

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 4

## ГАЗ-51А ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК



ЦИСТЕРНА-ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК ☆ НА ДОРОГУ БЕЗ ЭКЗАМЕНОВ ☆ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск № 4, 2017

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.  
Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)  
или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:  
**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:  
**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)  
Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казакско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут  
отличаться от реального внешнего вида  
в продаже.

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 8000 экз.

**Иллюстрации предоставлены:**  
стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © HDRI from hdrhaven.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»  
© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова**



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов,  
Вадим Садыков**

Дата выхода в России 03.05.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 







**В советское время грузовик ГАЗ-51А считался рекорсменом по продолжительности производства и количеству выпущенных автомобилей. На базе этого популярного грузовика было создано много специализированной техники, в том числе цистерны-топливозаправщики, работавшие в основном на селе.**

## Точка отсчета

Прежде чем начать рассказ о топливозаправщиках на шасси ГАЗ-51А, стоит вкратце напомнить историю появления базового грузовика. Главной предпосылкой к его созданию стал рядный шестицилиндровый двигатель *Dodge D5*, чертежи которого в 1937 году были выкуплены советской разведкой в США. Горьковские конструкторы под руководством Евгения Агитова доработали техническую документацию применительно к нашим условиям производства и эксплуатации (в частности, заменили цепной привод распределительного вала шестеренчатым), а главное — перевели дюймовые размеры в миллиметры. В результате получился мотор ГАЗ-11 рабочим объемом 3,48 л, степенью сжатия 5,6 и мощностью 76 л.с.

Вначале этот мотор хотели приспособить на выпускавшуюся полуторку ГАЗ-АА с одновременным повышением ее грузоподъемности до 2 т. Но рама и ходовая часть грузовика требовали слишком больших доработок, да и мощный шестицилиндровый двигатель для стандартной полуторки оказался слишком большим. Под новый двигатель ГАЗ-11 нужно было создавать новый грузовик.

Машина, которой присвоили обозначение ГАЗ-11-51 (традиционно первая цифра в газовском индексе означала тип двигате-

ля, а вторая — кабины-кузова), получила новую усиленную раму с высотой лонжеронов 150 мм и заметно переработанную подвеску колес. Каждый из мостов обзавелся двумя продольными полуэллиптическими рессорами, а задний — еще и двумя дополнительными поддрессорниками. Вспомним, что на полуторке ГАЗ-АА спереди стояла одна поперечная рессора, а сзади устанавливались кантилеверные (полуэллиптические) рессоры. Коробку передач на ГАЗ-11-51 оставили старую, от грузовика ГАЗ-АА, а вот карданная передача для повышения надежности стала двойной, с промежуточной опорой. Но самое главное, перспективный грузовик получил более современную кабину и оперение, стилистически чем-то напоминавшее американские грузовики *Dodge*.

Опытные образцы ГАЗ-11-51 построили и испытали перед Великой Отечественной войной. Одна из машин даже успела покататься летом 1940 года на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве. Но запустить модель в серийное производство не получилось.

К вопросу о грузовике вернулись в феврале 1943 года, когда вышло постановление Совета народных комиссаров СССР о необходимости создания нового поколения отечественных автомобилей. С учетом опыта эксплуатации грузовиков, поступав-

ших к нам во время войны по ленд-лизу, концепцию нового грузовика частично пересмотрели.

Прежде всего, изменилась компоновка. По образцу американских грузовых машин кабину ГАЗ-51 немного надвинули вперед, на двигатель, что позволило при той же габаритной длине автомобиля сделать грузовую платформу несколько больших размеров, чтобы она соответствовала установленной грузоподъемности в 2,5 т. Автомобиль получил усиленную раму лестничного типа с укосинами в задней части, колеса размерностью 750-20 и тормоза с гидравлическим приводом. Рулевое управление — глобоидальный червяк с двухгребневым роликом — обеспечивало хорошую управляемость.

Бензобак емкостью 105 л располагался слева от рамы, под кузовом, между кабиной и задним колесом. С противоположной стороны монтировалось запасное колесо. Аккумулятор крепился к раме слева, под кабиной, с помощью кронштейнов. В задней части автомобиля, под грузовой платформой, с обеих сторон находились инструментальные ящики.

Исходный мотор ГАЗ-11 тоже подвергся некоторым улучшениям. За счет повышения степени сжатия с 5,7 до 6,2 обновленный двигатель ГАЗ-51 развивал мощность 70 л.с. при 2800 об/мин. Соответственно,



Отправка эшелонами готовых грузовиков ГАЗ-51 с Горьковского автомобильного завода



*Грузовой автомобиль ГАЗ-51 с деревометаллической кабиной*

крутящий момент при 1600 об/мин повысился с 20,0 до 20,5 кгс·м. Все это стало возможным благодаря оснащению «пятдесят первого» двигателя головкой блока из алюминиевого сплава (вместо чугунной) с камерами сгорания оптимизированной конфигурации. Была усовершенствована и система охлаждения двигателя: для быстрого прогрева в верхнем патрубке

радиатора установили термостат с клапаном. В радиатор вода поступала лишь при нагреве до 65–70 °С, а до этого циркулировала в рубашке блока цилиндров. Кроме того, двигатель ГАЗ-51 оборудовался предпусковым подогревателем, рассчитанным на паяльную лампу. Вместо карбюратора К-23, использовавшегося на ГАЗ-11, новый мотор получил

карбюратор К-49 с вакуумными приводами насоса-ускорителя и экономайзера. Единственным агрегатом, без изменений заимствованным у полуторки, осталась надежная, проверенная на практике четырехступенчатая КПП. В качестве временной меры, до освоения производства собственной кабины (ГАЗ-81), предполагалось использовать кабину

*Модернизированный грузовой автомобиль ГАЗ-51А*





**К вопросу о грузовике вернулись в феврале 1943 года, когда вышло постановление Совета народных комиссаров СССР о необходимости создания нового поколения отечественных автомобилей. С учетом опыта эксплуатации грузовиков, поступающих к нам во время войны по ленд-лизу, концепцию нового автомобиля частично пересмотрели.**

от американского «Студебекера», которую можно было получать отдельно по программе ленд-лиза, поэтому опытные образцы ГАЗ-51 военного времени строились именно с этой кабиной. Хотя ГАЗ-51, собранный в сентябре 1944 года, при той же кабине от «Студебекера» уже имел оригинальные полукруглые крылья передних колес, более изящный капот и менее аскетичную облицовку радиатора. Именно этот автомобиль вместе с другими перспективными моделями Горьковского автозавода был представлен 19 июня 1945 года в Кремле руководству страны и получил «высочайшее одобрение».

Безусловно, грузовик удался, так как большое внимание при конструировании ГАЗ-51 было уделено повышению надежности, долговечности и равнопрочности его узлов и деталей с целью возможного уменьшения расхода запасных частей, а также для простоты и удобства обслуживания. Несмотря

на то что себестоимость автомобиля заметно выросла, экономический эффект, полученный в процессе эксплуатации ГАЗ-51, доказал оправданность такого подхода. Не удивительно, что в 1947 году коллектив конструкторов, принимавших участие в создании ГАЗ-51 (главный конструктор Андрей Александрович Липгарт, Анатолий Маврикиевич Кригер, Александр Дмитриевич Просвирнин, Лев Васильевич Косткин, Виталий Иванович Борисов, Сергей Иванович Русаков и др.), был удостоен Сталинской премии второй степени «За выдающиеся изобретения и коренные усовершенствования методов производственной работы» (сумма вознаграждения 100 тыс. руб.).

### На конвейер!

Серийное производство ГАЗ-51 наладили с лета 1946 года. Автомобили сходили с конвейера с временной деревометаллической кабиной ГАЗ-81Б (сказывался дефицит

холоднокатаной стали для штамповки) и бортовой платформой только с задним открывающимся бортом. Предполагалось, что конструкция будет приводиться в задуманный создателями вид постепенно.

О том, насколько остро Советский Союз нуждался в такой машине, красноречиво свидетельствует следующий факт: ГАЗ-51 попал на конвейер до того, как прошел государственные испытания. Они начались лишь 12 октября 1946 года и завершились 5 ноября. Длина испытательного пробега составила 5403 км. Он прошел по маршруту Горький–Севастополь через Москву, Курск, Харьков, Днепрпетровск, Симферополь и Ялту. На обратном пути маршрут был изменен: Севастополь–Симферополь–Каховка–Херсон–Николаев–Одесса–Кишинев–Могилев–Подольский–Винница–Житомир–Киев–Чернигов–Гомель–Бобруйск–Минск–Москва–Горький. В пробеге участвовало семь автомобилей ГАЗ-51. По результатам испытаний существенных замечаний от комиссии не поступило, и в целом грузовик был одобрен. Комиссия предложила увеличить объем кузова, защитить аккумулятор от попадания грязи и влаги, установить шины повышенной проходимости, а модификации, предназначенные для эксплуатации в условиях Севера, оборудовать отопителем кабины. В 1949 году, после восстановления металлургического комбината «Запорожсталь»,



Бензовоз на шасси ГАЗ-51 производства московского завода «Сантехоборудование» №1





Ручной насос «Гарда» для перекачки топлива

В 1955 году удалось освоить производство новой грузовой платформы с увеличенными габаритами (3070×2070×610 мм вместо прежних 2940×1990×540 мм) и тремя откидными бортами. Однако одновременно с новой платформой грузовик получил еще несколько новшеств — фартуки над подножками и фартуки перед задними колесами. Тогда же дисковый стояночный тормоз, действующий на карданный вал, поменяли на барабанный. Поршневую группу оснастили новыми симметричными шатунами, карбюратор К-49А уступил место модели К-22Г, а генератор Г-21 заменили на Г-108Г. Обновленный грузовик получил наименование ГАЗ-51А.

В 1956 году отопитель кабины стал штатным для всех машин. В декабре 1957 года из наименования Горьковского автозавода исчезло имя Вячеслава Молотова и соответ-

Горьковский автозавод начал получать столь необходимый для штамповки кузовных панелей холоднокатаный стальной лист, и машины стали комплектоваться цельнометаллическими кабинами. Правда, двери автомобиля до 1955 года выполнялись на деревянном каркасе, пока тоже не стали цельнометаллическими.

Машина постепенно модернизировалась. В 1951 году бензобак переехал из-под грузовой платформы под сиденье — для этого его объем пришлось уменьшить со 105 до 90 л. С середины 1953 года обода колесных дисков оснащаются одним замковым кольцом вместо двух. С конца того же года рулевой механизм комплектуется усиленным роликом и подшипниками. Примерно в это же время появляется новый приборный щиток, объединяющий пять круглых застекленных циферблатов.



Новый бензовоз АЦ-2-51А выезжает из ворот Одесского авторемонтного завода



Топливозаправщик АБЗ-51 производства Посевинского завода «Автозапчасть»

ственно на боковинах капота ГАЗ-51А вместо надписи «Автозавод им. Молотова» появилась подштамповка «Горьковский автозавод».

Грузовики «пятьдесят первого» семейства продержались на конвейере Горьковского автозавода почти 30 лет. С 1946 по 1955 год выпускался ГАЗ-51, а с 1955 по 1975 год — его усовершенствованная версия ГАЗ-51А. В 1950–1952 годах сборка ГАЗ-51 также осуществлялась на Иркутском автосборочном заводе. В общей сложности свет увидело 348103 бортовых «пятьдесят первых» обоих поколений. Лишь в 1975 году аналогичные по назначению и грузоподъемности грузовики ГАЗ-52 окончательно вытеснили ГАЗ-51А с конвейера Горьковского автозавода.





Кроме того, ГАЗ-51 является рекордсменом по объемам производства за рубежом. С ноября 1951 года выпуск «клона» ГАЗ-51 под маркой «Люблин-51» освоил польский завод FSC в городе Люблин. С 1958 года ГАЗ-51А, переименованный в «Сынри-58», начали производить на автозаводе в северо-корейском городе Дычхон. В том же году сразу два китайских предприятия (автозавод «Дзиньган» и автозавод в городе Ухань) освоили производство своей версии «пятьдесят первого» — «Юэцзинь-130».

## Насос и цистерна

Простота и надежность, выносливость и неприхотливость сделали ГАЗ-51 практически незаменимым.

По утрам фургоны, рефрижераторы и хлебозавозы на шасси ГАЗ-51 развозили по гастрономам продукты. Когда граждане приоб-

страны бороздили седельные тягачи ГАЗ-51П с полуприцепами, груженными контейнерами. По проселкам курсировали рейсовые пассажирские автобусы, а на стройках трудились самосвалы на базе ГАЗ-51. Комбайны ссыпали собранное зерно в бортовые грузовики ГАЗ-51, а заправляли комбайны и тракторы бензовозы на том же шасси. О бензовозах поговорим более подробно. Официально эти машины назывались топливозаправщиками и предназначались для перевозки и кратковременного хранения бензина, керосина, лигроина и дизельного топлива, а также для механизированной заправки топливом тракторов, комбайнов и других сельскохозяйственных машин непосредственно в поле или на удаленных машинно-тракторных станциях. Раздачей топлива на топливозаправщиках занимался, как правило, водитель. Сбоку

ней емкости для приготовления горючих смесей, перекачку топлива из одной емкости в другую, минуя свою цистерну (то есть выполнять функции насосной станции). По заказу военных первыми в 1949 году топливную цистерну емкостью 2000 л на шасси ГАЗ-51 установили на московском заводе «Сантехоборудование» №1. Нетрудно догадаться, что АЦ-2-51 в основном предназначалась для поставок в Вооруженные силы СССР. Особенностью машины стало ее оснащение только ручным насосом типа «Гарда» производительностью 35–55 л/мин. Чтобы перекачать топливо из такой цистерны в топливные баки автомобилей, танков, тракторов, водителю требовалась хорошая физическая подготовка, так как к приводному рычагу насоса необходимо было прикладывать значительные усилия. Впрочем, в довоенное время оснащение топливной цистерны

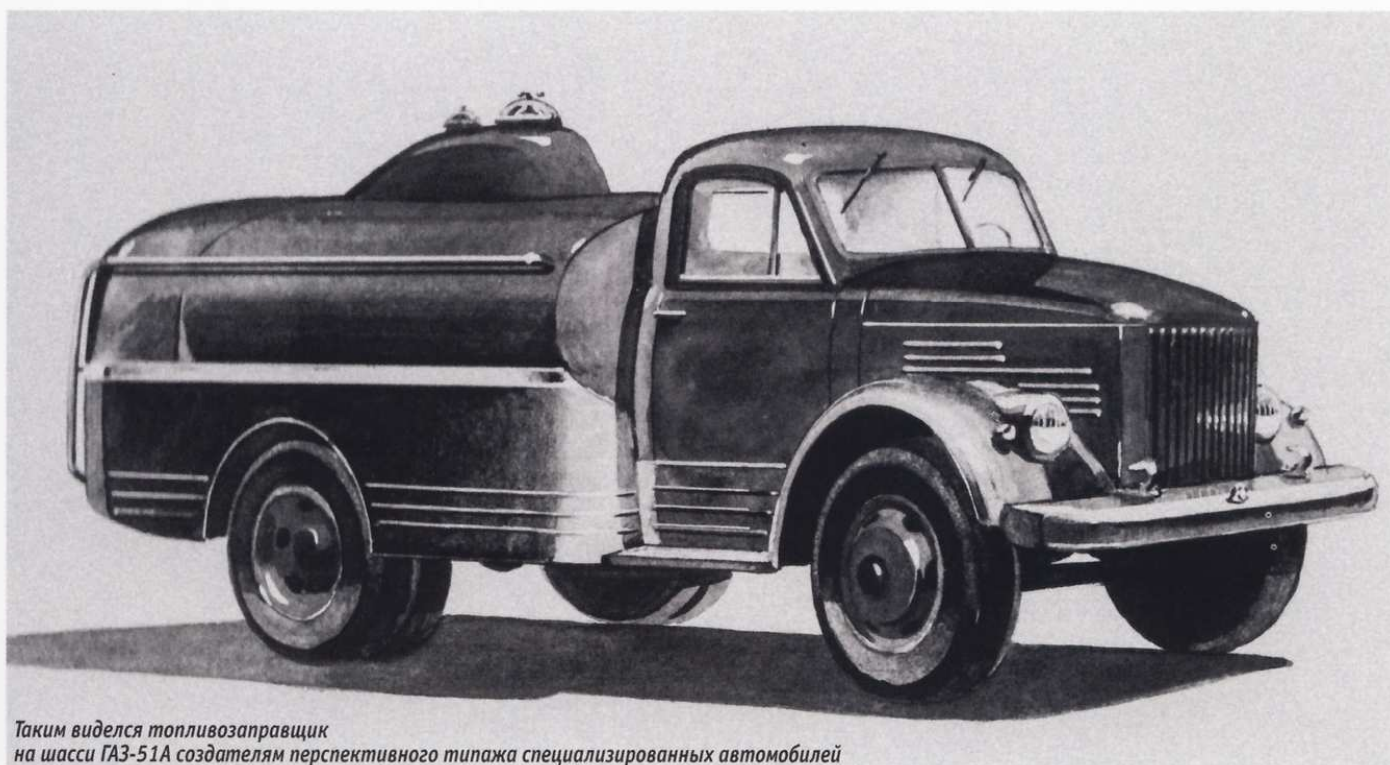
# Простота и надежность, выносливость и неприхотливость сделали ГАЗ-51 практически незаменимым

ретали мебель, ее доставку осуществляли грузовые такси. По экстренному вызову к больному на дом в большинстве городов и, тем более, сел приезжала карета скорой помощи, а на пожар спешили автоцистерны и пожарные автолестницы на шасси все того же «пятьдесят первого». Просторы

от цистерны сосредотачивались раздаточные патрубки, соединенные с насосной установкой. Помимо операций, связанных непосредственно с заправкой, топливозаправщики при помощи имеющегося оборудования могли производить перемешивание топлива в своей цистерне или в песторон-

ручным насосом считалось нормой, а после войны — вполне допустимым. В армию такие топливозаправщики все равно не попали, но по другой причине — военные отказались от приобретения

*Продолжение на стр. 10*



Таким виделся топливозаправщик на шасси ГАЗ-51А создателям перспективного типажа специализированных автомобилей





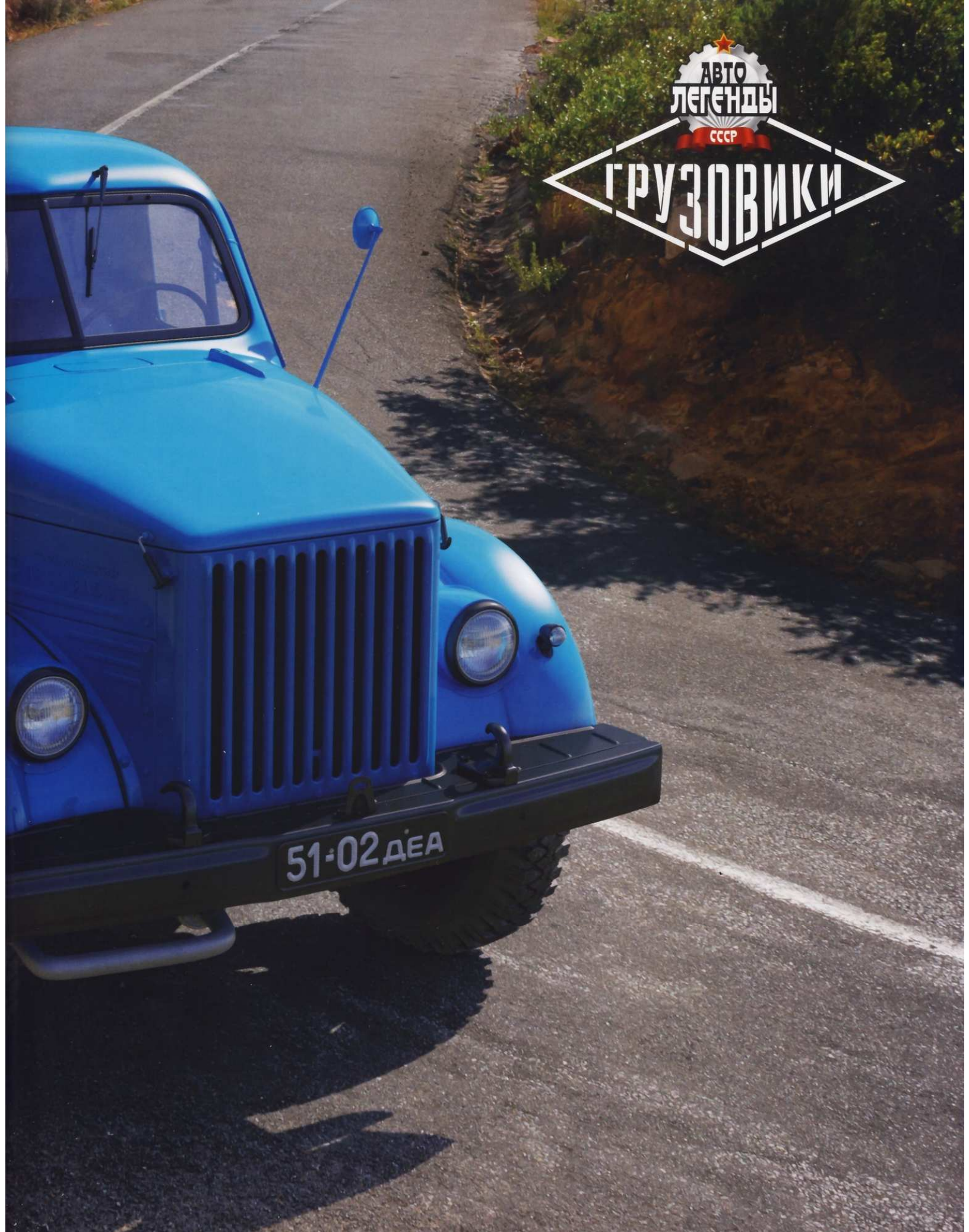
**ГАЗ-51А ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК**





ОЗАПРАВЩИК









топливных заправщиков на шасси ГАЗ-51, отдав предпочтение полноприводному шасси повышенной проходимости ГАЗ-63. В армейской терминологии такие машины получили обобщающее наименование ТЗ-63. В 1954 году Министерством автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР был разработан перспективный типаж специализированных автомобилей, в соответствии с которым предполагалось вести дальнейшую разработку фургонов и цистерн для народного хозяйства. В этом типаже предусматривалась топливная цистерна объемом 2000 л на шасси автомобиля ГАЗ-51 с функциями топливозаправщика. И выпускать ее предполагалось в количестве не менее 1000 шт. в год в масштабах всей страны.

На самом деле к производству таких цистерн на шасси ГАЗ-51 еще с 1950 года приступил Посевинский механический завод Министерства сельского хозяйства СССР, находящийся в рабочем поселке Посевная Черепановского района Новосибирской области. В 30-е годы этот завод начинал свое развитие как мастерская сельхозмашин. Позже, в 1965 году, он вошел в Производственное

объединение «УралАЗ», начал выпускать запасные части для автомашин «Урал» и, соответственно, был переименован в Посевинский завод «Автозапчасть». В конце 80-х годов предприятие перешло на производство пожарных машин, а с 1999 года вошло в холдинг УСПТК (Урало-Сибирская пожарно-техническая компания). Топливозаправщик АБЗ-51 (иногда обозначается как АБЗ-2000), выпускаемый этим заводом, уже снабжался механическим

центробежно-лопастным насосом марки СЦЛ с приводом от двигателя автомобиля через коробку передач и коробку отбора мощности. Производительность такого насоса составляла 400 л/мин.

С 1958 года выпуском аналогичных машин АЦ-2-51А занимался Одесский авторемонтный завод Министерства сельского хозяйства УССР. Как видно из индекса модели, она также имела емкость для перевозки топлива объемом 2000 л (АЦ — автоцис-



*Заправщики МЗ-3903-ГОСНИТИ, готовые к отправке потребителям, на Одесском заводе «Сельхозагрегат»*

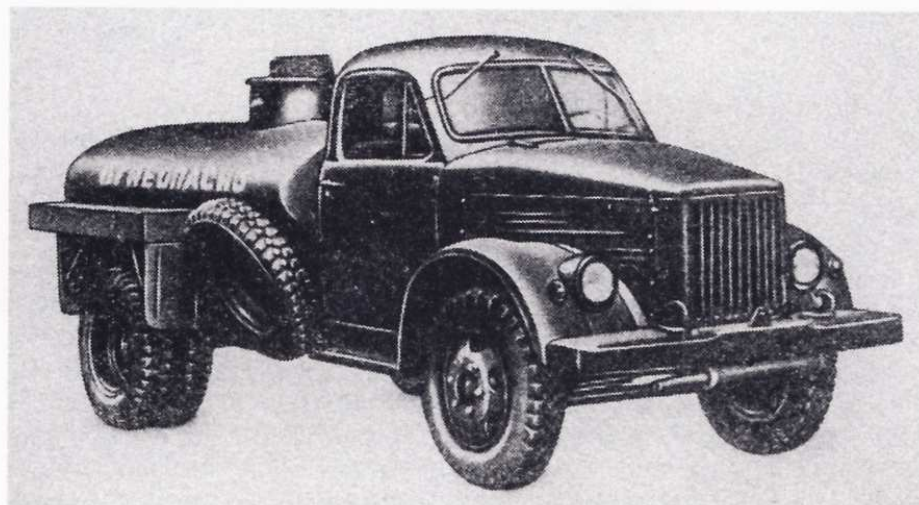




Топливная автоцистерна АЦ-2-51А

терна, 2 — объем цистерны в м<sup>3</sup>, 51А — базовое шасси ГАЗ-51А). Одесский завод до этого осуществлял капитальный ремонт автомобилей, тракторов и другой сельскохозяйственной техники для колхозов и ремонтно-технических станций Одесской, Николаевской и Херсонской областей Украины. Потом он переключился на производство цистерн и топливозаправщиков и со временем вырос в крупное специализированное предприятие — Одесский завод «Сельхозагрегат» (позже Одесский завод автомобильных заправочных агрегатов), который выпускал цистерны на шасси автомобилей ГАЗ для всей страны.

Дублером Одесского завода по производству топливозаправщиков АЦ-2-51А для азиатских республик СССР стал алма-атинский завод «XX лет Октября». Это машиностроительное предприятие было основано в 1932 году как чугунолитейный завод № 1 областного отдела легкой промышленности. С апреля 1942 года после объединения с литейно-механическим заводом «XX лет Октября», эвакуированным из Луганска, он стал называться Алма-Атинским механическим заводом № 2 имени XX-летия Октября. Во время войны предприятие входило в состав наркомата среднего машиностроения и занималось производством боеприпасов. В послевоенное время завод реконструировался в станко-



Топливная цистерна АТЗ-2,2-51А

строительный. Но одно время он выпускал в том числе и топливозаправщики АЦ-2-51А. Эти топливозаправщики имели цистерну овальной формы номинальной емкостью 2000 л. Цистерна состояла из обечаек (корпуса) и двух штампованных днищ, соединенных электросваркой. Обечайка изготовлялась из стали толщиной 3 мм, а днище — из стали толщиной 4 мм. Внутри цистерна разделялась волнорезами, назначение которых — в уменьшении инерционных сил при резком торможении и уменьшении эмульсирования горючего

при взбалтывании. Опоры поддерживали цистерну через опорные листы и войлочные прокладки, предохраняя ее от прогибания при полной загрузке.

Для раздачи топлива служил насос СЦЛ и раздаточные бензостойкие шланги с раздаточным пистолетом типа РП-34. Для заполнения цистерны своим насосом обычно затрачивалось 5–6 мин, а на полное опорожнение уходило 5 мин. Ориентировочная цена топливозаправочной надстройки (без стоимости шасси) — 390 руб., с шасси автомобиля — 1900 руб. в ценах 1961 года.





Заправочный агрегат МЗ-3904-ГОСНИТИ Одесского завода «Сельхозагрегат»

В процессе производства внешний вид топливозаправщиков АБЗ-51 и АЦ-2-51А постоянно менялся: варьировалось место запасного колеса, размер и оформление ящиков для шлангов и раздаточного пистолета, поэтому порой машины с одним и тем же обозначением, производства одного завода, но разного времени выпуска, заметно отличались друг от друга внешне. Но до поры до времени неизменным оставалось одно — наличие насоса СЦЛ и цистерны объемом 2000 л. В 1966 году эту монополию нарушил Посевинский завод «Автозапчасть», наладив выпуск модернизированного топливозаправщика АТЗ-2,2-51А с цистерной емкостью на 2200 л все на том же шасси ГАЗ-51А. Произошло это за счет более рациональной конструкции

самой цистерны, отказа от объемных ящиков по бортам, а в основном за счет лучшего распределения полной массы машины по осям — цистерна теперь занимала всю монтажную длину рамы базового шасси. С 1968 года производство аналогичной модели наладили и на Одесском заводе «Сельхозагрегат».

### Заправочные агрегаты

Конечно, наибольшее распространение топливозаправщики на шасси автомобилей ГАЗ-51А получили в сельском хозяйстве, но их использование не всегда было эффективным даже здесь. Техника в поле, во время проведения сельскохозяйственных работ, требует не только заправки топливом,

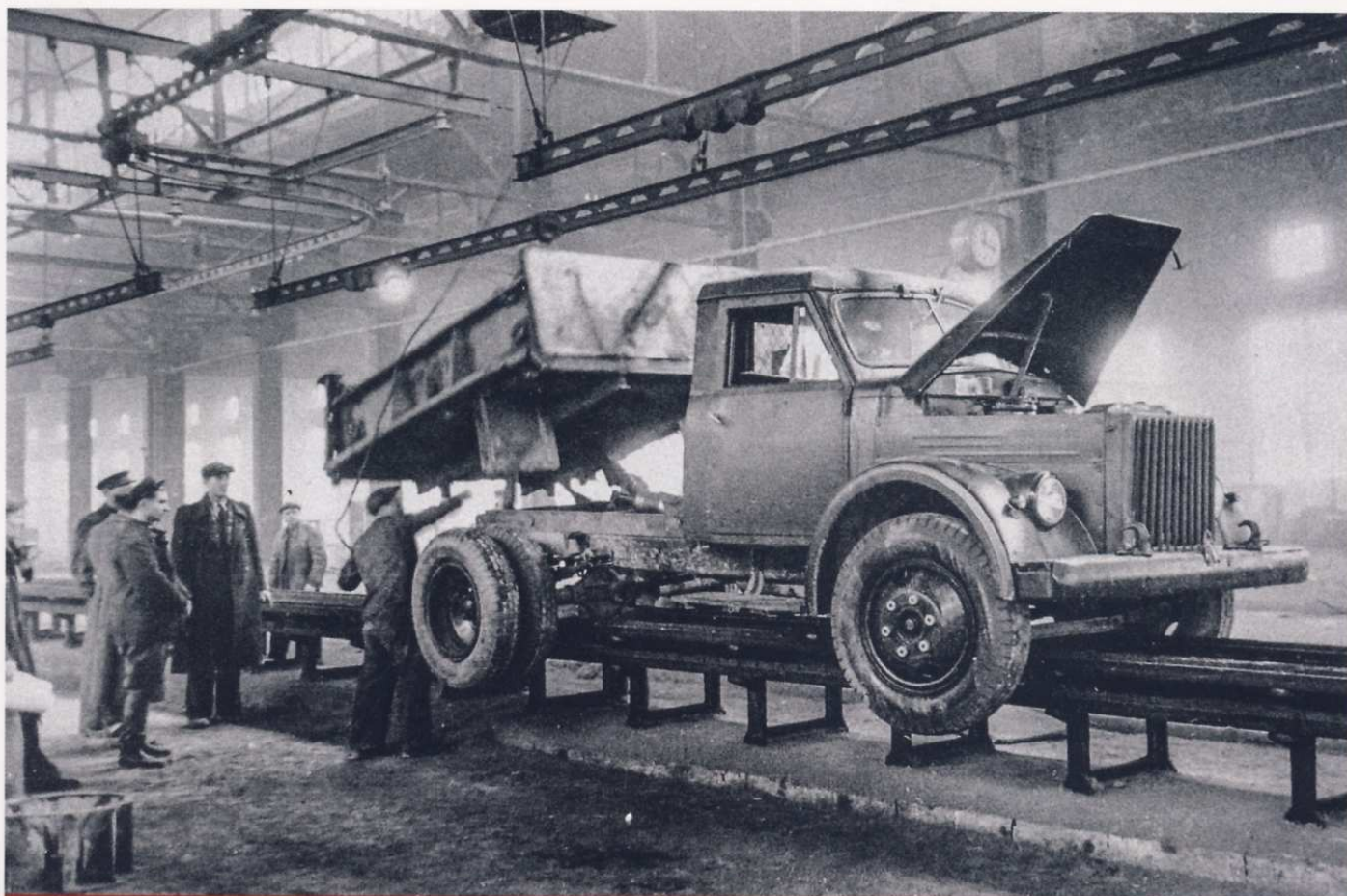
но и дозаправки другими технологическими жидкостями, в том числе водой и маслом. Поэтому с определенного времени большой популярностью стали пользоваться так называемые механизированные заправочные агрегаты, разработанные в ГОСНИТИ (Государственный научно-исследовательский технологический институт ремонта и эксплуатации тракторов и сельскохозяйственных машин). По сути, они представляли собой тот же топливозаправщик на шасси ГАЗ-51А, но с основной цистерной уменьшенного объема, за счет чего на машине было стационарно установлено еще несколько дополнительных емкостей для воды и масла и оборудование для заправки этими жидкостями техники в поле.

Производство механизированных заправочных агрегатов МЗ-3904-ГОСНИТИ с 1960 года начал Одесский завод «Сельхозагрегат». Выпуск таких агрегатов по объемам вскоре обогнал выпуск обычных бензозаправщиков АЦ-2-51А. Более того, часть машин МЗ-3904-ГОСНИТИ производилась на базе полноприводных шасси ГАЗ-63. Похожие автомобили ОЗ-415М и ОЗ-1664 с 1964 года выпускал Киргизский завод автомобильного машиностроения «Киргизавтомаш» (ОЗ-415М) и Грабовский завод противопожарного оборудования (ОЗ-1664), позже переименованный в Грабовский завод специализированных автомобилей, а также несколько других предприятий.

Заправочный агрегат ОЗ-1664 Грабовского завода противопожарного оборудования







## Одесский автосборочный завод (ОдАЗ)

У Одесского автосборочного завода непростая судьба. Основанный как автосборочное производство, он в скором времени стал одним из ведущих предприятий в стране, занимающихся автосамосвалами, затем поменял специализацию и переключился на выпуск прицепной техники. А в конце 80-х годов завод стал лидером по производству авторефрижераторов.

Когда во время Великой Отечественной войны фронт начал продвигаться на запад, снабжение Красной армии грузовиками, поступавшими по ленд-лизу через Иран, усложнилось. Поэтому было принято решение демонтировать автосборочные заводы в Иране и их оборудование разместить на территории Советского Союза. Постановлением Государственного комитета обороны № 7504 от 8 февраля 1945 года одно из автосборочных производств было организовано в Одессе.

Целые производственные помещения для сборки машин в Одессе найти было сложно, поэтому автосборщики расположились в одном из полуразрушенных цехов Одесского сталепрокатного завода им. Ф. Э. Дзержинского, практически под открытым небом. Восстановлением разрушенного цеха заниматься не стали, так как площадка

автосборочному заводу была предоставлена во временное пользование. Для работы набрали молодежь допризывного возраста. На поточной линии собирали бортовые грузовики «Студебекер», «Шевроле» и «Доджи 3/4». Первые десять автомобилей были

отгружены фронту уже 20 марта 1945 года, а всего за 1945 год было собрано 3300 грузовиков. Но уже в начале 1946 года сборка грузовиков в Одессе была свернута в связи с окончанием военных действий, прекращением поставок машинокомплектов из США

Полуприцеп-фургон ОдАЗ-794 производства Одесского автосборочного завода







Военный полуприцеп-фургон ППФ-8 модели ОдАЗ-9956 с тягачом Урал-375СН

и переносом оборудования на постоянную площадку — земельный участок, прилегающий к зданию бывшей железнодорожной станции Бахмач. На этом месте сразу начали возводить производственные корпуса постоянного автосборочного завода. Еще недостроенное предприятие в январе 1946 года получило новое задание по освоению производства одноосных автомобильных прицепов-ропусков 1ПД-1,5

для перевозки длинномерных грузов. А в 1947 году в Одессе начали организацию производства самосвалов на шасси горьковских грузовиков с планируемым объемом выпуска 10 тыс. шт. в год. Конструирование самосвала поручили Уральскому автозаводу — он должен был изготовить и испытать опытный образец и вместе с конструкторской документацией передать его на ОдАЗ.

Серийный выпуск ГАЗ-93 продолжался десять лет, объемы производства постоянно росли, достигнув 20 тыс. самосвалов в год. И здесь выяснилось, что затраты на перевозку шасси ГАЗ-51 в Одессу и обратно потребителям огромны: по подсчетам главного бухгалтера Одесского автосборочного завода С. А. Иванова, за счет средств, сэкономленных при исключении таких перевозок, можно было бы ежегодно возводить еще



Рефрижераторный фургон ОдАЗ-37793 на шасси ГАЗ-53-12





**В советское время одним из основных направлений деятельности Одесского автосборочного завода стал выпуск фургон-полуприцепов для нужд армии. В них размещались различные передвижные штабные и командные пункты, узлы радиосвязи и управления в основном для ракетных войск стратегического назначения.**

один такой завод, как Одесский автосборочный. Иванов направил свои соображения в Госконтроль, и компетентная комиссия порекомендовала перевести производство самосвалов на горьковских шасси поближе к заводу-изготовителю. Выбор пал на Саранский механический завод.

Одесский завод остался без объекта производства, и более тысячи человек лишились работы. Положение пытались исправить, предлагая организовать на ОДАЗе выпуск микролитражного автомобиля. Но Одесский обком Компартии Украины и руководство завода эту идею не поддержали — было ясно, что предприятие не готово к выпуску такой продукции.

В это время шло освоение автоперевозок с помощью седельных тягачей и полуприцепов к ним. Новые модели седельных тягачей уже освоили на многих автозаво-

дах, но их выпуск сдерживался отсутствием достаточных мощностей по производству полуприцепов. Поэтому в 1957 году ОДАЗ получил задание на разработку и выпуск специальных полуприцепов-скотовозов. Позже с Мытищинского машиностроительного завода в Одессу передали производство бортовых полуприцепов к автомобилям ЗИЛ.

С 1960 года на заводе начинается проектирование полуприцепов-фурионов, в том числе в рефрижераторных версиях. До этого рефрижераторные полуприцепы приходилось приобретать за рубежом. Разработанные на заводе полуприцепы-фурионы и рефрижераторы вскоре были удостоены медалей ВДНХ СССР, и благодаря этому Одесский автосборочный выдвинулся в лидеры среди предприятий, занимающихся производством прицепного состава.

До середины 80-х годов на заводе постоянно велись работы по созданию новых полуприцепов-фурионов и рефрижераторов. Когда встал вопрос о выделении в отрасли головного предприятия по производству рефрижераторной техники, в том числе на автомобильных шасси, долго не раздумывали — эту обязанность возложили на Одесский автосборочный. В номенклатуре выпускаемой продукции предприятия появились специализированные автомобили — рефрижераторы ОДАЗ-37793 и ОДАЗ-47093 на шасси ГАЗ-53-12 и ЗИЛ-4331 соответственно.

Когда Украина стала суверенным государством, на заводе начались большие перемены. В 1993–1994 годах предприятие было приватизировано и преобразовано в Закрытое акционерное общество «Одесский автосборочный завод». С одной стороны, это открывало новые возможности для творчества и расширения номенклатуры выпускаемой продукции. С другой, в условиях свободного рынка выросла конкуренция со стороны предприятий того же профиля, в том числе зарубежных, предлагавших аналогичную технику намного лучшего качества.

Руководство завода не сумело справиться с возникшими проблемами и трудностями. Сегодня предприятие фактически не функционирует, а значительная часть оборудования вывезена из цехов.

*Рефрижераторный фургон ОДАЗ-2714 на шасси ГАЗ-3302 «Газель» с прицепом-автолавкой ОДАЗ-8728*





# УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43



## КРАЗ 256Б1

История этого самосвала связана со многими масштабными советскими стройками.



## ЗИС-151 С УСТАНОВКОЙ «КАТЮША»

Легендарная боевая машина ракетной артиллерии.



## ЗИЛ-130 ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА

Самая выпускаемая пожарная автоцистерна на шасси ЗИЛ-130.



## ГАЗ-51А ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК

Считается рекордсменом в СССР по времени выпуска и количеству изготовленных экземпляров.



## «УРАЛ-4320» БОРТОВОЙ

Непревзойденный по проходимости, надежности и простоте конструкции советский армейский автомобиль.



## ПОЖАРНАЯ МАШИНА АЦ-3053

Пожарная автоцистерна созданная на шасси самого массового грузовика в СССР.



## ЗИЛ-130 БОРТОВОЙ

Лучший и самый массовый грузовик Московского автомобильного завода им. Лихачева.

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



# «УРАЛ-4320» БОРТОВОЙ

DeAGOSTINI



## В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ КОЛЛЕКЦИИ

- ☆ «ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ»
- ☆ ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ
- ☆ ВЫДАЮЩИЕСЯ ЛИЧНОСТИ
- ☆ УНИКАЛЬНЫЕ ФОТОГРАФИИ
- ☆ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
- ☆ МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ
- ☆ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:43



## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ — УРАЛ-4320

Настоящий «король бездорожья». В этом качестве мало кто может сравниться с армейским «Уралом». Эти автомобили не только поступали в больших количествах в советскую армию, но и экспортировались во многие страны мира. На их базе созданы знаменитые пусковые ракетные установки залпового огня «Град», различные радиолокационные станции, походные мастерские, эвакуаторы для грузовиков и многие другие специальные автомобили, которые используются в армии и народном хозяйстве.



Решетка радиатора  
со сквозными прорезями



Тент кузова  
с переданной  
фактурой брезента



Зеркала заднего вида  
и фара-искатель



Рельефный протектор  
покрышек  
типа «ёлочка»