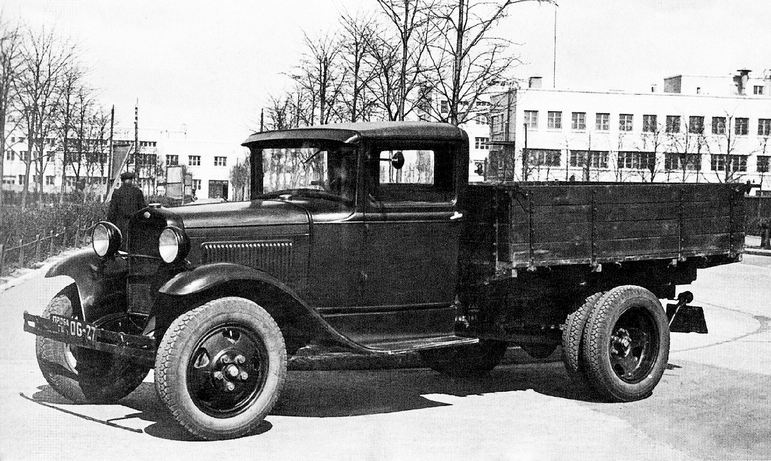
**02-067 НАЗ-АА, ГАЗ-АА с 10.1932 г., ГАЗ-ММ с 1938 г., 4х2 базовый бортовой грузовик гп 1.5 тн, мест 2+16, полный вес 3.3 тн, 42/50 лс, 70 км/час, ГАЗ г. Горький 829808 экз., КИМ Москва, филиал ГАЗ в Ростове, УльЗиС Ульяновск 01.1932-50 г.**



Первую страницу истории Горьковского Автомобильного Завода открывает легендарная «полуторка» ГАЗ-АА. 29 января 1932 года первый автомобиль НАЗ-АА (в последствии ГАЗ-АА, после переименования Нижнего Новгорода в Горький завод получил название ГАЗ) сошёл с конвейера только что запущенного в эксплуатацию завода.  
 Этот один из самых массовых советских довоенных автомобилей изначально был лицензионной копией американского грузовика Ford-AA, но в последствии ГАЗ был неоднократно модернизирован. Внешне ГАЗ-АА отличался от Форда кузовом.   
 На шоссе ГАЗ-АА разгонялся до 70 км/ч, мог перевозить 1,5 тонны груза (отсюда и название «полуторка»), а бензина расходовал 19,5 л на 100 км. Поначалу кабина автомобиля была деревянной, но уже с октября 1932 года «полуторка» обзавелась цельнометаллической кабиной. Во время войны конструкцию приходилось упрощать как только это было возможно: обтекаемые передние крылья были заменены г-образными гнутыми, кабина опять стала деревянной, исчезли двери, буфера, передние тормоза, а фару зачастую оставляли лишь одну. К концу войны, а именно, с 1943 года, ГАЗ-АА стал постепенно приобретать свой первоначальный облик, однако угловатые крылья и деревянная крыша так и остались на автомобиле до конца его конвейерной жизни. Необходимо отметить, что с 1938 г. началось производство модернизированной "полуторки" [ГАЗ-ММ](http://www.ussrtoscale.com/page-180.html) с новым двигателем. Внешне эти машины ничем не отличались от ГАЗ-АА.   
 Роль «полуторки» в истории СССР трудно переоценить. В 30-е годы эти автомобили трудились на поднятии народного хозяйства молодой страны, во время Великой Отечественной Войны эти грузовики использовались на фронте и в тылу, а после Победы они дослуживали свой век на восстановлении разрушенной войной державы.   
 Особенно велика роль ГАЗа-АА была в годы войны. «На 23 июня 1941 года в Красной Армии насчитывалось 151,000 «полуторок». Сложно сказать, что было бы, если бы армия не получила в кратчайший срок еще 200 000 единиц автомобильного транспорта, изъятых из народного хозяйства буквально в течение нескольких месяцев. Основная доля этого транспорта приходилась, естественно, на полуторатонный ГАЗ-АА.

ГАЗ-АА наряду с [ЗиС-5](http://www.ussrtoscale.com/----5.html) доставлял продовольствие в блокадный Ленинград по «Дороге жизни». Первая автоколонна из 60 «полуторок» пошла по льду 22 ноября 1941 года.  
 Всего стандартных ГАЗ-АА и его модификаций в СССР было выпущено чуть менее миллиона (а именно 908,000). До 1951 года каждым вторым автомобилем, выпущенным в Союзе, был бортовой ГАЗ-АА, а «полуторки» на ходу можно было встретить в хозяйствах разных уголков страны вплоть до начала 80-х годов. "Полуторка" послужила базой для создания целой серии автомобилей: модернизированного [ГАЗ-ММ](http://www.ussrtoscale.com/page-180.html), самосвала ГАЗ-410, трёхосного грузовика [ГАЗ-ААА](http://www.ussrtoscale.com/page-204.html), газогенераторного [ГАЗ-42](http://www.ussrtoscale.com/----42.html), полугусеничного ГАЗ-60, броневика БА-10, автобусов ГАЗ-03-30,  ГАЗ-03-33, ГАЗ-05-193 и ГАЗ-55.

##### **ГАЗ-АА**

Многоцелевой (коммерческий) грузовой автомобиль ГАЗ-АА - советский вариант американского грузовика Ford АА. В довоенный период сборка автомобилей осуществлялась на московском заводе имени КИМ и в Ростове-на-Дону.

**Серийные модификации:**

Особенности конструкции: колесная формула 4x2, кабина комбинированной конструкции и деревянная грузовая платформа, четырехцилиндровый двигатель мощностью 42 л.с. и рабочим объемом 3285 см³, однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка передач, подвеска передних колес на поперечной полуэлпиптической рессоре, задних — на двух продольных кантилеверных рессорах без амортизаторов, рабочий тормоз с механическим приводом.

ГАЗ-MM — модернизированный ГАЗ-АА. Увеличена мощность двигателя, изменены рулевой механизм, крепление задних рессор и др.

ГАЗ-42 — газогенераторный автомобиль на базе ГАЗ-АА.

Выпускался с 1939 по 1946 год. Изготовлено 33 840 машин.

ГАЗ-55 — санитарный автомобиль с полностью закрытым комбинированным (деревянный каркас с металлической обшивкой) кузовом для перевозки четырех лежачих и двух сидячих раненых. Выпускался с 1938 по 1945 год. Изготовлено 9130 машин.

ГАЗ-60 — полугусеничный грузовой автомобиль. Изготовлено 896 машин.

ГАЗ-03-30— 16-местный автобус с закрытым кузовом комбинированной конструкции. Изготовлено 18 613 машин.

ГАЗ-410— самосвал.

##### **Краткая техническая характеристика автомобиля ГАЗ-ММ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Масса, кг:** | |
| без нагрузки | 1810 |
| с полной нагрузкой | 3510 |
| **Грузоподъемность, т:** | |
| по шоссе | 1,5 |
| по грунтовым дорогам | 1,5 |
| **Число мест:** | |
| в кабине | 2 |
| в кузове | 16 |
| **Скорость движения, км/ч:** | |
| наибольшая | 70 |
| **средняя техническая:** | |
| по шоссе | 40 |
| по грунтовой дороге | 20 |
| **Габаритные размеры, мм:** | |
| длина | 5335 |
| ширина | 2040 |
| высота | 1970 |
| **Колея, мм:** | |
| передних колес | 1405 |
| задних колес | 1600 |
| База, мм | 3340 |
| Номинальный размер шин | 6,50-20" |
| Наименьший радиус поворота, м | 7,5 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 200 |
| **Двигатель:** | |
| тип | 4-тактный карбюраторный |
| марка | ГАЗ-ММ |
| мощность, л/с | 50 |
| число оборотов, об/мин | 2800 |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Емкость топливного бака, л | 40 |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 18,5 |
| по грунтовой дороге | 22 |
| **Запас хода по горючему, км:** | |
| по шоссе | 215 |
| по грунтовой дороге | 180 |
| **Преодолеваемые** препятствия: | |
|  | |
| наиб, угол подъема с полной нагрузкой, град. | 20 |
| боковой крен с полной нагрузкой. град. |  |
| глубина брода, м | 0,6 |