

КНИЖНАЯ СЕРИЯ «А». КНИГА ВТОРАЯ

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Ш Е С Т И Ц И Л И Н Д Р О В Ы Е
Э М К И

ФОТОГРАФИИ
НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА
ДОБРОВОЛЬСКОГО

Созданный на основе шестицилиндровой «эмки» полноприводный вездеход ГАЗ-61 стал первым и долгое время оставался лучшим типом легкового автомобиля для откровенного бездорожья. «Трактора стояли – мы ехали» – вспомнит о нём персональный водитель маршала Жукова Николай Бучин. То же самое, наверняка, могли сказать об этой машине и шофёры других советских военачальников. Почти все выпущенные в 1941 году вездеходы (тип 61-73, седан) были брошены на передний край, для управления войсками, поспешной организации обороны, собирания вышедших из окружений частей. Это в Берлин наши полководцы въезжали под кинокамеры на начищенных, как хромовые сапоги, союзнических дредноутах. Но Смоленск, Ельню и Москву прикрывали комдивы и комбриги на уставших «эмках», и хорошо если на вездеходных.

Всего сто семьдесят один серийный ГАЗ-61 – большая редкость для такой страны, для десятиmillionной армии и столь протяженной линии фронта. Итог – почти полный исход, пропажа без вести. До наших дней сохранилось всего два исторически достоверных экземпляра.

В 1937 году американская фирма Marmon Herrington, специализирующаяся на конверсиях серийных машин, главным образом «фордовских», в полноприводные вездеходы создала трансмиссию и для аналога советской «эмки» – модели V8. Этот, а также грузовые «мармоны» 4x4 и 6x6 не могли не заинтересовать горьковского «спеца по проходимости» Виталия Грачёва. По его просьбе и по указанию Наркома обороны Ворошилова в начале 1938 года были экстренно закуплены образцы легковой модели и грузовой трёхосной, после чего на ГАЗе началось синхронное проектирование собственных полноприводных автомобилей и шасси для бронемашин. В первой генерации вездеходов, помимо легкового ГАЗ-61, были и модели на перспективном грузовом шасси, а именно: полутоннажный ГАЗ-63, короткобазный «мул» для броневика ГАЗ-62, трёхоска 6x6 ГАЗ-33 и ещё два

разнобазных проекта на её основе. Грачёв же стал ведущим конструктором «шестьдесят первой» машины.

Ни о каком копировании «мармона» речь и не шла. Полноприводный Ford лишь продемонстрировал будущность формулы «4x4», преимущество этой схемы над суррогатами – многоосной и полугусеничной. Вместе с тем он имел ряд критических для наших условий моментов – недостаточный клиренс и углы въезда, типично фордовскую подвеску с поперечной рессорой, сложную раздатку с автоматом подключения переднего привода. Так, что взяв за материальную базу для исследований и простроений третий экземпляр фазтона ГАЗ-11-40, Грачёв намерился создать из него простой, надёжный и применимый к ещё более тяжёлому – русскому – бездорожью вездеход. Ему (человеку и вездеходу) был нужен передний ведущий мост, муфта включения, раздаточная коробка, новые карданы, явно увеличенный дорожный просвет и шины с развитыми грунтозацепами.

Относительно новые слова в технике – «шарниры равных угловых скоростей», поначалу сложные для понимания и воспроизведения на деле, – эти «суставы переднего привода», предстояло изучить и освоить. Фирма Bendix-Weiss, американский разработчик «шрусов», обладавших хорошим ресурсом, не стала продавать Советам лицензию и оборудование для их производства. Что ж, множеством проб и ошибок инженеры ГАЗа разгадали секреты геометрии «Бендикса с Вейссом» и умудрились наладить производство шарниров на имевшихся зуборезных станках.

Грачёв рассчитал, что использование в паре с тягловым и податливым двигателем четырёхступенчатой коробки от грузовика ГАЗ-АА позволит обойтись без понижающего ряда трансмиссии, то есть применить простую раздаточную коробку без демультипликатора (одна ступень, всего три шестерни). На практике это дало вездеходу «длинные» передачи и сократило надобность переключений, то есть разрывов потока мощности (опытными путями газовцы пришли уже к выводу, что из-за этого на зыбком грунте или на снегу

и разрушается верхний несущий слой, а колёса начинают буксовать и зарываться).

Понимая, что для хорошего вездехода дорожного просвета много не бывает, конструктор радикально увеличивает клиренс, поставив кузов рессорами над мостами. Самая нижняя точка шасси – защита раздаточной коробки – находилась в 320 мм от земли. Просвет под редукторами мостов был не менее 230 мм. Это позволяло ГАЗ-61 свободно идти по раскисшим просёлкам в колеях за большегрузными автомобилями.

Первый прототип ГАЗ-61 вышел на испытания 10 июня 1939 года и сразу же стал показывать феноменальную для колёсных машин проходимость. Вслед за ним был построен второй образец (на основе фазтона 11-40 № 4). Интенсивность экспериментов возросла вдвое. Песок, луга, болота, пашни – всё это было даже не по плечу «шестидесятым первым». Реки, горы, овраги, стволы деревьев – машины картинно преодолевали всё, что попадалось на глаза испытателям. Апофеозом пижонства стали показательные заезды вверх по лестницам базы отдыха в Стригине под Горьким и Северного речного вокзала столицы.

Естественно, что и военные были небезучастны к судьбе ГАЗ-61. Они видели в нём не только «автомобиль для команды», но и разведывательную, связную, пограничную машину, тягач противотанковых пушек, мобильную огневую точку – тачанку в поддержку кавалерии. Причём рассматривались все варианты кузовов – открытый, закрытый и пикап. Но загруженность ГАЗа оборонными заказами не оставляла ресурсов на ускоренное освоение ещё и этого типа машин. То небольшое, что было сделано до июня 1941 года – всего пять прототипов ГАЗ-61-40, – передано в Наркомат обороны и распределено по высшим командирам РККА – генералам и маршалам.

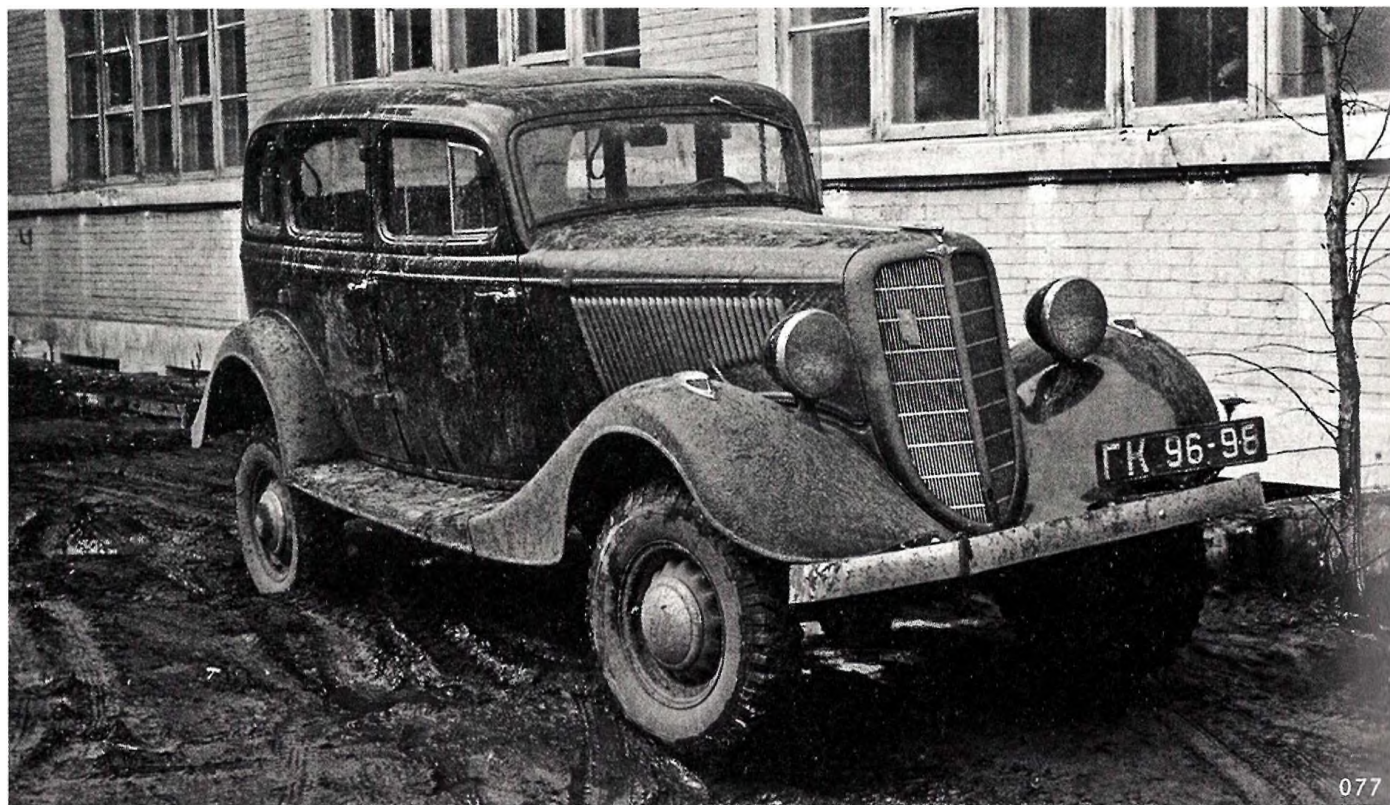
[052|053] Первый вездеход ГАЗ-61 был построен на базе третьего образца ГАЗ-11-40

Технические характеристики ГАЗ-61-40 (по прототипу № 2)

Колёсная база	2855
Длина	4600
Высота с поднятым тентом	1920
Ширина	1770
Колея	1445 / 1445
Клиренс под рамой	375
Клиренсы под мостами	240 / 235
Снаряжённая масса	1770 кг
Максимальная мощность	87 л.с.
Максимальная скорость	107,5 км/ч
(на внедорожных шинах)	100 км/ч
Расход топлива на шоссе	17,5 л/100 км
(на грязном просёлке)	22 л/100 км

Результаты испытаний ГАЗ-61 на проходимость. 1939 год

Подъём по твёрдому грунту	41°
Подъём по песку с места	15°
Подъём по песку с разгона	28°
Спуск (предел эффективности тормозов)	40°
Безопасный боковой крен	22°
Стенка, уступ	0,45 м
Окоп	0,85 м
Переваливаемое бревно	0,37 м
Густая грязь	0,45 м
Брод без подготовки	0,7 м



Судьба ещё одного «забытого» прототипа ГАЗ-61 также привела его в Красную Армию. К ноябрю 1939 года на первом экземпляре ГАЗ-61 был заменён кузов – с «летнего» открытого на «зимний» от М-1. В таком виде машина продолжила заводские испытания, да в таком же и осталась. Похождения кузова-фаэтона, снятого с этого шасси, описаны на стр. 24, а вот полноприводное шасси – самое первое экспериментальное со следами всех конструкторских проб и кузовом седан использовалось Виталием Андреевичем Грачёвым до 1942 года, пока он не приехал на фронт под Старую Русу приглядеть за газовскими танками. Но некий генерал Вершинин* забрал этот вездеход себе, а взамен отдал Грачёву ушатанную «эмку». Так что концы, а лучше раму, первого полноприводного автомобиля марки ГАЗ следовало бы искать в

[078] *Вездеход-седан
в праздничном пробеге.
7 ноября 1939 года*

Седан ГАЗ-61-73

Выпуск вездеходов с закрытыми кузовами «тип 73» начался 9 июня 1941 года, за две недели до нападения Германии на СССР. До конца первого года войны было построено 158 автомобилей, дальше модель изготавливалась по мере возможностей – буквально поштучно. ГАЗ-61-73 использовались в качестве штабных машин.

<i>Колесная база</i>	<i>2855</i>
<i>Длина</i>	<i>4670</i>
<i>Ширина</i>	<i>1770</i>
<i>Высота</i>	<i>1905</i>
<i>Снаряженная масса</i>	<i>1650 кг</i>
<i>Максимальная скорость</i>	<i>107 км/ч</i>

Выпуск автомобилей ГАЗ-61-73:

*1941 г. – 158 (1 – июнь; 12 – июль; 55 – август;
85 – сентябрь; 5 – октябрь);
1942 г. – 2; 1944 г. – 9; 1945 г. – 2*

