**02-383 ГАЗ-62 4х4 2-дверный армейский транспортер-вездеход гп 1 тн, мест 2+9, прицеп до 1 тн, снаряжённый вес 2.36 тн, форсированный ГАЗ-51 76 лс, 85 км/час, опытный 5 экз., ГАЗ г. Горький 1952-54 г.**



*Статья Н. С. Маркова «Не судьба! История опытного артиллерийского тягача ГАЗ-62», 27 декабря 2018 для канала МАШINA на zen.yandex.ru. Достоверность и мастерство изложения автора достойны уважения и благодарности.*

Итак, тягач ГАЗ-68 (АТК-Л) был рекомендован к постановке на производство, однако в силу чрезмерной загруженности работами по более важным темам у заводских конструкторов просто не хватило ни сил, ни времени на немедленную доработку его проекта. Стоит напомнить, что в это же самое время в КЭО ГАЗ шли работы над бронетранспортером БТР-40, гусеничным вездеходом ГАЗ-47, амфибией ГАЗ-011, внедорожником ГАЗ-69, плюс никто не отменял необходимости текущей модернизации серийных машин ГАЗ-51, ГАЗ-63 и М-20… Когда же очередь дошла и до проекта ГАЗ-68, выяснилось, что основной заказчик успел частично поменять технические требования к перспективному артиллерийскому тягачу. От идеи освоения машины, во многом дублирующей по своим характеристикам обычный грузовик ГАЗ-63, отказались. Полезную нагрузку для нового тягача понизили в полтора раза (до тонны), а вес буксируемой артсистемы – до 1,2 т. При этом автомобиль предполагалось использовать для перевозки стрелкового отделения в количестве 10 человек с обмундированием.

Для завода это означало необходимость создания фактически нового автомобиля, предназначенного для решения более широкого спектра боевых задач. Им и стал ГАЗ-62, разработанный под началом ведущего конструктора П.И. Музюкина, курировавшего прежде проект ГАЗ-68. Два первых опытных образца «шестьдесят второй» машины построили в конце 1952 года. От широкой унификации с ГАЗ-63 пришлось отказаться: исходя из заданных массогабаритных параметров, позаимствовать от серийного «газона» получилось только коробку передач и двигатель со сцеплением (помимо обычного 70-сильного, пробовали ставить и форсированный 76-сильный мотор, предназначенный для комплектации БТР-40). Раму ГАЗ-62 унифицировали с перспективной развозной «полуторкой» ГАЗ-56, радиатор позаимствовали у «гусянки» ГАЗ-47, а вот 2-ступенчатую «раздатку» с механизмом отключения переднего моста спроектировали заново. Первая ступень в ней осталась прямой, а понижение на второй передаче уменьшили до 1,54 против 1,96 у ГАЗ-63. Переделке подверглись и ведущие мосты: они получили облегченные ступичные узлы с креплением колес на пяти шпильках, тормозные механизмы уменьшенной размерности и редукторы с уменьшенным до 6,5 передаточным числом. С измененными мостами на ГАЗ-62 появились и колесные диски новой конструкции, сделанные по образцу Dodge – 16-дюймовые, разъемные, с бедлоками, предохраняющими колесо от разбортирования при снижении давления в шине. При установке на них шин размерности 10,00-16 дорожный просвет машины получался равным 255 мм против 270 мм у ГАЗ-63 на шинах 9,75-18.

Кузов для ГАЗ-62 изготовили по образцу внедорожника ГАЗ-69 (с совмещенной кабиной и грузовым отделением), пропорционально увеличив в размерах. Это позволило получить максимально возможную длину грузовой платформы при существующих наружных габаритах, а заодно решить вопрос с обзорностью при движении задним ходом: теперь водитель мог приоткрыть дверь и выглянуть назад, грузовая платформа ему более не мешала. Улучшилось удобство размещения всего экипажа: места водителя и командира стали просторнее, а посадка на откидные лавки стала возможной через широкую дверь в правой боковине. Да и лавки стали удобнее, получив полумягкие подушки и спинки. Наконец, в объединенном кузове появилась такая роскошь, как отопитель! Правда, запасное колесо у ГАЗ-62 в силу значительной ширины уже нельзя было закрепить снаружи – пришлось предусмотреть для него в боковине кузова специальную нишу, «съевшую» одно посадочное место (на лавке по левому борту помещались 4 человека, а по правому борту – 5). По габаритам ГАЗ-62 с лебедкой при равной с ГАЗ-68 № 1 колесной базе (2850 мм) и большей пассажировместимости оказался на полметра компактнее, а в варианте без лебедки – почти на 0,8 м. Собственный же вес тягача ГАЗ-62 снизился более чем на тонну – до 2300 кг. По результатам заводских испытаний пары образцов ГАЗ-62 первой серии в конце 1953 года построили еще три доработанных опытных образца второй серии для отправки на междуведомственные испытания. На этих машинах конструкторы поэкспериментировали с установкой кулачковых межколесных дифференциалов и герметизированных тормозных механизмов. Тормоза такого типа на ГАЗе признали слишком сложными и в изготовлении, и в эксплуатации, а потому в дальнейшем сохранили исключительно на военной бронетехнике. А вот кулачковые «самоблоки» показали себя хорошо, и с тех самых пор они стали непременным атрибутом полноприводных грузовиков марки ГАЗ вплоть до настоящего времени. Автомобили ГАЗ-62 в 1955 году успешно сдали государственные «экзамены», получив рекомендацию к постановке на производство. Однако осуществить эту самую постановку именно на мощностях автозавода в Горьком не представлялось возможным. Дело в том, что в соответствии с постановлением Совмина СССР к 1958 году на ГАЗе предстояло провести реконструкцию с доведением объемов выпуска до 300 тысяч грузовых и 60 тысяч легковых автомобилей в год. Но для этого требовалось сократить номенклатуру продукции, а потому еще с 1954 года началась передача части объектов производства другим предприятиям. В первую очередь с ГАЗа вывели выпуск радиостанций РАС-УКВ и металлических аэродромных плит. Следом начали выводить из основных цехов производство легковых внедорожников ГАЗ-69 и прицепов ГАЗ-704 (их передавали на УАЗ), а также велосипедов. В этой связи наиболее логичным шагом представлялось освоение ГАЗ-62 именно в Ульяновске. Более того, УАЗ в 1955 году даже получил плановое задание по созданию на базе ГАЗ-62 «санитарки» УАЗ-462А и штабного автобуса УАЗ-462Б. Однако свободных мощностей для ГАЗ-62 в итоге не нашлось и в Ульяновске.

Пока решались организационные вопросы, в Горьком в вялотекущем режиме шла дальнейшая доводка ГАЗ-62, теперь уже под присмотром нового ведущего конструктора В.Н. Кузовкина вместо отбывшего на УАЗ Музюкина. Вот только время для ГАЗ-62 стремительно убегало… Позднее одному из опытных образцов после завершения испытаний «навели марафет» и отправили в Москву для демонстрации на Всесоюзной промышленной выставке в павильоне «Машиностроение». Специально для этой выставки дважды даже печатались красочные буклеты о ГАЗ-62. Посетители ВПВ встречали горьковскую «новинку» с восторгом! И никто из них даже и помыслить не мог, что на тот момент на будущем этой машины на самом деле уже был поставлен жирный крест: аккурат в это самое время на Горьковском автозаводе уже заканчивали работу над совсем другим автомобилем с тем же индексом ГАЗ-62 – бескапотным, с форкамерным двигателем. Это, впрочем, уже другая история.

*Из книги «ГАЗ 1932 — 1982 Русские машины», автор Иван Валентинович Падерин, Краснодар 2011.*

**1952, 1959 — 1962 ГАЗ-62**

Очередные две генерации лёгких универсальных транспортёров армейского назначения, идеологическое развитие экспериментальных моделей 62 довоенного 1940 года и 1948 года.

Новый виток интереса военных к вездеходам, занявшим бы промежуточный класс между

ГАЗ -69 и ГАЗ -63, не в последнюю очередь связан с интенсивным развитием воздушно-десантных войск. Масштабы задач, которые уже способны были решать ВДВ, требовали также и более «масштабных» нежели, ГАЗ -69, «машин быстрого развёртывания», приспособленных к переброске по воздуху и десантированию на парашютах. Конкретные требования: вместимость – 10 человек, стрелковое отделение; грузоподъёмность – 1 тонна плюс однотонный прицеп.

**1952 ГАЗ-62**

Вариант второй, считая довоенную машину, генерации ГАЗ -62, разработанный в 1952 году группой Петра Ивановича Музюкина, представлял собой эволюцию концептов ГАЗ -68, улучшенный компоновочно и подетально автомобиль капотной схемы. Его рама в значительной мере была унифицирована с рамой перспективной полуторки ГАЗ -56. Отделение управления и грузовой отсек сынтегрированы в общий кузов, оснащенный отопителем. Конструктор кузова –

Борис Николаевич Панкратов, работавший и над ГАЗ -69. Двигатель – шестицилиндровый ГАЗ -51 в спецификации бронетранспортёра мощностью 76 л.с. Трансмиссия и рулевое управление – по типу ГАЗ -63. Вариант с лебёдкой получил обозначение 62А. На ГАЗ -62 была опробована герметичная конструкция барабанных тормозов, исключающая попадание в механизм грязи и воды.

В 1952-54 годах было изготовлено всего пять прототипов «капотной» серии ГАЗ -62.

Автомобили успешно прошли государственные испытания и были рекомендованы к производству. Однако история ГАЗ -68 повторилась. До 1957 года сохранялась вероятность выпуска ГАЗ -62 на Ульяновском автозаводе, куда вслед за «шестьдесят девятой» моделью был переведён главконструктором П.И. Музюкин. Но и этим планам не дано было сбыться.

**1955 ГАЗ-62Б, 1956 ГАЗ-62П**

Экспериментальные четырёхосные автомобили. Построены для определения оптимальной схемы привода на восемь колёс по программе разработки бронетранспортёра ГАЗ -49 (БТР-60П). Ведущий конструктор – Александр Михайлович Бутусов. Ведущий конструктор трансмиссии – Борис Акимович Дехтяр.

ГАЗ -62Б («болотоход») существовал в единичном экземпляре, ГАЗ -62П («плавающий») с водоизмещающим кузовом из алюминия и водомётом от ГАЗ -40П (БРД М)– в двух.

ГАЗ-62Б. Снаряженная масса – 3000 кг. грузоподъёмность – 1,2 т, двигатель – ГАЗ-12 (90 л.с.)

**1959 ГАЗ-62**

Третья и последняя генерация ГАЗ -62 была во всех отношениях новой. Новая компоновка с кабиной над двигателем, новая рама, новый двигатель – верхнеклапанный с форкамерно-факельным зажиганием и тремя клапанами на цилиндр мощностью 80 л.с. отличался от прежней «шестёрки» сниженным на четверть расходом топлива. Новым стал и ведущий конструктор – Василий Николаевич Кузовкин.

*русская-сила.рф*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характеристики | ГАЗ-62 1952 г. | ГАЗ-62 1959 г. |
| Колесная формула | 4x4 | |
| Число мест | 2+9 | 2+10 |
| Длина, мм | 4725 | 4850 |
| Ширина, мм | 2000 | 2100 |
| Высота по тенту, мм | 2165\* | 2325 |
| База, мм | 2850 | 2700 |
| Колея передних/задних колес, мм | 1664/1634 | 1700/1680 |
| Дорожный просвет, мм | 275 | н/д |
| Минимальный радиус поворота, м | 8,0 | н/д |
| Снаряженная масса, кг | 2360 | 2570\*\* |
| Грузоподъемность, кг | 1000 | 1100 |
| Масса буксируемого прицепа/полуприцепа, кг | 1000 | 1200 |
| Двигатель (тип) | ГАЗ-51 (К, I6) | ГАЗ-52Ф (К, I6) |
| Рабочий объем, см³ | 3485 | |
| Мощность двигателя, л.с. при (об/мин) | 70 (2800) | 85 (3000) |
| Максимальная скорость, км/ч | 85 | 80 |
| Контрольный расход топлива, л/100 км | 20 | 16 |
| Запас топлива, л | 100 | 105 |
| Проходимость - подъем - брод | 33° 0,8 м | 32°\*\*\* 0,8 м |
| н/д — нет данных  \* минимальная — 1470 мм  \*\* для ГАЗ-62А — 2695 кг  \*\*\* с прицепом — 22° | | |