**03-202 ГАЗ-61-416 4х4 лёгкий транспортёр для буксировки орудий весом до 0.75 тн с бездверным открытым кузовом гп до 250 кг, 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., Автобусный завод-филиал ГАЗ, г. Горький, 1941 г.**



*Из книги «Шестицилиндровые Эмки», www.gorkyclassic.ru Москва 2012, Автор и издатель Иван Валентинович Падерин.*

**Артиллерийский пикап ГАЗ-61-416**

 **Лёгкий полноприводный транспортёр противотанковой артиллерии разрабатывался как штатный тягач 57-миллиметровых противотанковых пушек ЗиС-2 на замену гусеничным машинам «Комсомолец». В его основе - так и не ставшая серийной модель 61-415, но с открытой упрощённой кабиной, откидным лобовым стеклом от ГАЗ-64 и буксирным прибором. Первый опытный образец был готов 25 июня 1941 года, через три дня после нападения Германии на СССР.**

 **С полной нагрузкой автомобиль был способен буксировать по сильно пересечённой местности орудие массой 1650 кг. По проходимости ГАЗ-61 не уступал тягачам «Комсомолец», выигрывая у них более чем двоекратно в скорости.**

 **На продольной осевой скамье умещались пять бойцов-артиллеристов, а под скамьёй - 250-килограммовый пенал с укладкой тридцати орудийных выстрелов. Шестому расчётному не оставалось места из-за расположенного в правом переднем углу кузова ящика ЗИП (запчасти и принадлежности). Ввиду этого Главное артиллерийское управление Красной Армии готово было**

**сократить численность расчёта ЗиС-2 с шести человек до пяти. Предполагалось, что в штате 6-орудийной батареи будет семь пикапов. Седьмая машина - «батарейная», также снабжённая боекомплектом, предназначалась для перевозки ещё шести ящиков ЗИП для пушек.**

 **По октябрь было произведено всего 36 пикапов модели 61-416\*. Однако, поданным статистики автобусного завода-филиала ГАЗ, на котором и велась сборка всех малых партий, в том году было изготовлено пятьдесят упрощённых кузовов-пикапов. Вероятно, 14 из них были установлены на заднеприводные шасси с моторами М-1, и такой вариант в отчаянной суматохе даже не получил**

**собственного индекса. Собранные машины перегонялись на сормовский артиллерийский завод имени Сталина, где к ним цеплялись пушки ЗиС-2, и уже в полной выкладке они отправлялись на фронт. Первая батарея из четырёх орудий, оснащённая пикапами-тягачами ГАЗ-61, приняла участие в контрнаступлении под Москвой в декабре 1941 года. Почти все артиллерийские пикапы были выбиты в первые месяцы следующего года\*\*.**

 **\*На счёт кузовного индекса этого пикапа имеются разнописания. В некоторых современных источниках он обозначается как 61-417, что вполне логично, так как этот тип кузова был построен уже после экспериментальных образцов ГАЗ-64 с кузовом 416. Однако здесь индекс артиллерийского пикапа даётся так, как он фигурирует в 1941 году в переписке завода-производителя с заказчиком, Главным артиллерийским управлением Красной Армии, - ГАЗ-61-416. Других обозначений в документах того периода не обнаружено**

**\*\* По крайней мере один экземпляр 61-416 так и не увидел переднего края - остался на автозаводе**

**при конструкторско-экспериментальном отделе таскать вместо пушки ЗиС-2 застрявшие на испытаниях броневики БА-64. Не исключается, впрочем, что этот пикап мог быть изготовлен непосредственно в экспериментальном цехе и не учтён в статистике основных производств.**

**Последняя из известных фотографий с ним датирована летом 1948 года**

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

**ГАЗ-61 (1939–41 г.)**

 **В конце июля 1938 года конструкторы ГАЗа разработали техническое задание на новый автомобиль ГАЗ-61 с полезной нагрузкой 500 кг, а в сентябре началось его неспешное проектирование. Получив из Америки уже доведенный до совершенства автомобиль, советские изобретатели неожиданно стали обладателями самой сложной и дорогой части любой полноприводной машины — заветного переднего ведущего и управляемого моста с шариковыми шарнирами равных угловых скоростей «Рцеппа» (Rzeppa). Приняв за основу американский прототип с открытым кузовом, Грачев решил начать с создания собственного штабного автомобиля ГАЗ-61-40 с похожим кузовом от обычного дорожного кабриолета. Лишь после этого был разработан более известный полноприводный седан ГАЗ-61-73.**

 **Легковые вездеходы серии ГАЗ-61 базировались на шасси разрабатывавшихся с небольшим опережением заднеприводных машин — кабриолета ГАЗ-11-40 и седана ГАЗ-11-73. Первоначально на них устанавливался американский 6-цилиндровый двигатель «Додж» с алюминиевой головкой блока мощностью 85 л.с. при 3600 об/мин от американских легковых автомобилей «Додж Сикс D5» образца 1937 года. С 1940 года этот мотор собирался в Горьком под маркой ГАЗ-11 и комплектовался в основном чугунной головкой блока, что привело к снижению мощности до 76 л.с. На автомобилях ГАЗ-61 использовалась стандартная 4-ступенчатая коробка передач от грузовика ГАЗ-АА и новая одноступенчатая раздаточная коробка. От нее крутящий момент карданным валом с игольчатыми подшипниками от автомобиля ЗиС-101 передавался на неразрезные ведущие мосты с шарнирами «Рцеппа». Оборудование для их выпуска было закуплено в США, но впоследствии на промышленных партиях вездеходов монтировались более надежные шарниры «Бендикс-Вейсс» (Bendix-Weiss). Мосты ГАЗ-61 подвешивались на продольных полуэллиптических рессорах с гидроамортизаторами. Копировать с американского «Мармона» гидропривод тормозов наши конструкторы не решились и только добавили уравнитель в обычный механический тормозной привод. Шины имели специальный вездеходный проектор.**

 **В соответствии с постановлением Правительства СССР от 19 декабря 1939 года еще не испытанные и не доведенные до совершенства вездеходы ГАЗ-61 были приняты на вооружение. Их запланировали к внедрению в серийное производство с конца 1940 года, но затем судьбы ГАЗ-61-40 и ГАЗ-61-73 сложились по-разному.**

**ГАЗ-61-40 (1939–41 г.) — первый советский полноприводный автомобиль — опытная легковая машина с открытым кузовом и тентом, заложившая основу принципиально новой гаммы легких вездеходов ГАЗ-61 с колесной формулой 4х4. Рабочие чертежи на ГАЗ-61-40 были готовы в январе 1939 года. Первый прототип собран в июне и испытывался летом и осенью того же года. Летом 1940 года автомобиль экспонировался на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке (ВСХВ) в Москве как один из лучших образцов отечественной автомобильной промышленности.**

**ГАЗ-61-40 представлял собой армейский полноприводный вариант опытного заднеприводного 5-местного кабриолета ГАЗ-11-40 с открытым 4-дверным кузовом, который тогда именовали фаэтоном. Кроме основного 60-литрового топливного бака на нем устанавливался дополнительный вместимостью 50 л, запасные колеса крепились в нишах передних крыльев, а облицовка радиатора была от «эмки». Снаряженная масса ГАЗ-61-40 составляла 1540 кг. Максимальная скорость — 108 км/ч. На испытаниях летом 1939 года автомобиль показывал невиданные вездеходные качества. Он уверенно форсировал мелкие водоемы и песчаные карьеры на скорости до 40 км/ч, с ходу преодолевал подъем крутизной до 43° и даже поднимался по крутой лестнице Волжского откоса у горьковского Кремля. Несмотря на то, что выпуск фаэтона предполагалось развернуть в конце 1940 года, из-за нехватки открытых кузовов эти планы был коренным образом пересмотрены в пользу седана ГАЗ-61-73. Полноприводных кабриолетов было собрано всего 5 экземпляров, которые поступили в распоряжение высшего командования РККА. Последний фаэтон ГАЗ-61-40 был сдан Наркомату обороны 11 июня 1941 года.**

**ГАЗ-61-73 (1940–41 г.) — самый известный довоенный легковой полноприводный автомобиль с кузовом седан. По-видимому, его появление можно считать случайным, так как при создании легковых армейских вездеходов главная ставка делалась на открытый вариант ГАЗ-61-40. Отсутствие кузовов-кабриолетов для него оказалось полной неожиданностью, и потому в 1940 году все работы пришлось переориентировать на седан ГАЗ-61-73 с цельнометаллическим 4-дверным кузовом от «эмки» вместимостью 5 человек, созданный на базе заднеприводной модели ГАЗ-11-73. На основании успешных испытаний прототипов Наркомат среднего машиностроения принял решение о начале серийного выпуска ГАЗ-61-73 в конце 1940 года, но первый полностью доработанный и укомплектованный вездеход был готов только 9 июня 1941 года и передан в распоряжение командования РККА.**

**Снаряженная масса ГАЗ-61-73 составила 1650 кг, на 200 кг больше, чем у обычного седана ГАЗ-11-73. Габаритные размеры — 467017701905 мм. Максимальная скорость — 105 км/ч. Средний расход топлива — 17 л на 100 км. Автомобиль также мог подниматься по крутой лестнице и на местности преодолевать подъемы крутизной до 38°, брод глубиной 0,72 м и буксировать прицеп или 76-мм пушку массой до 700 кг.**

**Мелкосерийное конвейерное производство ГАЗ-61-73 развернулось уже после начала Великой Отечественной войны — 12 июля 1941 года. До конца года был собран 181 вездеход, а в военное время его выпуск носил единичный характер. Все автомобили ГАЗ-61-73 служили разъездными и штабными машинами высше¬го командного состава Красной Армии.**

**ГАЗ-61-415 (1940 г.) — опытный полноприводный многоцелевой пикап двойного назначения грузоподъемностью 500 кг. В 1940 году было собрано два экземпляра ГАЗ-61-415 на шасси легкового вездехода ГАЗ-61. Пикап оснащался 2-местной кабиной и цельнометаллическим кузовом с боковыми откидными скамейками от модели ГАЗ-415 и развивал скорость 100 км/ч. В преддверии войны работы по его внедрению были прекращены с пользу модели ГАЗ-61-417.**

**ГАЗ-61-417 (1941 г.) — легкий полноприводный артиллерийский тягач на шасси ГАЗ-61. Был разработан в мае 1941 года, но его доработка и выпуск небольшой партии относились уже к периоду Великой Отечественной войны.**

**ГАЗ-61 (1941–45 г.)**

**Несмотря на огромные трудности военного времени, мелкосерийный выпуск крайне необходимого Красной Армии штабного легкового автомобиля ГАЗ-61-73 (44) был налажен буквально в первые дни начавшейся войны — 12 июля 1941 года. В период с июля по октябрь на конвейере удалось собрать более 100 машин, но затем в связи с нехваткой холоднокатаного стального листа производства запорожско¬го металлургического завода их выпуск был приостановлен. Всего за первый военный год на свет появился 181 экземпляр ГАЗ-61-73, но с получением американского стального листа в 1942-м и в 1944–1945 годах собрали еще 13 машин, то есть в общей сложности — 194 автомобиля. Во время войны все они служили штабными машинами для высшего командования РККА: ими пользовались известные военачальники Г. К. Жуков, К. К. Рокоссовский, И. С. Конев, С. К. Тимошенко, К. Е. Ворошилов, С. М. Буденный, военный журналист К. М. Симонов и другие. В начальный период войны небольшой партией были собраны армейские пикапы ГАЗ-61-417. В распоряжении высшего командного звена РККА имелось также несколько штабных машин ГАЗ-61-40 с открытыми кузовами, которые в 1942 году на московском танкоремонтном заводе № 101 заменили на закрытые седаны от «эмки».**

**ГАЗ-61-417 (1941 г.) — легкий полноприводный артиллерийский тягач, ставший развитием «нормального» пикапа ГАЗ-61-415. Разработан в мае 1941 года. Его главными отличиями была открытая кабина без дверей с боковыми загородками, брезентовыми верхом и боковинами, упрощенный цельнометаллический кузов с навесным шанцевым инструментом, заднее сцепное приспособление и установка запасных колес в нишах передних крыльев. Топливный бак сначала размещался под сиденьем водителя, потом его переставили на правую подножку. Во время войны тягач использовался для буксировки легких противотанковых пушек с передками общей массой до 750 кг и перевозки до 6 человек боевого расчета на двух продольных скамейках в кузове. Под ними помещались ящики для снарядов и артиллерийского снаряжения массой до 250 кг. Сборка первой партии пикапов-тягачей началась 7 октября 1941 года, и в декабре они поступили на вооружение подвижных противотанковых батарей с пушками калибра 45 и 57 мм. Вскоре из-за отсутствия стального листа их выпуск был остановлен. Всего удалось собрать 36 машин ГАЗ-61-417.**

**Еще в канун Великой Отечественной войны полноприводное семейство ГАЗ-61 было принято за основу первого советского армейского джипа ГАЗ-64 с открытым кузовом, за которым последовала обширная гамма бронеавтомобилей — самых массовых советских легких колесных бронемашин.**

|  |
| --- |
|  **Технические характеристики ГАЗ-61-415** |
|  |
| Тип кузова | пикап |
| **Габариты** |
| Длина/Ширина/Высота | 4800/1770/2080 мм. |
| Колесная база | 2845 мм. |
| Колея передняя/задняя | 1440/1440 мм. |
| Масса / полная масса | 1600 / 2100 кг. |
| Клиренс | 210 мм. |
| Число мест | 2+6 |
| **Двигатель** |
| Марка | ГАЗ-11 |
| Двигатель/система питания | Бензиновый / Карбюраторный |
| Число цилиндров | 6 |
| Диаметр цилиндров | 82 мм. |
| Материал блока цилиндров | серый чугун |
| Материал ГБЦ | чугун/алюминий |
| Ход поршня | 110 мм. |
| Степень сжатия | 6,2 |
| Число клапанов/расположение | 12 / верхнее |
| Число клапанов/расположение | 12 / верхнее |
| Клапанный механизм | SV |
| Рабочий объём | 3480 см3 |
| Мощность | 76/85 л.с. при 3600 об/мин. |
| Макс. крутящий момент | 196,2 Н·м, при 1600 об/мин |
| **Трансмиссия** |
| Механическая | 4-ступенчатая, 2-ходовая, одноступенчатая раздаточная коробка. |
| Максимальная скорость | 90 км/ч. |
| Грузоподъёмность | 500 кг. |
| Расход топлива | 17 л./ 100 км. |
| Объём бака | 60 л. |