**04-096 ГАЗ-55/М-55 4х2 трёхдверный санитарный автобус на шасси ГАЗ-ММ 4х2, мест в кузове лежачих-сидячих: 4+2, 2+5, 0+10, снаряжённый вес 2.37 тн, полный вес 3.16 тн, ГАЗ-М 50 лс, 70 км/час, 12995 экз., г. Горький, Казань 1938-50 г.**

**М. Соколов. Отечественные капотные автобусы и их производные. Том I**

История создания ГАЗ-55 восходит к 1935 г., когда был определен и принят единый тип массового универсального санитарного автомобиля для Народного комиссариата обороны СССР и Народного комиссариата здравоохранения СССР, утвержденный совместной комиссией обоих наркоматов. Дело оставалось лишь за разработкой конкретной модели, которую вполне естественно поручили ГАЗу, поскольку утвержденный стандарт подразумевал создание именно на его 1,5-тонном шасси закрытого кузова, рассчитанного на 4 лежачих больных, санитара и водителя. Тем более, что у ГАЗа уже появился прецедент в этой области - в том же 1935 г. под руководством конструктора-кузовщика Ю.Н. Сорочкина в экспериментальном цехе ГАЗа был построен опытный экземпляр санитарного автомобиля на шасси ГАЗ-АА. Отталкиваясь от этой конструкции, с учетом принятого стандарта и требований военных, Сорочкин начал разработку новой «санитарки».

Для возможности езды по бездорожью и работы с повышенной нагрузкой основной заказчик настаивал на двускатных задних колесах. А чтобы добиться при этом относительно мягкого и плавного хода машины, пришлось основательно доработать подвеску, снабдив автомобиль усовершенствованной передней поперечной рессорой и облегченными и удлиненными задними рессорами, остававшимися кантилеверными. Плюс к тому, машину укомплектовали дополнительно шестью амортизаторами от ГАЗ-М1 (4 на задней и 2 на передней оси). Интересно, что в это же самое время на горьковском конвейере на смену ГАЗ-АА начал постепенно приходить слегка модернизированный ГАЗ-ММ с более мощным 50-сильным двигателем и рядом других новшеств, в связи с чем в дальнейшем подавляющее большинство ГАЗ-55 являлось уже модификацией именно этой модели.

Что же касается кузова, то большинство изменений по нему опять-таки было продиктовано требованиями военных. Например, в целях максимального уменьшения габаритной высоты автомобиля и упрощения конструкции пришлось отказаться от 2-го яруса крыши, тем более что никаких преимуществ в реальной эксплуатации он не давал. Вместо него в верхней части крыши появилось 3 вентиляционных люка- «кармана» (2 приточных и 1 задний на вытяжку). Упразднили также и козырек над лобовым стеклом (то ли для размещения опознавательного фонаря с красным крестом, то ли для лучшего обнаружения возможной опасности с воздуха), хотя такое решение было спорным, т.к. без козырька ездить в направлении «против солнца» было неудобно. Кузов получил 2 боковых окна (каждое в середине ряда из трех, крайние из которых являлись «глухими» имитациями), заднюю двустворчатую погрузочную дверь со складной подножкой и 2 боковые дверцы для входа в кабину. Отказались и от размещения запасных колес на бортах машины, вместо этого 2 «запаски» традиционно разместили на кронштейнах по бокам капота. Вместе с тем нельзя не отметить, что несмотря на все упрощения, сконструированный на достаточно высоком техническом уровне, кузов ГАЗ-55, «приспособленный для передвижения по лесным дорогам и представляющий собой одно целое с кабиной водителя», получил самые стилистически законченные и в то же время строго функциональные очертания, так что машина внешне получилась в высшей степени органичной.

Возросшее значение работ по санитарной машине диктовалось острым дефицитом таких автомобилей. Так, на 1938 г. медицинская служба РККА была укомплектована специальным автотранспортом всего лишь на 10% от требуемого количества. Поэтому уже в том же 1938 г. в  
Горьком начали серийное производство санитарного автомобиля ГАЗ-55-55 (первое число - индекс шасси, второе - кузова). Впрочем, вскоре ввиду одинаковости чисел от двойного индекса отказались даже в заводских документах, обозначая машину просто ГАЗ-55, или иногда М-55  
(«Молотовец-55»), т.к. автозавод носил имя В.М. Молотова.

**Серийный ГАЗ-55 имел следующую техническую характеристику.**

Габаритные размеры машины составляли 5540x2060x2310 мм; база 3340 мм;

Колеи передняя/задняя - 1405/1600 мм; наименьший радиус поворота - 7,5 м;

Дорожный просвет передний/задний - 300/200 мм; углы свеса передний/задний - 59737°;

Продольный радиус проходимости - 3,1 м;

вместимость - 8 человек сидя (не считая санитара и водителя), либо 4 лежа и 2 сидя, либо 2 лежа и 5 сидя;

Вес в снаряженном состоянии - 2,37 т, полный - 3,16 т; распределение веса по осям передняя/задняя, в снаряженном состоянии без нагрузки - 0,87 /1,5 т, с нагрузкой - 1 / 2,16 т;

Двигатель бензиновый карбюраторный 4-цилиндровый, мощность 50 л.с. при 2800 об/мин, наибольший крутящий момент - 17 кг м;

Напряжение электрооборудования - 6 В;

Сцепление - 1-дисковое сухое;

КПП - 4-ступенчатая 3-ходовая; карданная передача-2 закрытых вала с 2-мя шарнирами;

Картер заднего моста - разъемный в вертикальной плоскости,

ГП - пара конических шестерен со спиральными зубьями, ПЧ - 6,6 или 6,67,

Полуоси - разгруженные на 3/4;

Рулевой механизм - глобоидальный червяк и двойной ролик, ПЧ - 16,6;

Амортизаторы - гидравлические поршневые, двустороннего действия;

Ножной тормоз - механический, ручной - ленточный на задние колеса;

Подшипники колес - роликовые цилиндрические;

Размер шин 6,50-20, давление в шинах передних/задних колес - 2,50/3,25 кг/см2;

Ёмкость топливного бака - 40-43 л;

Наибольшая скорость - 70 км/ч;  
Расход топлива по шоссе с полной нагрузкой - 18,5 л/100 км;

Запас хода с полной нагрузкой по шоссе - 215 км.

И еще несколько слов о внутреннем оборудовании. Мягкие сидения с пружинами были откидными и крепились к боковым стенкам шарнирно. Два 3-местных из них располагались по бокам кузова, а два 1-местных разместили у передней перегородки. Полужесткие спинки  
боковых сидений служили одновременно и ограждением для окон. Носилки с ранеными загружались санитарами снаружи через заднюю двустворчатую дверь. В салоне они устанавливались на 4 амортизатора, передвигаемых по направляющим трубам. Последние для верхних амортизаторов прикреплялись к потолку, а для нижних - к полу салона. На полу у боковых стенок имелось также 2 отопительных калорифера, в холодную погоду нагреваемых выхлопными газами от двигателя, а на перегородке разместили плафон освещения кузова. Как и базовая модель, машина комплектовалась буксирным прибором, размещенным на задней поперечине рамы, а с 1939 г. и передними буксирными крюками, закрепленными на лонжеронах по бокам от основания радиатора.

В отзывах военных отмечалось, что благодаря малым габаритам кузова и хорошей проходимости ГАЗ-55 с успехом может применяться на передовых участках автотранспортной эвакуации. И действительно, узкий компактный кузов ГАЗ-55 оказался весьма удобен для езды по глухим и извилистым лесным дорогам, а мягкая сбалансированная подвеска делала путь даже по откровенным ухабам не столь тряским и болезненным. Способствовало проходимости и неплохое распределение веса по осям.

Серийное производство ГАЗ-55 началось в том же 1938 г., до конца которого выпустили 359 экземпляров и еще 72 экземпляра «спецшасси М-55» отправили на Казанский кузовной завод, выбранный в качестве предприятия-дублера. Дело в том что ввиду уже упоминавшейся острой нехватки специального автотранспорта медицинской службы, СНК СССР издал приказ о пере-  
профилировании одного из заводов в Казани в Автокузовной завод Наркомздрава СССР. В предвоенный период предприятие успело выпустить 968 экз. санитарных автомобилей, которые в отличие от горьковских поставляли в гражданские медицинские учреждения, однако качество  
их, увы, оставляло желать лучшего. С мест поступали многочисленные жалобы на низкосортные материалы и отвратительную сборку. Иногда те или иные станции СП или больницы, получив казанские машины, демонтировали с них заводские кузова и изготавливали им замену  
собственными силами. На 2-м всесоюзном совещании по вопросам скорой помощи, проходившем в июне 1940 г. в Киеве, был поднят вопрос о недопустимом качестве казанских кузовов, но до начала войны эту проблему решить так и не удалось.

Тем временем в 1939 г. силами обоих заводов выпустили 1293 единицы ГАЗ-55, а в 1940-м - 1429 шт. Правда, последнее число составляло лишь 70% от плановых заданий на 1940 г. Также необходимо отметить, что в гражданскую эксплуатацию горьковские ГАЗ-55 довоенного выпуска не попадали. Мало того, модель оказалась фактически засекреченной - до 1942 г. ни одной публикации о ГАЗ-55 в гражданскую техническую литературу не просочилось. И это естественно, ведь этими машинами только-только начали комплектовать воинские соединения и медицинские подразделения РККА. Так, по данным АБТУ РККА на начало 1940 г. каждая моторизованная дивизия должна была по штату иметь 4 экземпляра санитарных машин ГАЗ-55, а отдельный транспортный батальон - одну такую машину. В добавок, уже в декабре 1939 г. «55-е» получили первое боевое крещение в Советско-Финском вооруженном конфликте и в их рядах появились первые потери (уничтоженные или захваченные финнами экземпляры).

Как это ни печально, но большое количество ГАЗ-55, выпущенных за 3 предвоенных года и поставленных в Красную армию (а уже на 1 января 1941 г. в РККА имелось по разным данным от 2350 до 3000 их экземпляров), было безвозвратно потеряно в первые месяцы войны. На оставленных нашими войсками территориях было брошено имущество более половины гарнизонных госпиталей Прибалтийского, Западного и Киевского военных округов. На 1 июля 1941 г. на Западном и Юго-Западном фронтах смогли фактически развернуть работу лишь 15%  
от дислоцированных там частей медслужбы. Отдельные дивизии оказались вообще без санитарно-транспортных подразделений. Находясь среди огромного количества новой армейской техники, в т.ч. и автомобильной, размещенной близ западных границ СССР, сотни экземпляров ГАЗ-55 попали в лапы наступавших частей и соединений Вермахта практически целехонькими. Либо - требовавшими легкого ремонта. Кроме того, большое число машин, все же успевших начать свое военно-санитарное применение в РККА, были расстреляны, подбиты или уничтожены огнем. Так или иначе, но большинство их оказалось немецкими, финскими и т.д. военными трофеями. Надо сказать, что немцы, завладев ими, со свойственной им рачительностью и прагматизмом затем охотно использовали отечественные ГАЗ-55 для своих санитарных и иных нужд.

В 1942 г. к дефициту санитарных автомобилей добавилась и такая проблема как износ имеющихся машин. Так, в войсках Степного фронта в капитальном ремонте нуждалось 20% санитарных автомобилей, а в войсках Центрального - 50%. Впрочем, уже в том же 1942 г. потери санитарных автомобилей Красной армией заметно уменьшились, а в период 1943-45 г. стали минимальными для военного времени. К тому же, серийное производство «55-х» в Горьком не прекращалось и в годы войны. Например, только в апреле 1943 г. ГАВТУ РККА приняло у Горьковского автозавода 87 экземпляров санитарных ГАЗ-55. Всего же без учета боевых и иных потерь в Красную армию поступило с 1938 г. по 9 мая 1945 г. порядка 8 тыс. экземпляров  
ГАЗ-55. Так что на дорогах Великой Отечественной эти машины встречались достаточно часто.

Хотя Горьковский автозавод с началом войны и не был никуда эвакуирован, но он тоже начал испытывать трудности с поставками стального листа, иных материалов и покупных деталей от заводов-смежников. Для выхода из создавшейся ситуации к 1942 г. конструкция ГАЗ-55, как и  
всех выпускавшихся в то время моделей, была значительно пересмотрена в сторону упрощения применительно к военным условиям. Наиболее отрицательным моментом стало применение для «55-х» стандартного шасси ГАЗ-MM с обычными рессорами и без амортизаторов, а также простых жестких сидений. Внешне же это выразилось в угловатых передних крыльях, которые не штамповали, а гнули; таких же упрощенных задних (без отбортовок); отсутствии одной фары, а несколько позже и бампера; отказа от вентиляционных люков на крыше, закрытых подножек, ящиков и многих других второстепенных деталей. Несколько изменились и габаритные размеры машины: 5425x2040x2340 мм. К 1943 г. даже дверцы ГАЗ-55 стали деревянными, с горизонтальной дощатой обшивкой. И лишь к 1944 г. завод смог вернуть модели прежнюю мягкую подвеску и многие необходимые «довоенные» атрибуты, но крылья и подножки по-прежнему оставались упрощенными.

Если гражданские санитарные автомобили, как правило, окрашивались в белый (кремовый), серый и песочный цвета, то машины, предназначенные для армии, - в классический защитный. Их принадлежность к санитарному транспорту выдавал лишь обязательный фонарь с красным крестом над лобовым стеклом. Во время выездов его полагалось включать, чтобы шофера встречных машин и пешие колонны могли узнать «санитарку» в потоке и предоставить ей право преимущественного проезда. И если у гражданских автомобилей эмблемы красного креста часто дополнительно наносились на боковины кузова (в основном на стекла), то на военных автомобилях это практиковалось редко, а если кресты и наносились, то лишь небольшие  
по размеру, поскольку во время войны санитарный транспорт в целях безопасности, как правило, старались не выделять среди прочей техники. Но вместе с тем, санитарные машины, в отличие от  
остальных имели разрешение на движение с одной фарой без светомаскировки даже во время воздушной тревоги, т.к. полная светомаскировка делала их работу невозможной. Санитарные «полуторки» эксплуатировались либо с поднятыми светомаскировочными сетками, либо при включенном фонаре над лобовым стеклом с освещенным знаком красного креста на темном фоне, а с середины 1944 г. светомаскировка левой фары была совсем упразднена.

Интересно, что в 1944 г. у санитарного ГАЗ-55 появился практически не известный ныне штаб-  
ной «брат-близнец», не имевший собственного индекса. Эта модификация возникла ввиду  
того, что ГАЗ-55 имел гораздо меньшие габаритные ширину и особенно высоту по сравнению  
со специальными моделями штабных автобусов ГАЗа, и с точки зрения маскировки и уязвимости для противника выглядел предпочтительнее. К тому же немцы, хорошо зная автопарк Красной  
армии, чуть ли не в первую очередь «охотились» за штабными автобусами, так что имелся достаточно серьезный резон выдать именно их за безобидные и малозначимые для противника «санитарки». Штабные «55-е» выпускались в Горьком малой серией по спецзаказам Главного автомобильного управления (ГАУ) РККА в 1944-1945 гг. и отличались наличием радиосвязи, шести мест для сидения и двух спальных мест, и, естественно, отсутствием медицинского оборудования. Всего таких машин было изготовлено порядка 200 единиц.

Даже после серии разрушительных бомбежек Горьковского автозавода летом 1943 г. выпуск  
«55-х» не прекращался, а окончательно был свернут только в 1950 г. Согласно заводской статистике ГАЗа санитарных ГАЗ-55 с 1938 по 50 г. было изготовлено в общей сложности 12027 экз.

В первые послевоенные годы благодаря продолжавшемуся серийному выпуску многие ГАЗ-55 стали первыми автомобилями «скорой помощи» во многих уголках Советского Союза

По годам их выпуск распределился так:

1938 г. - 359 экз.,

1939 г. - 852 экз.,

1940 г. - 1157 экз.,  
1941 г. - 1815 экз.,

1942 г. - 1048 экз.,

1943 г. - 701 экз.,

1944 г. - 1432 экз.,

1945 г. - 690 экз.

В 1946 г. ГАЗ-55 не выпускались, но зато в 1947 г. их производство вновь возобновилось, причем автобусный цех к тому времени был выделен из состава ГАЗа и полупил собственное название - Горьковский автобусный завод (ГЗА). На ГЗА в 1947 г. выпустили 902 экз., в 1948 г. - 761 экз., в 1949 г. - 804 экз. и в 1950 г. - последние 1506 экз.

Итого в сумме довоенно-военного с послевоенным производством получаем 8054+3973=12027 экз. А если еще учесть и машины 1938-41 г. с казанскими кузовами - 72+441+272+183=968, то получим 12995 экземпляров произведенных всего ГАЗ-55. Причем, более 4 тыс. из них были выпущены уже в послевоенное время.

С окончанием Великой Отечественной войны надобность в большом количестве санитарных автомобилей разумеется отпала, поэтому лишние количества уцелевших машин стали отправлять обратно в СССР в гражданскую эксплуатацию и распределять их по медицинским учреждениям, испытывавшим в ту пору огромную нужду в таких машинах из-за их острого дефицита. Но перед этим фронтовые ГАЗ-55, находившиеся как правило далеко не в лучшем техническом состоянии, должны были пройти капитально-восстановительный ремонт. И понятно, что главной целью последнего было отнюдь не восстановление машин до их первозданного вида, а приведение их в состояние технической исправности. Поэтому в процессе ремонта на довоенные ГАЗ-55 часто устанавливали гнутые передние крылья, равно как и самодельные задние, поскольку последние тоже часто приходили в полную негодность при езде по узким лесным просекам и фронтовому бездорожью. А бывало и наоборот - на экземпляры выпуска военных лет устанавливали довоенные штампованные крылья ГАЗ-АА, кое-где еще имевшиеся в наличии среди запчастей. Кроме того в ход шли любые горьковские двигатели, и ранние 40-сильные, и 50-сильные ГАЗ-М, другие узлы и агрегаты производства ГАЗа любых лет выпуска. Да и не только ГАЗа - не будем забывать, что в основе этих машин были американские «Форд-АА», а экземпляры различных «Фордов» тоже во множестве использовались практически всеми воевавшими сторонами, так что на «55-е» с успехом можно было поставить трофейные двигатель, КПП, раму, мосты, колеса, элементы кабины и т.д. Ну а все остальное (кузовные панели, окна, подножки и т.д.) изготавливалось самостоятельно в ходе ремонта. Поэтому в послевоенную гражданскую эксплуатацию выходили самые разнообразные исполнения восстановленных ГАЗ-55, идентифицировать которые по дате выпуска было довольно сложно.

Однако вскоре стало ясно, что даже «вливания» ГАЗ-55, демобилизованных из Красной (с 1946 г. - Советской) армии, не смогут ликвидировать громадный дефицит санитарных автомобилей в СССР. Разумеется, нужна была более новая и современная машина, более удобная и приспособленная к гражданским санитарным перевозкам мирного времени. Но пока ее разработка только планировалась, а санитарные машины нужны были сейчас. Поэтому было принято решение об уже упоминавшемся выше возобновлении производства «55-х» на Горьковском заводе автобусов, продолжавшегося с 1947 по 1950 г. Конечно, санитарные ГАЗ-55 на тот момент являлись уже значительно устаревшими, и не удовлетворяли многим предъявляемым к ним требованиям, но за неимением лучшего оказались чрезвычайно востребованы и применялись по своему прямому назначению еще достаточно долгое время.

К тому же, очень и очень многие небольшие города, районные центры, станции, поселки, до войны вообще не знавшие, что такое санитарные автомобили, теперь получили возможность приобретать ГАЗ-55 для своих медицинских нужд. И именно благодаря «55-м» послевоенного производства в советской глубинке стали появляться первые собственные автомобили «скорой  
помощи». Послевоенные ГАЗ-55 несли свою необходимую и неотложную службу во всех республиках Советского Союза; во всех, даже самых отдаленных от центра и глухих регионах; от холодной северной тундры до знойных пустынь азиатского Юга, от Западных границ до Тихоокеанского побережья.

Даже в крупных городах в послевоенную пору станции скорой медицинской помощи (СМП) были редки, малы и, прямо скажем, довольно слабо оснащены. Например, в столице Урала Свердловске (ныне Екатеринбург), в конце 1940-х г. имелись центральная (городская) станция СМП, располагавшаяся по адресу ул. Нагорная, д. 12; в Кировском и Орджоникидзевском районах были самостоятельные станции, подчиненные «своим» райздравотделам; а также функционировал пункт СМП Медсанчасти завода «Уралмаш». Последний занимал там всего 2 комнаты, а на его оснащении имелось 2 санитарных ГАЗ-55, работавших в посуточном режиме. В 1957 г. все станции Свердловска были объединены в единую общегородскую службу «скорой помощи» с единым номером «03», а вскоре на смену стареньким «55-м» начали поступать новые быстроходные легковые автомобили «скорой помощи» ЗиМ (ГАЗ-12), «Шкода» и т.д.

Кроме службы городской «скорой помощи» послевоенные ГАЗ-55 обслуживали санитарную авиацию (доставка к борту и от борта в стационары), различные здравницы, санатории и профилактории (хотя для этих целей они подходили, прямо скажем, значительно меньше), ведомственные медицинские учреждения (медсанчасти предприятий и организаций), а также сельские участковые больницы. Благодаря многолетнему дефициту санитарного транспорта, сохранявшемуся и в 1950-х г., эти машины, особенно при щадящей эксплуатации и надлежащем уходе служили достаточно долго, кое-где по 15-20 лет, поэтому изредка попадались на дорогах  
страны вплоть до конца 1960-х г.

Отдельные экземпляры подлинных ГАЗ-55 послевоенного выпуска можно увидеть и в художественных кинофильмах тех лет. В первую очередь это ленты послевоенного времени: «Повесть о настоящем человеке» (1948 г.), «Сталинградская битва» (1949 г.) и другие.

Интересно, что образованная вскоре после победы Красной армии над фашистской Германией Советская военная администрация в Германии (СВАГ) с наступлением мирной жизни стремилась возродить предприятия и производства, оставшиеся на территории, занятой нашими войсками. Среди начавших функционировать автозаводов (вскоре национализированных) был и кузовной завод в городе Халле (VEB Karosseriewerke Halle или KWH), который стал выпускать фургоны, санитарные и многие другие кузова, в т.ч. и для нужд дислоцированных в Восточной Германии частей Советской армии. По мере поступления новой техники, остававшиеся в этих частях бортовые ГАЗ-АА, ГАЗ-MM и санитарные ГАЗ-55 (которые в мирное время уже не были нужны в больших количествах) было решено возвратить в СССР. Однако эти машины, большей частью прошедшие фронтовую эксплуатацию, нуждались в серьезном ремонте, поэтому было принято решение капитально отремонтировать намеченные к отправке в СССР «полуторки» и «санитарки» силами немецких предприятий. А так как наибольший износ и ветхость имели именно их кузова, возникла идея оборудовать шасси этих «санитарок» (и даже часть обычных грузовых шасси) новыми санитарными кузовами. Для этого немецкими специалистами кузовного завода Халле была специально разработана конструкция однообъемного кузова более простых форм, чем ГАЗ-55, и в то же время, более широкого, вместительного и надежного.

Точное количество автомобилей ГАЗ-55 и ГАЗ-АА/-ММ с кузовами производства завода Халле  
неизвестно, зато известно, что лишь небольшая их часть поступила в распоряжение частей Советской армии на территории только что образованной Германской демократической республики (ГДР), а остальные были переправлены в СССР и также поступили на снабжение частей Советской армии, причем некоторое их количество оказалось на длительном хранении (консервации), благодаря чему, отстояв положенное количество лет «на колодках», было демобилизовано в народное хозяйство только в начале-середине 1960-х г., когда подлинных ГАЗ-55 там уже почти не осталось. Как показала практика, кузова немецкого производства оказались долговечнее отечественных кузовов ГАЗ-55, но не будем, однако, забывать, что последние производились по упрощенной технологии в сложных условиях военного времени при отсутствии качественных материалов. Не исключен также и такой вариант, что техническая документация на производство таких «санитарок» могла быть передана с завода Халле в помощь какому-либо отечественному кузовному производству, находившемуся в ведении Министерства Вооружений СССР, и выпуск машин такого типа в принципе мог быть продолжен в нашей стране. Так что эта тема еще ждет своих исследователей.

