**04-053 Пассажирский автобус Челябинского КПЗиС на шасси ЗиС-8 4х2, переоборудованный из санитарного автофургона ЗиС-16С, дверей 2+1, мест сидячих до 25, полный вес до 7 тн, ЗиС-5 73 лс, 60 км/час, 2 экз., г. Москва 1941 г**.



*https://74.ru/text/gorod/346737021894656.html?from=raneesecondmobile\_old.*

1942 год. «Кстати, первым транспортом, связавшим посёлок кузнечно-прессового завода с городом, как и на ЧМЗ, были грузовые машины. Их называли «санитарками», потому что под автобусы были переоборудованы санитарные ЗиСы». То есть возможно эти автобусы прибыли в Челябинск вместе с оборудованием и рабочими при эвакуации ЗиСа из Москвы в октябре 1941 г.. Что выглядит более правдоподобно с точки зрения возможности сохранности автобусов за фронтовые годы и вероятности их попадания в Челябинск после войны, да ещё и в двух экземплярах.

*Из книги М. В. Соколова*

*Из книги «Отечественные капотные автобусы и их производные», автор М. В. Соколов. Том II. Барнаул, 2017.*

«И, наконец, настала пора коснуться еще одной модификации ЗиС-16 времен войны, конструкция которой, если быть точным, уже не являлась автобусом, а по сути представляла собой шасси грузовика с кузовом типа фургон. Речь идет еще об одном, последнем варианте санитарного ЗиС-16, основу которого составляло длиннобазное шасси ЗиС со стандартными кабиной и оперением ЗиС-5, на которое устанавливали укороченный кузов типа ЗиС-16 без передней части. Долгое время эта модель, к созданию которой тоже приложил руку уже многократно упоминавшийся ранее отечественный автомобильный конструктор и дизайнер Ю.А. Долматовский (работавший в ту пору на ЗиСе), считалась «автомобилем на бумаге», т.е. нереализованным проектом, поскольку кроме единственного рисунка Юрия Ароновича, другого изображения санитарного ЗиС-16 с передком от ЗиС-5 найти никак не удавалось. Рисунок же был своеобразный: Долматовский взял заводское фото довоенного экспортного длиннобазного грузовика ЗиС-14 образца 1936 г. с передним бампером от ЗиС-8 и бортовой платформой, и поверх него пририсовал машине укороченный автобусный кузов типа ЗиС-16 с обрубленной вертикально плоской передней стенкой и заглушенными окнами. Таким образом с одной стороны налицо был реальный «передок» машины, но с другой - явно вымышленная ее задняя часть. Впервые этот рисунок (точнее, дорисованное фото) Долматовского с подписью «ЗиС-16-С» был опубликован во втором издании справочника «Технические характеристики советских и импортных автомобилей» (А.Д. Абрамович, 1946 г.). Однако приведенные там же технические характеристики модели, в частности - ее габаритная длина, в точности соответствовали данным пассажирского автобуса ЗиС-16, чего, очевидно, не могло бы быть при опубликовании подлинных данных упрощенного варианта санитарного ЗиС-16 с передком ЗиС-5. Словом, существование последнего казалось весьма сомнительным.

Даже когда были найдены первые фотографии (2 шт.) подлинного экземпляра упрощенного ЗиС-16 с кабиной и оперением ЗиС-5, некоторые исследователи были склонны считать, что это не что иное, как чудом попавший в кадр опытный образец. Утверждалось, что такой вариант санитарного ЗиС-16 - один из двух опытных экземпляров, построенных на ЗиСе в январе и апреле 1944 г. и учтенных тогда же заводской статистикой. В то время как серийно с 1942 по 1945 г. на ЗиСе выпускался лишь угловатый «жесткий» санитарный фургон ЗиС-44 на шасси упрощенного ЗиС-5.

Однако обнаруженные за последние годы другие уцелевшие фотоснимки нескольких подлинных экземпляров упрощенного санитарного автобуса ЗиС-16 с кабиной и оперением довоенного ЗиС-5 позволяют со всей ответственностью утверждать, что и этот вариант (четвертое по счету исполнение санитарного автобуса ЗиС-16) выпускался на автозаводе им. И.В. Сталина серийно. Внешне он в целом соответствовал рисунку.

Когда же выпускали это упрощенное исполнение, и почему это не отражено заводской статистикой?

На эти вполне резонные вопросы тоже можно ответить достаточно определенно. Дело в том, что собственного индекса санитарные ЗиС-16 не имели, причем не только такие упрощенные, но и все более ранние их исполнения. Более того, как уже говорилось ранее, они даже не имели четкого индексового отличия от базовой пассажирской модели. Как в источниках 1940-45 г. абсолютно все исполнения санитарных автобусов ЗиС-16 значатся только как «санитарные ЗиС-16», также и «запоздалый» индекс «ЗиС-16С» упоминается в нескольких источниках послевоенной поры тоже для обозначения всех без исключения санитарных исполнений автобуса. Не удивительно поэтому, что упрощенные экземпляры учитывались статистикой в сумме с прежними исполнениями, т.е. в одной графе со всеми остальными вариантами санитарных ЗиС-16.

Что же касается временных рамок серийного производства упрощенных санитарных ЗиС-16, то оно пришлось на период со второго полугодия 1941 г. по 1942 г. включительно. Вспомним, что уже в самые первые месяцы войны стальной лист для автомобильных кузовов стал острым дефицитом. К концу 1941 г. были пересмотрены конструкции всех оставшихся в производстве отечественных автомобилей в сторону максимального упрощения и замены металлических деталей на деревянные. В такой ситуации выпуск автобусов ЗиС-16 уже в июле-августе 1941 г. (а тогда они требовались только в качестве санитарных) в довоенной комплектации был не только дорог, трудоемок, но и просто расточителен. Кому нужны были теперь «дутые» крылья и утюгообразный обтекаемый капот? Напротив, была поставлена задача максимально быстрого изготовления наибольшего возможного количества автомобилей. В такой обстановке, как говорится, сам бог велел максимально упростить конструкцию санитарного ЗиС-16. Намек на это можно найти и у самого Ю.А. Долматовского в его книге «Мне нужен автомобиль» (1967 г.): «В первые дни войны, вероятно по инерции, продолжалось создание Бюро перспективного проектирования. Однако обстановка становилась все более грозной. Нам поручили срочно проектировать и готовить к производству военные модификации серийных трехтонок - санитарные автомобили, вездеходы». О каких же «санитарных автомобилях» ЗиСа тогда могла идти речь? ЗиС-44 с угловатой «будкой» появится лишь год спустя, а других санитарных машин завод имени Сталина и вовсе не производил. Остается только «военная модификация» санитарного ЗиС-16, которую ввиду кабины и оперения ЗиС-5 тоже вполне законно можно отнести к «трехтонкам».

В другой своей книге - «Автомобильные специальные кузова» («Машгиз», 1944-46 г.) Долматовский еще более конкретен: «Санитарный автобус ЗиС-16 первоначально выпускался с кузовом, почти не отличающимся от пассажирского автобуса... В дальнейшем часть окон за ненадобностью была заглушена, а уже во время войны кузов начали устанавливать на длиннобазном грузовом шасси с обыкновенной кабиной и более простым, чем у автобуса, по конструкции и оформлению передком грузовой машины.

Определение «уже во время войны» как нельзя более подходит к периоду 1941-1942 г., но едва ли может быть отнесено к 1944 г. Да и выражение «начали устанавливать» как правило относится к серийному выпуску, и вряд ли употребимо к опытным образцам. Все это говорит о том, что в июле-августе 1941 г. конструкция санитарного ЗиС-16 (уже до этого изготавливавшегося с минимальным количеством боковых окон) была радикально упрощена. Остававшийся задел каркасов кузовов ЗиС-16 адаптировали под шасси ЗиС-8 / ЗиС-11 с обычными 73-сильными моторами (а запас более мощных двигателей ЗиС-16, тем самым, был зарезервирован для вездеходов ЗиС-32 и ЗиС-42) и кабинами и оперениями ЗиС-5. Кстати говоря, упрощенные санитарные ЗиС-16 уже имели буксирные крюки на передних концах лонжеронов рамы (разумеется, без нелепого для них автобусного бампера), но вместе с тем комплектовались еще довоенными штампованными округлыми передними крыльями и кабинами, обшитыми стальным листом. Это характерно опять таки только для периода 1941-1942 г., поскольку до 1941 г. на серийных изделиях ЗиСа еще не было буксирных крюков, а в 1944 г. уже не было штампованных довоенных крыльев - устанавливали исключительно угловатые, гнутые; да и кабины еще с 1942 г. пошли только цельнодеревянные.

Точное количество выпущенных упрощенных санитарных ЗиС-16 вряд ли когда-нибудь будет известно. Но в любом случае их успели изготовить немного (возможно около сотни, может быть несколько больше). Но несмотря на это, некоторые их экземпляры успешно пережили военное время и продолжали эксплуатироваться дальше, причем, не только в качестве санитарных. Например, на Челябинском кузнечно - прессовом заводе имени Сталина (КПЗиС) в послевоенные годы работали два экземпляра упрощенных ЗиС-16, несколько переоборудованных в процессе службы. Задние двери у них были полностью заглушены, а в боковых бортах, наоборот, проделаны дополнительные окна.»

### Из истории Челябинского кузнечно-прессового завода

### Во время войны знаменитый автозавод ЗиС был эвакуирован в город Миасс. Но не полностью. Некоторые вспомогательные производства были перевезены в другие места. В частности, одно из производств разместилось примерно посередине между тогдашним Челябинском и Копейском. Завод получил название Кузнечно-Прессовый Завод имени Сталина (КПЗиС). Сегодня это окраина Ленинского района Челябинска.

### *https://eh-la-bas.livejournal.com/48142.html*

### История ЧКПЗ начинается в военные годы. В октябре 1941 года Московский автомобильный завод имени Сталина эвакуируют в тыл. В Челябинск вместе с оборудованием прибывают 858 рабочих, которых поначалу разместили где придётся - в Фотеевке, в школах №43 и №47 (в 8-10 км от заводской площадки), во временных бараках. Здесь предстоит возвести новый завод.

Уже 8 июня **1942 года** в кузнечном цехе выпускают первую поковку, а с 1 июля приказом директора Московского автозавода И.А. Лихачева Челябинский кузнечно-прессовый завод вносится в перечень действующих. Начинают работу железнодорожный и автотранспортный цеха. В 1944 году построен колесный цех, и к июлю этого же года завод выпускает более 25 тысяч автомобильных колес и 35 тысяч тонн автомобильных, тракторных и авиационных поковок.

**Послевоенные годы**

На заводе начинают осваивать новые виды продукции: газогенераторные установки для автомобилей, зерносушилки, холодильники. Рядом с заводом возводится поселок, строятся аптеки, поликлиника, для детей заводчан открывают детский сад.

**50-е годы**

На заводе продолжается рост мощностей и объемов производства. Основан рессорный цех и цех продукции широкого потребления.

В 1955 году при отделе главного технолога создают конструкторское бюро по механизации. Начат серийный выпуск деталей и узлов для автомобилей «УралЗиС – 352», «УралЗиС – 353» и «УралЗиС – 355», а также производство товаров народного потребления. Во второй половине пятидесятых годов, помимо основного производства, осваивается выпуск деталей и узлов для прицепных орудий и машин сельскохозяйственного назначения.