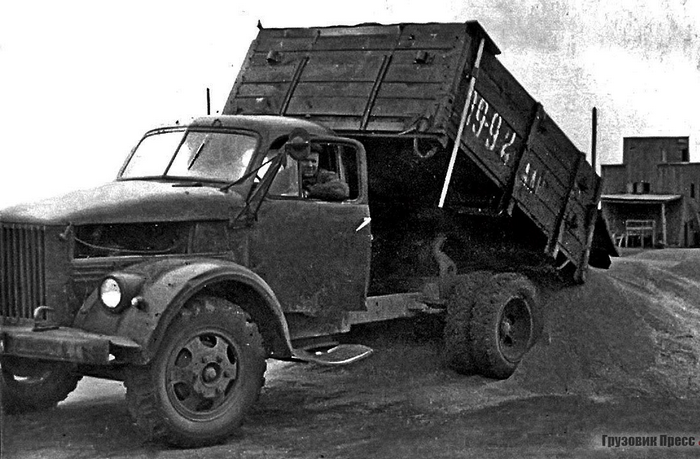
**07-374 ГАЗ-93Д сельскохозяйственный самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 2.25 т с дерево-металлическим кузовом со складной крышкой емкостью 3.16 м3 на шасси ГАЗ-51Д 4х2, мест 2, полный вес 5.425 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ОдАЗ г. Одесса, 1954-56 г. в.**



Спасибо С. Леонтьеву за статьи и фото из РГАНТД г. Самара размещенные на drive2.ru.

***Михаил Соколов, статья «Деревянные» ГАЗ-93 на www.gruzovikpress.ru.*** *Большое спасибо автору и создателям сайта за сбережение и распространение нашей автоистории.*

На протяжении четырёх десятилетий на дорогах страны безраздельно царствовал, пожалуй, самый массовый советский грузовик - ГАЗ-51 А или, проще говоря, «полстапервый». Бортовая машина грузоподъёмностью 2,5 т почти сразу же приобрела и самосвальный вариант ГАЗ-93 с цельнометаллическим коробообразным кузовом, разработанный, кстати, не в Горьком, а на Урале, в Миассе, на заводе УралЗиС. Конструкция, получившая укороченную на 320 мм сзади раму (с двумя буксирными крюками на концах лонжеронов вместо прибора), коробку отбора мощности (вместо компрессора для накачки шин) и сам подъёмный механизм, отличалась простотой и надёжностью, а для производства была передана на Одесский автосборочный завод (ОдАЗ).

С годами «93-е» стали столь же распространёнными среди самосвалов, как и ГАЗ-51А среди бортовых грузовиков. Однако, говоря о ГАЗ-93 и его модификациях, обычно ограничиваются рассказом о традиционных самосвалах с металлическими кузовами.

**Ввиду острой нужды**

В середине 1940-х в разрушенном войной СССР самосвалов было ничтожно мало, и то лишь довоенных, изрядно изношенных. Не хватало даже обычных бортовых машин, нередко заменявшихся гужевым транспортом, что уж говорить о самосвалах... Но для восстановления промышленности и хозяйства как раз они-то и нужны были в первую очередь, причём в огромных количествах. Именно поэтому разработку такой конструкции вели несколько предприятий сразу же вслед за базовыми моделями или даже параллельно с ними.

Однако технологический уровень отечественного автопрома тех лет не позволял обеспечить в необходимом количестве сразу все отрасли экономики полноценными самосвалами. В первую очередь, самосвалы ЗиС и ГАЗ шли на стройки и в карьеры, хотя это была, скажем прямо, совсем не их стихия - туда требовались куда более грузоподъёмные ЯАЗы и МАЗы.

Что же касается сельского хозяйства, то там самосвальные автомобили, увы, практически отсутствовали. И лишь возникшие в начале 1950-х трудности с продовольствием и необходимость резкого повышения сельскохозяйственного производства вынудили руководство СССР обратить внимание и на эту отрасль.

Результатом в сентябре 1953 г. стало постановление Пленума ЦК КПСС, а его следствием - приказ Министра автомобильной и тракторной промышленности: разработать автомобиль-самосвал упрощённой конструкции и увеличенного объёма кузова с герметизированным задним откидным бортом и складной крышей сверху для предохранения груза от выдувания и атмосферных осадков.

Почему увеличенного объёма? Да потому, что грузы сельхозпроизводства обычно значительно легче, нежели гравий или щебень, на которые изначально был ориентирован кузов ГАЗ-93 объёмом всего лишь 1,65 м3. Такой кузов при перевозке лёгких грузов не позволял полностью использовать и без того небольшую грузоподъёмность машины - 2,2 т. А ещё одно специфическое качество - улучшенная герметичность кузова - требовалось в первую очередь при транспортировке зерна.

Освоение такой разновидности самосвала поручалось Одесскому автосборочному и Мытищинскому машиностроительному заводам, как наиболее оснащённым предприятиям этого направления, уже осуществлявшим массовый выпуск самосвалов на сей раз конструкция в принципе была чётко определена изначально как самим заданием, так и ограничением средств на его исполнение. Под словами «упрощённой конструкции» надо было понимать - с использованием древесины, так как дополнительные фонды на дефицитный тогда листовой металл заводам не выделили.

В подмосковных Мытищах такие самосвалы ЗиС-ММЗ-358СХ (опытные) изготовили уже в конце 1953 г. Они успешно прошли испытания в НАМИ и ЦМИС Министерства сельского хозяйства и были запущены в серийное производство.

В начале следующего года и в Одессе появились первые ГАЗ-93Д с деревометаллическими кузовами, успешно прошедшие цикл испытаний (по сокращённой программе) и рекомендованные к серийному производству, которое началось к концу 1954 г. Кстати, работы по сельхозсамосвалам велись тогда и на Минском, и на Кутаисском автозаводах, но дальше опытных образцов дело не пошло.

ГАЗ-93Д с деревянно-металлическим кузовом увеличенной до 3,16 м3 вместимости был сконструирован для перевозки сравнительно лёгких сельскохозяйственных грузов: зерна, овощей, удобрений и т. д. Его кузов с платформой, продлённой до самой кабины (согласно заданию) оснащали откидным задним бортом и складной деревянной крышей. Интересно, что задний борт располагался не строго вертикально, а с наклоном верхней части несколько вперёд. Сделано это было, во-первых, для лучшего прилегания борта при его фиксации, а во-вторых - для улучшения кучности при выгрузке. Для лучшей герметизации снизу и с боков бортов устанавливали резиновые уплотнители. Как и у стандартного ГАЗ-93, задний фонарь с номерным знаком крепили в верхней части задней стенки кабины, а вот запасное колесо в отличие от «93-го» монтировали не за кабиной (для него уже не оставалось места), а под кузовом, где его на кронштейне закрепляли к левому лонжерону рамы.

ГАЗ-93Д имел габаритные размеры 5300x2300x2130 мм (высота по кабине, с опущенным кузовом). Внутренняя (погрузочная) длина деревометаллического кузова составляла 2680 мм, внешняя ширина (как и всей машины) 2300 мм, а общая высота (вместе с металлической рамой основания) - 849 мм. Масса в снаряженном состоянии без нагрузки несколько выросла по сравнению с «93-м» (3100 кг) и доходила до 3260-3290 кг. Поэтому и грузоподъёмность «93Д» ограничивалась всего лишь 1,8-2 т (на грунте/ шоссе), хотя на практике, конечно, в него грузили нисколько не меньше, чем в «газики» с металлическими кузовами. В остальном же самосвал этот ничем не отличался от базового ГАЗ-93, имея такую же полную массу (5500 кг) и то же время подъёма/ опускания кузова (15-20 с).

Серийное производство ГАЗ-93Д не обходилось без проблем. Пиломатериалы, поступавшие на ОдАЗ, то и дело оказывались разных размеров. Конструкторский отдел буквально лихорадило, так как приходилось всякий раз вносить коррективы в чертежи под новые габариты досок и брусьев. Кроме того, достаточно трудоёмкие в производстве деревянно-металлические кузова требовали больше времени и труда на изготовление и дополнительных площадей. Всё это тормозило процесс наращивания выпуска машин и грозило срывом планового задания. Ещё одним отрицательным фактором стало уже упомянутое увеличение собственного веса «деревянных» самосвалов на 6-8% по сравнению с цельнометаллическими машинами. Это вовсе не приветствовалось министерством, требовавшим, напротив, неуклонного снижения снаряжённой массы выпускаемых автомобилей.

Все эти причины, а также улучшение снабжения отрасли стальным прокатом привели к появлению **в 1956 г. новой модели сельскохозяйственного самосвала ГАЗ-93Б с цельнометаллическим кузовом** объемом 3,2 м3 (равно как и аналогичного мытищинского ЗиС-ММЗ-585Е). Переход на выпуск «93Б» осуществлялся одновременно с конструктивным упрощением подъёмного устройства (КОМ объединили с масляным насосом и клапаном управления, упразднив карданный вал), а также с началом поступления из Горького модернизированных шасси ГАЗ-51А. Поэтому новое семейство самосвалов с чуть меньшей собственной массой (около 3000 кг) получило индексы ГАЗ-93А (строительный) и ГАЗ-93Б (сельскохозяйственный).

Производство деревянно-бортных ГАЗ-93Д в Одессе закончилось, но многие экземпляры работали затем и полтора, и два десятка лет.

Однако на этом история ГАЗ-93 с деревянными бортами отнюдь не завершилась. К моменту окончания выпуска ГАЗ-93Д техническая документация на него с ОдАЗа была передана на целый ряд ремонтно-механических заводов Министерства сельского хозяйства, где по упрощённым технологиям был организован выпуск аналогичных самосвалов для села. Особенно много машин (типа ГАЗ-93Д) было за Уралом, в регионах освоения целины, где они естественным образом дополнили поступившие сюда в 1955-1956 гг. одесские самосвалы с деревянными бортами.

Между подлинными ГАЗ-93Д одесского производства и этими самосвалами «от Минсельхоза» существовали некоторые различия. Во-первых, последние создавались в основном на шасси модернизированных «93-х» (без карданного вала в подъёмном механизме). Во-вторых, изготовлялись, как правило, без деревянной складной крыши, которой на практике почти не пользовались, применяя вместо неё брезент.

Порой и в автохозяйствах возникали свои разновидности самосвалов с деревянными кузовами на шасси ГАЗ-93. Например, в Автобазе № 1 Автозаводского района г. Горького на рубеже 1950-1960-х гг. на шасси ГАЗ-93А монтировали деревянно-металлические кузова собственной конструкции, весьма схожие с кузовом ГАЗ-93Д одесского производства, но имевшие иные габаритные размеры, в частности большие ширину и высоту бортов, но меньшую длину. Изготовлялись они для перевозки грузов малой удельной массы, для более рационального использования грузоподъёмности. Кроме значительно большей ширины они отличались ещё и запасным колесом, закреплявшимся на переднем борту кузова.

Среди историков бытует мнение, что все эти «деревянные» самосвалы не оправдали возлагавшихся на них надежд и весьма быстро сошли со сцены. Но это далеко не так. Да, с одной стороны, ГАЗ-93Д действительно был скорее автомобилем-зерновозом, нежели универсальным сельскохозяйственным самосвалом. А перевозки зерна, как известно, при всей глобальности и интенсивности занимают лишь пару месяцев в году, поэтому остальное время эти машины использовали для транспортировки самых различных грузов (от соломы до камней), на которые далеко не всегда были рассчитаны.

Разговоры о том, что деревянно-металлические кузова были недолговечны и неудобны в эксплуатации, никак не подтверждаются ни довольно долгим их использованием в сельском хозяйстве, ни свидетельствами людей, на них работавших. Обычный срок службы этих кузовов был ничуть не меньше (а то и больше!), чем кузовов металлических самосвалов. Это при том, что и на них возили по необходимости всё, что придётся: и уголь, и камни, и щебень, и кирпич... Ну а поломки достаточно толстых и прочных досок бортов были не такими уж частыми, как это может показаться.

И даже в этом случае ремонтопригодность их, напротив, была отменной: поломанные фрагменты легко и быстро заменяли на ближайшей пилораме или в гараже, поскольку никаких сварочных работ, в отличие от обычных самосвалов, для ремонта деревянно-металлических кузовов за очень редким исключением не требовалось.

Реальной же причиной, по которой самосвалы типа ГАЗ-93Д всё же сошли со сцены, постепенно вытесняемые цельнометаллическими самосвалами, были малые объёмы их полукустарного выпуска на скромных безвестных заводиках Минсельхоза РСФСР и Казахстана. При таком раскладе наивно было бы рассчитывать на сколь-нибудь массовый их выпуск. И конечно же изначально небольшое их количество никак не могло соперничать со всё нараставшими объёмами массового производства саранских ГАЗ-93Б с металлическими кузовами, которые уже к концу 1960-х, безусловно, стали доминирующими.

**Технические характеристики автосамосвалов**

**ЗиС-585 и ГАЗ-93 с деревометаллическими платформами**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель самосвала | ЗиС-585 | ГАЗ-93 |
| Базовый автомобиль | ЗиС-150 | ГАЗ-51 |
| Колесная формула | 4x2 | 4x2 |
| Грузоподъемность, кг | 3500 | 2250 |
| Снаряженная масса автосамосвала без крыши, кг | 4465 | 2958 |
| Вес крыши с деталями крепления и замками, кг | 160 | 76,5 |
| Объем платформы, м3 | 4,42 | 3,16 |
| Угол опрокидывания платформы, град. | 44 | 50 |
| Погрузочная высота, мм |  |  |
| - по бортам | 1931 | 1710 |
| - по полу платформы | 1231 | 1150 |
| Внутренние размеры платформы, мм |  |  |
| - длина | 2823 | 2630 |
| - ширина | 2236 | 2060 |
| - высота бокового борта | 700 | 590 |
| Время подъема платформы, с | 10 -12 | 10 -12 |
| Время опускания платформы, с | 10 -12 | 12 -14 |
| Высота автосамосвала при поднятой платформе без груза, мм | 3205 | 3200 |
| Расстояние от оси опрокидывания до заднего борта, мм | 650 | 360 |

**Сравнительные весовые характеристики серийных и опытных ЗиС-585 и ГАЗ-93**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ГАЗ-93 | | ЗиС-585 | |
| серийный с металлической платформой | опытный с деревометаллической платформой | серийный с металлической платформой | опытный с деревометаллической платформой |
| Снаряженная масса автосамосвала, кг | 3100 | 2985 \* | 4400 | 4465 \* |
| Масса крыши, кг | - | 76,5 | - | 160 |
| Снаряженная масса базового автомобиля, кг | 2710 | 2710 | 3900 | 3900 |
| Количество металла, дополнительно расходуемого на изготовление самосвалов по отношению к базовому автомобилю, кг | 750 - 800 | 300 - 350 | 850 - 900 | 400 - 450 |
| Экономия металла при изготовлении самосвалов с деревометаллическими платформами по отношению к автосамосвалам с металлическими платформами, кг | - | 400 - 450 | - | 400 - 450 |
| Вес платформы, кг | 540 | 464 \* | 550 | 620 \* |
| В том числе количество металла, кг | 540 | 140 - 150 | 550 | 240 - 260 |

\*Без крышки