**02-225 ГАЗ-62А 4х4 многоцелевой армейский автомобиль с тяговой лебёдкой гп 1.1 тн, прицеп 1.2 тн, мест 10+2, снаряженный вес 2.57 тн, ГАЗ-11 80 лс, 80 км/час, третья генерация, всех 69 экз., ГАЗ г. Горький, 1959-62 г.**



 В 1964 году преемник ГАЗ-62 —ГАЗ-66 увидел свет и завоевал нишу легкого армейского грузовика на 30 лет, имея более 35 различных модификаций.

*Из статьи на http://modeli-gaz.ru. Автор не указан, жаль. Спасибо еме и создателям сайта.*

 «На Горьковском автозаводе индекс «62» присваивался автомобилям трижды, и судьба всех этих разработок оказалась несчастливой: машины, успешно прошедшие испытания, так и не пали к потребителям.

 **Первый ГАЗ-62**, опытный образец, увидел свет в 1940 г. На заводе шла подготовка к грядущей войне. Широкомасштабные эксперименты с легкими армейскими трехосными автомобилями с колесной формулой 6x4 показали бесперспективность этого пути. А ведь именно по нему шли в середине 1930-х годов автостроители, стремясь обеспечить армейские подразделения компактным транспортным средством повышенной проходимости. Требовался привод на все колеса автомобиля.

 Перелом в ситуации наступил, когда на ГАЗ стало поступать закупленное в США оборудование для производства шариковых шарниров равных угловых скоростей, снимающих основную проблему на пути появления собственных вездеходов. Одной из первых подобных разработок стал ГАЗ-62 образца 1940 г. с колесной формулой 4x4. Автомобиль получил самый мощный из всего моторного ряда ГАЗа двигатель - 6-цилиндровый бензиновый ГАЗ-11 (после войны он стал называться ГАЗ-51) рабочим объемом 3,48 л, в основе которого лежала конструкция американского Dodge D5. Этот мотор развивал 76 л.с. при 3 400 мин'1. Машина отличалась оригинальной конструкцией раздаточной коробки, рычаг управления которой имел четыре положения: 1 - «включен только задний мост», 2 - «включены (жестко) оба моста», 3 - «нейтраль» и 4 - «включены оба моста через демультипликатор с передаточным отношением 1,82:1». Внешне ГАЗ-62 был похож на серийный грузовик ГАЗ-MM, от которого позаимствовал кабину. Капот в связи с установкой более длинного двигателя получился значительно массивнее, облицовка радиатора была оригинальной. Первый ГАЗ-62 показал великолепную динамику и проходимость, полностью оправдал все возлагавшиеся на него надежды. С грузом в 2 т автомобиль на шоссе разгонялся до 88 км ч.

 Успешный ход работ по этой машине позволит создать ее трехосную версию с колесной формулой 6x6. Новый прототип получил индекс ГАЗ-33 и также хорошо себя зарекомендовал в качестве вездехода для армии. Начавшаяся война заставила прекратить все экспериментальные работы. В дальнейшем наработки, сделанные по проект}- ГАЗ-62 образца 1940 г., легли в основу полноприводного ГАЗ-63.

 **Второй ГАЗ-62** во многом обязан своему появлению знакомству наших конструкторов с лэнд-лизовскими Dodge «три четверти». Эти американские машины отличались предельной простотой, надежностью и очень высокой ремонтопригодностью. А благодаря удачной развесовке и колесам с шинами большого диаметра, они имели прекрасную проходимость.

Горьковские конструкторы сразу же после окончания войны приступили к проектированию своего варианта такого вездехода (*1948 г. под индексом ГАЗ-68(АТК-Л*). ГАЗ-62 «второй», появился в экспериментальном цехе в 1952 г. и очень напоминал меньший по размерам ГАЗ-69, работа над которым шла параллельно. При габаритных размерах 5000x2100x1800 мм и колесной базе 2850 мм второй ГАЗ-62 мог перевозить 11 человек или полезный груз массой 1,2 т. Максимальная скорость достигала 85 км/ч.

«Сердцем» новому ГАЗ-62 служил все тот же 6-цилиндровый 76-сильный мотор, что и на первом автомобиле с этим индексом. Разработанный в соответствии с требованиями военных, образец 1952 г. отличался рядом прогрессивных решений. По меркам того времени вездеход получился весьма комфортабельным: имелся мощный отопитель с обдувом ветрового стекла, а задние рессоры обладали переменной жесткостью, обеспечивая высокую плавность хода. Для автомобиля планировались к выпуску новые отечественные шины увеличенного профиля 10,00-16 модели И-167 с протектором повышенной проходимости типа «косая расчлененная елка».

Первый образец ГАЗ-62 вышел из цеха 3 октября 1952 года, а 22 октября после всех доводок уже начались его первые испытания. Затем, в 1953 - 1954 годах к нему добавились еще 4 экземпляра, несколько отличавшиеся между собой тормозами, дифференциалами, колесами, деталями кузова, а некоторые - наличием лебедок (ГАЗ-62А).

 Зимой 1952-53 года ГАЗ-62 проходил интенсивные заводские испытания протяженностью 15000 км, в ходе которых показал весьма неплохие результаты. Весьма благоприятными были и межведомственные (государственные) испытания, с заключением комиссии о целесообразности серийного производства ГАЗ-62.

 В 1958 г. прошедший все жесткие испытания двухосный вездеход ГАЗ-62 демонстрировали в качестве перспективной модели Горьковского автозавода в павильоне "Машиностроение» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве (позднее - ВДНХ), однако в производство он запущен не был. Выглядит это более чем странно.

**Третий ГАЗ-62.** К разработке многоцелевого универсального 1-тонного автомобиля повышенной проходимости ГАЗ-62(4х4) в Горьком приступили, когда были утверждены на него ТТТ. Создание нового вездехода поручили П.И. Музюкину, имевшему опыт по предшествующему автомобилю ГАЗ-68 (с 1956 года, после того, как П.И. Музюкин стал главным конструктором УАЗа, ведущим конструктором ГАЗ-62 был назначен В.Н. Кузовкин.

 В техническом задании фигурировали следующие назначения ГАЗ-62: буксировка батальонных противотанковых пушек с боевым расчетом и возимым боекомплектом в кузове; перевозка стрелково-минометного вооружения с боевым расчетом и боекомплектом; десантирование по воздуху для тех же целей силами воздушно-десантной армии (ВДА, ныне - ВДВ); транспортировка различных средств связи; транспортировка раненых и больных на носилках и сидя; база под монтаж радиостанций, электростанций н других установок; транспортные операции по труднопроходимым дорогам и бездорожью.

 Третий ГАЗ-62 оказался компактнее предшественника (габариты 4 870x2 100x2 385 мм, база - 2 700 мм). Рассчитан на транспортировку 12 человек или 1,1 т груза. Предназначен для движения в сложных дорожных условиях и по бездорожью. Высокая проходимость обеспечивается использованием кулачковых самоблокирующихся дифференциалов и большим дорожным просветом. При преодолении песчаных н заболоченных грунтов шины ГАЗ-62 позволяли двигаться автомобилю с давлением в них всего 0,5 кгс. см2, что было существенным достижением для машин тех лет. Межколесные дифференциалы кулачкового типа, главные передачи мостов с гипоидным зацеплением, телескопические амортизаторы и шины с распорными кольцами в дальнейшем можно было увидеть на всех последующих полноприводных моделях завода.

Фрикционную механическую муфту сцепления, также как н серийную 4-ступенчатую КПП заимствовали у автомобиля ГАЗ-6З, а вот раздаточную коробку сделали заново. По конструкции она представляла двухступенчатый редуктор с двумя передачами: высшей - прямой (передаточное отношение 1,0) н низшей с передаточным отношением 1,54. Привод переднего моста имел механическое принудительное включение (межосевой дифференциал в трансмиссии отсутствовал). Чтобы избежать перегрузки узлов трансмиссии, пониженная передача в раздаточной коробке включалась только после включения переднего моста, для чего в приводе управления раздаточной коробкой были предусмотрены специальные фиксаторы. Раздаточная коробка крепилась к поперечинам рамы н соединялась с КПП коротким карданным валом с шарнирами на игольчатых подшипниках. Ещё два карданных вала передавали крутящий момент на ведущие мосты. Все агрегаты трансмиссии выполнили опытнейшие «трансмиссионщики» конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) ГАЗа Б.А. Дехтяр, С.Г. Зислин и В.С. Соловьёв (будущий главный конструктор ВАЗа). Шарниры равных угловых скоростей типа «Бендикс-Вейсс» были отработаны ещё в конце 1938 года для будущего ГАЗ-61, и по данным проведённых расчётов они на ГАЗ-62 в целом должны были справляться с передачей крутящего момента, в т. ч. и его предельных, пиковых значений.

 Рулевое управление с глобоидальным червяком и двойным роликом почти целиком заимствовали у ГАЗ-51 за исключением незначительных изменений, вызванных компоновкой ГАЗ-62, причём сохранили и кинематику рулевой трапеции с поперечной тягой расположенной позади передней оси («по грузовому», а не спереди, как, например, у ГАЗ-69). Среднее передаточное число рулевого механизма 20,5 и рулевое колесо диаметром 425 мм (от ГАЗ-51) делали управление автомобилем приемлемым даже на тяжёлом бездорожье.

 Приборы системы электрооборудования напряжением 12 В также были заимствованы у грузовых автомобилей ГАЗа. В качестве дополнительного оборудования предусмотрели предпусковой ламповый термосифонный подогреватель двигателя и малогабаритную лебёдку самовытаскивания с приводом от коробки отбора мощности смонтированной на правом лючке КПП.

 Важным преимуществом модели было уменьшение габаритной высоты благодаря брезентовомк верху кабины, откидному ветровому стеклу н съемным верхним боковинам дверей со стеклами. Благодаря этому ГАЗ-62 мог разместиться внутри вертолета Ми-4 и десантироваться на парашюте.

 Для облегчения доступа к силовому агрегату кабина откидывалась вперед с помощью двух пружин. Отдавая дань современным тенденциям, вездеход оснастили более экономичным вариантом все того же 6-цилиндрового двигателя ГАЗ-11, имевшего систему форкамерно-факельного зажигания. По своим мощностным параметрам ГАЗ-62 1959 г. повторил достижения модели 1940 г.: те же 85 л.с. при 3,48 л рабочего объема. Максимальная скорость вездехода на асфальте составляла 80 км/ч. Средний расход топлива на такой дороге был равен 16 л/100 км. При емкости двух бензобаков 105 л (один топливный бак под передним сиденьем, основной крепился под полом кузова) запас хода при одной заправке составлял около 650 км.

 Часто автомобили буксировали прицеп полной массой 1200 кг, имитирующий артсистему. Модификации ГАЗ-62А оснащались лебедкой, устанавливаемой за передним бампером. При массе 2570 кг ГАЗ-62 без прицепа преодолевал подъем в 32 град, с прицепом - 22 град. Максимальная глубина проходимого брода доходила до 0,8 м.

 Прошедший все испытания третий ГАЗ-62 стали собирать на конвейере н направлять в армию. Выпуск 1959 г. составил 40 ед., 1960 - 21, в 1961 г. изготовили пять автомобилей, в 1962 г. - три. На том все и кончилось. Армия отказалась от ладного, симпатичного вездехода, которому даже не нашлось места в заводском музее.

 Весной 1956 года в экспериментальном цехе ГАЗа был построен опытный макетный образец ГАЗ-62Б (8x8) с целью поиска схем трансмиссии, независимой подвески, нецентральных колёсных редукторов н герметичных тормозов для предполагавшегося в будущем вездехода 8x8.

 ГАЗ-62Б имел грузоподъёмность 1200 кг, его полная масса с грузом составляла 4167 кг. Колёсная база - 3450 мм, колея всех колёс - 1668 мм, клиренс - 425 мм. Поворот автомобиля осуществлялся за счёт четырёх колёс передней тележки с базой 1200 мм. С двигателем ГАЗ-12 (94,5 л.с.) машина развивала максимальную скорость 80,2 км/ч.

 Позже были построены два плавающих варианта машины - ГАЗ-62П с водоизмещающим корпусом и приводом на винт, которые были спроектированы и изготовлены на сормовских заводах №21 и №112.

Больше несчастливый индекс «62» на заводе никаким разработкам не присваивали.»

**Основные ТТХ мелкосерийного ГАЗ-62 образца 1959**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность, кг  | 1100  |
| снаряженная масса, кг  | 2570  |
| масса буксируемого прицепа, кг  | 1200  |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм  | 4870 х 2100 х 2250  |
| колесная база, мм  | 2700  |
| дорожный просвет, мм  | 285  |
| колея передних/ задних колес, мм  | 1700/ 1680  |
| наружный радиус поворота, м  | 7,5  |
| максимальная скорость, км/ч  | 80  |
| расход топлива, л/100 км  | 16  |
| объем топливного бака, л  | 105  |
| запас хода, км  | 650  |

    **двигатель: ГАЗ-51Ф**

|  |
| --- |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, верхнеклапанный, с форкамерно-факельным зажиганием, жидкостного охлаждения  |
| диаметр цилиндра, мм  | 82  |
| ход поршня, мм  | 110  |
| рабочий объем, л  | 3,48  |
| степень сжатия | 6,7  |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4  |
| мощность двигателя, л.с. (кВт)  | 80 (59) при 3000 об/мин  |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 21,5 (215) при 1600-1800 об/мин  |
| аккумуляторная батарея | одна типа 6-СТ-68  |
| генератор | Г-112Д, 18 а, 225 Вт, шунтовый  |
| реле-регулятор | РР-112  |
| прерыватель-распределитель | Р-101  |
| свечи зажигания | А16У, резьба 14 мм  |
| стартер | СТ-20Б, 1,7 л.с., 12 В |
| карбюратор | К-104 с падающим потоком, балансированный |
| применяемое топливо | бензин А-66  |

    **трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление  | однодисковое, сухое  |
| коробка передач | механическая, 4-ступенчатая (синхронизаторы 3, 4 передачи)I- 6,48; II- 3,09; III- 1,61; IV- 1,00; задний ход- 7,9 |
| раздаточная коробка | двухступенчатая (1:1 и 1,706:1) |
| главная передача | коническая, гипоидного типа (6,5:1) |
| дифференциал | кулачковый, повышенного трения  |
| размер шин | 11.00-16"  |

**проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8  |
| преодолеваемый подъем, град. | 32  |