**03-338 ГАЗ-61-416 4х4 лёгкий артиллерийский тягач - пикап гп 400 кг для буксировки орудий весом до 0.75 тн, мест 2 + 6 в кузове, вес: снаряженный 1.65 тн, полный 2.15 тн, ГАЗ-11 74 лс, 90 км/час, 33 + 3 опытных экз., ГАЗ г. Горький, 1941 г.**



 *Падерин И. В. «ГАЗ 1932-82 Русские машины», Краснодар 2011, стр. 123.*

 «На счет индекса данного автомобиля имеются разногласия. В некоторых источниках он обозначен как ГАЗ-61-417, что логично, так как данная модель была построена уже после появления экспериментальных образцов ГАЗ-64-416. Однако в переписке в 1941 году Горьковского автозавода с Главным артиллерийским управлением Красной Армии артиллерийский тягач фигурирует под индексом ГАЗ-61-416, при этом других документов с таким обозначением не обнаружено».

 На мой взгляд нижеприведенная статья наиболее полная и грамотная работа по данному автомобилю, по крайней мере на данный момент. Спасибо автору и глубокое уважение.

 *«Полный привод для противотанковой артиллерии» на warspot.ru, автор Ю. Пашолок, 01.07. 2016 г. Автор благодарит Ивана Падерина и Дмитрия Дашко за помощь и предоставленные материалы.*

*Источники: ЦАМО РФ, фотоархив ГАЗ, фотоархив И. Падерина, фотоархив Дм. Дашко*.

 История создания советского полноприводного пикапа ГАЗ-61–416 окутана тайной и изобилует неточностями. Даже само его настоящее название удалось установить относительно недавно при помощи архивных исследований – до этого машина фигурировала под неправильным названием ГАЗ-61–417. Несмотря на то что в истории ГАЗ-61–416 белых пятен хватает, найденных в архивах материалов достаточно для того, чтобы восстановить истинную историю этой интересной машины. Хотя по ряду причин век её был недолгим, он оказался ярким, оставив заметный след в отечественном автомобилестроении.

**Догоняя зарубежье**

 19 декабря 1939 года на вооружение Красной армии был принят полноприводный командирский автомобиль ГАЗ-61. Машина, спроектированная В. А. Грачёвым, оказалась крайне удачной. На момент создания она по характеристикам ничем не уступала зарубежным автомобилям аналогичного класса. Уже 30 мая 1940 года были изготовлены и отправлены в производство рабочие чертежи машины, которая, как предполагалось, должна была заменить в войсках «Эмки». Настоящим ударом по этим планам стала передача цеха по производству двигателей ГАЗ-11 в ведение Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП), в котором решили на этих мощностях выпускать авиационные моторы М-105. Такое решение, принятое осенью 1940 года, нанесло большой удар по планам выпуска столь необходимого в войсках автомобиля. Без двигателей остались и другие машины разработки Горьковского автомобильного завода, а также танки Т-40. Начало производства ГАЗ-61 с октября 1940 было решено перенести на 3-й квартал 1942 года.

 Несмотря на подобные потрясения, работы по теме ГАЗ-61 продолжались. Постепенно готовилась оснастка, а также продолжались экспериментальные разработки. Одной из них была программа по созданию пикапа ГАЗ-61–415, основой для которого стал ГАЗ-415. Первоначально эта машина разрабатывалась коллективом под руководством Ю. Н. Сорочкина как автомобиль для народного хозяйства, но очень скоро к ГАЗ-415 стали присматриваться военные. Запущенный в серию с 1939 года, автомобиль довольно быстро начал поступать в РККА. К примеру, именно пикапом пользовался в 1941 году И. Г. Старинов, которого обоснованно считают главным советским диверсантом в годы войны.

 Установка кузова ГАЗ-415 на шасси ГАЗ-61 выглядела вполне логичным решением, тем более что в 1940 году было построено два ГАЗ-11–415, оснащённых двигателем ГАЗ-11. Изготовленный в 1940 году, ГАЗ-61–415 по кузову полностью повторял ГАЗ-11–415, внешне отличаясь только более высокой посадкой. Также, в отличие от «базовой» модели, новый пикап имел ведущий передний мост. Не исключено, что эта машина вполне могла бы стать серийной и пойти в народное хозяйство. Но в условиях отсутствия моторов и большего приоритета производства техники для военных нужд «гражданский» полноприводный пикап оказался не у дел.

 Между тем, в СССР внимательно следили за последними новинками зарубежной автомобильной индустрии. Одним из основных источников информации был американский журнал Automotive Industries, откуда, собственно говоря, и были почерпнуты идеи при создании ГАЗ-61 и ГАЗ-64. Часто в этом журнале изображения новых машин публиковались с минимальными аннотациями, что приводило если не к заблуждениям, то к недостатку информации. Например, в номере от 15 сентября 1940 года было опубликовано изображение Dodge VC-1, «головной» машины семейства T202, с которого началось восхождение к знаменитым T214, у нас известным как «Додж 3/4». Изображение было подписано как «новый штабной автомобиль Dodge», и больше никакой информации к нему не было. О том, что в семейство T202 входят ещё и грузовой пикап VC-3, а также артиллерийский тягач VC-5 с открытой упрощенной кабиной, у нас не знали.

 Зато на страницах Automotive Industries «засветился» другой автомобиль – GMC ACK-101. Полноприводная машина грузоподъёмностью полтонны была разработана в 1939 году на базе «гражданского» пикапа. ACK-101 конкурировал с Dodge T202 и соревнование проиграл, в результате GMC довольствовалась экспортными поставками. К примеру, такие машины поставлялись в Швейцарию, где использовались как лёгкие артиллерийские тягачи и командирские автомобили.

 По иронии судьбы, именно эта машина, не нашедшая места в американской армии, оказалась объектом пристального внимания советских военных. Точно так же Ford Pigmy, выпущенный всего в двух экземплярах, стал отправной точкой при создании ГАЗ-64. GMC ACK-101 привлёк к себе внимание благодаря сильно упрощённой кабине, лишённой дверей, а также мощному буксирному крюку в корме. Согласно журнальной заметке, автомобиль предназначался для использования в качестве тягача противотанковой пушки, а также подвозчика боеприпасов. Было принято решение опробовать в качестве артиллерийского тягача ГАЗ-61–40, проходивший испытания на НИИБТ Полигоне в Кубинке. Машину, которую испытывали в декабре 1940 года, оснастили самодельным буксирным устройством. Испытания возкой 45-мм противотанковой пушки с передком показали, что с поставленной задачей машина легко справляется, преодолевая полуметровые снежные заносы и рвы. По итогам испытаний было рекомендовано использовать машину как тягач противотанковой пушки и пулемётной тачанки для кавалерийских частей.

**Альтернатива «Комсомольцу»**

 В марте 1941 года ситуация с перенесённым на 3-й квартал 1942 года сроком старта производства ГАЗ-61 начала меняться. Под давлением Автотракторного управления этот срок стал смещаться к 3-му кварталу 1941 года, тем более что наметились первые подвижки к восстановлению производства двигателей. В мае, наконец, было принято решение о начале производства ГАЗ-61 с июля месяца, и одновременно было предложено разработать для ГАЗ-61 специальный кузов «пикап» для использования в качестве тягача для противотанковой артиллерии.

 На тот момент основным средством перевозки 45-мм противотанковой пушки был частично бронированный гусеничный тягач Т-20 «Космомолец». Со своими обязанностями он вполне справлялся, но, тем не менее, полностью требованиям военных не соответствовал. Главной проблемой являлся двигатель от ГАЗ М1, мощности которого было маловато для машины подобного класса. Кроме того, весной 1941 года в практическую стадию перешли работы над новой 57-мм противотанковой пушкой ЗиС-2. Она была заметно тяжелее 45-мм противотанковой пушки, что ещё больше усугубляло проблему. Неудивительно, что на ГАЗ-61, который оснащался более мощным двигателем, обратили внимание.

 Работы по новой машине начались 26 мая 1941 года. Благодаря работам историка Е. И. Прочко этот автомобиль известен под индексом ГАЗ-61–417. Вероятно, здесь сработала такая логика: поскольку серийный ГАЗ-64 также имел кузов 416, новая машина должна иметь следующий порядковый номер. На самом же деле вывод Прочко оказался неверным, поскольку во всех документах этот пикап имеет обозначение ГАЗ-61–416.

 Работы над шасси возглавил В. А. Грачёв, а кузов, как и в случае с предшествующими пикапами, разрабатывался под руководством Ю. Н. Сорочкина. Первый опытный экземпляр ГАЗ-61–416 начали собирать 9 июня и закончили 25 числа. В машине легко угадывалось влияние GMC ACK-101, хотя советская машина получилась заметно элегантнее. Вместо закрытой кабины на неё была установлена конструкция с открытым верхом и дверьми из скручиваемого брезента.

 Судьба машины решилась ещё до момента постройки её прототипа. 17 июня 1941 года на Софринском полигоне состоялся показ перспективных тягачей. На испытания отправился ГАЗ-61–415, в качестве конкурента выступал автомобиль НАТИ АР. В тот момент детище НАТИ вырвалось вперёд в гонке с опытным ГАЗ-64, и казалось, что именно эта машина станет серийным автомобилем-разведчиком. Главной ошибкой конструкторов НАТИ стало то, что они решили позиционировать её и как артиллерийский тягач. Для буксировки были выбраны 37-мм зенитная пушка 61-К (ЗИК-37) и 57-мм противотанковая пушка ЗИС-2. Испытания проводились в глинистой местности в районе огневых позиций.

 В то время как ГАЗ-61–415 спокойно вмещал весь расчёт орудия и боезапас, НАТИ АР брал на борт всего троих, не считая водителя. Боекомплект 37-мм зенитки 61-К в машину не влезал категорически. Способности передвижения этой машины по бездорожью признали равными аналогичным характеристикам ГАЗ-61–415, но с оговоркой, что за рулём в НАТИ АР находился опытный водитель. Вероятно, Грачёва, который вёл ГАЗ-61–415, таковым не признали.

 Согласно приказу маршала Кулика от 20 июня 1941 года, Главное автобронетанковое управление Красной армии (ГАБТУ КА) получало задание на выяснение возможности использования новой машины в качестве артиллерийского тягача для 57-мм противотанковой пушки ЗиС-2, 37-мм пушки 61-К и 76-мм полковой пушки обр.1927 г. К 23 июня ожидалось начало программы испытаний. Насколько серьёзно стали рассматривать эту машину, понятно из текста проекта постановления, согласно которому в 4 квартале 1941 года предполагалось получить 3 тысячи ГАЗ 61–416.

 Программу испытаний утвердили 28 июня, а 18 июля они состоялись. Снова в качестве конкурента выступал автомобиль НАТИ АР, и это был фактически его последний шанс на реабилитацию. К тому моменту уже вовсю шли испытания улучшенного ГАЗ-64, который больше подходил на роль машины-разведчика.

 Выводы комиссии насчёт того, что НАТИ АР обладал неплохой проходимостью за счёт опытного водителя, оказались верными. Когда за рулём оказались полигонные водители, ситуация изменилась, тем более что ездить пришлось, таская за собой пушку ЗиС-2. В то время как НАТИ АР шёл по местности максимум на 2-й передаче, его конкурент в виде первого опытного ГАЗ-61–416 ехал на 3-й передаче. Ситуация выправлялась лишь на сухом просёлке. В случае с зениткой 61-К разница оказалась ещё более очевидной, хотя отмечалось, что и для ГАЗ-61–416 система тяжеловата, поскольку при езде по бездорожью двигатель перегревался.

 Итоги испытаний оказались предсказуемыми. НАТИ АР мог таскать ЗИС-2 только по шоссе и сухому проселку, но при этом расчёт полностью в машину не влезал, да и 36 выстрелов, которые должны были находится в машине согласно предъявляемым требованиям, тоже разместить оказалось некуда. Для ГАЗ-61–416 зенитный автомат 61-К оказался тяжеловат, зато как тягач для ЗИС-2 он подходил прекрасно. Впрочем, были у этого автомобиля и недостатки. Заднюю подвеску требовалось усилить, то же самое касалось не справлявшегося со своими функциями на сложных режимах работы радиатора. Также было необходимо переделать буксирный крюк по типу того, что поставили на новый образец ГАЗ-64. Для защиты от непогоды машине требовался съёмный брезентовый верх. Имелись претензии и к тормозам. Одним словом, требовалась определённая модернизация, которая была реализована на втором опытном образце ГАЗ-61–416. Что касается автомобиля НАТИ АР, то на этом его история закончилась.

 Ещё до того как были завершены испытания, судьба ГАЗ-61–416 решилась окончательно. Согласно постановлению ГКО №179 от 17 июля 1941 года, серийное производство «Комсомольца» прекращалось, поскольку завод №37 должен был развернуть выпуск танков Т-60 (так до конца августа 1941 года называли Т-30). Штатным тягачом 57-мм противотанковой пушки ЗиС-2 становился ГАЗ-61–416.

 Второй, доработанный экземпляр машины был готов к 4 августа, а первый эталонный автомобиль построили к 5 сентября. В соответствии с требованиями, указанными в выводах отчёта по испытаниям, машина получила съёмный брезентовый верх. Для размещения боекомплекта в центре кузова был установлен ящик, внутри которого находились 3 пенала по 5 выстрелов в каждом. Остальной боекомплект и ЗИП размещались в чемоданах. В отличие от предшествующих пикапов, расчёт сидел не лицом друг к другу, а на одной большой лавке спинами друг к другу. Роль этой лавки выполнял снарядный ящик. Благодаря такому решению удалось отказаться от орудийного передка, что в условиях войны и общей экономии явно было во благо. Шанцевый инструмент и часть ЗИП разместились на боковинах кузова. В таком виде машина и была утверждена для серийного производства.

**Растворившиеся на фронте**

 По целому ряду причин, главной из которых была подготовка Горьковского автомобильного завода к производству танков Т-60, серийное производство ГАЗ-61–416 задержалось. Согласно документам, первые четыре артиллерийских тягача были направлены на завод №92 только 13 октября 1941 года. Там к ним цепляли противотанковые пушки ЗиС-2, после чего отправляли в войска. Следующие четыре пикапа прибыли на завод №92 14 октября, всего же за этот месяц было выпущено 33 машины. На этом производство ГАЗ-61–416 прекратилось, Горьковский автозавод им. Молотова окончательно перешёл на выпуск куда больше нужных фронту танков Т-60.

 К сожалению, данных о том, куда именно отправлялись ГАЗ-61–416, нет. Тем не менее, некоторые зацепки по поводу их судьбы всё же удалось найти. В документах 43-й Армии за ноябрь-декабрь 1941 года обнаружился список колёсной техники. В нём, серди прочих машин, были пять «ГАЗ-61 Пикап», принадлежавших 26-й танковой бригаде. Судя по всему, именно эта бригада и стала первой воинской частью, получившей новые артиллерийские тягачи. С учётом того, что её сформировали в Горьковском автобронетанковом центре, ничего удивительного в этом нет. Можно предположить, что и остальные ГАЗ-61–416 также были направлены на комплектование танковых бригад, поскольку именно туда, прежде всего, шли осенью 1941 года пушки ЗиС-2. В определённой степени машины ГАЗ-61–416 стали «сменщиками» самоходных установок ЗиС-30, которые также шли на комплектование танковых бригад.

 Никаких отчётов о применении артиллерийских тягачей найти не удалось. Скорее всего, и не велись они, в то время было совсем не до того. Тем не менее, один из ГАЗ-61–416 умудрился засветиться в хронике, посвящённой контрнаступлению под Москвой. Некоторые считают, что это постановка, но скорее всего здесь заснят вполне реальный боевой эпизод. Поставки ГАЗ-61–416 в войска пришлись на вторую половину октября-начало ноября 1941 года, и большинство частей, их получивших, принимало участие как в обороне Москвы, так и в контрнаступлении, начавшемся в начале декабря.

 На тот момент это были лучшие советские колёсные арттягачи, поскольку они не только имели полный привод, но и проектировались специально для этой роли. В 1943 году аналогичные машины снова появились в Красной армии, назывались они Dodge WC-51. По своим характеристикам и выполняемым задачам американская машина была очень близка к ГАЗ-61–416, да и артсистемы часто таскала те же.

 Малочисленность выпущенной серии и жернова тяжёлой войны почти не оставили советскому колёсному артиллерийскому тягачу шансов на выживание. Один из опытных образцов ГАЗ-61–416 довольно долго использовался на ГАЗ для различных испытаний. Он дожил до начала 50-х годов, но позже отправился на свалку. Некоторое время назад удалось обнаружить останки одного ГАЗ-61–416. Шасси находилось в более-менее комплектном состоянии, но кузов оказался сильно повреждён. Машину перевезли в Самару, где реставраторы, используя материалы по ГАЗ-61 и сохранившиеся архивные фотографии ГАЗ-61–416, смогли её восстановить. К восстановлению этой машины имеет прямое отношение и автор статьи. Воссозданный ГАЗ-61–416 был представлен летом 2012 года на фестивале «Моторы Войны», с этого времени автомобиль принимает участие в различных мероприятиях. По пока не подтверждённым данным, удалось обнаружить остатки ещё одной машины.

 В заключение стоит отметить, что работы по автомобилю ГАЗ-61–416 не прошли для ГАЗ им. Молотова бесследно. Опыт по разработке упрощённого кузова пригодился заводчанам в 1942 году, когда остро встала проблема нехватки металла. В это время был срочно разработан упрощённый кузов для ГАЗ ММ, такие машины известны как ГАЗ ММ-В. В отличие от малосерийного ГАЗ-61–416, подобные грузовики выпускались тысячами. Конечно, изготовляли открытые всем ветрам кузова не от хорошей жизни, но это было гораздо лучше, чем ничего.