**04-018 ГАЗ-3, ГАЗ-03-30 с 1937 г., трёхдверный служебный автобус малого класса на шасси ГАЗ-АА/ГАЗ-ММ 4х2, мест сидячих 16+1, снаряжённый вес 2.27 тн, полный вес 3.46 тн, ГАЗ 42/50 лс, 65 км/час, 18613 экз., г. Горький 1933-40-50 г.**

 **ГАЗ-03-30** – автобус малого класса, созданный на базе шасси грузовика ГАЗ-АА. Являлся наиболее массовым автобусом в СССР в довоенное время. Производился с 1933 по 1941 годы. Производство было возобновлено после войны и продолжалось до 1950 года. Всего было выпущено более 18 тысяч автобусов ГАЗ-03-30.

 В СССР такие автобусы называли служебными. Основными потребителями этого автобуса стали предприятия и организации. Им требовался транспорт для перевозки своих рабочих и служащих. ГАЗ-03-30 применялся как маршрутные городские автобусы, а также для междугородних сообщений, обслуживал и вокзалы, санатории, служил экскурсионным автобусом. Милиция СССР также применяла ГАЗ-03-30 для своих нужд в достаточно больших количествах.

 Автобус ГАЗ-03-30 представлял собой двухосный автомобиль с автобусным кузовом, вместимостью 17 человек, включая шофера. Кузов имел деревянный каркас с деревометаллической обшивкой. В сравнении со стандартным шасси ГАЗ-АА в автобусную модель не вносили никаких конструктивных изменений. Единственное отличие – отсутствие буксирного прибора на автобусном шасси. Пассажиры на плохих дорогах чувствовали себя не очень комфортно из-за жесткой подвески.

Автобус имел расход топлива 18–20,5 л/100 км и развивал максимальную скорость 65 км/ч. Все остальные показатели соответствовали базовому автомобилю ГАЗ-АА.

**Описание**

**История**

 В январе 1932 года был запущен огромный завод по выпуску автомобилей под названием «Нижегородский автомобильный завод». Долгожданный для автомобилистов автозавод в первые годы должен был выпускать базовый полуторатонный автомобиль и легковой фаэтон. Несмотря на неблагоприятные условия, на заводе решили поэкспериментировать с автобусами. 2 ноября 1932 года в экспериментальном цехе была готова первая машина. Первенец под названием ГАЗ-1 получился весьма угловатым и громоздким. В автобусе имелось три двери: боковые, для водителя и пассажиров, и задняя на случай аварийной эвакуации. Такая схема расположения дверей останется на всех последующих автобусах ГАЗ-3. В начале 1933 года изготовили ещё два экспериментальных автобуса с различными кузовами – ГАЗ-2 и ГАЗ-3. В новой машине благодаря коррекции габаритов смогли разместить 18 пассажиров за счёт упрощения конструкций сидений. Автобус оборудовали задними буферами. Форма нового кузова в итоге была принята в серию.

## Серийный автобус

Для серийного выпуска автобусов решено было задействовать экспериментальной кузовной цех Горьковского автозавода, который становится автобусным филиалом ГАЗа (бывший Государственный автосборочный завод № 1, образованный на свободных площадях з-да «Гудок Октября»). Практически все малосерийные модели ГАЗа позже производились на этом филиале: пикапы ГАЗ-4, седаны ГАЗ-6 «Пионер», самосвалы ГАЗ-С1 (ГАЗ-410), санитарные ГАЗ-55 и штабные автобусы ГАЗ-05-193.

 Первый десяток автобусов вышел из ворот автобусного цеха в июле 1933 года. До конца года собрали ещё 203 шт., постепенно доведя выпуск до 15 автобусов в месяц.

 ГАЗ-3 пошел в серию с 16-местным расположением сидений (не считая водительского). Автобус должен был перевозить только сидящих пассажиров, поэтому использование его в качестве маршрутного городского транспорта не рассматривалось. Для сравнения: формальный предшественник ГАЗ-3, автобус АМО Ф-15, который выпускался до 1931 года (тоже на полуторатонном шасси), вмещал всего 13 посадочных мест.

## Модернизация

 В 1935 году автобусным цехом были созданы опытные образцы автобусов ГАЗ-13 и ГАЗ-13В. Планировалось, что часть новых более обтекаемых и удобных автобусов, если не заменят, то хотя бы будут выпускать параллельно с ГАЗ-3. Автобусы отличались не только формой кузова. В ГАЗ-13 количество посадочных мест сократили до 13. Сиденья превратились в удобные кресла с мягкими спинками. Машина блестела хромированным обтекаемым кожухом на радиаторе. Сам по себе кузов стал шире и ниже. Дизайн второго автобуса – ГАЗ-13В был еще более смелым и изысканным. ГАЗ-13 так и остались опытными экземплярами.

 В том же году для ГАЗ-3 решили сделать небольшой, как сейчас говорят, рестайлинг кузова. Над фронтальной частью кабины установили многофункциональную панель. В её назначение входили защита от дождя, освещение, вентиляция салона. В панель вкладывалась табличка-указатель маршрутов. Как правило, там указывали название завода или организации, к которой принадлежал автобус.

 В 1937 году автобус укоротили на 15 см, а в следующем, 1938 году скорее всего из-за директивы правительства об унификации автобусов в военное время, заднюю часть кузова полностью переконструировали. Теперь вместо одной двери сзади в автобусе появилась двустворчатая дверь. Задний дверной проём получился в два раза шире. В военное время такие автобусы легко превращались в санитарные, в которых сиденья уступали место двум перпендикулярным лавкам либо шести местам для носилок. Во время Великой Отечественной войны множество обычных автобусов ГАЗ-03-30 было переоборудовано для армейских госпиталей, где они активно несли службу.

 Сам индекс 03-30 появился не ранее 1937 года. До этого автобус именовался либо ГАЗ-3, либо «автобус ГАЗ-АА». Возможно, ранние варианты кузовов имели другие индексы (например, -10, -20). Первые две цифры обозначали модель шасси, следующие за ними через дефис – модель кузова.

В 1940 году автобус оснастили, как и всю автомобильную продукцию завода, новым двигателем ГАЗ-ММ (50 л.с.), вносились те изменения в конструкцию шасси, которым подверглась базовая полуторка в эти годы: новый руль, сцепление, коробка передач и т. д.

С началом Великой Отечественной войны выпуск автобусов ГАЗ-3 сошел на нет. Все силы автобусного филиала были брошены на изготовление продукции военного назначения и на максимальный выпуск санитарных автомобилей М-55 (ГАЗ-55). С 1942 по 1944 г. было выпущено всего 28 автобусов, и все они использовались для заводских нужд. С 1945 года серийный выпуск автобусов возобновляется. Отличительной чертой новых ГАЗ-03-30 стало наличие упрощённых Г-образных передних крыльев. В том же году началась разработка новой модели на шасси ГАЗ-51 под индексом ГАЗ-71.

**Конструкция:**

В передней части штампованной лонжеронной рамы лестничного типа был закреплен бензиновый, рядный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный двигатель объемом 3,28 литра и мощностью 42/50 л.с. при 2800 об/мин в паре с 4-ступенчатой коробкой передач, которая имела три передачи вперед и одну назад. Для охлаждения перед двигателем был закреплен водяной радиатор. Топливо в карбюратор поступало самотеком из бака, расположенного за торпедо над коленями пассажира. Запускался автобус при помощи электростартера, а его электрооборудование имело напряжение 6 Вольт.

 Передняя ось к раме автобуса ГАЗ-03-30 крепился с помощью одной поперечной полуэллиптической рессоры и рычажных гидравлических амортизаторах одностороннего действия, а задний мост – на двух продольных рессорах кантилеверного типа. Главная передача заднего моста была конической и соединялась с коробкой передач при помощи карданного вала, который был заключен в трубу и жестко крепился к картеру главной передачи. К передней оси автомобиля крепились дисковые колеса с резиновыми шинами размером 6,50-20, а к заднему мосту крепились двухскатные дисковые колеса с резиновыми шинами размером 6,50-20. Вначале машину комплектовали шинами размером 6,00x20 (32x6,00), с конца 30-х более объёмным размером 6,5x20. Механический рабочий тормоз действовал через тросовый привод на все колеса, а ленточный ручной тормоз блокировал только задние колеса.

 Кузов изготавливался из древесины твёрдых пород или берёзы, а снаружи боковые стенки обивались стальным листом толщиной 1 мм, задняя — толщиной 0,6 мм. Для водителя была выделена кабина, имевшая отдельную дверь и снабженная мягким сиденьем со спинкой. Подушка сиденья использовала пружины, в то время как спинка пружин не имела, однако отличалась достаточной мягкостью. Такую же конструкцию повторяли и пассажирские кресла. Они располагались так: в три ряда двухместные сиденья с пружинными подушками и полумягкими спинками и два сдвоенных сиденья на четыре места в последнем заднем ряду. Подушки и спинки обиты дерматином. Помимо водительской, в кузове были ещё две двери. Входная, пассажирская, снабженная механическим затвором, с внутренней стороны имела ручку для открывания и закрытия, позволявшего водителю открывать и закрывать дверь по мере надобности. Дверь кабины водителя — лимузинного типа — оборудовалась поднимающимся боковым стеклом. Третья, двустворчатая, дверь без центральной стойки, закрывающаяся шпингалетами, находилась в задней части автобуса и служила для аварийной эвакуации пассажиров. В кузове имелись 9 окон, 6 из которых могли открываться. В целях предохранения деревянного каркаса кузова от гниения в него были введены 12 вентиляционных решёток, расположенных под крышей над стойками окон. Ветровая рама кабины водителя могла подниматься, она крепилась на двух стойках и снабжалась вакуумным стеклоочистителем. Кузов изнутри освещался пятью плафонами.

 У автобуса был только передний бампер. Сзади кузова была укреплена откидная подножка, которая в поднятом положении была частью борта, внутри подножки располагалось запасное колесо. На автобусах образца 1933–34 годов имелись задние короткие буфера с каждой стороны кузова. Затем от них отказались.

 В верхней части кузова над ветровым стеклом устанавливался маршрутный фонарь, в котором размещались две лампы освещения маршрут. По обе стороны маршрутного фонаря располагались две створчатые вентиляционные решётки и два сигнальных фонаря. На верхней рамке лобового стекла перед лицом водителя крепился единственный дворник для облегчения видимости в непогоду. Стеклоочиститель имел вакуумный привод, шланг которого соединялся с входным коллектором карбюратора. Лобовое стекло, которое устанавливалось на специальных петлях, можно было приподнять для дополнительной вентиляции салона. Для защиты кузова от мелких повреждений служил передний бампер из двух упругих стальных полос.

 В салоне автобуса ГАЗ-03-30 перед рабочим местом водителя располагался щиток с тремя датчиками: слева – замок зажигания, вверху в центре – оптический указатель уровня топлива, справа – амперметр и внизу – спидометр, в котором нанесенные на барабан цифры сменяли друг друга в неподвижном оконце прибора. Для подсветки приборов служила общая внешняя лампочка, установленная в верхней части панели. Рулевой механизм с глобоидальным червяком и двойным роликом имел передаточное число 16,6. Руль был четырехспицевым, в центре которого располагался переключатель света и кнопка звукового сигнала. За ступицей руля находились два рычажка: левый был предназначен для ручной корректировки опережения зажигания, а правый – для фиксации положения дроссельной заслонки карбюратора. Стартер приводился в действие гашеткой, расположенной над педалью газа, а чуть ниже и правее самой педали газа была вмонтирована опора для правой ноги водителя.

 Крепление кузова осуществлялось болтами к кронштейнам, привинченным к раме автомобиля. Древесина, употреблявшаяся для каркаса кузова ГАЗ-03-30, должна была иметь влажность не более 12 %. В ветровую раму были вставлены стекла триплекс толщиной 4,5 мм, а в окна и двери — тройные бемские стекла. Внутри потолок и стены оклеивались дерматином, им же обивались подушки и спинки сидений шофёра и пассажиров. Раскладки окон и бортов протравливались и лакировались. Остальные поверхности покрывались масляной краской и лаком. Пол в проходе был выстлан специальной ковриковой резиной.

 ГАЗ-3 окрашивали специальными автобусными глифталевыми и цировочными масляными красками. Автобус имел две заводские схемы окраски. Первый: кузов ниже пояса, капот –

 тёмный, оконный пояс – светлый, крыша – тёмная. Второй вариант предполагал окраску крыши в цвет оконного пояса либо в другой светлый тон. Что касается основного цвета, то достоверно известно об использовании синего, тёмно-синего, тёмно-зелёного и серого цветов. Оконный пояс окрашивался в цировочные жёлтые и белые цвета. Использовались и светлые тона: кремовый, бежевый и т. д. Крылья, кожух радиатора, фартук радиатора и диски колес - в чёрный или в цвет кузова ниже пояса. Брызговики и бампера — в чёрный. В годы Великой Отечественной автобусы перекрашивали в цвет хаки, после войны старые автобусы перекрашивали во всевозможные тона, но преобладающим был всё равно синий цвет. Автобусы, предназначенные для пожарной охраны, до 1945 года окрашивали в ярко-красный цвет. Автобусы раннего выпуска 1933–1934 гг. имели другие схемы окраски и цвета (например, тёмный вверх – светлый низ). Первые автобусы имели еще и молдинговый пояс, который окрашивался отдельным цветом.

 Считается, что в общей сложности Горьковский автозавод, а если точнее - его автобусный филиал выпустил 18 613 автобусов модели ГАЗ-03-30.

 Кроме Горьковского автозавода существовала масса предприятий: авторемонтные, механические, кузовные заводы, автобусные парки, заводские мастерские, которые для собственных нужд или небольшими сериями для своего региона изготовляли подобные служебные автобусы на шасси ГАЗ-АА/ММ с кузовом под условным названием «коробочка». Самым крупным производителем оказались кузовные мастерские АТУЛа в Ленинграде. Они выпускали в 1937–1944 гг. практически точную копию «газовского» автобуса, но с меньшим количеством окон.

## Эпилог

 Почему автобус ГАЗ-03-30 так долго продержался на конвейере и выпускался вплоть до 1950 года? Дело в том, что Приказом Министерства автомобильной промышленности автобусный филиал ГАЗа в 1946 году отделился от завода и превратился в самостоятельное предприятие – Горьковский автобусный завод. Первый в стране автобусный завод получил торговую марку ГЗА, чтобы не путали с автомобильным заводом ГАЗ. Обретение самостоятельности тут же сказалось на заводе. Была заморожена работа над конструкцией нового бескапотного 25-местного автобуса ГАЗ-71, который должен был стать заменой старого. Серийный выпуск новой 2,5-тонной модели ГАЗ-51 начался еще в 1946 году и к 1950-му постепенно вытеснил с конвейера ГАЗ-ММ, на котором и базировался ГАЗ 03-30. В 1946 году оказалось, что у завода нет собственных средств на разработку и запуск новой модели. Ситуация становилась катастрофической, так как на самом ГАЗе уже вовсю осваивали новую базовую модель ГАЗ-51, а автобуса на этом шасси пока не предвиделось. Страна могла остаться без привычного заводчанами служебного автобуса. ГАЗ на протяжении 1946–1950 гг. продавал шасси ГАЗ-03 автобусному заводу, при этом практически прекратив за ненадобностью выпуск шасси ГАЗ-АА.

 В ноябре 1950 года сошёл с конвейера последний автобус ГАЗ-03-30, а в декабре начался серийный выпуск новой модели ГЗА-651 на шасси ГАЗ-51. Новый автобус ГЗА-651 оказался тоже капотным.

 В конце 1951 года на Горьковском автобусном заводе было неожиданно прекращено автобусное производство, и завод был перепрофилирован в завод аппаратуры связи.

|  |
| --- |
| Характеристики автобусов ГАЗ |
|  | **ГАЗ-1** | **ГАЗ-2** | **ГАЗ-3** | **ГАЗ-3** | **ГАЗ-13** | **ГАЗ-03-30** | **ГАЗ-03-30** |
| Начало выпуска | 1932 г. | 1933 г. | 1933 г. | 1935 г. | 1935 г. | 1937 г. | 1939 г. |
| Мест для сидения, шт.\* | 16 | 18 | 16 | 13 | 16 |
| База, мм | 3340 |
| Габаритные размеры |
| Длина, мм | 5565 | 5900 | 5680 | 5400 | 5480 | 5250 | 5300 |
| Ширина, мм | 2032 | 2070 | 2032 | 2030 | 2060 | 2105 | 2100 |
| Высота, мм | 2328 | 2500 | 2392 | 2380 | 2216 | 2500 | 2530 |
| Высота салона, мм | 1612 | 1770 | 1676 | 3570 | 1512 | н. д. | 1675 |
| Длина кузова, мм | 3665 | 3950 | 3820 | н. д. | 4065 | 3405 | 3455 |
| Количество боковых окон, шт. | 10 | 8 | 10 |

\*Без учёта места водителя.

|  |
| --- |
| Выпуск автобусов семейства ГАЗ-3, шт. |
| **1933 г.** | **1934 г.** | **1935 г.** | **1936 г.** | **1937 г.** | **1938 г.** | **1939 г.** | **1940 г.** | **1941 г.** |
| 213 | 530 | 503 | 309 | 458 | 1043 | 1634 | 1351 | 528 |
| **1942 г.** | **1943 г.** | **1944 г.** | **1945 г.** | **1946 г.** | **1947 г.** | **1948 г.** | **1949 г.** | **1950 г.** |
| 3 | 9 | 16 | 383 | 1278 | 1016 | 1740 | 2139 | 1655 |

