

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 999 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 53

ЗИС-5В



ГРУЗОВИК ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ ☆ НА ЧЕТЫРЕХ ПЛОЩАДКАХ ☆ ИЗ ДЕРЕВА И ФАНЕРЫ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №53, 2019

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. Клинт
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
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: Д. А. Кабертай

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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«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 Федеральной 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»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
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»

Рекомендуемая розничная цена: 999 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: 10 000 экз.

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

© 2016-2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008-2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за 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». Издание 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, Алексей Радованов

Дата печати (производства): 08.07.2019
Дата выхода в России 30.07.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

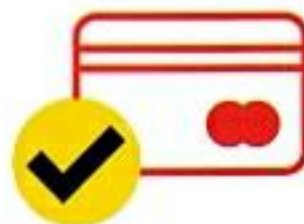
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-10
RCforum.ru

К июню 1941 года Московский автозавод имени Сталина имел на конвейере более десятка модификаций грузовиков семейства ЗИС-5, а также спроектированную и практически готовую для внедрения в производство новую базовую модель ЗИС-15. Если бы мирная жизнь и дальше шла своим чередом, то уже в 1942 году МосЗИС перешел бы на выпуск машин нового семейства.

Срочная эвакуация

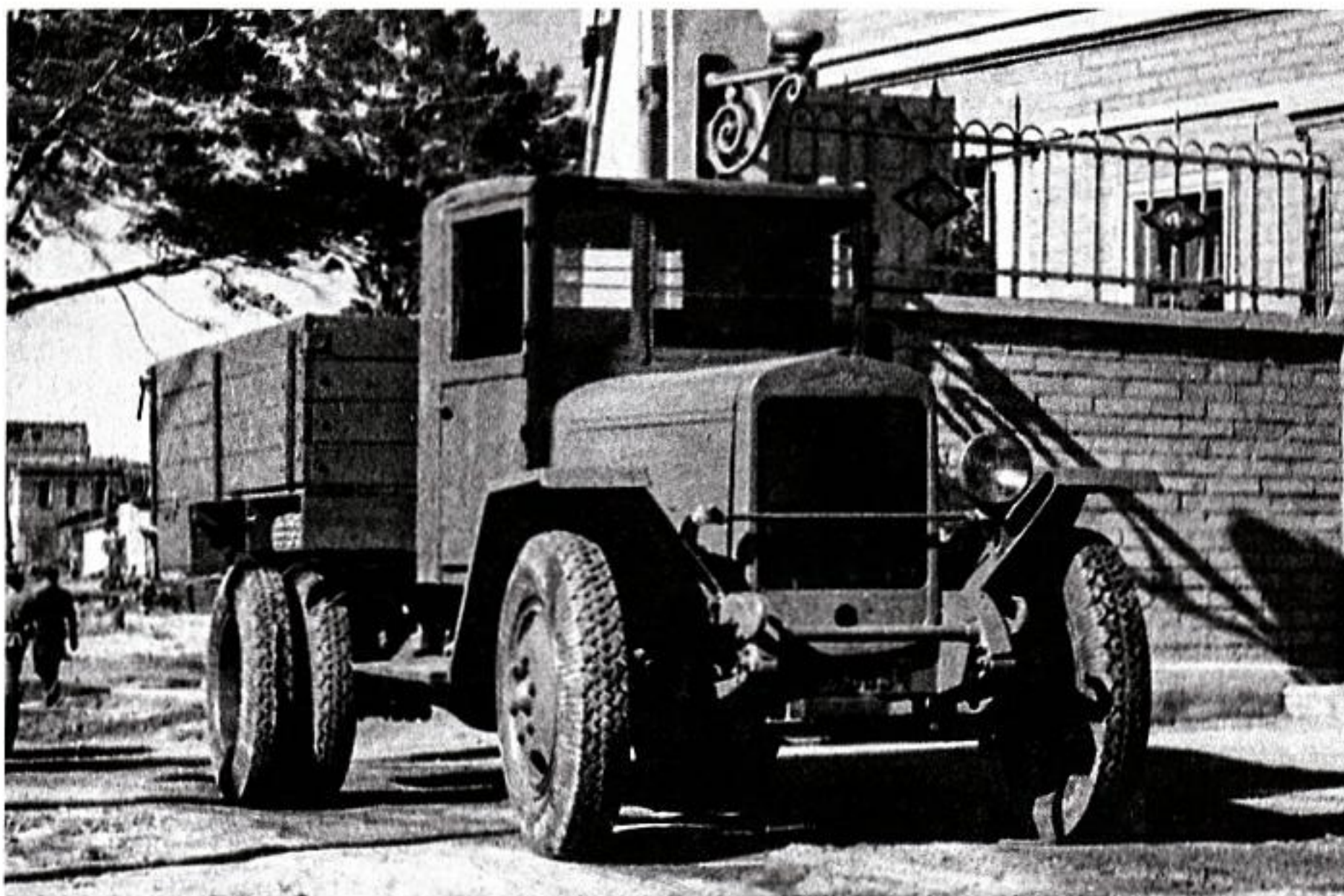
После начала Великой Отечественной войны работу завода пришлось срочно переводить на военные рельсы, подчинив единственной задаче — «Все для фронта, все для победы!». Уже с июля 1941 года, свернув производство части гражданской продукции (например, легковых автомобилей ЗИС-101А), МосЗИС приступил к изготовлению вооружения и других изделий для нужд фронта. В их числе —ковки и литье для авиационных и танковых заводов, штампы и инструментальная оснастка для изготовления боеприпасов. Резко увеличилось плановое задание по выпуску двигателей к мотоциклам М-72. В то же время многие квалифицированные рабочие покинули завод, пополнив ряды Красной армии или записавшись в на-

родное ополчение. На их места приходили пенсионеры, женщины и подростки.

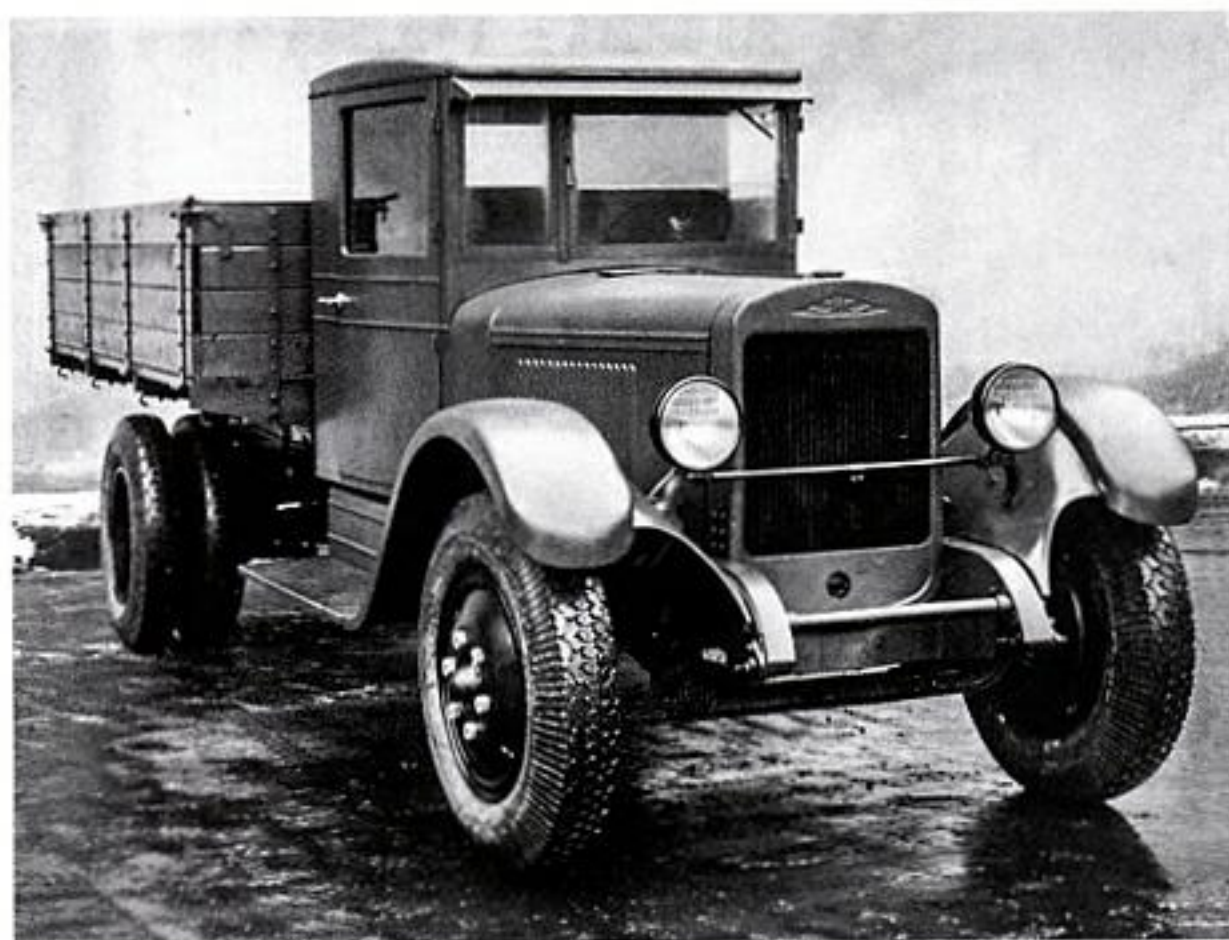
Что касается конвейера сборки грузовых автомобилей, то вплоть до октября с него продолжали сходить преимущественно стандартные автомобили ЗИС-5 в том же самом виде и в той же комплектации, что и до начала войны. Длиннобазные шасси ЗИС-11 прекратили делать еще в июле, а газогенераторные грузовики ЗИС-21А — с августа. Зато в июне и июле срочно построили два десятка полугусеничных тягачей ЗИС-22, с августа освоили выпуск полноприводных грузовиков ЗИС-32, а также оперативно начали готовить производство модернизированных полугусеничных вездеходов.

С конца июля начались налеты вражеской авиации на завод, которые, впрочем,

не смогли нанести ему большого урона. Однако уже в августе, в связи с опасным приближением гитлеровцев к Москве, Наркомат среднего машиностроения и Госпланом было принято решение об эвакуации крупнейших столичных предприятий на Урал и в Поволжье. В следующем месяце были уточнены и подготовлены площадки, куда предстояло вывести оборудование МосЗИСа, и с вечера 15 октября завод был остановлен — началась срочная эвакуация. Ежедневно грузилось более чем по 500 вагонов оборудования, причем в первоочередном порядке эвакуировалось инструментальное производство. Железнодорожные эшелоны и автомобильные колонны с оборудованием и заделом деталей незавершенного производства направились в итоге по четырем адресам



Грузовик ЗИС-5В военного времени производства Уральского ЗИС



Довоенный грузовик ЗИС-5

в восточном направлении. Станки арматурного и деревообрабатывающего цехов, один из цехов инструментального производства, оборудование карбюраторного завода и завода вспомогательного оборудования вывезли в Шадринск, сосредоточив на пяти площадках в разных частях города. Все вместе они образовали ШААЗИС — Шадринский автоагрегатный завод имени

Сталина. Самой первой в марте 1942 года на ШААЗИСе заработала площадка с инструментальным производством. Кузнечный цех эвакуировали в Челябинск, организовав там Кузнечно-прессовый завод имени Сталина (КПЗИС, ныне ЧКПЗ). Его удалось запустить в июле 1942 года. Литейное оборудование отправили из Москвы в Троицк, а остальное оборудование сосредоточили



Автомобиль ЗИС-5В с гнутыми крыльями из листовой стали

Одновременно с началом выпуска собственных грузовиков на МосЗИСе смогли наладить и конвейерную сборку импортных автомобилей, поступающих по ленд-лизу из США, Канады и Великобритании.

в Ульяновске, где основали УльЗИС — Ульяновский автомобильный завод имени Сталина. Именно ульяновскую площадку решили сделать головной, организовав на ней изготовление двигателей и конечную сборку автомобилей. Однако уже в ноябре 1941 года в первоначальный план внесли изменения: моторное производство теперь планировали обустроить в Челябинской области, создав там Миасский автотракторный завод имени Сталина (МАЗИС). Для этого в Миасс переправили все вагоны с литейным оборудованием из Троицка, а также вагоны со станками из моторных цехов с ульяновской площадки. В то время как из Москвы эвакуировали оборудование для автомобильного производства, с 18 октября на МосЗИСе возобновился выпуск военной продукции, причем в круглосуточном режиме. В числе такой продукции оказались минометы, которые начали делать в бывшем моторном корпусе. На площадях эвакуированного инструментального цеха № 2 организовали выпуск боеприпасов и мин, а в цехе капитального ремонта освоили изготовление деталей реактивных снарядов. С ноября заводу поручили еще и выпуск знаменитых пистолетов-пулеметов ППШ.

Во второй половине декабря 1941 года, когда непосредственная опасность захвата Москвы миновала, эвакуация столичных предприятий была остановлена. А уже 6 января 1942 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) принял решение о восстановлении автомобильного производства на МосЗИСе. Для этого эвакуации должна была подвергнуться часть самого старого оборудования, достаточная для возобновления производства автомобилей ЗИС-5 и налаживания выпуска полугусеничных тягачей ЗИС-42 при условии сохранения дублирующего выпуска ЗИС-5 в Ульяновске. Все разобщенные конструкторские бюро вновь предстояло объединить в один отдел на МосЗИСе.

Дальше речь пойдет о том, как развивалось автомобильное производство на каждой из площадок.

МосЗИС

Первоначальный срок восстановления автопроизводства в Москве был крайне жестким — 16 марта 1942 года, а уже к 1 мая завод должен был выйти на выпуск 100 автомобилей ЗИС-5 в сутки. Впрочем, выдержать такой график не удалось: из-за перегруженности железных дорог эшелоны с востока приходили с большими

задержками, а поступающее оборудование зачастую требовало серьезного ремонта. В результате по состоянию на 10 апреля МосЗИС располагал лишь 47% необходимой оснастки. Грузовой конвейер удалось запустить только в июне 1942 года. Интересно, что почти одновременно с началом выпуска собственных грузовиков на МосЗИСе смогли наладить и конвейерную сборку импортных автомобилей, поступавших по ленд-лизу из США, Канады и Великобритании. В общей сложности до мая 1946 года собрали 48,5 тыс. шт. А немногим раньше на МосЗИСе начал действовать цех по восстановлению трофейных автомобилей: до конца войны в нем вернули в строй 14 тыс. машин двухсот наименований. Вслед за базовым грузовиком ЗИС-5В упрощенного типа в сентябре 1942 года в Москве смогли наладить выпуск полугусеничных тягачей ЗИС-42. Интересно, что поначалу они комплектовались силовыми агрегатами миасской сборки: собственное моторное производство на МосЗИСе смогли перезапустить только 24 июля 1943 года. Начав с выпуска 93 моторов за последнюю июльскую неделю, к концу декабря месячный темп сборки удалось увеличить до 1900 шт., что позволяло обходиться дальше без помощи МАЗИСа. Что же касается количественных показателей выпуска грузовиков ЗИС-5В, то они на московской площадке менялись следующим образом: 1942 год — 5,5 тыс. шт., 1943 год — 21 тыс. шт., 1944 год — 28,5 тыс. шт. Темпы роста были значительными, и по итогам 1945 года МосЗИС смог преодолеть рубеж в 35 тыс. грузовиков, однако даже эта цифра составляла лишь половину от довоенных объемов производства.

УльЗИС

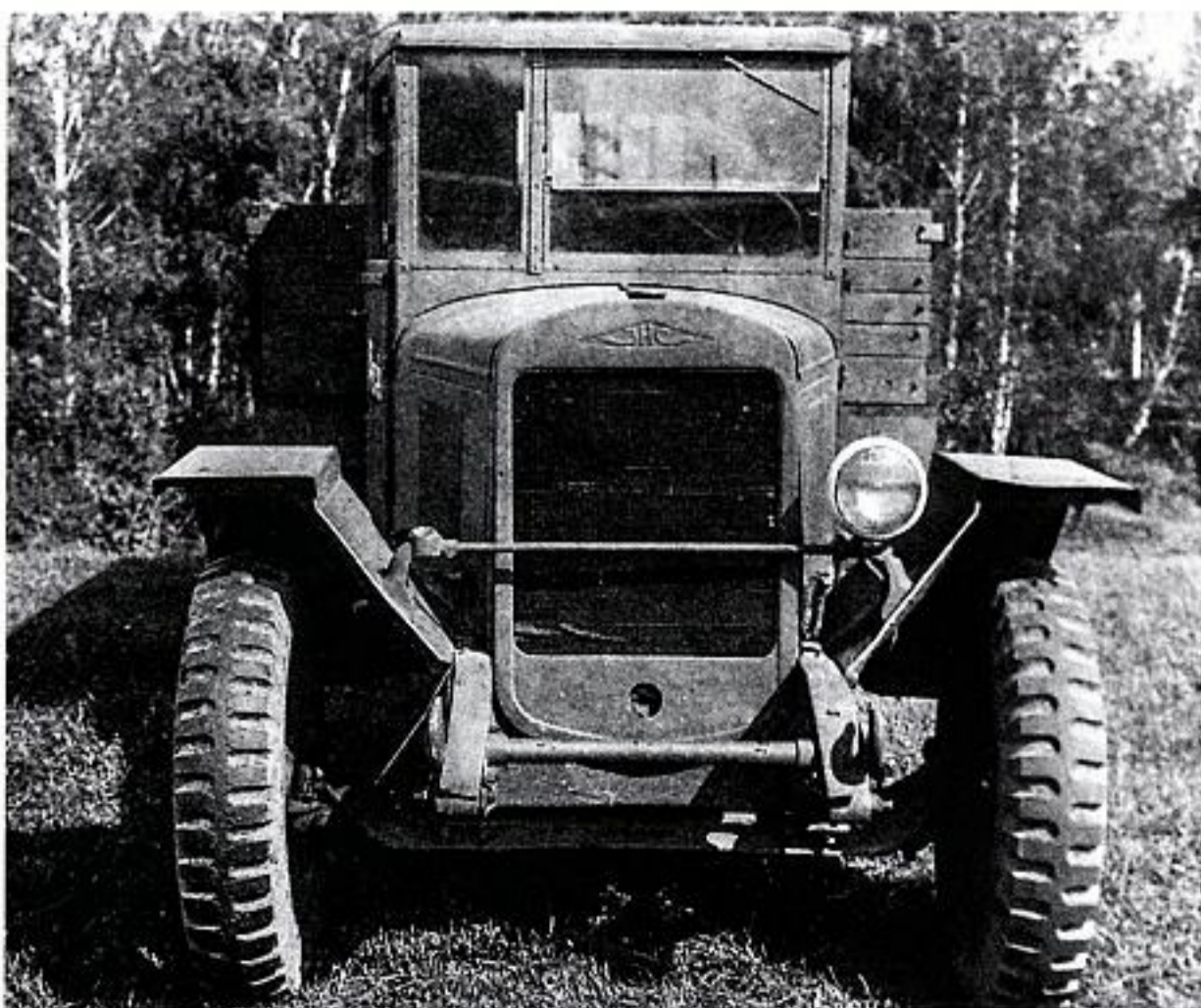
В Ульяновске работы по созданию автозавода на территории складов Главного таможенного управления Наркомвнешторга начались с 20 октября 1941 года. УльЗИС планировался как головной завод по сборке автомобилей и двигателей, получавший необходимые комплектующие с других филиалов в Челябинске, Шадринске и Троицке. Однако уже в ноябре всех рабочих, связанных с производством силовых агрегатов для ЗИС-5, отправили вместе с соответствующим оборудованием еще дальше — в Миасс. В Ульяновске остались лишь сотрудники цехов, занимавшихся изготовлением узлов шасси и окончательной сборкой автомобилей. В программу завода должны были войти грузовики типа



Склады в Ульяновске, куда эвакуировали автомобильное производство ЗИС из Москвы

ЗИС-5, газогенераторные установки ЗИС-21 и боеприпасы. Первый автомобиль модели ЗИС-5В на УльЗИСе изготовили 30 апреля 1942 года, организовав производственный процесс по временным технологиям: вместо еще не построенного главного конвейера сборку начали осуществлять стапельным методом — на козелках, подавая раму и другие агрегаты при помощи

кран-балки. Отгрузка готовой продукции начала осуществляться заводом с июня, после доукомплектования некоторыми дефицитными деталями. В августе завод получил правительственное задание по производству малолитражных бензиновых двигателей Л-3/2 для нужд фронта (в основном они использовались на передвижных электростанциях). Это мо-



Во время войны грузовики часто комплектовались только одной фарой со стороны водителя



Передвижная ремонтная мастерская на базе грузовика ЗИС-5В

промышленность в соседних городах — Челябинске, Магнитогорске и Златоусте. По плану поковки и штамповки для сборки моторов в Миасс должен был поставлять челябинский КПЗИС, а карбюраторы — шадринский ШААЗИС. В задачи самого МАЗИСа входила отгрузка отливок из черного и цветного металлов в Ульяновск и Шадринск, а также готовых двигателей и коробок передач в Ульяновск и Москву. Первой в Миассе, начиная с марта 1942 года, заработала линия по производству поршневых колец. В апреле удалось развернуть выпуск коробок передач, а с мая в сбыт начали уходить и комплектные двигатели. Всего же за первый неполный год работы завод дал 9,3 тыс. моторов и более 15 тыс. коробок передач, а в 1943 году выпуск двигателей вырос до 24,5 тыс. шт.

В дальнейшем, со второй половины 1944 года, по решению правительства МАЗИС был расширен и реконструирован, что позволило перевести сюда из Ульяновска сборку автомобилей ЗИС-5В. Само же предприятие с этого момента стало именоваться Уральским автомобильным заводом имени Сталина (сокращенно УралЗИС). Первый грузовик в Миассе собрали 8 июля 1944-го, а всего до конца года армия получила 2760 уральских трехтонок. По итогам 1945 года объемы выпуска грузовиков на УралЗИСе увеличились до 8,7 тыс. шт. и понемногу продолжали расти в последующие годы, правда, оставаясь заметно более скромными в сравнении с показателями МосЗИСа.

Однако если в Москве выпуск грузовиков серии ЗИС-5 окончательно свернули уже в первой половине 1948 года, то на Урале старые трехтонки, периодически модернизируя, выпускали до конца следующего десятилетия.

«В» — Военный временный

Что представлял собой грузовик ЗИС-5 военного времени? Распределение производственного оборудования по нескольким городам, а также дефицит стального листа привели к тому, что ни в Ульяновске, ни в Москве не было возможности наладить сборку машин ЗИС-5 по довоенной спецификации. Это обстоятельство потребовало проведения вынужденной «модернизации наоборот» — максимального упрощения конструкции автомобиля. Так в начале 1942 года в Ульяновске родилась

торное производство в дальнейшем выделилось в обособленное предприятие, из которого впоследствии родился работающий и поныне Ульяновский моторный завод. К концу 1942 года на УльЗИСе заработали все запланированные цеха основного производства, а численность трудового коллектива достигла 4 тыс. человек. На следующий год в эксплуатацию пустили цех газогенераторных установок, а также наладили сборку ленд-лизовой техники (1000 машинокомплектов). Кроме того, в 1943 году началось создание цехов МОЦ-4 и МОЦ-5 для выпуска полноприводных грузовиков ЗИС-32. Но эти работы в итоге были приостановлены, поскольку уже в феврале 1944 года в Ульяновске был свернут и выпуск базовой модели ЗИС-5В, сборку

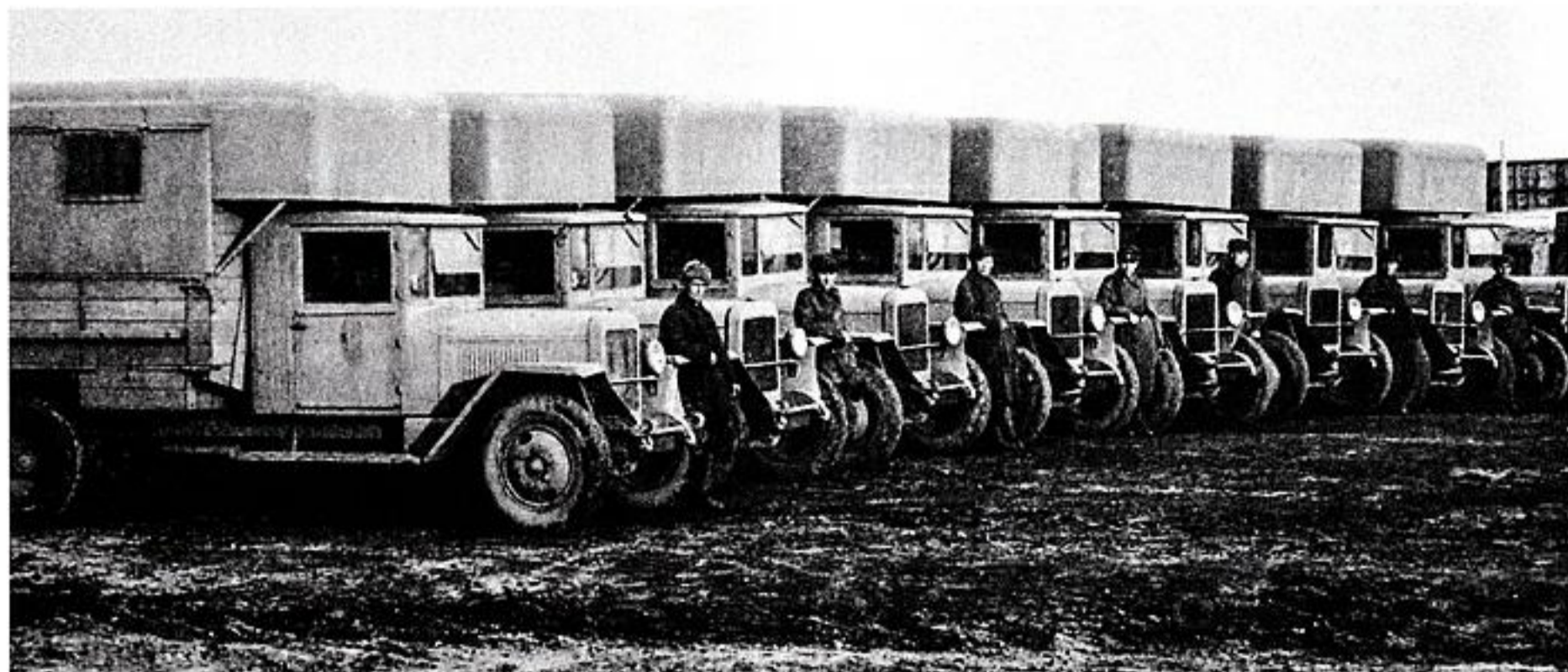
которой перевели на миасскую площадку. Общий тираж произведенных на УльЗИСе грузовиков ЗИС-5В составил 6,5 тыс. шт., из которых около половины пришлось на шасси для ремонтных «летучек», собиравшихся здесь же. В дальнейшем в Ульяновске предполагали освоить совершенно новые дизельные грузовики мод. 253, однако по факту с октября 1947 года начали делать полуторки ГАЗ-ММ — столь же устаревшие, как и ЗИС-5В.

МАЗИС

Миасский автотракторный завод имени Сталина начали строить буквально в чистом поле с декабря 1941 года. Плюсами выбранной площадки считались близость сырьевых источников и хорошо развитая



Ремонтная мастерская производства Ульяновского ЗИС



Партия ремонтных мастерских, подготовленная к отправке на фронт

новая базовая модель, получившая известность как ЗИС-5В, где литера «В» могла в равной мере расшифровываться как «временный» или «военный».

У модели «5В» было несколько ключевых особенностей. Главная из них — заново спроектированная упрощенная кабина, в которой практически не использовались детали из листовой стали. Вся обвязка и панели теперь были выполнены из дерева и фанеры. Благодаря этому удалось сэкономить 124 кг остродефицитной стали. Из дерева изготавливались и подножки. Ушли в прошлое крылья сложной округлой формы, получаемой при помощи сложных штампов с глубокой вытяжкой: для изготовления новых плоских крыльев требовались лишь простейшие листогибочные приспособления. Еще некоторое количество металла удалось выкроить, упростив конструкцию глушителя, отказавшись от установки тормозов на передних колесах и переделав грузовую платформу. Для этого боковые борта сделали неоткидными, аннулировав их петли и запоры. Наконец, в системе освещения оставили всего одну фару с левой стороны, поскольку в целях маскировки ночью все равно зачастую ездили вообще без света. Почти все эти особенности автомобиля ЗИС-5В нашли отражение во временных технических условиях ТУ 49-22, утвержденных Народным комиссариатом среднего машиностроения и сменивших прежний ГОСТ 30-40, на основании которого грузовики ЗИС-5 выпускались перед войной.

Грузовик ЗИС-5 послевоенного производства во многом сохранил черты машин военного времени

Еще одно упрощение в конструкцию ЗИС-5В вынужденно ввели в декабре 1942 года.

До того момента на московских и ульяновских грузовиках применялись пластмассовые рули, которые поставлял ГАЗ имени Молотова. Однако цех по их изготовлению оказался выведен из строя в результате бомбежки вражеской авиации, после чего МосЗИСу пришлось экстренно разрабатывать и осваивать собственный деревянный четырехспицевый руль.

Впрочем, порой грузовики ЗИС-5В подвергались и модернизации «со знаком плюс»: например, с января 1944 года на них начали применяться форсированные моторы модели ЗИС-5М с повышенной степенью сжатия. Оптимизировали форму камеры

сгорания и впускных каналов, повысили производительность водяного насоса, закаляли токами высокой частоты шейки коленвала. Некоторые экземпляры получали еще и новые поршни, отлитые из алюминиевого сплава. С новыми калибровками карбюратора и более холодными свечами двигатель ЗИС-5М должен был развивать 76–77 л.с. против 73 л.с. у мотора ЗИС-5.

Количество и качество

Конечно, тяготы военного времени не пошли автомобилю на пользу. Упрощение конструкции и технологии, замена оптимальных материалов на доступные,

Продолжение на стр. 10





ЗИС-5В

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ



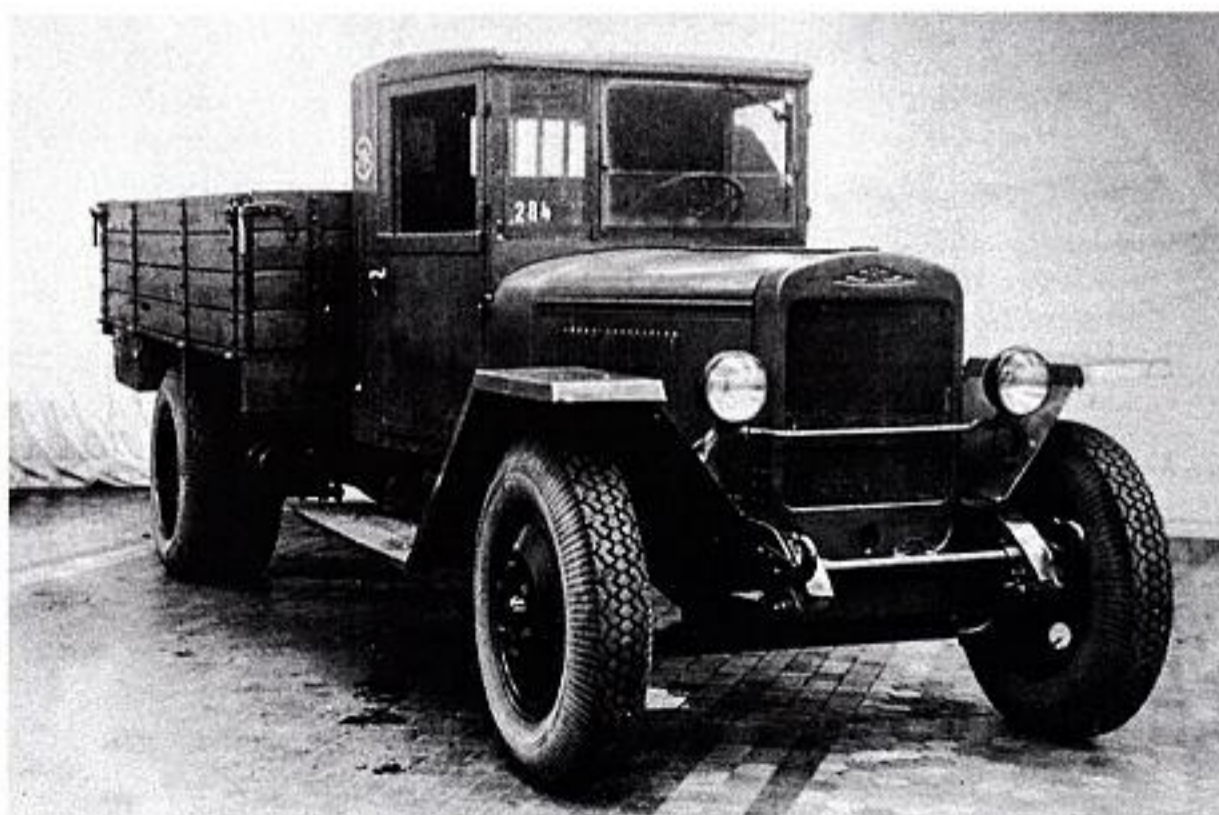


перебои со снабжением комплектующими, недостаток квалифицированной рабочей силы, тяжелейшие бытовые условия — все это привело к тому, что качество и долговечность грузовиков ЗИС-5В были откровенно низкими. Простой пример — грузовая платформа. Начиная с 1942 года для ее изготовления вместо древесины

твердых пород стали использовать сосну и ель, причем в сыром виде, не просушивая до нужной кондиции. Из сырой древесины делали и детали кабины. В результате они расшатывались в первые же месяцы эксплуатации: брусья платформы деформировались и лопались, двери кабины обвисали, а оконные проемы теряли правильную гео-

метрию, что приводило к выпадению или разрушению стекол. К тому же из рассыхающейся древесины начинали повсеместно выпадать все шурупы.

С другими узлами грузовиков военного времени ситуация была не намного лучше, что наглядно демонстрировали отчеты по контрольным испытаниям автомобилей ЗИС-5В, периодически проводившимся силами Испытательной автомобильной базы Главного автомобильного управления Красной армии. Вот, например, перечень некоторых заводских дефектов грузовика ЗИС-5В, собранного на МосЗИСе в январе 1944 года: «Переднее откидное стекло кабины волнистое, дает искажения. Между рамками передних стекол и кабиной имеются щели от 5 до 18 мм. Окраска автомобиля некачественная, неровная, с пропусками и подтеками, на крыльях и капоте проступает ржавчина». Даже совершенно новая кабина оказалась негерметичной: в дождь она обильно протекала по стыку крыши и задней стенки. Качество всех уплотнительных прокладок не укладывалось ни в какие рамки: утечки воды и масла отмечались практически во всех соединениях. Двигатель при замере на испытательном стенде недобрал порядка 10%



Грузовик ЗИС-50 с силовым агрегатом от грузовика ЗИС-150

мощности. А снятие передних тормозов в совокупности с падением качества фрикционного материала колодок привело к критическому ухудшению тормозной динамики. Если по довоенному ГОСТу автомобиль ЗИС-5 должен был останавливаться со скорости 30 км/ч за 10 м, то у испытанного образца ЗИС-5В величина тормозного пути равнялась 26 м!

За гарантийный пробег (12 тыс. км) у автомобиля было выявлено 18 серьезных поломок. Перечислим лишь некоторые из них:

- 2325 км — из-за деформации брусьев в основании платформы запасное колесо перестало помещаться на свое место;
- 2520 км — обвисла правая дверь кабины, ее стекло лопнуло;
- 2734 км — при движении на скорости около 65 км/ч скрутило и оборвало карданный вал, его обломками оказались повреждены оба лонжерона рамы, бензобак и глушитель;
- 3202 км — разрушился рулевой механизм, который пришлось поменять целиком;
- 4473 км — повторное скручивание и обрыв нового карданного вала;
- 4869 км — окончательное разрушение кузова (проломился пол), потребовалась установка новой платформы;
- 5445 км — треснул правый лонжерон рамы в месте удара карданного вала при скручивании, трещину заварили и усилили накладкой;
- 7140 км — потек радиатор, разрушившийся от вибраций;
- 8600 км — вторичное образование трещины в лонжероне рамы;
- 9083 км — разрушение подпрессорников во время выполнения спецзадания с четырехтонным грузом в кузове.

Серьезные поломки, вызывающие длительные простои, происходили с автомобилями ЗИС-5В через каждые несколько сотен километров пробега. Это в равной мере относилось к образцам как московской, так и миасской сборки. Со второй половины 1945 года началась отгрузка автомобилей ЗИС-5В в гражданские автохозяйства, и некоторые упрощения, вызванные условиями военного времени, были признаны недопустимыми. А потому уже в течение 1946 года трехтонки потихоньку начали обретать более цивилизованный вид: на них были восстановлены открывающиеся боковые борта платформы и подпружиненная спинка сиденья. Реечную обшивку дверей заменили сплошной фанерной, ввели двухслойную окраску. Угольники рамы перевели с отливки на прокат, а фланец карданного вала — с отливки на поковку. Двигатели



Грузовик ЗИС-5 послевоенного производства УралЗИС

начали комплектовать только алюминиевыми поршнями, а в системе электрооборудования перестали использовать звуковые сигналы мотоциклетного типа.

Тогда же, в 1946 году, благодаря монтажу трофейных станков и иного технологического оборудования удалось заметно нарастить производственные мощности МосЗИСа: до конца года выпуск грузовиков вырос до 43 тыс. шт., а в 1947 году уже превысил 55 тыс. шт. На УралЗИСе увеличение объемов производства техники происходило с задержкой, однако тоже было заметным: 1946 год — 10,2 тыс. шт., 1947 год — 11,2 тыс. шт., 1948 год — 18,2 тыс. шт. Эти показатели могли бы быть еще более высокими, если бы работа конвейеров не сдерживалась перебоями в снабжении необхо-

димыми комплектующими и материалами. В связи с отставанием в восстановлении южных металлургических заводов в Сталино (Донецк) и Мариуполе поставка металла для изготовления полуосей, балок передней оси, шестерен и поворотных кулаков осуществлялась лишь мелкими партиями, требуя частой переналадки штампов. Завод «Красная Этна» из Горького (Нижний Новгород) не поставлял в необходимом количестве метизы. Перебои в поставках колесных дисков с КПЗИСа вынуждали время от времени спускать с конвейера автомобили без вторых скатов на заднем мосту. Вдобавок ко всему, МосЗИС регулярно сталкивался с неравномерностью поставок финского леса, что вынуждало увеличивать выпуск грузовиков в варианте шасси без бортовой платформы.



Грузовик ЗИС-5М производства УралЗИС



Грузовик ЗИС-5М со штампованными крыльями

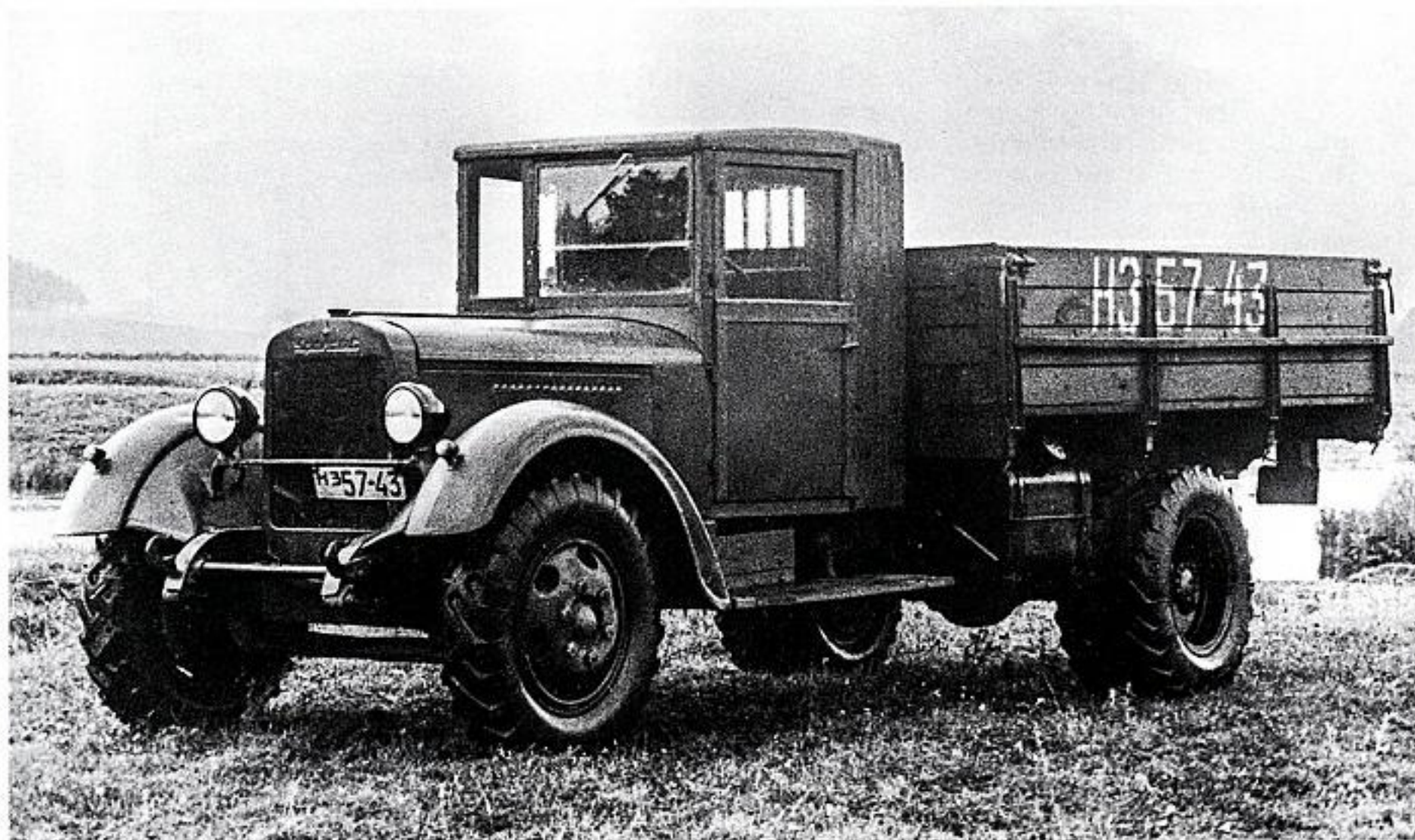
Переходный вариант

После запуска процесса подготовки производства новой модели ЗИС-150 конструкторы МосЗИСа серьезных работ по модернизации старых грузовиков ЗИС-5В проводить уже не планировали. Однако когда на заводе приняли решение о переходе на новую базовую модель без остановки конвейера, оказалось, что сделать это выгоднее всего в два этапа, предварительно освоив изготовление переходного грузовика со старым шасси и новым силовым агрегатом — двигателем ЗИС-120 и пятиступенчатой коробкой передач. Такой гибрид, названный ЗИС-50, спроектировали и воплотили в опытных образцах уже в 1946 году. Сроки освоения модели ЗИС-50 в серии несколько раз сдвигались из-за нехватки оборудования, в результате ее выпуск за 1947 год составил лишь 1,3% от плана. Первую товарную партию (32 экз.) завод выдал в апреле, затем в июле были сделаны еще пять машин, две из которых отправились на междуведомственные испытания, а с октября по декабрь построили еще 157 шт. — так называемую наладочную партию, служившую для обучения персонала. Интересно, что практически все автомобили



ЗИС-50 первых выпусков осели в автохозяйствах Москвы и Московской области, причем сведения по отгрузке каждого экземпляра передавались непосредственно в лабораторию грузовых машин КЭО. Это было сделано ради удобства организации наблюдения за процессом их эксплуатации. Выпуск старых моторов ЗИС-5М на МосЗИСе прекратили 9 января 1948 года, перейдя с 10 января на поточный выпуск двигателей

ЗИС-120. А в феврале московский конвейер навсегда покинули и последние экземпляры грузовиков ЗИС-5В, освободив место для «пятидесяток». С марта, как только полностью наладился производственный процесс по грузовикам ЗИС-50, на заводе началась двухмесячная подготовка к полному переходу на выпуск автомобилей ЗИС-150. В это время велись перепланировка цехов и монтаж новых станков, изготовление



технологических приспособлений и наладка штамповой оснастки. Уже с апреля МосЗИС закончил производство запчастей для грузовиков ЗИС-5В, а в мае прекратил и выпуск модели ЗИС-50, которая успела разойтись тиражом в 14 тыс. экз. План по безостановочному переходу на поточный выпуск новых грузовиков ЗИС-150 удалось осуществить практически в полном объеме: остановка главного конвейера потребовалась всего на три дня вместо обычных для того времени нескольких недель или месяцев. Надо сказать, что подобного

с мая 1948 года часть уральских грузовиков (до половины выпуска в отдельные годы) стала изготавливаться в модификации ЗИС-50, получая новые московские силовые агрегаты ЗИС-120. Но вот дальнейшую модернизацию своих машин конструкторы УралЗИСа проводили уже самостоятельно, без привязки к работам МосЗИСа. Прежде всего, в 1948 году была разработана и испытана новая тормозная система с гидравлическим приводом ко всем четырем колесам, выполненная по образцу ГАЗ-51. После ее внедрения в производство из обо-

вкладышами коленвала, модернизированное рулевое управление и т. д. Однако из-за высокой загруженности немногочисленного коллектива миасских конструкторов сильно затянулось внедрение этих нововведений, поэтому грузовики ЗИС-5 продолжали сходиться с конвейера УралЗИСа практически в неизменном виде вплоть до февраля 1956 года. И лишь тогда завод смог освоить модернизированную модель УралЗИС-355. Среди ее ключевых особенностей стоит отметить более экономичный двигатель мощностью 85 л.с.

Серьезные поломки происходили с автомобилями ЗИС-5В через каждые несколько сотен километров пробега

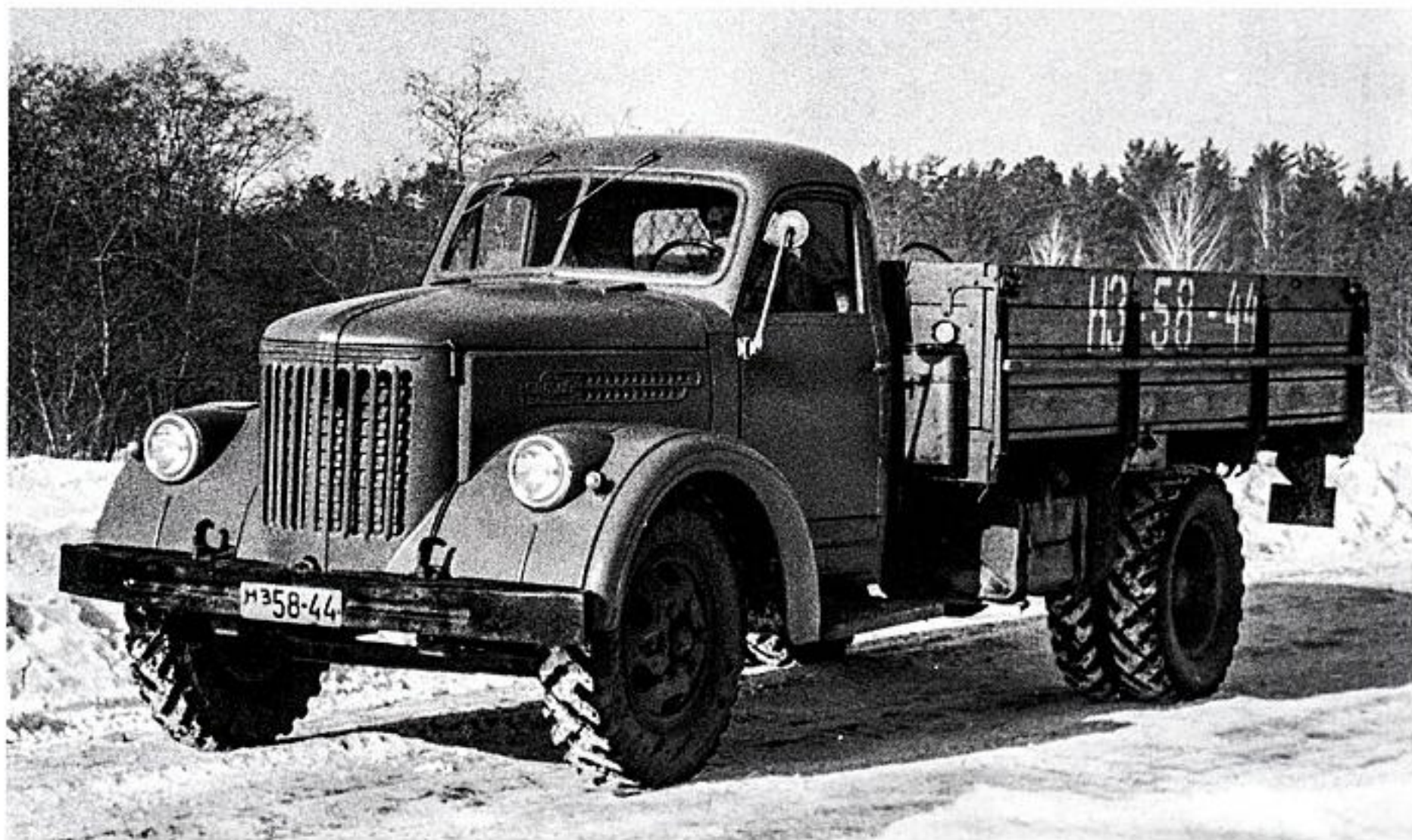
опыта на тот момент не было ни у одного из отечественных автозаводов.

Уральские конверсии

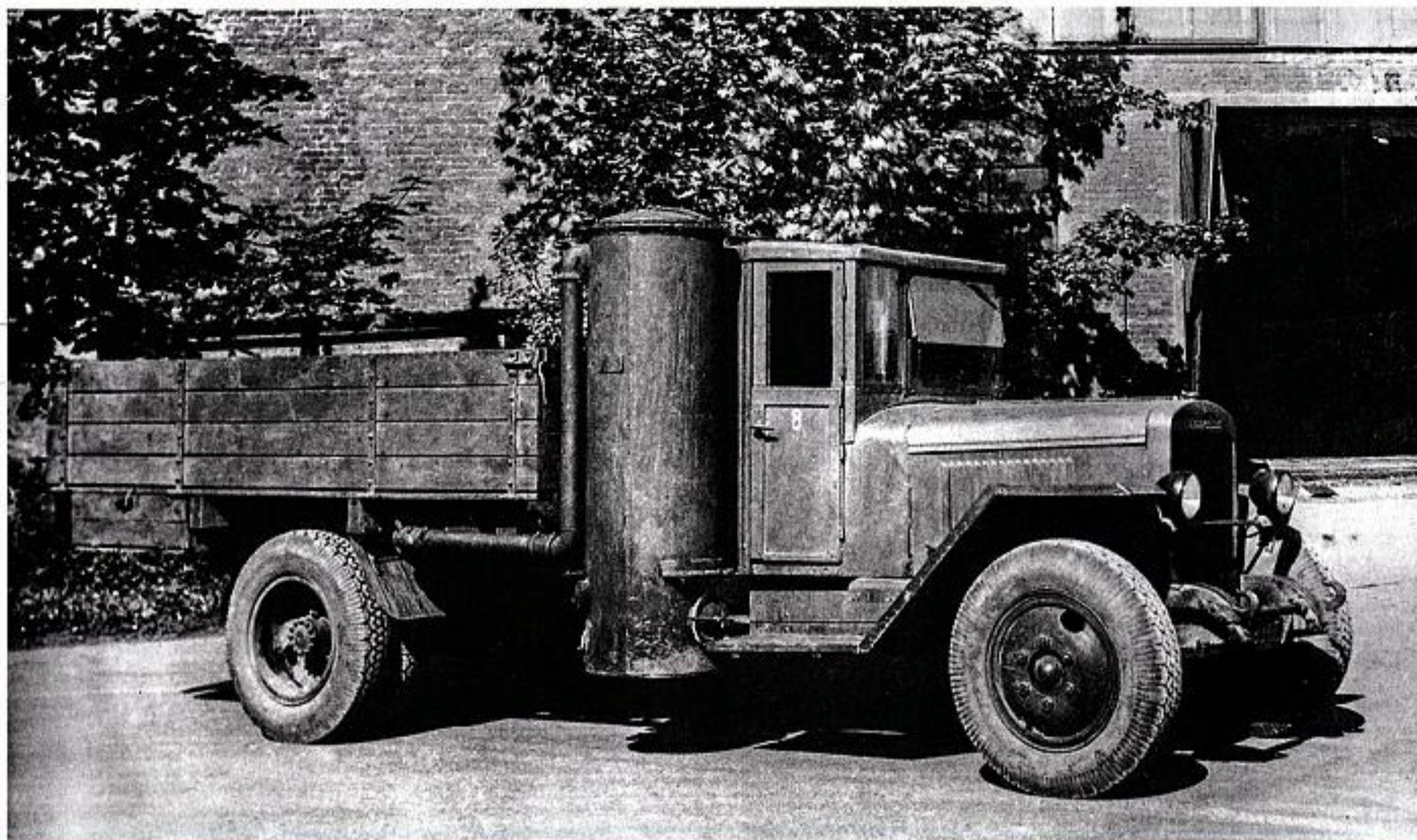
В период 1946–1947 годов конструкция грузовиков ЗИС-5В уральского производства корректировалась по образцу московских машин: они точно так же постепенно обрели грузовую платформу с тремя откидными бортами, вторую фару и металлические брызговики. Начиная

значения базовой модели уральских грузовиков исчезла литера «В». Следом был разработан усиленный редуктор заднего моста со спирально-конической главной передачей. Тогда же началось изготовление серии опытных образцов грузовых автомобилей, на которых опробовались новые компоновочные решения (сдвинутые вперед силовой агрегат и кабина, перенос бензобака на раму), новые кабины и платформы, двигатель увеличенной мощности со сменными тонкостенными

с полнопоточной системой фильтрации масла и предпусковым подогревателем, новую систему питания с топливным баком на левом лонжероне рамы, рулевое управление типа ГАЗ-51, усиленный передний мост, 12-вольтовую систему электрооборудования с указателями поворотов. Эти автомобили просуществовали на конвейере до октября 1958 года, когда были заменены грузовиками УралЗИС-355М с кабиной и оперением нового типа.



Грузовик УралЗИС-355М



В первые послевоенные годы, учитывая проблемы со снабжением отдаленных автохозяйств бензином, вновь стали актуальными газогенераторные автомобили, работающие на древесных чурках, торфе, каменном угле и других альтернативных видах топлива. И в 1946 году УралЗИС получил задание от Наркомата среднего машиностроения заняться освоением газогенераторных модификаций ЗИС-5В.

ЗИС-21А

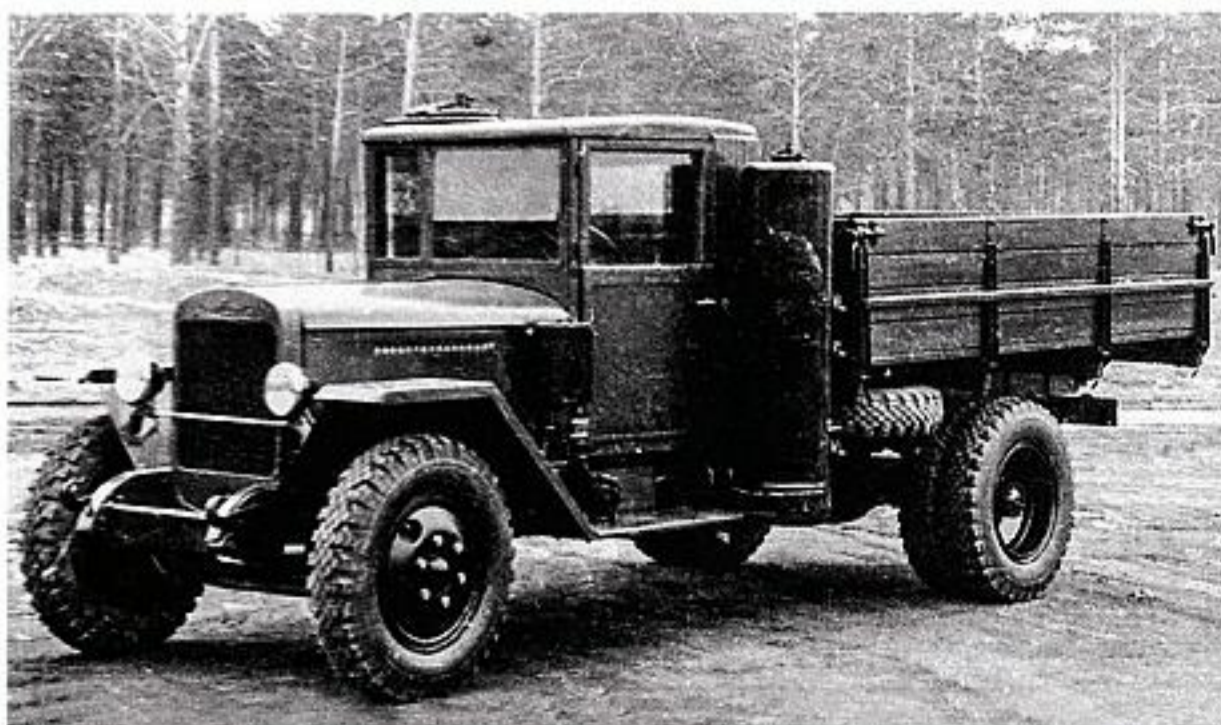
В первую очередь УралЗИС освоил производство грузовиков ЗИС-21А с газогенераторными установками на древесных чурках, которые еще в довоенный период выпускал МосЗИС. В 1946 году объем их

производства составил 446 шт., в 1948-м увеличился до 3 тыс. шт., а с 1950 года «газгены» строились тиражами порядка 5 тыс. шт. в год. Поскольку газогенераторные установки имели солидный собственный вес, грузоподъемность автомобиля ЗИС-21А была

снижена до 2,5 т. А из-за сравнительно малой удельной теплоты сгорания газа, получаемого в газогенераторе при сжигании древесных чурок, мощность двигателя у автомобиля ЗИС-21А не превышала 45 л.с. Грузовики этой модели выпускались до мая 1952 года.

УралЗИС-352

Более совершенный газогенераторный грузовик модели УралЗИС-352 на заводе освоили в марте 1952 года. По сравнению с ЗИС-21А, он обладал целым рядом преимуществ, связанных с долговечностью и удобством эксплуатации газогенераторной установки. В частности, УралЗИС-352 мог работать на деревянных чурках повышенной влажности. За счет более мощного вентилятора и подогревателя розжиг газогенератора у него проходил гораздо быстрее, а благодаря подвижной колосниковой решетке очистка зольной камеры производилась заметно легче, равно как



Газогенераторный грузовик УралЗИС-352

и очистка циклона. Данная модификация находилась в производстве до февраля 1956 года и предлагалась в трех комплек-

тациях: в виде голого шасси, бортового грузовика или грузовика с безбортовой платформой и поворотным коником.

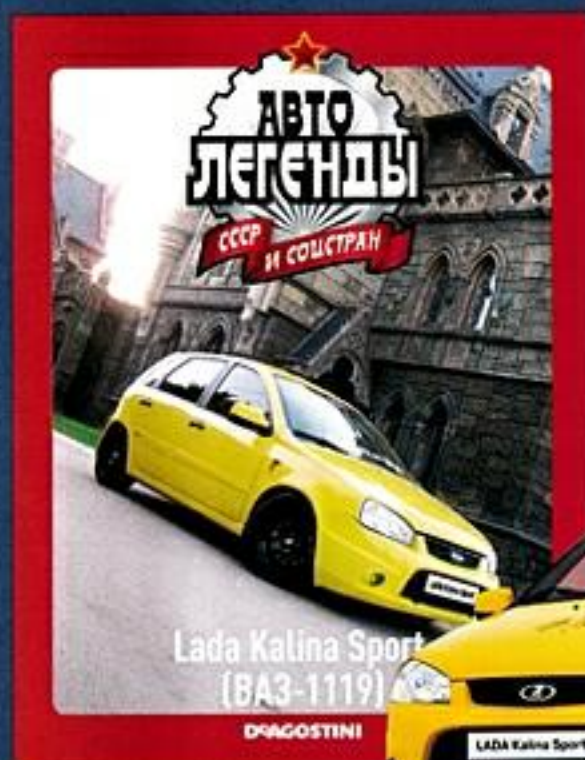
С февраля по апрель 1956 года завод выпускал аналогичный «газген» УралЗИС-356 на основе грузовика УралЗИС-355.

Технические характеристики ЗИС-5В	
Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	3000 кг
Максимальная скорость	60 км/ч
Электрооборудование	6 В
Аккумуляторная батарея	3-СТ-98
Генератор	ГБФ-4600
Карбюратор	МКЗ-6
Стартер	МАФ-4007, 0,9 л.с.
Размер шин	7,00-20
Масса, кг	
снаряженная	3100
полная	6240
Наименьший радиус поворота, м	
8,6	
Дорожный просвет, мм	
250	
Рулевой механизм	
червяк и кривошип, передаточное число — 15,9	
Подвеска передняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами	

Сцепление	
двухдисковое, сухое	
Тормоза	
рабочие — барабанные, на задние колеса, с механическим приводом	
стояночные — барабанные, на задние колеса, с механическим приводом	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, без синхронизаторов	
Передаточные числа	
I — 6,60; II — 3,74; III — 1,84; IV — 1,00; задний ход — 7,63	
Главная передача	
двойная (цилиндрическая и коническая пары), передаточное число — 6,41	
Двигатель	
ЗИС-5М, рядный, шестицилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	101,6
Ход поршня, мм	114,3
Рабочий объем, л	5,55
Степень сжатия	5,3
Максимальная мощность	
77 л.с. при 2400 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
29,5 кгм	

СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot
(UA3-3163)



UAZ Hunter (UA3-315195)



Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

КО-413 (ГАЗ-3307)

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

