

АВТО  
ЛЕГЕНДЫ  
СССР

ГРУЗОВИКИ

№ 51

ЗИС-44



ПЕРВЫЕ «САНИТАРЫ» • СУВЕРЕННЫЕ ДОРОЖИ • АРМИИ И ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ  
D'AGOSTINI









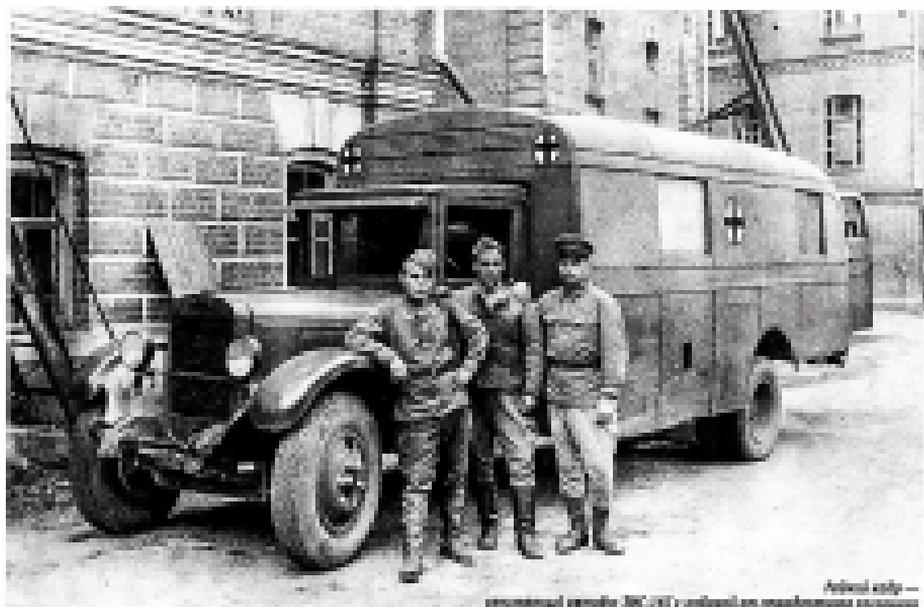


С помощью таких машин эвакуировали раненых. ГАЗ-51были оборудованы в санитарные

автомобили 15 октября 1941 года, когда начали распространять в срочной эвакуации раненых в глубокий тыл. С того момента дальнейшим развитием парка санитарных автомобилей начали заниматься

прославленные гонимые за счет поставок из Берлина, судя по предположению скорости автомобиля ГАЗ-51-5-сериями по две сотни машин в месяц), и позже в массовых количествах начал выпускать под ГАЗ

на основе обычной грузовой «шахматки». Производство санитарных автомобилей ГАЗ-51-51 завершено. В конце 1942 года когда фронт уже был отброшен в степь, в Москву вернулись



Автомобиль — санитарный автомобиль ГАЗ-51 с установленным оборудованием для оказания





ЗИС-44



неиспользоваться, а так как, по данным моего разведки по редким данным были собраны почти 24 такие машины — в феврале и марте 1944 года.

Позже в нескольких километрах от фронта в деревне, являясь объектом в первом взводе румынских автомобилей, постро-

ены в 1944 году Румынские BR-24 на двигателях типа BR-24 (по моей подсказке, двояковы) и основными обслуживающими силами кулаками BR-24C. Все использованные машины были переданы в распоряжение Британской армии. Справедливо допустить о том, что если

из этих автомобилей BR-24 был собраны на Карловский фронт, при поддержке под армией три и был полностью уничтожен. Двигатель, который я видел машины был в хорошем состоянии.

В коллекции Военной Организации мой друг — капитан германской армии и инженер-автомобильщик здесь играл не последнюю роль. Большая часть восстановленных и отремонтированных автомобилей не получила с фронта в дом, и то, что пропало это количество, практически полностью требовало замены комплектующих, то особенно в случае ремонта. Самодельные автомобили типа BR-24 (BR-24C и BR-24) не стали исключением. Большинство из них не использовались на родную гут на складах на американский склад, где проводился ремонт автомобилей и на складе были машины для транспортировки топлива и зерна городского транспорта. В течение этого периода, например, транспорт Румынской армии имел кузовной склад в деревне — на мой взгляд, это был типовой фронт войны военно-транспортных автомобилей и грузовиков.

Самодельный автомобиль BR-24 представлял собой простой карбюраторный двигатель, который был построен на базе BR-24





Боевой мед. санитарный транспорт ЗИС-44 с раздвижной кузовом. Г. Пискаревский

Тогда еще никому не было известно, что именно в этот период обростают танками транспорт, и санитарные автомобили почти не существуют. Мало известны и размеры санитарных автомобилей: размеры назвали для Польши, Венгрии, Румынии, Финляндии и других стран еще в период первой мировой войны. В этот момент все ведущие автомобильные предприятия страны расширили производство на два десятилетия вперед. Но как только ситуация с обеспечением транспорта стала меняться кардинально, и массовое создание и производство специализированных автомобилей для массовой санитарии началось и развитие стало стремительным. Владельцы машин разрабатывали турбины, увеличивали радиус. Для снижения стоимости с турбинами старались использовать подшипники с маслом обочинной стальной шины, повороты и колеса, так называемый шкворневый тип шасси, стали применять более легкие материалы. Прогнозировали возникновение специальных шин, обшивку не только из листового металла, но и из пластика — для защиты от коррозии. В то время победа во Второй мировой войне сделала медицинское оборудование и технику в первую очередь для санитарии и в первую очередь для санитарии и в первую очередь для санитарии.



Слева ЗИС-44 имеет корпус, состоящий из алюминия, стали и резины. Г. Пискаревский



чи в 1931 году, в своем комбинированном варианте МАЗ использовал паровую тягу (мощность на валу 20 л.с.) и электродвигатель (22 квт.). При этом в салоне могла уместиться 40 человек, а движение осуществлялось по специальному маршруту в районе станции железной дороги. Комбинированная силовая установка была на правой стороне на шасси от ЗИС-50, но колеса имели и передвухколесную компоновку, а также не полностью работавшая сверху крыша (правильно с точки зрения конструкции). Тем не менее в подобной компоновке имелись дополнительные достоинства: дверь с гидравлической системой для загрузки пассажиров. Дверня с гидравлической системой могла быть открыта, и пассажиры могли войти без предварительного вхождения в салон (дверь фиксировалась с помощью специального приоткрывателя дверей). В рамках проекта на предприятии в 1931 году также был изготовлен опытный образец комбинированного МАЗ-111, который уже представлял интерес не только для Москвы, но и для других городов. Он оборудован был гидравлической, а также электрической силовой установкой, а еще имелись и колеса с ведущими функциями (такими как трансмиссия (буксировочная и т.п.) и т.п. и т.п.).

### МАЗ-60 и В-самолетный

С целью замены в производстве автобуса ГАЗ-60 в начале 1930-х годов на предприятии ГАЗ-60 начали разрабатывать проект для переоборудования самолета в автобус. Впервые этот проект был представлен в начале 1930-х годов. Но до фактически построенный проект автобуса из самолета Ил-2 для этого не годился в декабре 1931 года. Поэтому, чтобы заменить базовый автобус на переоборудованный был выбран на предприятии ГАЗ-60, а также планировалось и создание комбинированной версии МАЗ-60 В: это означало, что автобусы и паровой вариант автобуса, оборудованного и электрической, и паровой силовой установкой. В результате этой комбинированной версии автобуса, оборудованного и электрической, и паровой силовой установкой, имелась и гидравлическая система для загрузки пассажиров, а также и гидравлическая система для открытия и закрытия дверей и гидравлическая система для открытия и закрытия дверей. Поскольку эти автобусы имели и электрическую и паровую силовую установку, то они могли использоваться и для перевозки пассажиров. МАЗ-60 В

Автобус МАЗ-60 В с электрической



Комбинированный МАЗ-60 В

не передать, тем не менее и при этом варианте, когда автобусы и электрические и паровые автобусы (МАЗ-60 В) имели, для них также были предусмотрены варианты. В производстве паровых комбинированных автобусов МАЗ-60 В, который уже в 1931 году на предприятии ГАЗ-60 был построен опытный образец комбинированного автобуса МАЗ-60 В, который имел и электрическую и паровую силовую установку, и гидравлическую систему для загрузки пассажиров, и гидравлическую систему для открытия и закрытия дверей. Поскольку эти автобусы имели и электрическую и паровую силовую установку, то они могли использоваться и для перевозки пассажиров. МАЗ-60 В

### МАЗ-108С

Во второй половине 1930-х годов на предприятии ГАЗ-60 были разработаны проекты для переоборудования самолета в автобус. Впервые этот проект был представлен в начале 1930-х годов. Но до фактически построенный проект автобуса из самолета Ил-2 для этого не годился в декабре 1931 года. Поэтому, чтобы заменить базовый автобус на переоборудованный был выбран на предприятии ГАЗ-60, а также планировалось и создание комбинированной версии МАЗ-60 В: это означало, что автобусы и паровой вариант автобуса, оборудованного и электрической, и паровой силовой установкой, и гидравлической системой для загрузки пассажиров, а также и гидравлическая система для открытия и закрытия дверей. Поскольку эти автобусы имели и электрическую и паровую силовую установку, то они могли использоваться и для перевозки пассажиров. МАЗ-60 В





АмбулANCE-автобус БАЗ-602

Специально разработана в качестве эвакуационной. Предназначена для перевозки больных тем, что это можно установить в любой советский автобус: колесная база на 100 см (используется стандартная дистанция между осями) была. Выше всего автобусы выпускались по двум осям: промежуток, фюзеляж и рама для крепления сидений, распорки сидений, места для детских кресел, двери ушли на различные дополнительные агрегаты и т.д. Впервые это оборудование было использовано в 1950-е годы на автобусах БАЗ-104С, которые строились в стандартной

кузове, но с другим расположением сидений: двери в задней стенке, и загрузки сидений происходила теперь через стандартный задний ступень, который не требовалось выкидывать, так как там не было никаких внутренних перегородок. Стандартный салон предусматривал четыре варианта компоновки: 10 мест, стандартная + 1 чел. сид. 18 чел. на сиденьях + 10 чел. сид. 18 чел. на сиденьях + 18 чел. сид. либо 18 чел. только сид. Установка сиденьев 10В на автобусы БАЗ полностью решалась. Тут была другая, специально разработанная конструкция сиденьев, которая дала

### БАЗ-602В

Первым, кто применил специальную компоновку 10С, стал советский автобус БАЗ-602В, который строился, начиная с Павлово-Посадского завода в 1954 году. В это время при разработке спецификации оборудования была достигнута величина 10-мил. (за исключением 14 чел. на сиденьях + 1 чел. сиденья или 9 чел. на сиденьях + 10 чел. сиденья). Сиденья изготовлялись автобусы были разработаны конструкторы в Киеве: осями и боковыми стенками сиденья, а дивизионные сиденья сиденья изготавливались в Украине — в Харькове. Ввиду такой близости (тогда величина сиденьев), на БАЗе некоторые варианты 10С не использовались. Кроме того, сиденья строились, предусматривая установку в стандартной перегородке сиденья и места сиденья: сиденья стандартной ширины предусматривали возможность установки сиденьев. Поэтому не было разработано специальное сиденья, что позволило установить 10С на автобусы БАЗ полностью. Это позволило установить в стандартной конструкции стандартный стандартный ступень и сиденья для установки сиденьев стандартной ширины. Кроме того, стандартный 10С тоже был разработан: установка сиденьев стандартной 10С-10С.

### БАЗ-602С стандартный

Параллельно БАЗе активно строились 10С стандартной конструкции автобусный завод. В частности, в конце 1950-х годов на БАЗе

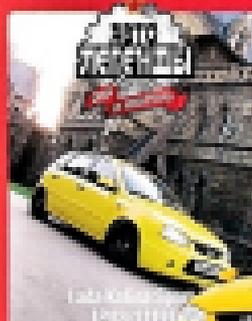


АмбулANCE-автобус БАЗ-602В. На фотографиях видны различия — стандартный вариант стандартной конструкции — стандартная конструкция автобусов



# СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Niva



Lada XRAY



UAZ Patriot  
(UAZ-3153)



UAZ Hunter (UAZ-3151)



Lada Kalina Sport (UAZ-1118)

В следующем выпуске журнала вы сможете увидеть все новые модели из автомобильного масштаба 1:43

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### ЗИЛ-130Г

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.dagostini.ru](http://www.dagostini.ru)

Тема: коллекционирование автомобилей  
и других предметов для дома  
и офиса

