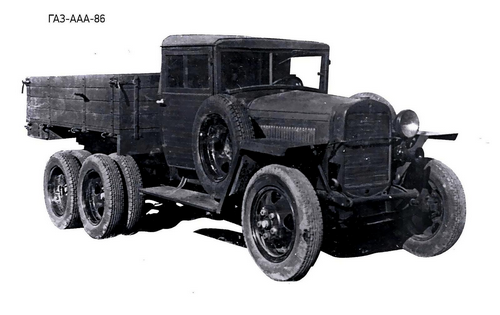
**02-252 ГАЗ-ААА 6х4 бортовой грузовик повышенной проходимости гп 2/1.5 тн, упрощённый,, мест 2, вес: снаряженный 2.475 тн, полный 4.5 тн, ГАЗ-М 50 лс, 60 км/час, 9724 экз., завод им. Молотова В. М. г. Горький 1941-43 г.**

****

*Из книги «Автомобили Красной Армии 1918-1945». - М.: Яуза: Эксмо, 2009. Автор Кочнев Е. Д.*

**ГАЗ-ААА ВОЕННОГО ОБРАЗЦА (1941-44 г.)**

В первые месяцы Великой Отечественной войны трехосный грузовик ГАЗ-ААА претерпел те же упрощения и изменения в конструкции, как и родственная полуторка ГАЗ-ММ. В условиях экономии и дефицита качественных материалов на нем также появились сварные прямоугольные крылья, одна левая фара, упрощенные кузов и кабина с деревянными дверями или с боковыми загородками, брезентовыми верхом крыши и защитными фартуками дверных

проемов. Трехосная машина также лишилась передних тормозов и бампера. Характерной особенностью ГАЗ-ААА являлись запасные колеса, размещавшиеся по бокам капота в выемках (ванночках) передних упрощенных крыльев.

В отличие от полуторки , автомобилю ГАЗ-ААА не было суждено пережить свое второе рождение: после тяжелых бомбардировок июня 1943 года и после восстановления Горьковского завода его производство официально прекратилось, но в 1944 году из оставшихся деталей собрали еще 57 машин. В общей сложности с 1935 года на свет появилось 37 373 автомобиля ГАЗ-ААА без учета шасси для автобусов и бронеавтомобилей, в том числе в военные годы - 9724 единицы. Так быстро и неожиданно закончилась жизнь грузовика, получившего широкое признание в армии и на гражданской службе. Правда, к середине войны

на фоне поступавших из-за границы автомобилей он уже считался неэффективным и давно устаревшим, поэтому с машиной ГАЗ-ААА расстались легко, заменив его на американские

грузовики «Форд» и «Шевроле», сборку которых наладили на освободившихся площадях Горьковского автозавода.

**ГАЗ-ААА (1934-41 г.)**

Бортовой двухтонный автомобиль Г АЗ-ААА был первым советским массовым трехосным грузовиком с двумя задними ведущими мостами и колесной формулой 6х4, одновременно став важной вехой в развитии отечественного автомобилестроения. Все работы по нему осуществлялись под контролем Наркомата обороны , ОГПУ и НКВД. Формально ГАЗ-ААА был унифицирован с полуторкой ГАЗ-АА, но фактически являлся принципиально новой машиной с

рядом более сложных и дорогих узлов, что привело к длительному процессу его создания, доводки и постановки на конвейер. При этом впервые вскрылись недоработки при

заключении договора с компанией «Форд», которые в конце концов послужили причиной более существенного участия советских конструкторов в создании этой машины.

История создания ГАЗ-ААА началась намного раньше, чем с конвейера Горьковского автозавода стала сходить родственная ему полуторка ГАЗ-АА. К началу работы над соглашением о строительстве Горьковского автозавода в программе компании «Форд» вообще не существовало трехосной машины повышенной проходимости, которую настоятельно требовала советская сторона. Лишь в 1929-930 годах появились первые прототипы с двумя задними

ведущими мостами фирмы «Тимкен» (Timken) с червячными передачами и всеми односкатными колесами. Без особых испытаний и доработок их продали в Советский Союз, где трехосные грузовики под неофициальной маркой «Форд-Тимкен» с 1931 года из импортных комплектующих собирал нижегородский завод « Гудок Октября». Доработками пришлось заниматься нашим инженерам, создавшим на их базе собственный вариант ГАЗ-ААА, в целом мало отличавшийся от «тимкенов» . Так сложилось мнение, что советские конструкторы лишь приспособили американский вариант под отечественные условия эксплуатации, что вовсе не лишено оснований.

Проектированием автомобиля занимался НАТИ , уже имевший опыт создания трехосных машин. Первый отечественный опытный трехосный вариант НАЗ-НАТИ-З0 появился в 1932 году на шасси серийного грузовика НАЗ-АА. На этом автомобиле применялись более компактные и

простые червячные главные передачи ведущих мостов, которые по сравнению с обычными коническими механизмами позволяли передавать более высокий крутящий момент и обеспечивали простоту передачи со среднего проходного моста на задний. В процессе гонки за собственными грузовиками повышенной проходимости и под постоянным давлением со стороны военных и спецслужб особого значения не придавалось тому, что такая конструкция становится слишком тяжелой, требует использования дорогостоящих материалов и не обеспечивает высоких скоростей движения. На Горьковском заводе первые образцы ГАЗ-ААА были собраны в ноябре 1934 года, а затем началась долгая и мучительная борьба с недостатками конструкции и неполадками . В доработке машины принимал участие инженер В. А. Грачев, известный в будущем создатель многоосных военных шасси.

Серийное производство трехосного грузовика началось лишь в конце 1935 года. На первых партиях автомобиля ГАЗ-ААА использовался 40-сильный двигатель от грузовика ГАЗ-АА, но для более надежного охлаждения устанавливались новые шестирядный радиатор и 4-лопастной вентилятор, обеспечивавшие стабильную работу мотора при длительном движении на малых скоростях или на стоянке при работе со вспомогательным оборудованием. При использовании

стандартной 4-ступенчатой коробки передач в блоке с двухступенчатым редуктором-демультипликатором в распоряжении водителя оказалось 8 передач вперед и две назад. В отличие от полуторки, применялась новая усиленная лонжеронная рама, а ведущие задние мосты с главными червячными передачами, располагавшимися поверх картеров неразрезных мостов, монтировались на балансирной подвеске с двумя парам и продольных полуэллиптических

рессор. По сравнению с американскими и первыми советскими опытными образцами для сокращения стоимости и массы главных передач вместо бронзовых сферических вкладышей в соединениях концов рессор с чулком полуоси применялись облегченные кованые серьги, игравшие роль карданных сочленений. Остальные агрегаты ходовой части конструктивно не отличались от ГАЗ-АА, но были усилены. Автомобили ГАЗ-ААА оснащались двухместной цельнометаллической кабиной и деревянной бортовой грузовой платформой с внутренними размерами 2450х1 870х500 мм от ГАЗ-АА, но получили два топливных бака общей вместимостью 105 л. Шины имели размер 6,50-20. Два запасных колеса хранились под кузовом на откидных кронштейнах, рядом с ними размешался ящик для инструментов, доступный с обеих сторон. Передние буксирные крюки крепились на концах лонжеронов рамы. Грузоподъемность 2,0 т

исчислялась при движении на шоссе, но на плохих дорогах и на бездорожье сокращалась до 1 ,5 т. Колесная база, рассчитанная по нормам того времени как расстояние от передней оси до центра качания задней тележки, имела размер 3200 мм. При этом расстояние от переднего моста до

среднего составляло 2730 мм, база задней тележки - 940 мм (в современной интерпретации - 2730+940 мм или 3670 мм). Интересно, что эту трехосную машину с внешними размерами 5335х2040х 1 970 мм практически удалось уложить в габариты двухосной полуторки. Автомобиль со снаряженной массой 2475 кг развивал максимальную скорость 65 км/ч и расходовал в среднем 25-27 л низкосортного бензина на 100 км, а на местности мог преодолевать подъемы крутизной до 27 градусов.

В 1938 году, как и ГАЗ -ММ , модернизированный автомобиль ГАЗ-ААА получил двигатель ГАЗ-М мощностью 50 л.с. Одновременно на вторичном валу демультипликатора был установлен трансмиссионный дисковый тормоз, под грузовой платформой появился дополнительный 60-литровый топливный бак, при этом запасные колеса были переставлены в ниши передних крыльев. С 1940 года в дополнение к переднему буксирному устройству монтировалось также заднее. Максимум производства ГАЗ-ААА пришелся на 1939 год, когда было собрано 9724 автомобиля.

ГАЗ-ААА проектировался с учетом требований военных специалистов по простоте обслуживания, проходимости, надежности, способности буксировать полевые пушки и нести на себе более тяжелое оборудование и вооружение, чем на полуторке. Действительно, по меркам своего времени он обладал высокой проходимостью, но лишь на грунтовых дорогах и местности в сухое время года. О необходимости военной эксплуатации в период весенней распутицы, в вязкой грязи русского бездорожья , глубоком снегу или на песке конструкторы старались не задумываться. Несмотря на свои недостатки, ГАЗ-ААА стал базой нескольких новых видов армейских машин и большинства советских бронеавтомобилей среднего класса.

**ГАЗ-30 (1936-37 г.)** - опытный образец трехосного шасси для перспективной замены грузовика ГАЗ-ААА и создания новых видов бронеавтомобилей. В отличие от серийной машины ГАЗ-ААА, на нем предполагалось устанавливать новый 6-цилиндровый двигатель ГАЗ- l l мощностью 76 л.с., но необходимость полной переработки всех остальных агрегатов и технологические трудности привели к тому, что шасси ЗиС-30 снабжалось 50-сильным мотором ГАЗ-М, передней усиленной подвеской на продольных 17-листовых рессорах, дисковым трансмиссионным тормозом и дополнительным 60-литровым топливным баком. Созданный на этом шасси грузовик ГАЗ-30 комплектовался расширенной на 100 мм бортовой платформой с металлическим каркасом и двумя боковыми свободно вращавщимися запасными колесами, установленными за укороченными

передними крыльями намного ниже уровня подножек и облегчавшими преодоление высоких препятствий и широких рвов. Агрегаты шасси применялись в опытном плавающем бронеавтомобиле ПБ-7 с несущим корпусом. Конструктивные решения ГАЗ-30 частично были

использованы в модернизированном варианте ГАЗ-ААА, выпускавшемся с 1938 года.