**02-295 ГАЗ-63П 4х4 седельный тягач нагр. на ССУ 2.5 тн, вес 2.7 тн, с многоцелевым армейским одноосным полуприцепом ПАЗ-744П гп 4 тн, полный вес автопоезда 8.3 тн, ГАЗ-51 70 лс, 60 км/час, полуприцепов 69 экз., ГАЗ г. Горький, ПАЗ г. Павлово 1958 г.**



*Из статьи уважаемого Михаила Соколова «Нестандартные ГАЗ-63» на gaz63.ru. Спасибо автору за все его труды.*

 В середине 1950-х годов в автохозяйствах страны началось движение за создание автопоездов, за широкое использование прицепов и полуприцепов, увеличивавших грузоподъемность машин примерно вдвое. На шасси каждой базовой модели грузовиков тех лет были созданы седельные тягачи, либо заводские, либо «местные», производившиеся силами самих АТП. ГАЗ с 1955 года выпускал такой «седельник» на шасси ГАЗ-51А под индексом «51П». Нельзя сказать, что не предпринималось попыток создать тягач на базе стандартного «63-го», но такие эксперименты, разумеется, успеха не имели. Поэтому при подготовке к производству полноприводного «седельника», на ГАЗе были вынуждены вернуться к старой доброй двухскатной схеме.

С 1958 года с конвейера в Горьком стали сходить ГАЗ-63П и ГАЗ-63Д с обычными дисками от ГАЗ-51А и шинами размером 7,50-20 с грунтозацепами. Оба представляли собой тягачи с седлами и укороченными сзади на 745 мм рамами (при неизменной базе), применявшиеся в паре с полуприцепами грузоподъемностью 4 т или общим весом до 6 т. Они отличались «своей» колеей передних колес (1585 мм), весом (2700 кг у ГАЗ-63П и 2783 кг у ГАЗ-63Д) и максимальной скоростью до 60 км/ч. Наряду с 90-литровым топливным баком в кабине под сиденьем эти машины имели и 105-литровый дополнительный бак под платформой; комплектовались гидровакуумным усилителем в приводе тормозов, действовавшим одновременно на тягач и полуприцеп; кронштейном для запасного колеса, расположенным позади кабины; а их КПП и РК отличались иными чем у ГАЗ-63 парами шестерен привода спидометра (колеса-то ведь стояли другие). Седельно-опорное устройство по сравнению с более ранним (на ГАЗ-51П) было облегчено на 70 кг.

 Если ГАЗ-63П предназначался для буксировки обычных прицепов, то ГАЗ-63Д создавался для работы с самосвальными, поэтому отличался наличием коробки отбора мощности. Рычаг ее включения выводился (как и у ГАЗ-63А) из под пола кабины рядом с рычагом переключения КПП и включением переднего моста, а привод опрокидывающего механизма полуприцепа осуществлялся от двигателя через РК и состоял из специального карданного вала, передававшего усилие на редуктор, расположенный на седельном устройстве, пары шестерен и цепной передачи на полуприцепе, производивших опрокидывание кузова.

 Интересно, что эти автопоезда, образцы которых успели попасть на страницы журналов и справочников, комплектовались не «газовскими» колесными дисками, а аналогичными дисками под 6 шпилек типа «УралЗИС» производства Челябинского кузнечно-прессового завода (ЧКПЗ). Что же касается ГАЗ-63П, созданного для спец. нужд по заказу Министерства обороны и эксплуатируемого чаще всего с полуприцепом-фургоном ПАЗ-744 производства Павловского автобусного завода, то в противоположность «63Д», сведения о нем почти не просочились в тогдашнюю печать.

Полноприводной седельный тягач ГАЗ-63П выпускался Горьковским автомобильным заводом на базе автомобиля ГАЗ-63 с 1958 по 1968 годы.

**Модификации ГАЗ-63П:**

ГАЗ-63ПУ — экспортный вариант.

ГАЗ-63Д — отличался наличием коробки отбора мощности и механического вывода для привода самосвального механизма полуприцепа-самосвала.

**Технические характеристики:**

Кабина — двухместная, цельнометаллическая.

Колёсная формула 4х4

Длина 4950 мм. Ширина 2100 мм. Высота 2220 мм. База 3300 мм.

Передний свес 875 мм.

Колея спереди/сзади 1506/1650 мм.

Наибольшая допустимая масса полуприцепа с грузом 6000 кг.

Снаряженная масса 2700 кг.

Полная масса (при нагрузке на седельно-сцепное устройство 2500 кг.) 5350 кг.

Дорожные просветы: под передней осью 250 мм. под задней осью 250 мм.

Радиус поворота 9,0 м.

Максимальная скорость 60 км/час

Контрольный расход топлива при скорости 30-40 км/час 36 л/100 км

Двигатель ГАЗ-51: карбюраторный, рядный, 4-тактный, нижнеклапанный.

Число цилиндров 6, Число клапанов 12, Диаметр цилиндра и ход поршня 82,0х110,0 мм.

Рабочий объём 3485 см³, Порядок работы цилиндров 1-5-3-6-2-4, Степень сжатия 6,2

Максимальная мощность 70 л.с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент 20,5 кгс\*м (201 Н\*м) при 1500-1700 об/мин

Карбюратор К-22Г

Электрооборудование 12 В, Аккумуляторная батарея 6СТ-68, Генератор Г-108Г, 20 А, 250 Вт.

Реле-регулятор РР-24Г, Стартер СТ-8, 1,3 л.с., Прерыватель-распределитель Р-20

Свечи зажигания М-12У

Сцепление однодисковое, сухое.

Коробка передач 4-ступенчатая.

Передаточные числа: коробки передач 6,40; 3,09; 1,69; 1,00; з.х. - 7,82., главной передачи 7,6 (38 и 5 зубьев).

Число колёс 6+1, Размер шин 7,50-20

Рабочие тормоза барабанные на все колёса с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем.

Ручной тормоз барабанный на трансмиссию с механическим приводом.

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число 20,5.

Передняя подвеска на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двухстороннего действия.

Задняя подвеска на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами.

Топливные баки: основной 90 л. дополнительный 105 л.

Топливо бензин А-66.

 *«Полуприцепы на службе. Прицепная техника Павловского автобусного завода им. Жданова (ПАЗ-744, ПАЗ-745)». Автор: Денис Дементьев. ГП 05-2012 gruzovikpress.ru. Спасибо автору за его замечательные труды.*

**Мно­го­це­ле­вой ар­мейский по­лу­при­цеп ПАЗ-744П, 1958 г.**

 Павловский автобусный завод им. Жданова в 1950-е годы специализировался на выпуске автобусов и производстве автомобильной арматуры и инструмента. В связи с нехваткой специализированного подвижного состава в стране по решению Министерства заводу было поручено изготовление прицепов серии ПАЗ-742 и полуприцепов семейства ПАЗ-744. Освоение этой непрофильной продукции проходило очень тяжело и длилось практически два года. Лишь в 1957 году завод начал их более-менее ритмичное производство. Кроме базовой модели одноосного промтоварного полуприцепа ПАЗ-744, предназначенного для эксплуатации в составе с тягачами ГАЗ-51П и ГАЗ-63П, к выпуску планировались полуприцеп-лавка **ПАЗ-744А** и изотермический полуприцеп **ПАЗ-744Б**. Но эти гражданские модификации так и остались на стадии опытных образцов.

 Другой, не менее интересной заводской разработкой на базе 744-й модели стал бортовой полуприцеп общевойскового назначения **ПАЗ-745**. Он представлял собой фактически отпиленный по контуру поясной линии фургон. Поскольку изначально базовый полуприцеп имел цельнометаллический кузов несущего типа с объединённым сварным основанием, для сохранения жёсткости конструкции верхняя часть кузова **ПАЗ-745** сохранила шпангоуты несущей системы каркаса, которые одновременно выполняли роль несъёмных дуг для брезентового тента. Обрешётка верхней части боковин полуприцепа была выполнена дощатой.

Сам прицеп по требованиям основного заказчика, Министерства обороны, имел двойное назначение. Его можно было использовать как грузовой для перевозки различных хозяйственных или армейских грузов либо как средство для транспортировки личного состава. Для использования по второму назначению в кузове полуприцепа по бортам располагались откидные скамейки.

В общей сложности Павловский автобусный завод в течение 1958 года изготовил 69 товарных полуприцепов **ПАЗ-745**, которые получили обозначение как модификация **ПАЗ-744П**. Все они были отгружены в армию, а небольшая часть из них попала на экспорт в КНР и Вьетнам, где, по некоторым сведениям, эти полуприцепы были переоборудованы для перевозки ракетных установок.

 Интересно, что в том же 1958 году на 38-м Опытном заводе АВТУ МО СССР (г. Бронницы) два полуприцепа ПАЗ-744П реконструировали в активные с механическим приводом от тягача ГАЗ-63Д, а мосты полуприцепов от ГАЗ-51 заменили на мосты ГАЗ-63. На одном из полуприцепов была применена схема с поворотной (управляемой) осью прицепа. Результаты испытаний показали, что активный автопоезд с управляемым полуприцепом позволяет уменьшить при поворотах автопоезда проезжую полосу на 30% и габаритный коридор на 20%. Несмотря на столь значительный эффект, дальнейшего продолжения тема не получила в связи с прекращением производства полуприцепов ПАЗ-744П.

**ПАЗ-744**

**Время производства:**  1955 – 60 г.
**Количество выпущенных (шт.):** 2540
**Технические характеристики полуприцепа:**:
Грузоподъёмность (кг)              4 000
Собственный вес (кг)                  1 850
Габаритные размеры (мм): Длинна  5 190, Ширина 2 200, Высота\*2 550
Погрузочная высота (мм)         840
Дорожный просвет      342
Колея (между серединами двойных скатов, мм)       1 650
Внутренние размеры кузова (мм): Длинна  5 100, Ширина 2 110
                Высота передней части             1 440
                Высота задней части                   1 650
Емкость кузова (куб. м)                             20
Число колёс  4, Шины 7,50 – 20, Давление в шинах (кг/кв.см)  3,2
**Автопоезда (с тягачом ГАЗ-51П):**
Грузоподъёмность (кг)                              4 000
Собственный вес (кг)                                  4 270
Длинна, габаритная (мм)                         8 500
Расстояние от оси задних колёс тягача до оси колёс полуприцепа (мм)       3 544
Максимальная скорость движения по шоссе (км/ч) 60

**ГАЗ-63 двухосный полноприводный грузовой автомобиль**

Двухосный грузовой автомобиль ГАЗ-63 1948 г. выпуска – разновидность известного народнохозяйственного автомобиля ГАЗ-51 – заменил довоенную 3-осную машину ГАЗ-ААА. Автомобиль пользовался у военных водителей заслуженным уважением, так как был хорошо приспособлен к сложным армейским условиями эксплуатации.

 Проектирование автомобиля началось ещё в 1938 году. Первые опытные образцы ГАЗ-63 были созданы перед Великой Отечественной войной в 1939 и 1940 году, серийное производство развёрнуто с 1948 года. Наиболее массовый полноприводный грузовик Советской Армии и в народном хозяйстве СССР в 1950—60-х. В 1968 году уступил место модели ГАЗ-66. Степень унификации с народнохозяйственной моделью ГАЗ-51 до 80 %. Выпуск продолжался до 1968 года, всего было выпущено 474 464 автомобиля.

 На автомобиле устанавливался карбюраторный 6-цилиндровый рядный двигатель жидкостного охлаждения типа ГАЗ-11 мощностью 51,5 кВт, 70 л.с. В системе питания использовался низкооктановый бензин А-66, который заливали в два топливных бака общей вместимостью 195 л. Запас хода по топливу составлял 650 км.

 Электрооборудование машины было рассчитано на напряжение 12 В и выполнено по однопроводной схеме с положительным выводом аккумуляторной батареи на корпус.

 Трансмиссия состояла из однодискового полуцентробежного сцепления сухого трения, коробки передач, раздаточной коробки, карданной передачи и ведущих мостов. Коробка передач была механическая, 3-ходовая, 4-ступенчатая. Раздаточная коробка имела две передачи, повышающую и понижающую.

 Подвеска переднего и заднего мостов состояла из продольно расположенных полуэллиптических рессор с гидравлическими амортизаторами рычажного типа 2-стороннего действия. Задний мост имел дополнительные рессоры. Конструкция подвески обеспечивала возможность двигаться по грунтовым дорогам со средней скоростью до 30 км/ч. Повышению проходимости автомобиля в тяжелых дорожных условиях способствовало применение односкатных колес и шин 10,00 – 18,00 с грунтозацепами типа «косая елка».

 Рабочая тормозная система имела гидравлический привод и колодочные механизмы, встроенные во все колеса. Стояночный тормоз воздействовал на трансмиссию и включал в себя колодочный механизм и механический привод. Рулевой механизм состоял из глобоидального червяка и 2-гребневого ролика.

 Автомобиль ГАЗ-63А оборудовался лебедкой в передней части рамы. Привод редуктора лебедки осуществлялся через карданный вал от коробки отбора мощности, установленной на коробке передач. Лебедка развивала усилие 35 кН и имела рабочую длину троса 65 м.

 Седельный тягач ГАЗ-63П отличался 20-дюймовыми колесами с дисками от ГАЗ-51 и двускатной ошиновкой сзади - крепление дисков к ступицам у 51-го и 63-го сделано одинаковым.

**Модификации:**

**ГАЗ-63А** — модификация ГАЗ-63 с лебёдкой с тяговым усилием 4,5 тс и приводом через коробку отбора мощности. Снаряжённая масса 3,52 т против 3,28 т у ГАЗ-63. Серийный выпуск в 1948—1968
**ГАЗ-63Э** — модификация ГАЗ-63 с экранированным электрооборудованием
**ГАЗ-63АЭ** — модификация ГАЗ-63А с лебёдкой и экранированным электрооборудованием
**ГАЗ-63У** — модификация ГАЗ-63 в экспортном варианте
**ГАЗ-63АУ** — модификация ГАЗ-63А (с лебёдкой) в экспортном варианте
**ГАЗ-63ЭУ** — модификация ГАЗ-63Э (с экранированным электрооборудованием) в экспортном варианте
**ГАЗ-63Ю** — модификация ГАЗ-63 в экспортном тропическом варианте
**ГАЗ-63ЭЮ** — модификация ГАЗ-63 в экспортном тропическом варианте и экранированным электрооборудованием
**ГАЗ-33** — полноприводный трёхосный (6×6) грузовик грузоподъёмностью 2,5—3,0 т на базе ГАЗ-63. Опытный образец был построен в 1946 году, но в серию не пошёл из-за недостаточной мощности двигателя ГАЗ-51, но компоновка ведущих мостов ГАЗ-33 была использована для грузовика ЗиС-151
**ГАЗ-63П** — полноприводный седельный тягач с двухскатной ошиновкой заднего моста (существовала и модификация с односкатной ошиновкой), серийное производство 1958—1968 г.

**Технические характеристики ГАЗ-63:**

|  |  |
| --- | --- |
| Производитель: | ГАЗ |
| Годы пр-ва: | 1947—1968 |
| Класс: | грузовой |
| Компоновка: | переднемоторная, полноприводная |
| Колёсная формула: | 4\*4 |
| Двигатель | ГАЗ-51 |
| Тип: | Бензиновый |
| Объём: | 3 485 см3 |
| Максимальная мощность: | 70 л.с., при 2800 об/мин |
| Макс. крутящий момент: | 201 Н·м, при 1500 об/мин |
| Конфигурация: | рядный, 6-цилиндр. |
| Цилиндров: | 6 |
| Клапанов: | 12 |
| Диаметр цилиндра: | 82 мм |
| Ход поршня: | 110 мм |
| Степень сжатия: | 6,2 |
| Система питания: | Карбюратор |
| Охлаждение: | жидкостное |
| Тактность (число тактов): | 4 |
| Порядок работы цилиндров: | 1-5-3-6-2-4 |
| Трансмиссия | механическая 4-ступ. Раздаточная коробка двухступенчатая. Передаточные числа: 1 передача — 1,963; 2 передача — 1,00. Главная передача — одинарная, передаточное число — 7,6. |
| Длина Ширина Высота | 5525 х2200х2250(по кабине) мм |
| Клиренс: | 270 мм |
| Колёсная база: | 3300 мм |
| Колея задняя: | 1600 мм |
| Колея передняя: | 1590 мм |
| Масса: | 3200 кг |
| Полная масса: | 5350 |
| Макс. скорость: | 65 км/ч |
| Грузоподъёмность: | 2000 кг |
| Объём бака: | 90+105 л |