**02-551 ГЗСА-947 автофургон на шасси ГАЗ-66-01 4х4 для перевозки печатных изданий и почтовых отправлений в труднодоступные места, грузоподъемность 1.5 т, прицеп до 2 т, фургон: площадь 7.3 м2, объем 12,5 м3, дверей: одна двустворчатая раздвижная сзади, мест 2 + 2 в кузове, вес: снаряженный 4.15 т, полный до 5.8 т, ЗМЗ-66 115 лс, 90 км/ч, ГЗСА г. Горький, 1966-76 г. в.**



Присоединюсь к мнению на rcforum.ru: «Есть и весьма достойные экземпляры *(имеются ввиду «Легендарные грузовики»).* Но этот...». Применение в качестве базы для модели шасси ГАЗ-66-12, выпуск которого начался почти через 10 лет после окончания выпуска прототипа модели, свидетельство глубоко пренебрежения к своим почитателям. И это не вопрос стоимости, как, впрочем, и выдуманный окрас и др. детали.

В очередной раз остается пожелать хозяевам этого костромского предприятия познакомить команду, которая готовит модель к производству, с командой, выпускающей сопутствующий ей журнал, и с его содержанием. Оно хоть и ниже среднего, но его соблюдение, по крайней мере, репутацию сохранило бы, причем бесплатно. Да и «журнальщиков» подхлестнет.

Весьма познавательно *https://gruzovikpress.ru/article/10949-spetsialnye-pochtovye-avtomobili-izgotovlennye-v-sssr-avtomobil-do-vostrebovaniya/?ysclid=loo5ec28j7634453015*, ГП 07-2013. Спасибо авторам!

**Изготовитель:** Горьковский завод специализированных автомобилей, до 1966 года - Горьковский завода торгового машиностроения.

[*При*](https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Fdenisovets.ru) *помощи «Старый маршрут» на vk/com.*   
 Автомобиль-фургон ГЗСА-947, разработанный в 1965 году по техническим требованиям Министерства связи СССР и согласно Постановления Совмина СССР №436 от 22.05.1964 «О мерах по дальнейшему укреплению материально-технической базы почтовой связи», выпускался Горьковским заводом специализированных автомобилей с 1966 по 1976 год на шасси автомобиля ГАЗ-66-01. Предназначался для перевозки почты в условиях плохих дорог. Кузов, унифицированный с кузовом ГЗСА-949, представлял собой деревянный каркас с термоизоляцией и металлической обшивкой. В задней стенке кузова имелась раздвижная двустворчатая дверь. Окна кузова были снабжены внутренними решетками. Внутри кузова были установлены два откидных сиденья для сопровождающих. Связь кузова с кабиной осуществлялась при помощи звуковой сигнализации. Кроме того, автомобиль был оборудован сигнализацией открытых дверей.

К середине 1970-х годов инженеры ГЗСА создали новый цельнометаллический кузов многоцелевого назначения, предназначенный для установки на шасси ГАЗ-66-01. Одним из вариантов применения этого кузова стал автомобиль для перевозки почты ГЗСА-3718, пришедший на смену ГЗСА-947. Грузоподъемность машины составляла 1500 кг. Внутри фургона были установлены ограждения для груза, сиденье для сопровождающего и сейф для ценностей. Испытания проходили в Львовской области УССР в 1975 году. Выпуск автомобиля-фургона модели 3718 в несколько упрощенном исполнении (по сравнению с опытными машинами), что было связано с необходимостью адаптации под возможности другого производства, был освоен в следующем 1976 году уже на Козельском механическом заводе и по некоторым данным продолжался по 1985 год.  
 Для перевозки почты использовались и специализированные автомобили - передвижные отделения связи, предназначенные для обслуживания населения, проживающего в отдаленных населенных пунктах, деревнях, совхозах и колхозах и районах новостроек, где не было стационарных отделений связи. Передвижное отделение связи модели ГЗСА-731 на шасси ГАЗ-66-01 было приспособлено для работы в различных климатических условиях, у него был дерево-металлический кузов-фургон (внутренние размеры кузова 3400х2050х180 мм; погрузочная высота 1200 мм), унифицированный с кузовом ГЗСА-947, грузоподъемность составляла 1150 кг. Габаритные размеры автомобиля 5640х2500х3245 мм. Для доступа в кузов/почтовое отделение была предусмотрена двустворчатая дверь в задней части автомобиля. Передвижное отделение связи было оборудовано: кладовой для посылок; опера­ционным столом на два рабочих места, на котором установлен сортировочный шкаф на 15 клеток; весами, шкафом для электрооборудования; шкафом для личных вещей и одежды работников; металлическим ящиком для перевозки ценностей и шкафом для хранения производственной документации и периодиче­ских изданий для продажи в розницу. Выпуск ГЗСА-731 был начат в 1967 году.  
 Позднее одним из вариантов применения нового цельнометаллического кузова, созданного в первой половине 1970-ых годов на ГЗСА и предназначавшегося для установки на шасси модификаций ГАЗ-66, наряду с автомобилем для перевозки почты ГЗСА-3718 и автолавкой ГЗСА-3719, стало обновленное передвижное отделение связи ГЗСА-3944, пришедшее на смену ГЗСА-731. Как и раньше ГЗСА-3944 предназначался для обслуживания населения, проживающего в населенных пунктах без стационарных почтовых отделений. Как и обычное отделение связи, передвижное принимало и выдавало почтовые отправления, посылки, телеграммы, а также занималось продажей почтовых марок, газет и журналов. Автомобиль имел отдельный отсек для хранения почтовых посылок, шкафы для одежды сотрудников и для хранения документации, рабочие столы, стулья, стеллажи для почтовой корреспонденции, металлический шкаф для хранения ценностей.  
 В 1990 году взамен ГЗСА-3944 Козельским механическим заводом был начат выпуск передвижного отделения связи ГЗСА-3777 на шасси ГАЗ-66-11 или ГАЗ-66-12 с новым цельнометаллическим кузовом, снабженным аналогичным оборудованием. Кузов был с термоизоля­цией и отоплением (автономный отопитель ОВ-65), снаружи обшит листовой сталью, изнутри - древесно-волокнистыми плитами (термоизоляционный материал - пенопласт толщиной 40 мм), имел заднюю двустворчатую дверь и съемный трап и был разделен на три отсека: передний - для перевозки почты, средний - помещение для оператора, задний - для приема посетителей. Грузоподъемность автомобиля - 1280 кг, снаряженная масса - 4510 кг. Общий объем выпуска ГЗСА-3777 был сравнительно невелик в силу происходивших в стране политико-экономических изменений в 1990-ые годы. Полностью выпуск ГЗСА-3777 был прекращен в 1996 году в связи со снятием с производства всего семейства ГАЗ-66.