**03-395 Форд-А 4х2 2-дверный заднеприводный автомобиль с 2-местным открытым кузовом кабриолет модели 68C,** **полный вес 1.38 тн, Ford-А 40 лс, 95 км/час, штучно, автосборочные заводы в Москве и Н. Новгороде, 1930-32 г. в.**



 Среди поставленных 3804 машинокомплектав легковых Форд-А были в основном фаэтоны. Но пришло и некоторое количество Форд-А с закрытыми кузовами седан и с 2-дверным открытым кузовом кабриолет. Однако их удельный вес в общем объеме Форд-А был настолько невелик, что сведения об их выпуске и характеристиках не публиковались. Да и вообще информации об этих версиях Форд-А советской сборки крайне мало.

 В состав некоторых комплектов входили две небольших дополнительных фары, устанавливаемые спереди ветрового стекла, характерные для Форд-А, выпускавшихся для рынка США. Судя по фотографиям эта опция была не столь уж редка и на фаэтонах, и на кабриолетах.

 Интересно, что последние засветились на фотографиях некоторых автопробегов и автогонок 1930-х годов. В частности, в Женском автопробеге имени Сталинской конституции 1936 года головной машиной №1 под управлением шофера автобазы НКПС Лифанцевой Е. Г. был кабриолет Форд-А модели 1930 года с кузовом 68C SW. На нем даже дополнительные фары у лобового стекла стояли.

*Справка.*

 Согласно договору от 31 мая 1929 г. сроком на 9 лет компания Ford Motor Company обязалась оказать подчиненному ВСНХ СССР управлению «Автострой» техническую помощь в создании автозаводов фордовского типа. Советская сторона обязалась погасить расходы компании, связанные с техническим содействием (стоимость изготовления чертежей и документации, оплата труда фордовских специалистов в СССР), и приобрести у компании в течение четырех лет 72 тыс. комплектов авточастей (кроме шин) на сумму 33 млн долларов для сборки и ремонта столь необходимых в народном хозяйстве автомобилей.

 Наш план был прост - в течении трёх лет на автосборочных предприятиях собрать эти машинокомплекты, а за это время будет построен новый завод для полноценного производства этих же машин из наших комплектующих. Наиболее мощными автосборочными предприятиями стали: Государственный автосборочный завод в Нижнем Новгороде (цеха завода «Гудок октября» в Канавино) и Государственный автосборочный завод имени Коммунистического Интернационала Молодежи в Москве (будущий им. КИМ, МЗМА и АЗЛК). Уже с ноября 1929 г. через Мурманск стали приходить комплекты.

 Первые «форды» в СССР были выпущены уже в декабре 1929 года Харьковским автосборочным заводом (в помещении бывшего сахарного завода на Ивановке), получившим сто машинокомплектов Форд-А и Форд-АА. 1 февраля 1930 г. из ворот Нижегородского предприятия вышли первые 10 машин Форд. В Москве первые 20 автомобилей собрали уже к 13 годовщине Октябрьской революции – 6 ноября 1930 года. Московский завод собирал «фордовские» машинокомплекты до конца 1932 года.

 Силами трех этих заводов было выпущено 3804 легковых Форд-А, в основном фаэтонов (в машинокомплектах пришло и некоторое количество Форд-А с другими кузовами, но доля их была крайне невелика).

 В 1935 г. действие договора 1929 г. было досрочно прекращено по обоюдному согласию сторон и без финансовых претензий, но компания Форда не порывала своих отношений с Советским Союзом.

 **Женский автопробег имени Сталинской конституции** — автомобильный пробег, проходивший в СССР с 30 июля по 30 сентября 1936 по маршруту «Москва—Малые Каракумы—Москва» (10016 км). С 1929 г. это был уже седьмой, связанный с Каракумами, пробег. Пробег был организован по инициативе ЦК Союза шоферов Москвы и Ленинграда и идеи его проведения одобрена ЦК и МК партии и ВЦСПС.

 Кроме испытания автомобилей после капитального ремонта, пробег должен был решить массу задач. Основная цель пробега — «проверка женщины как водителя в различных дорожных и климатических условиях», расширение её технического кругозора.

Также, задачей пробега являлась массово-политическая работа по разъяснению Сталинской конституции и закона о запрещении абортов. Женщины активно занимались просветительством и даже выпускали газету «Старт». Вдобавок, в пути проводился анализ эксплуатации шин.

 Участницы пробега стартовали из Москвы, проехали по территориям, расположенным вдоль Волги — от Ярославля до Казани, по Башкирии и Южному Уралу, пересекли Казахстан с севера на юг — от Петропавловска до посёлка Джусалы, затем через приаральскую песчаную пустыню Малые Каракумы добрались до Иргиза и повернули на запад. Миновав Сталинград, свернули на юго-запад, к Ростову-на-Дону, откуда через Донбасс добрались до Киева, после чего, завернув в Минск, вернулись в Москву.

 Участницами пробега были 45 человек — исключительно женщины в возрасте от 20 до 35 лет. Более половины из них были водителями, остальные — механиками, специалистами по шинам, корреспондентами. Командором пробега была назначена Анастасия Петровна Волкова, работавшая шофёром автобазы Главсевморпути. В пробеге также принимали участие кинооператоры Оттилия Рейзман и Мария Сухова, снимавшие о нём документальный фильм.

 Передвижение осуществлялось на 15 автомобилях — 10 легковых ГАЗ-А и 5 пикапах ГАЗ-4 (один из пикапов присоединился к пробегу в Горьком).

 Климатические и дорожные условия пробега были непростыми: на Урале пришлось пробираться через перевалы по крутым горным дорогам, в Казахстане долгое время передвигались в условиях бездорожья, по грязи и пескам. Порой автомобили застревали, и их приходилось выносить на руках. Также проблемой была значительная разница между дневной и ночной температурами. Средняя техническая скорость на большей части пути — около 28 км/ч, на очень хороших дорогах она достигала 50—60 км/ч, а на отдельных участках до 80 км/ч.

**Основные технические характеристики автомобиля ГАЗ А, фаэтон.**

 Расположение руля — слева

 Количество дверей — 4

 Количество мест — 4

 Конструкция — рамная

Геометрия автомобиля

Габариты, мм: длина 3875, ширина 1710, высота 1780, высота с открытой крышей 1753.

 колёсная база — 2 630 мм

Колея, мм: передняя 1405, задняя 1420.

 Дорожный просвет 212 мм

Масса, кг: снаряженная 1080, полная 1380.

Двигатель

 Название — ГАЗ-А

 Тип — поршневой

 Расположение — спереди

 Система питания — карбюратор

 Подача топлива — самотеком

 Материал блока — чугун

 Цилиндры/клапаны — l4/2

 Объем — 3 280 см³

 Диаметр цилиндров — 98,4 мм

 Ход поршня — 108

 Мощность — 40 л.с. в диапазоне от — 2 200 об/мин

 Топливо — бензин

Охлаждение — жидкостное. Термосифон с насосом

 Емкость водяной системы — 11,8 л.

 Газораспределительный механизм — нижнеклапанный

Система смазки — разбрызгиванием и самотеком

 Емкость системы смазки — 4,7 л.

 Зажигание — от батареи и индукционной катушки

Трансмиссия

 Привод — задний

 Коробка передач — трехходовая с тремя передачами вперед и одной назад

 Сцепление — однодисковое, сухое

 Главная передача — коническими шестернями со спиральным зубом, передаточное число 3,77

Подвеска и рулевое управление

Передняя подвеска

 Тип упругого элемента — рессорная на поперечных рессорах

 Тип направляющего аппарата — зависимая

Амортизаторы

 Характер действия — односторонний

 Принцип действия — гидравлический

Задняя подвеска

 Тип упругого элемента — рессорная на поперечных рессорах

 Тип направляющего аппарата — зависимая

Амортизаторы

 Характер действия — односторонний

 Принцип действия — гидравлический

Электрооборудование: напряжение бортовой сети — 12 V

Динамические характеристики

 Максимальная скорость — 95 км/ч

 Время разгона до 80 км/ч — 38 с.

Эксплуатационные характеристики

 Объем топливного бака — 45 л

Расход топлива

 смешанный режим — 12 л/100км

 Грузоподъемность — 500 кг

 Разворот — диаметр 11 м

Тормозная система

Передние тормоза: тип — барабанные, материал — металл

Задние тормоза: тип — барабанные, материал — металл

Колёса и диски

 Материал дисков — сталь

 Шины — низкого давления 28х4,75 на обод 19″