**02-058 Бензовоз для перевозки и раздачи нефтепродуктов емк. до 1.2 м3 на шасси ГАЗ-АА или ГАЗ-ММ 4х2 с 1-осным прицепом - бочкой емк. до 0.9 м3, мест 2, 40 или 50 лс, 70 км/час, производитель и модель бензовоза не установлены, СССР 1930-е г.**



 На мой взгляд это никак не модель, а неплохая игрушка. А полуторку просто жалко: везти по дорогам того времени бензовозное оборудование, топливо, да еще и бочку тащить, это уже слишком. Но в коллекции оставлю, уж больно уважаю полуторку за ее место в нашей истории. Да и о ленинградском заводе «Дизель», по формам которого созданным еще в начале 1960-х г., сделана эта моделька, напоминать не лишне.

*Два фрагмента из замечательного труда «Автомобили Красной Армии 1918-1945», автор Кочнев Е. Д.. - М.: Яуза: Эксмо, 2009. Очень полезная книга, уважение и почет автору за просвещение.*

 К этому же времени *(начало 1930-х г.)* относится попытка интенсивного насыщения Вооруженных сил СССР специальными видами военных автомобилей отечественного производства. В 1930-е годы было создано достаточно большое количество простых автомобильных радиостанций, автомастерских, инженерной техники, автоцистерн и различных заправщиков военных машин бензином, горячей водой или маслами в полевых условиях.

 Создание Горьковского автозавода обеспечило Стране Советов достаточно быстрое и не слишком затратное создание массового отечественного автомобильного производства на современном по тем временам конструктивном и технологическом уровне. С вводом ГАЗа в строй начался бурный этап моторизации Красной Армии и насыщения ее отечественной автомобильной техникой.

 В целом лицензионные автомобили марки ГАЗ в первый период производства оправдали все ожидания: они были простыми, дешевыми в производстве и максимально унифицированными, обеспечивая перспективную технологическую преемственность и возможность быстрой наладки массового выпуска производных армейских и гражданских моделей. для военных более важными качествами, чем «умеренный уровень комфорта», считались их высокая ремонтопригодность и приспособленность к работе в российских условиях бездорожья и отсутствия ремонтных баз с использованием топлива и смазок практически любого качества.

 Лишь после применения автомобилей ГАЗ в реальных боевых действиях конца 1930-х годов и в первый период Великой Отечественной войны стали понятны огромные недостатки этих автомобилей.

 С середины 1930-х годов на шасси ГАЗ-АА монтировали простые топливные цистерны двойного назначения вместимостью 900-1200 л, снабженные задними раздаточными кранами, комплектом рукавов, боковым ящиком для вспомогательного оснащения и огнетушителем. Их опорожнение производилось самотеком. В связи с небольшой полезной нагрузкой полуторок достаточно тяжелое оборудование бензозаправщиков с собственной насосной системой в довоенное время не устанавливалось.

 Повышенная полезная нагрузка автомобиля ГАЗ-ААА позволила использовать его в качестве базы военных топливозаправочных машин легкого класса, применявшихся до войны в крупных военных автомобильных и бронетанковых подразделениях и на аэродромах.

 С началом войны для самых разнообразных видов перевозок и установки специального оснащения или вооружения применялись не только новые упрощенные грузовики ГАЗ-ММ военного образца, но и серийные довоенные модели ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ с полукруглыми передними крыльями, мобилизованные на фронт. В трудные военные времена на базе ГАЗ-ММ было создано лишь несколько новых образцов специальных военных надстроек, причем в основном местного кустарного изготовления. В большинстве своем они являлись развитием довоенных разработок на базе ГАЗ-АА, а их предназначение, конструкция и комплектация диктовались суровыми требованиями войны.

 Среди них БЗ-42 (1942-1944 г.) - единственный военный бензозаправщик, созданный на шасси ГАЗ-ММ. На вооружение принят в 1942 году. По общей конструкции был унифицирован с довоенной упрощенной военной машиной БЗ-38У на шасси ГАЗ-ААА с насосом среднего расположения, от которой отличался эллиптической цистерной вместимостью 950 л и менее производительным насосом. Для управления процессом заправки служили два поста управления, расположенные по обе стороны цистерны в ящиках с дверцами. В транспортном положении рукава укладывались прямо поверх цистерны.

В 1941-1943 годах спецмашины на базе полуторок собирались небольшими военным и заводами или фронтовыми мастерскими.