**02-511 Автопоезд боковой выгрузки для перевозки незатаренного хлопка-сырца гп 4 тн с саморазгружающимся кузовом ёмкостью до 20 м3 из седельного тягача ГАЗ-63Д 4х4 и полуприцепа ГАЗ-707, снаряжённый вес 5 тн, ГАЗ-51 70 лс, 50 км/час, ГАЗ г. Горький, «Ташавтомаш» Ташкент 1958-62 г.**[](http://gaz63.ru/wp-content/uploads/2011/02/1282294598_08.jpg)

*Из статьи уважаемого Михаила Соколова «Нестандартные ГАЗ-63» на gaz63.ru. Спасибо автору за все его труды.*

В середине 1950-х годов в автохозяйствах страны началось движение за создание автопоездов, за широкое использование прицепов и полуприцепов, увеличивавших грузоподъемность машин примерно вдвое. На шасси каждой базовой модели грузовиков тех лет были созданы седельные тягачи, либо заводские, либо «местные», производившиеся силами самих АТП. ГАЗ с 1955 года выпускал такой «седельник» на шасси ГАЗ-51А под индексом «51П». Нельзя сказать, что не предпринималось попыток создать тягач на базе стандартного «63-го», но такие эксперименты, разумеется, успеха не имели. Поэтому при подготовке к производству полноприводного «седельника», на ГАЗе были вынуждены вернуться к старой доброй двухскатной схеме. Так, с 1958 года с конвейера в Горьком стали сходить ГАЗ-63П и ГАЗ-63Д с обычными дисками от ГАЗ-51А и шинами размером 7,50-20 с грунтозацепами. Оба представляли собой тягачи с седлами и укороченными сзади на 745 мм рамами (при неизменной базе), применявшиеся в паре с полуприцепами грузоподъемностью 4 т или общим весом до 6 т. Они отличались «своей» колеей передних колес (1585 мм), весом (2700 кг у ГАЗ-63П и 2783 кг у ГАЗ-63Д) и максимальной скоростью до 60 км/ч. Наряду с 90-литровым топливным баком в кабине под сиденьем эти машины имели и 105-литровый дополнительный бак под платформой; комплектовались гидровакуумным усилителем в приводе тормозов, действовавшим одновременно на тягач и полуприцеп; кронштейном для запасного колеса, расположенным позади кабины; а их КПП и РК отличались иными чем у [ГАЗ-63](http://gaz63.ru) парами шестерен привода спидометра (колеса-то ведь стояли другие). Седельно-опорное устройство по сравнению с более ранним (на ГАЗ-51П) было облегчено на 70 кг.

Если ГАЗ-63П предназначался для буксировки обычных прицепов, то ГАЗ-63Д создавался для работы с самосвальными, поэтому отличался наличием коробки отбора мощности. Рычаг ее включения выводился (как и у ГАЗ-63А) из под пола кабины рядом с рычагом переключения КПП и включением переднего моста, а привод опрокидывающего механизма полуприцепа осуществлялся от двигателя через РК и состоял из специального карданного вала, передававшего усилие на редуктор, расположенный на седельном устройстве, пары шестерен и цепной передачи на полуприцепе, производивших опрокидывание кузова.

Редкий, хотя и достаточно известный 4-тонный самосвальный полуприцеп ГАЗ-707, разработанный в Горьком по заказу Министерства сельского хозяйства Узбекской ССР для перевозки незатаренного хлопка-сырца с заготовительных пунктов на хлопковые заводы. Объем кузова самосвального ГАЗ-707 составлял 5,72 куб. м (а с надставными бортами – 11,13 куб. м). Один из первых его образцов экспонировался в 1958 г. на ВДНХ в Москве. Другие проходили испытания в Узбекистане, и вскоре их серийное производство было освоено Ташкентским заводом (бывший тракторный) объединения «Ташавтомаш».  
Начало производства – с 1955 по 1962 год (с учетом опытных образцов).  
Интересным моментом здесь был тот факт, что ГАЗ-707 предназначался вовсе не для ГАЗ-51П, а для его полноприводной версии ГАЗ-63Д.  
 Рама полуприцепа — сварная, из двух продольных балок, соединенных поперечиной. В передней части к раме приварен опорный лист со шкворнем.  
Кузов полуприцепа металлический, с открывающимися боковыми бортами. При перевозке грузов с малым объемным весом вместимость платформа полуприцепа могла быть доведена до 20 кубических метров за счет установки сплошных или решетчатых надставных бортов.  
Прицеп был оборудован интересной системой принудительного открывания надставных бортов. На основном боковом борту был установлен рычаг (кронштейн), связанный тягой с надставным бортом. При открывании основного борта, тяга принудительно открывала на верхних петлях надставной борт. Основной борт при этом открывался на угол чуть больше 90 градусов, дальнейшее его открывание ограничивалось цепями. Данное приспособление значительно упрощало разгрузку хлопка-сырца.  
 Для защиты хлопка-сырца от атмосферных осадков и пыли полуприцеп снабжался тентом, закрывающим кузов сверху.  
 Платформа полуприцепа могла. опрокидываться как на левую, так и на правую стороны. Опрокидывание осуществлялась с помощью механизма, состоящего из двух реечных домкратов и редуктора с приводом от тягача.  
В одном из источников проскакивала информация о гидравлическом приводе опрокидывания платформы посредством гидроцилиндров. Но всех фото, имеющихся в моем распоряжении, видны только реечные домкраты. Так, что данное требует дополнительного изучения.

Интересно, что эти автопоезда, образцы которых успели попасть на страницы журналов и справочников, комплектовались не «газовскими» колесными дисками, а аналогичными дисками под 6 шпилек типа «УралЗиС» производства Челябинского кузнечно-прессового завода (ЧКПЗ). Что же касается ГАЗ-63П, созданного для спец. нужд по заказу Министерства обороны и эксплуатируемого чаще всего с полуприцепом-фургоном ПАЗ-744 производства Павловского автобусного завода, то в противоположность «63Д», сведения о нем почти не просочились в тогдашнюю печать.

**Техническая характеристика тягача ГА3-63Д с полуприцепом ГАЗ-707**

Выпускаются с 1955 г.

Число мест (в кабине) 2

Грузоподъемность автопоезда 4000 кг

Наибольший вес буксируемого полуприцепа с грузом 5730 »

снаряженного тягача без нагрузки 2970 »

автопоезда (с нагрузкой 4000 кг) 8850 »

Шины 7,50—20

Остальные данные тягача см. в технической характеристике автомобиля ГАЗ-6ЗД

**Технические характеристики ГАЗ-63Д:**

Кабина — двухместная, цельнометаллическая.

Колёсная формула 4х4

Длина 4950 мм. Ширина 2100 мм. Высота 2220 мм.

База 3300 мм, Передний свес 875 мм.

Колея спереди/сзади 1506/1650 мм.

Наибольшая допустимая масса полуприцепа с грузом 6000 кг.

Снаряженная масса 2700 кг.

Полная масса (при нагрузке на седельно-сцепное устройство 2500 кг.) 5350 кг.

Дорожные просветы: под передней осью 250 мм. под задней осью 250 мм.

Радиус поворота 9,0 м.

Максимальная скорость 60 км/час

Контрольный расход топлива при скорости 30-40 км/час 36 л/100 км

Двигатель ГАЗ-51: карбюраторный, рядный, 4-тактный, нижнеклапанный.

Число цилиндров 6, Число клапанов 12, Диаметр цилиндра и ход поршня 82,0х110,0 мм.

Рабочий объём 3485 см³, Степень сжатия 6,2

Максимальная мощность 70 л.с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент 20,5 кгс\*м (201 Н\*м) при 1500-1700 об/мин

Карбюратор К-22Г

Электрооборудование 12В,

Сцепление однодисковое, сухое.

Коробка передач 4-ступенчатая.

Число колёс 6+1, Размер шин 7,50-20

Рабочие тормоза барабанные на все колёса с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем.

Ручной тормоз барабанный на трансмиссию с механическим приводом.

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число 20,5.

Передняя подвеска на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двухстороннего действия.

Задняя подвеска на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами.

Топливные баки: основной 90 л. дополнительный 105 л.

Топливо бензин А-66.