**02-255 White-TAD, с 1919 г. Уайт-АМО, 4х2 бортовой грузовик гп 3 тн с цепной передачей, мест 2+?, вес примерно 3.5 тн, до 30 лс, до 30 км/час, США с 1911 г., капремонт в России 1919-26 г**.



*Фрагменты из статьи «Автомобили «Уайт» в Российской империи. Американские грузовики White». Автор Станислав Кирилец, фото из архива автора. ГП 02-2011, gruzovikpress.ru. Как всегда, у Станислава Васильевича замечательная работа, спасибо*.

Десять лет, с 1915 по 1925 год, американские грузовики White доминировали на российских дорогах… Одним из первых торговцев, решившим поставлять в Россию американские автомобили крупными партиями, был проживавший в Петербурге американский предприниматель М. Сидней Фриде (M. Sidney Friede). Начав свою деятельность в 1910 г с поставок дешёвых машин Ford, в 1911 г. Фриде решил расширить ассортимент легковыми и грузовыми автомобилями производства фирм «Уайт» (The White Co.) и «Грамм» (Gramm Motor Truck Co.).

 Звёздный час американцев наступил летом 1914 г. Началась Первая мировая война, названная в России Великой войной и, по понятным причинам, Германия, основной экспортёр автомобилей в Российскую империю, вышла из конкурентной борьбы. Для закупки автомобилей в Лондон командировали комиссию под председательством П.И. Секретева. Помимо прочей техники через посредника закупили 70 американских грузовиков «Уайт» – первую «случайную» партию этих машин для русской армии. Всего, согласно положениям Военного Совета, ГВТУ до конца 1914 г. приобрело дополнительно 284 грузовика американской фирмы «Уайт». Компания «Уайт» благодаря отменному качеству своей продукции, оказалась в первых рядах поставщиков Военного ведомства России.

 С 1915 г. начались массовые поставки американских автомобилей в Россию. В Русской императорской армии (РИА) нашли свое место многие американские грузовики, такие как Packard, Pierce-Arrow, FWD, Jeffery, Hurlburt, Kelly-Springfield, Garford, Locomobile, Federal, Peerless, Selden... Однако больше всего с 1914 по 1917 г. в Россию было поставлено грузовиков марки White – около пяти тысяч. Статистика наличия автомобилей в Российской армии на 01.07.1917 г. достаточно красноречива – на службе числилось 2591 автомобилей марки «Уайт».

 Для русской армии «Уайт» поставлял практически все свои модели грузовых автомобилей, но больше всего закупалось 1,5-тонных машин модели TBC и 3-тонных TAD. Все они отлично зарекомендовали себя на фронте. Большинство из них шли в виде базовой модели с бортовым кузовом и тентом, но приобретались и автомобили-цистерны, фургоны и шасси без кузова. Большое количество автомобилей «Уайт» в армии привело к принятию мероприятий по их обслуживанию и ремонту. В 1916 г. ГВТУ выдало заказы ряду российских заводов на изготовление к ним запчастей.

 На шасси «Уайт» некоторые российские кузовные фабрики и мастерские своими силами изготавливали специальные автомобили – санитарные, передвижные ремонтные мастерские, авто-депо. «Уайты» несли службу во всех родах войск РИА. Передвижные лебёдки конструкции Карамышева для запуска и спуска аэростатов и дирижаблей на шасси White TBC выпускал Адмиралтейский судостроительный завод («Адсудза») в Петрограде. В 1915 г. на Ижорском заводе в Колпино по проекту штабс-капитана В.А. Мгеброва на шасси 1,5-тонного White TBC был построен один бронеавтомобиль, оснащённый 37 мм французской пушкой «Гочкисс». Путиловский завод в Петрограде в 1915–16 г. изготовил партию самоходных 76 мм пушек для стрельбы по воздушным целям конструкции Лендера–Тарновского на шасси 5-тонных машин White TKA и специальных грузовиков для подвозки снарядов на шасси White TAD. Грузовые автомобили «Уайт» были не только самыми массовыми в РИА, но и одними из самых надёжных и долговечных.

 Официальные поставки американских машин в Россию прекратились, но вплоть до 1921 г. грузовики «Уайт» ввозились в страну для белогвардейских формирований. Причём часто это были не новые машины, а переброшенные с Западного фронта, бывшие в употреблении Антанты, изношенные на войне и прошедшие ремонт.

 Отгремела Гражданская война. Автомобильного парка в Советской России практически не было. Все машины были изношены до предела, две трети подвижного состава стояло на приколе, запчастей хронически не хватало. Немногие более-менее ходовые автомобили были задействованы в Красной армии, а народное хозяйство страны срочно нуждалось в автомобильном транспорте, прежде всего в грузовом. В этих условиях национализированные автомобильные заводы и мастерские, объединённые в 1921 г. в государственный трест ЦУГАЗ (Центральное управление государственных автомобильных заводов) начали свою деятельность с капитального ремонта грузовиков.

 Автомобильный московский завод (АМО) одним из первых начал восстановление американских грузовых автомобилей, прежде всего «Уайтов». Заложенный в 1916 г. как акционерное общество, завод АМО планировал изготовление лёгких грузовиков по лицензии итальянской фирмы «Фиат». До 1919 г., пока на АМО имелись в запасе закупленные в 1916–17 г. в Италии детали, завод вёл сборку автомобилей FIAT 15-Ter. В 1918 г. АМО приступил к капитальному ремонту автомобилей, мотоциклов и тракторов, а в 1919-м и грузовиков «Уайт» – в первую очередь 3-тонных бортовых моделей TAD. При этом москвичи использовали новые радиаторы «фиатовского» типа, двигатели системы «Фиат» мощностью 35 л.с., коробки передач и другие узлы, изготовленные по итальянским образцам. «Уайты», отремонтированные на АМО, кардинально изменили свой вид: на многие машины при ремонте ставили деревянные кабины собственного производства, а некоторые грузовики модели TBC были перестроены в автобусы. АМО импровизировал, как мог, и до 1924 г. вернул к жизни более 130 неходовых «Уайтов». Инженеры завод АМО полностью переработали чертежи 3-тонного «Уайта», подготовив их к серийному производству «с нуля» под названием АМО У-3, однако в итоге было решено приступить в Москве к промышленному производству 1,5-тонных грузовиков АМО Ф-15 по образцу машины FIAT 15-Ter.

 Другие заводы Советской России, как 1-й и 2-й БТАЗ в Москве и Филях, входившие в объединение «Промбронь», собирали легковые «Руссо-Балты» из дореволюционных деталей и восстанавливали автомобили различных марок из руин, но «Уайтов» там было отремонтировано немного.

 Восстановлением «Уайтов» занимался и завод бывшего общества «Русский Рено» в Рыбинске, Пермский государственный авторемонтный завод – бывший филиал петроградской фирмы «Лесснер» и др. Оригинальные и прошедшие капремонт американские «Уайты» по-прежнему служили базой для различных машин специального назначения – в 20-е годы в некоторых мастерских на их шасси строились небольшими сериями пожарные автомобили.

Автомобильный завод В.А. Лебедева в Ярославле был в 1917 г. национализирован (переименован в 1-й Государственный авторемонтный завод – 1-й ГАРЗ) и до 1926 г. там отремонтировали 538 автомобилей различных марок, в том числе и «Уайты». Последний восстановленный автомобиль «Уайт» выехал из ворот завода в апреле 1926 г. В Ярославле было построено несколько моторных дрезин «Матваль» конструкции Матиссона и Вальднера на шасси White TBC.

 С 1926 г. предприятие стало называться ЯГАЗ – Ярославский государственный автомобильный завод. Тогда же в Ярославле было организовано производство 3-тонных грузовиков марки «Ярославец» («Я») по образцу все тех же американских «Уайтов». Специалисты завода АМО передали в Ярославль технологию производства и четыре альбома чертежей автомобиля АМО У-3. Несмотря на то, что первые «Яшки» (так в народе называли грузовики производства ЯГАЗ) внешне отличались от «Уайтов» и были оснащены 35-сильными моторами АМО, их U-профильная железная рама, согнутая впереди полукругом, выдает в них прямое родство с грузовиками «Уайт» – типичный оригинальный признак тяжёлых грузовых автомобилей производства фирмы White Motor Co. 10–20-х годов ХХ века.

 На этом закончилась история американских автомобилей «Уайт» в Российской империи и Советской России первых лет её существования.

 *Из статьи White TAD – самый популярный грузовик в России (правда, 100 лет назад)*

 *Автор: Николай Марков, фото автора. Канал «Машина» на zen.yandex.ru, 12 марта 2020. Спасибо, Николай Сергеевич за Ваши труды.*

 Знакомьтесь: американская «трехтонка» White TAD. Во время Первой мировой Российская Империя приобрела крупную партию таких грузовиков для нужд армии. При парке численностью в несколько тысяч единиц американские «Уайты» стали самыми распространенными грузовыми автомобилями в дореволюционной России! Советскому государству эти «Уайты» достались уже в основном в неисправном, а то и вовсе разобранном виде, требуя восстановления. На ремонт грузовиков White в 1919 году был сориентирован завод АМО в Москве, который изначально закладывался как автомобилестроительный для изготовления лицензионных копий итальянских грузовиков FIAT. Сначала «Уайты» восстанавливали путем сборки из нескольких разбитых машин одной исправной, но вскоре в запасе остались только рамы, поэтому потребовалось наладить в Москве самостоятельное изготовление множества узлов и деталей, в том числе двигателей. В результате к 1923 году грузовики White, выходившие из ворот завода АМО, состояли уже на 75% из новых советских деталей. Позже к восстановлению «Уайтов» подключился и 1-й Государственный авторемонтный завод в Ярославле (нынешний ЯМЗ).

 Восстановленные в СССР грузовики White получали новую марку «Уайт-АМО». В общей сложности в 1919–24 г. заводом АМО был возвращен в строй 131 американский грузовик. Фото из архива ОАМО «ЗиЛ».

 … сейчас можно наглядно посмотреть, что представляли собой тяжелые грузовики ровно сто лет назад! Бензиновая «четверка» объемом 3,7 литра в свои лучшие годы развивала порядка 30 л.с. У нее уже были водяной насос с шестеренчатым приводом и ременный привод вентилятора. Но вот коленвал зажимался всего в двух коренных подшипниках. Педальный узел – уже вполне привычного нам типа: слева – сцепление, в центре – тормоз, справа – газ (причем подвесного типа!). С учетом того, что подобная компоновка еще не была общепринятой, площадки педалей сцепления и тормоза изначально отлиты с соответствующими подписями. Коробка передач установлена отдельно от сцепления. По валикам и тягам от педалей видно, что и рабочие тормоза, и механизм выключения сцепления имеют механический привод.

 Для получения значительного по величине передаточного числа без кардинального увеличения размеров картера и шестерен ведущие мосты грузовых автомобилей сегодня оснащают разнесенной главной передачей – с планетарными редукторами в ступицах. Сто лет назад делать мосты с «планетаркой» еще не умели, а потому двойную главную передачу выполняли в соответствии с освоенными технологиями. Первую ступень в ней образовывал обычный ведущий мост с конической главной передачей. Но к концам его полуосей крепились не колеса, а ведущие звездочки малого диаметра. От них крутящий момент цепями передавался на крупные звездочки, укрепленные непосредственно на ступицах задних колес. Эта цепная передача и была второй ступенью разнесенной главной передачи. Ведущий мост с конической главной передачей жестко закреплен на раме и соединен с коробкой передач карданным валом.

 Балка задней оси, на которой укреплены ступичные узлы с колесами, выполнена из квадратной трубы и подвешена к раме посредством параболических рессор. Длинный прут, идущий вдоль лонжерона рамы, – тормозная тяга от соответствующей педали. Колодочный тормозной механизм открытого типа закреплен у ступичного узла. Обратите внимание, что пневматических шин White TAD еще не имел.

 «Плуг», шарнирно закрепленный под рамой на задней оси – это аналог «ручника» для использования на уклонах, он же горный упор. При помощи дистанционного привода водитель освобождал запор, и «плуг» падал своей задней частью вниз, впиваясь при откате грузовика в землю. Когда автомобиль возобновлял движение вперед, упор поднимался обратно при помощи тросика.