей или унифицированы с ними. Рама состояла в родстве с рамой перспективной полуторки ГАЗ-56, трансмиссия и рулевое управление — аналогичны ГАЗ-63, двигатель — ГАЗ-51 в форсированном для бронетранспортера исполнении. Даже абсолютно оригинальный цельнометаллический кузов стилистически соответствовал общей для всех коммерческих моделей ГАЗ тех лет эстетике (ГАЗ-69, ГАЗ-51/63). В 1952–1954 годах было построено пять прототипов ГАЗ-62 второго поколения. Эти образцы успешно прошли государственные испытания и были рекомендованы к производству и постановке на вооружение. Однако для освоения новой модели Горьковскому автозаводу вновь не хватило производственных мощностей.

Пост сдал, пост принял

Поскольку официально тему никто не закрывал и военные свой заказ не отменяли, некоторое время работы над усовершенствованием ГАЗ-62 шли «факультативно». В мае 1955 года Музюкин был назначен главным конструктором Ульяновского автозавода, куда перевели производство ГАЗ-69, и ведущим конструктором проекта

Накопленный за время Великой Отечественной войны опыт позволил нашим военным скорректировать номенклатуру типов армейского автотранспорта. Практика эксплуатации ленд-лизовских внедорожников Dodge WC51, метко прозванных «три четверти» (грузоподъемность машины составляла 750 кг, то есть $\frac{3}{4}$ тонны), показала, что в некоторых случаях автомобили такого класса просто незаменимы.



Ранний опытный образец автомобиля ГАЗ-62 с плоскими бортами кузова



стал Василий Николаевич Кузовкин. После нескольких экспериментов с базовой платформой, послужившей своеобразной лабораторией для испытания технических новинок, было принято решение с чистого листа конструировать ГАЗ-62 третьего поколения. Толчком к этому послужили начатые в 1957 году работы над полноприводным армейским бескапотником ГАЗ-66, который должен был прийти на смену устаревающему ГАЗ-63.

На решение строить средний многоцелевик с нуля повлияло еще несколько факторов. Так, невозможность освоить производство ГАЗ-62 привела к тому, что был похоронен и родственник гражданский проект — ГАЗ-56, а часть унификаций просто потеряла смысл. Кроме того, в конце 50-х годов многие автопроизводители считали, что капотная архитектура кузовов вскоре навсегда уступит место более перспективной бескапотной. На Горьковском автомобильном заводе задумали создать целое семей-

внешнее сходство ГАЗ-62 и ГАЗ-68 (ГАЗ-66) было обманчивым — автомобили представляли два разных класса и находились «в разных весовых категориях». Первые образцы ГАЗ-62 построили в конце 1957 года. Новому автомобилю автоматически достались новые узлы и агрегаты, которые разрабатывались в течение последних лет специально

шестерен, кулачковые дифференциалы повышенного трения и, конечно, унифицированная с десантным вариантом «шестьдесят шестого» бескапотная кабина, откидывавшаяся вперед при обслуживании двигателя. Использование бескапотной компоновки повлекло за собой отказ от цельного (как на ГАЗ-62 второго поколения) кузова, объединявшего водительский

ГАЗ-62 оснастили новыми узлами и агрегатами, разработанными специально для армейского грузовика

ство бескапотных грузовиков с колесными формулами «4x2» (ГАЗ-56К и ГАЗ-53К) и «4x4» (ГАЗ-62 и ГАЗ-68, он же ГАЗ-66, получивший прозвище «шишига»). При этом

для армейского грузовика, призванного сменить в войсках ГАЗ-63: четырехступенчатая КПП с синхронизаторами на III и IV передачах, гипоидные главные пары

отсек и транспортную платформу. У нового «шестьдесят второго» грузопассажирская платформа стала самостоятельным элементом, наглядно демонстрировавшим преимущества прогрессивной схемы: при абсолютно такой же, как у предшественника, длине (4870 мм) бескапотный ГАЗ-62 имел меньшую колесную базу (2700 мм против 2850), зато был способен перевозить не десять, а двенадцать бойцов или десятерых в полной зимней экипировке. В какой-то степени на архитектуру нового семейства горьковских армейских вездеходов повлияли сходные по компоновке английские и канадские автомобили, поставившиеся в годы войны по ленд-лизу, однако говорить о преемственности не позволяет критическая масса собственных решений и инноваций. В 1958 году П. Я. Лисняка на посту генерального директора Горьковского автозавода сменил И. И. Киселев, а главным конструктором был назначен



Опытный образец грузовика ГАЗ-62А (с лебедкой). Борты кузова усилены подштамповками



GAZ-62 в экспозиции новых советских автомобилей на ВДНХ СССР в Москве

На испытаниях GAZ-62 действительно показал рекордно низкий для своего класса контрольный расход топлива (16 л/100 км против 25 л у «шестьдесят второго» второй серии), однако двигатель оказался слишком ненадежным, капризным и сложным в обслуживании и регулировке. Правда, это не помешало Горьковскому автозаводу еще раз наступить на те же грабли два десятилетия спустя — в ходе разработки и выпуска легкового GAZ-3102. Ведомый диск сухого однодискового сцепления GAZ-51A оснастили пружинным демпфером, а привод сделали гидравлическим. Коробка отбора мощности, располагавшаяся справа от КПП, приводила в действие одноцилиндровый компрессор для подкачки шин, а у модификации GAZ-62A — еще и лебедку самовытаскивания. Двухступенчатая раздаточная коробка с демультпликатором и отключа-

А. Д. Просвирнин, которому была близка тема внедорожников. Новому руководству удалось заинтересовать многоцелевым полноприводным транспортером командующего воздушно-десантными

и впускным малой камеры. Сегодня этот силовой агрегат назвали бы скорее экспериментальным — настолько он был сырым. Но в конце 50-х годов инженеры Горьковского автозавода искренне счита-

Использование бескапотной компоновки повлекло за собой отказ от цельного кузова, объединявшего водительский отсек и транспортную платформу

войсками В. И. Маргелова, и проект, в очередной раз получивший статус военного госзаказа, снова стал одним из приоритетных.

«Битюг» для ВДВ

Первые опытные образцы GAZ-62 третьей серии появились в 1958 году. Они оснащались старым добрым форсированным двигателем GAZ-51. К этому времени опыты горьковских мотористов, колдовавших над созданием форкамерно-факельного двигателя вместе с научными сотрудниками Института физической химии Академии наук СССР, увенчались относительным успехом, а облегченная полноприводная платформа армейского транспортера казалась подходящим носителем инновационного силового агрегата. В результате GAZ-62 обзавелся верхнеклапанным 80-сильным двигателем GAZ-52 с форкамерно-факельным зажиганием и тремя клапанами на цилиндр: впускным и выпускным основной камеры

ли, что будущее именно за форкамерно-факельным зажиганием и что двигателями, позволяющими экономить 10–15% топлива, по сравнению с традиционными аналогами, вскоре будут оснащаться все горьковские автомобили.

емым передним приводом для улучшения динамических характеристик трансмиссии крепилась к раме на равном расстоянии от мостов, поэтому крутящий момент от КПП передавался на нее промежуточным карданным валом.



Предсерийный образец GAZ-62 на испытаниях



Промышленная партия ГАЗ-62 во дворе Горьковского автозавода



Ведущие мосты ГАЗ-62 имели более узкую, по сравнению с ГАЗ-66, колею: у переднего моста — 1700 мм против 1800, у заднего — 1680 мм против 1750.

Для уменьшения нагрузки на трансмиссию и снижения расхода топлива при движении по хорошим дорогам ступицы передних колес снабдили зубчатыми муфтами, позволявшими «отключать» их от полуосей. Впоследствии эта опция стала обязательной на полноприводниках Ульяновского автозавода.

Подвески обоих мостов были рессорными, с телескопическими гидравлическими амортизаторами. Передние и задние рессоры имели одинаковую длину, а их концы были вправлены в резиновые подушки, обеспечивавшие дополнительную плавность хода на бездорожье.

Лишенное усилителя рулевое управление сделали легче, заимствовав червячную пару у ЗИЛ-164. Конструкция откидной бескапотной кабины требовала снабдить составной рулевой вал двумя карданными шарнирами, а колонку крепить к кабине с помощью шарнирных рычагов.

Тормозная система была унифицирована с другими горьковскими моделями: барабанная на всех колесах, с гидравлическим приводом, без усилителя. В отличие от предыдущих версий, на ГАЗ-62 третьей серии не стали мудрить с герметизацией тормозных механизмов, чрезмерно усложнявшей конструкцию колес и затруднявшей простейшие операции.

Колесные диски использовались меньшего, чем у ГАЗ-66, размера: 11,0-16 с разъемным ободом и распорным кольцом, позволявшим избежать проворачивания покрышки на ободе при снижении давления в шинах до 0,5 кг/см² — это мера, необходимая для преодоления самых сложных и тяжелых участков бездорожья. Правда, в машине, лишенной централизованной системы регулировки давления в шинах, такую операцию приходилось проделывать вручную: воздух стравливался через ниппели, а затем колеса накачивались при помощи подсоединенного к компрессору шланга.

Откидная двухместная кабина ГАЗ-62 проектировалась в десантном (авиатранспортабельном) варианте, то есть имела откидывающееся на капот двухсекционное лобовое стекло без узких угловых окошек, съемный брезентовый тент и съемные брезентовые фартуки с окнами, закрывавшие верхнюю половину дверных проемов. В сложенном положении тент притягивался ремнем к запасному колесу,

закрепленному с внешней стороны переднего края платформы.

В цельнометаллической грузопассажирской платформе, оснащенной откидным задним бортом и съемным тентом на трех дугах, к бортам крепились откидные полумягкие лавки со спинками на пять-шесть человек каждая. Под лавками находились ящики. В левом переднем ящике размещались аккумулятор и отопитель, в правый передний укладывался тент, а задние предназначались для шоферских принадлежностей. Кроме того, платформа оснащалась фурнитурой для фиксации носилок. Буксирное устройство с резиновым буфером, позволявшее буксировать прицеп массой до 1,2 т, крепилось к усиленной раскосами задней поперечине рамы.

Убойный вопрос

Ненадежность двигателя с форкамерно-факельным зажиганием оказалась не единственной проблемой ГАЗ-62. Заводские испытания, начатые сразу же после

Продолжение на стр. 10

На испытаниях ГАЗ-62 показал рекордно низкий для своего класса контрольный расход топлива — 16 л/100 км против 25 л у «шестьдесят второго» второй серии, однако двигатель оказался ненадежным, капризным и сложным в обслуживании и регулировке.



ГАЗ-62





Серийные ГАЗ-62 отличались от опытных образцов. Многие узлы и детали были модернизированы. Самыми заметными изменениями стали новые покрышки большего диаметра, благодаря которым дорожный просвет увеличился до 285 мм, и вынужденный отказ от четырехступенчатых КПП с синхронизаторами – значительная часть серийных машин оснащалась архаичными коробками ГАЗ-51.

постройки первых опытных образцов, выявили и другие недостатки, обусловленные бескапотной компоновкой: неудобная посадка в кабину и, что важнее, высадка, тесный и незргономичный водительский отсек — чего стоит один рычаг переключения КПП, выглядывавший из-за спинки сиденья. Да и сама новая четырехступенчатая КПП с косозубыми шестернями и синхронизаторами высших передач оказалась не слишком удачной: синхронизаторы работали неважно, а подбор передаточных чисел на нижних передачах был далек от оптимального. В то время не думали об удобстве солдат — во главу угла ставили эффективность техники, а с этой точки зрения ГАЗ-62 показал себя прекрасно. Автомобиль соответствовал всем требованиям технического задания,

демонстрировал отличную маневренность и проходимость, преодолевая подъемы крутизной до 32° и броды до 0,8 м, развивал на шоссе скорость до 85 км/ч. С осени 1958 по весну 1959 года три опытных образца ГАЗ-62 проходили государственные межведомственные испытания — состязались с серийными ГАЗ-63, ГАЗ-69 и близким по классу западногерманским армейским многоцелевым полноприводником *Unimog S404*. По проходимости отечественный десантный многоцелевик уступил лишь немецкому аналогу, имевшему многоступенчатую трансмиссию, более «продвинутой» конфигурации ведущих мостов и колесные редукторы, и в целом показал себя вполне жизнеспособной машиной. По результатам государственных испытаний ГАЗ-62 был рекомендован

к серийному производству и принят на вооружение при условии устранения заprotoколированных недостатков. После того как сроки постановки новой модели на производство были согласованы со всемогущим Госпланом, а затем включены в план развития народного хозяйства на ближайшую семилетку (1959–1965 годы), утвержденный XXI съездом КПСС, судьба ГАЗ-62 ни у кого не вызвала беспокойства. Государственное финансирование позволяло не спеша готовить необходимую для производства оснастку, доводить конструкцию до ума и начать мелкосерийный выпуск автомобилей по обходным технологиям. Серийные ГАЗ-62 имели некоторые отличия от опытных образцов. Многие узлы и детали были модернизированы.



Серийный армейский ГАЗ-62. Военные номера обозначены краской на дверях автомобиля

Самыми заметными изменениями стали новые, более мягкие покрышки большего диаметра, благодаря которым дорожный просвет увеличился до 285 мм, и вынужденный отказ от четырехступенчатых КПП с синхронизаторами — значительная часть серийных машин оснащалась архаичными коробками ГАЗ-51.

Несмотря на то что полнопоточный конвейер по сборке ГАЗ-62 так и не успел заработать, этот автомобиль можно считать не опытным, а серийным. По некоторым данным, с 1959 по 1962 год включительно военная приемка отправила в воинские части 69 промышленных экземпляров десантного внедорожника. Специалисты НИИИ-21 из города Бронницы успели наметить более 50 различных узкопрофильных модификаций автомобиля. Возможно, со временем все детские болезни ГАЗ-62 удалось бы победить,



войсками сравнительно недолго — с 1960 по 1964 год. Но именно он на очередном закрытом показе новой военной техники «зарубил» ГАЗ-62. Автомобиль ему категорически не понравился. Поинтере-

— Может, — заверили его.
— Вот и поторопитесь с освоением ГАЗ-66! — резюмировал маршал. — А эту «недотыкомку» срочно снять с производства!

ГАЗ-62 соответствовал всем требованиям техзадания и демонстрировал отличную маневренность и проходимость

и уникальный полноприводник стал бы родоначальником нового для нашей страны класса армейских многоцелевых транспортеров, однако в судьбу машины вмешался «человеческий фактор». Герой Великой Отечественной войны, легендарный маршал Василий Иванович Чуйков занимал пост главнокомандующего Сухопутными

совавшись у представителей Горьковского автозавода, существует ли адекватная замена ГАЗ-63, и узнав, что к производству готовится ГАЗ-66 грузоподъемностью в 2 тонны, Чуйков задал «убойный» вопрос:

— Может ли автомобиль грузоподъемностью 2 тонны перевозить 1,1 тонны груза?

Вскоре эмоциональный вердикт Чуйкова подтвердили соответствующим указом Министерства обороны СССР, и выпуск ГАЗ-62 был прекращен. Легче от этого стало разве что Госплану, привыкшему оккупать вложения в производство армейских грузовиков использованием их в народном хозяйстве — на стройках и в поле. Правда, в сельском хозяйстве от компактного ГАЗ-62 толку действительно было бы немного. Отрицательные последствия снятия «шестьдесят второго» с производства были очевидны. Во-первых, с закрытием проекта были потеряны надежды на освоение гражданского заднеприводного собрата ГАЗ-62 — полутонного ГАЗ-56. Во-вторых, теперь уже не было необходимости доводить до ума форкамерный двигатель — и работы в очередной раз были отложены. И в-третьих, наши вооруженные силы так и не получили сугубо армейский полноприводник среднего класса. Перспективное направление эволюции отечественной военной техники было закрыто.



Народнохозяйственный автомобиль ГАЗ-56 грузоподъемностью 1,5 т, унифицированный по многим агрегатам с ГАЗ-62

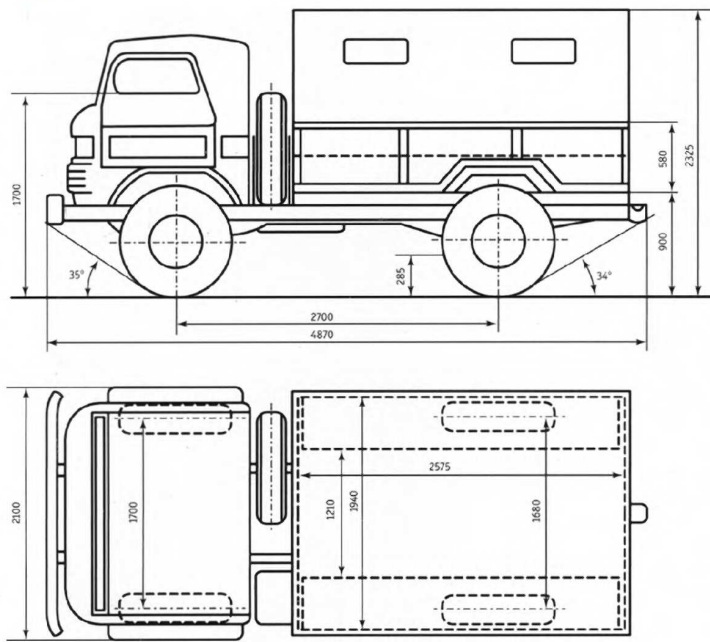


Схема автомобиля ГАЗ-62 1959 года

Технические характеристики ГАЗ-62 1959 года	
Число мест	12 (2+10)
Максимальная скорость с полной нагрузкой	80 км/ч
Расход топлива с полной нагрузкой на шоссе	16 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-68
Генератор	Г-112Д
Стартер	СТ-20Б
Свечи зажигания	A16У
Размер шин	11,00-16
Масса (в скобках — для ГАЗ-62А), кг	
снаряженная	2570 (2695)
полная	3820 (3945)
Дорожный просвет, мм	
под задней осью	285
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с тройным роликом, передаточное число — 23,5	
Наименьший радиус поворота, м	
по следу наружного переднего колеса	7,5

Подвеска всех колес

на продольных полуэллиптических рессорах, лежащих в резиновых опорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочие — барабанные на все четыре колеса, привод гидравлический от педали

стояночный — барабанного типа на выходном валу КПП, с механическим приводом от рычага

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, трехвальная

Передаточные числа

I — 6,48; II — 3,09; III — 1,61; IV — 1,00; задний ход — 7,9

Главные передачи переднего и заднего мостов

гипоидные, передаточное число — 6,5

Раздаточная коробка

двухступенчатая, передаточные числа — 1,706 и 1,00

Двигатель

ГАЗ-52, рядный, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый, с форкамерно-факельным зажиганием

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	110
Рабочий объем, см ³	3480
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4

Карбюратор

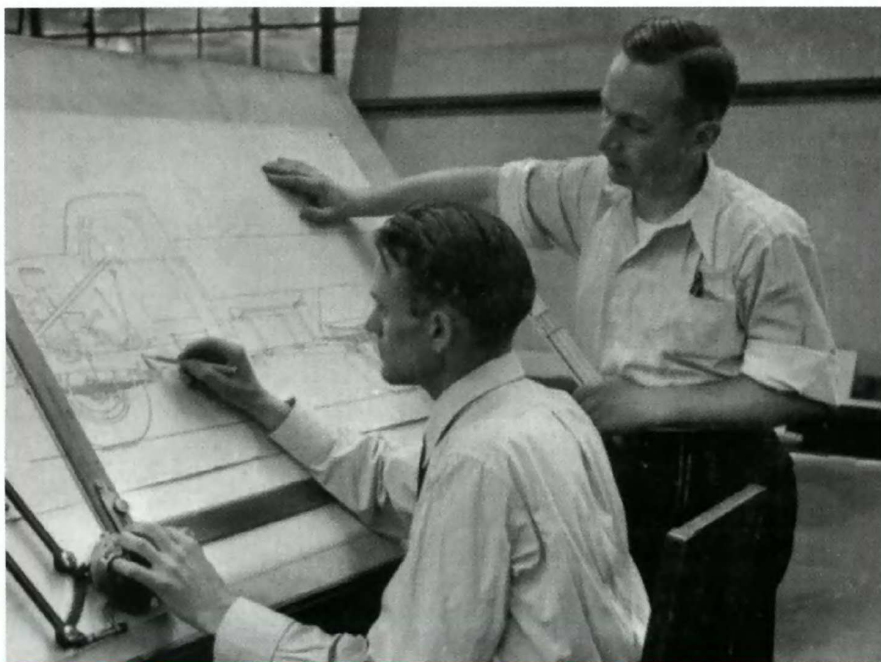
К-104

Максимальная мощность

80 л.с. при 3000 об/мин

Максимальный крутящий момент

21,5 кгм при 1400 об/мин



Тридцать лет главным конструктором

Александр Просвирнин занимал пост главного конструктора Горьковского автозавода почти тридцать лет — с 1958 по 1987 год. Под его руководством были созданы автомобили, признанные сегодня классикой отечественного автомобилестроения.

На Горьковский автозавод 24-летний студент-заочник Горьковского индустриального института Александр Просвирнин (1914–2005) пришел в 1938 году и сразу же получил должность инженера-конструктора в группе Владимира Михайловича Кудрявцева, работавшей над ГАЗ-51, флагманским грузовиком ГАЗ второго поколения. В 1940-м, когда ГАЗ-51 прошел всесторонние заводские испытания, Просвирнин защитил диплом инженера-механика по специальности «Автомобили». В годы Великой Отечественной войны молодой конструктор, зарекомендовавший себя способным и ответственным инженером, принимал участие в разработке новых перспективных моделей. В 1944–1945 годах под руководством Андрея Липгарта Александр Просвирнин вместе с Петром Музюкиным (уже в должности ведущих конструкторов проекта) заново разработали новую базовую платформу и два ее «воплощения»: народнохозяйственный грузовик ГАЗ-51 и его полноприводного армейского собрата ГАЗ-63. Позже Музюкин сосредоточился на полноприводной технике, и Просвирнин остался единственным ведущим конструктором ГАЗ-51 — грузовика, роль которого

Конструкторы Горьковского автозавода А. Д. Просвирнин (за кульманом) и А. М. Кригер

в послевоенном восстановлении народного хозяйства страны трудно переоценить. В 1947 году Александр Дмитриевич в составе группы горьковских инженеров был удостоен Сталинской премии за разработку ГАЗ-51 и вскоре возглавил грузовое КБ завода. В апреле 1952 года министерство утвердило техническое задание на полутонотонный ГАЗ-56. С 1952 по 1954 год этим проектом руководил Просвирнин. В том же 1952 году уже в должности заместителя главного конструктора автозавода он возглавил работы по созданию новых грузовых автомобилей семейств ГАЗ-51А, ГАЗ-62 и ГАЗ-63А. Во второй половине 50-х годов Горьковский автозавод успешно выполнил «авральные» народнохозяйственные и военные заказы и подарил стране «автомобиль-мечту» — М-21. В 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе экспозиция ГАЗа была удостоена Гран-при. Символично, что именно в это время Просвирнин был назначен главным конструктором завода. На этом посту Александр Дмитриевич проработал рекордный срок — 29 лет, с 1958 по 1987 год.

Александр Дмитриевич Просвирнин

1932 год

Поступил работать на Горьковский автозавод. Зачислен инженером-конструктором в группу В. Кудрявцева

1940 год

Окончил Горьковский индустриальный институт по специальности «Автомобили»

1944–1945 годы

Занимался разработкой новой базовой платформы, грузовиков ГАЗ-51 и ГАЗ-63

1947 год

Удостоен Сталинской премии за разработку ГАЗ-51

1952–1954 годы

Руководил работами по созданию полутонотонного грузовика ГАЗ-56, автомобилей ГАЗ-51А, ГАЗ-62 и ГАЗ-63А

1958 год

Назначен главным конструктором Горьковского автозавода

1966 год

Награжден орденом Ленина

1971, 1982 год

Удостоен ордена Трудового Красного Знамени

Под руководством Просвирнина были созданы автомобили, ставшие классикой советского автопрома: ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66, «Волга» ГАЗ-21 второй и третьей серий, «Волга» ГАЗ-24, «Чайка» ГАЗ-14. Трудно переоценить значение других горьковских машин, спроектированных и освоенных заводом в бытность Александра Дмитриевича главным конструктором — грузовиков ГАЗ-3307, ГАЗ-4301 и ГАЗ-4509, дизельного автопоезда ГАЗ-6008, гусеничных снегоболотоходов ГАЗ-71, ГАЗ-73 и ГАЗ-3403, легковой форкамерно-факельной «Волги» ГАЗ-3102. Просвирнин внес значительный вклад в формирование концепций принципиально новой «Волги» ГАЗ-3105, глубокой модернизации ГАЗ-66 — ГАЗ-3301 и снегоболотохода ГАЗ-3933.



Горьковский автомобильный завод в 1955–1965 годах

В конце 40-х — начале 50-х годов Горьковский автозавод освоил массовое производство моделей, которые задумывались еще до или во время Великой Отечественной войны. Эти автомобили были необходимы для скорейшего восстановления народного хозяйства СССР и должны были символизировать промышленный и экономический потенциал страны-победительницы.

Появление таких автомобилей, как М20 «Победа», ЗИМ, ГАЗ-69, ГАЗ-51 и ГАЗ-63, стало наглядной демонстрацией возможностей отечественного автопрома и одновременно вехой, ознаменовавшей конец авральной работы «через не могу».

Все перечисленные модели создавались с запасом инновационности, что позволяло по меньшей мере десятилетие трудиться с чувством, с толком, с расстановкой, доводя до совершенства каждое новое техническое решение.

Первой ласточкой, возвестившей о приходе «эры благоденствия», стал автомобиль М-21 «Волга». С момента основания Горьковского автозавода это был первый легковой автомобиль, полностью, с нуля созданный советскими конструкторами

Опытные образцы автомобилей
ГАЗ-М20 «Победа» и ГАЗ-51

и художниками. Даже «Победу», которую принято считать одной из самых прогрессивных отечественных машин, нельзя назвать на сто процентов аутентичной, поскольку двигатель М20, по сути, являлся четырехцилиндровой версией мотора ГАЗ-11, скопированного с силового агрегата Dodge D5.

Во второй половине 50-х годов завод окончательно оправился от кадровых потрясений: история с освоением военной амфибии ГАЗ-011 (МАН) стоила должностей легендарному главному конструктору А. А. Липгарту, сменившему его Л. В. Косткину и директору автозавода Г. А. Веденяпину. С 1952 по 1958 год пост директора предприятия занимал П. Я. Лисняк, а конструкторский коллектив возглавлял Н. И. Борисов.

Нельзя не упомянуть о ведущей роли горьковских художников и конструкторов-кузовщиков в отечественном легковом автомобилестроении. Именно на ГАЗе в 1955 году был разработан кузов базовой модели «Москвича» второго поколения (М-402) для МЗМА, именно горьковский скульптор Лев Еремеев (автор экстерьера автомобиля ГАЗ-13 «Чайка») в 1956 году выиграл отраслевой конкурс на лучший проект облика нового автомобиля высшего класса для первых лиц государства, объявленный московским Заводом имени Лихачева.

В 1957 году, после того как была «разоблачена деятельность антипартийной группы



Молотова, Маленкова, Кагановича и прикнущего к ним Шепилова», из названия завода убрали фамилию опального министра. В результате аббревиатура «ГАЗ» стала не только маркой грузовых и военных машин Завода имени Молотова, но и сокращенным названием самого предприятия — Горьковский автомобильный завод. Автомобиль ЗИМ быстро переименовали в ГАЗ-12, а марка «ГАЗ» в течение нескольких лет вытеснила из обозначения других легковых машин литеру «М».

В 1958 году вновь сменилось руководство завода. Главным конструктором стал Александр Дмитриевич Просвирнин, а директором — Иван Иванович Киселев. Именно этому тандему «долгожителей» (Просвирнин проработал главным конструктором

до 1987 года, а Киселев занимал директорский пост до 1983 года) завод обязан лучшим периодом в своей истории и появлением ставших легендарными автомобилей. В первый же год работы Киселева и Просвирнина произошло знаменательное событие: на Всемирной выставке в Брюсселе экспозиция Горьковского автозавода, где были представлены автомобили М-21 «Волга», ГАЗ-13 «Чайка» и опытный образец ГАЗ-52, удостоилась Гран-при.

Когда И. И. Киселев, начинавший на ГАЗе технологом цеха режущего инструмента, возглавил автозавод, на нем работало чуть больше 75 тысяч человек. Амбиции нового директора подкреплялись бурным ростом индустриальной мощи СССР. В 60-е годы Горьковский автозавод реконструировал ряд старых цехов и построил несколько новых, в том числе здание для отдела экспериментального конструирования. Согласно официальным данным, именно на ГАЗе в 1960 году была запущена первая в мире промышленная установка для сварки трением — с ее помощью сваривались некоторые детали рулевого управления. В 1965 году на предприятии работало уже 83 350 человек.

За десятилетие — с 1955 по 1965 год — заводом были освоены легковой полноприводник М-72, три поколения «двадцать первой» «Волги», ГАЗ-13 «Чайка», семейства грузовиков ГАЗ-52 и ГАЗ-53, армейский грузовой внедорожник ГАЗ-66, создано множество экспериментальных и опытных образцов.

Конструкторское бюро Горьковского
автомобильного завода



**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИЛ-4102

16+

DeAGOSTINI

