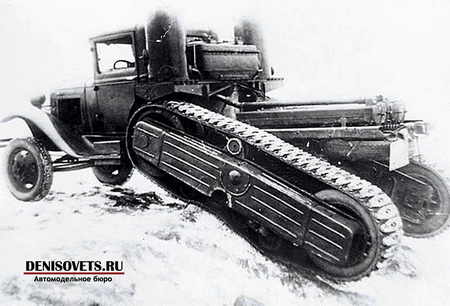
**02-073 НАТИ-В-3 (ГАЗ-НАТИ) эксперементальный колёсно-гусеничный вездеход с газогенераторной установкой НАТИ-Г28, мест 2, полный вес до 4.7 тн, М-1 35-40 лс, 25 км/час, 1 экз., опытный завод НАТИ, г. Москва 1938 г.**



Конечно, отправить в Арктику модель, прототип которой был выпущен в одном экземпляре и не смог пройти даже начальную стадию испытаний, да еще и прицепить к нему сани, при том, что он из-за малой мощности двигателя и сам себя не тянул, это «высший пилотаж» в изготовлении коллекционных масштабных моделей.

Однако «моделька» останется в коллекции. И не столько в назидание будущим моделестроителям, а в память о полугусеничных вездеходах НАТИ-3, правда с бензиновыми двигателями, работавших в районе северной части Таймырского полуострова в 1933-34 г.

*Из книги Н. Н. Урванцева «Автотранспорт в борьбе за освоение Арктики», М. 1935.*

*«*В заключение считаю своим долгом отметить исключительную роль всего коллектива опытного завода НАТИ и, в частности, конструктора вездеходов инженера Г. А. Сонкина в первом опыте борьбы бездорожного автотранспорта за освоение Арктики. Только благодаря тщательной сборке машины, внимательному, вдумчивому отношению к каждой детали и ударной работе, вездеходы показали высокие качества работы и вышли с честью из всех испытаний, которым подвергались в процессе их эксплоатации в Арктике.»

*Уважаемый Игорь Григорьевич Денисовец о прототипе. Источник: http://denisovets.ru.*

Приказом №158 от 15 марта 1938 года по Народному комиссариату машиностроения СССР автозаводу им. Сталина и НАТИ поручалось обеспечить постройку к 1 июня на базе вездеходов НАТИ-ВЗ и НАТИ-В-3 соответственно образцы газогенераторной установки. Уже 10 апреля того же года на опытный завод НАТИ начинается передача чертежей газогенераторной установки НАТИ-Г28, работавшей на древесных чурках, для полугусеничного вездехода.

В том же 1938 году, по окончании постройки вездехода, проводятся его первые дорожные испытания. По всей видимости, и без того недостаточно мощный для такой тяжелой машины двигатель М-1 дополнительно теряет в мощности при переводе его на газовое топливо и первоначальная программа испытаний существенно сокращается - машина не может преодолевать большинство препятствий и числится вездеходом лишь номинально, в силу использования полугусеничного шасси.

Как минимум до конца 1939 году эта машина еще существует - в соответствии с приказом Народного комиссара среднего машиностроения СССР И.А. Лихачева институту было поручено принять участие 18 ноября 1939 года в параде, организованном в честь 15-летия Советской автопромышленности. От НАТИ, наряду с ГАЗ-М1 и ЗиС-5, адаптированными для работы на сжиженном газе, ГАЗ-АА, использующем в качестве топлива сжатый газ, ЗиС-5 и ГАЗ-АА с газогенераторными установками, работающими на антраците, а также пикапом ГАЗ-М415 и автобусом НАТИ-А, в параде также принял участие полугусеничный вездеход с газогенераторной установкой.

*Из статьи «Героическая дорога в никуда: секретные довоенные полугусеничные автомобили». Автор: Евгений Кочнев. kolesa.ru*

**Полугусеничные автомобили на шасси ГАЗ-АА/ММ**

Реорганизация НАТИ 1933 года вылилась в исполнение заказов ОГПУ на полугусеничную технику с индексом В (вездеход), смонтированную на полуторках ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ с моторами в 40 и 50 сил, которые долго дорабатывали и испытывали в различных дорожных условиях и климатических зонах.

В 1934-м, после всесторонних испытаний гражданских вездеходов НАТИ-3 появился опытный 50-сильный военный автомобиль НАТИ В-3. Его оборудовали движителями с резинокордными гусеничными лентами и четырьмя двускатными фрикционными колесами, которые приводились от заднего моста автомобиля цепными передачами, установленными внутри металлических кожухов. На передние колеса монтировали одно- или двускатные колеса или лыжи двух видов. Вездеход выдержал приемочные испытания и был рекомендован к серийному выпуску.

После нескольких лет застоя из-за репрессий о вездеходе В-3 вспомнили только в январе 1938-го. В срочном порядке его доработали, переставили на ГАЗ-ММ и присвоили короткий индекс НАТИ-В. К концу года 1-й Ленинградский авторемонтный завод (1-й ЛАРЗ) из деталей Горьковского завода собрал около 250 машин. С переводом производства в Горький их переименовали в ГАЗ-60.

**Вездеход ГАЗ-60 и его варианты (1939–40 г.)**

На Горьковском автозаводе серийный выпуск автомобиля ГАЗ-60 начался весной 1939-го. В целом он соответствовал варианту НАТИ-В с доработанными и усиленными узлами. По результатам приемочных испытаний было констатировано, что он «крайне необходим Красной армии» и на бездорожье в любое время года «не уступает по прочности, надежности и экономич­ности серийным трехосным автомобилям».

ГАЗ-60 поступал на службу в РККА, войска НКВД, подразделения ВМФ и в систему ПВО СССР. Областями его применения были доставка грузов и личного состава на местности, буксировка легких пушек и установка зенитных пулеметов, однако в реальных боевых условиях вездеход не смог оправдать победных реляций. В ходе зимней Советско-финляндской войны 1939–1940 годов на нем обнаружились многочисленные дефекты, слабость всей конструкции и неспособность преодолевать глубокий снег.

Серьезные неисправимые недостатки привели к решению о срочном переходе на упрощенную машину ГАЗ-65, способную в полевых условиях быстро переходить с колес на полугусеничный ход и обратно. Еще на стадии испытаний было ясно, что столь хрупкая и ненадежная конструкция не обладает высокой проходимостью и разрушает детали ходовой части. Под давлением града поломок и отказа военных от получения сырой машины весной 1940-го состоялись новые испытания ГАЗ-65, доказавшие его полную военную непригодность.

После громкого провала скандально известной машины ГАЗ-65, высшее руководство страны приняло решение о создании нового вездехода ГАЗ-60П с принудительным приводом гусениц посредством передних зубчатых барабанов. Он появился в сентябре и успешно прошел испытания, но в преддверии войны организовать его выпуск не успели.