



Издательство: Де Агостини

Год: 2010/Страниц: 16/Формат: djvu /Размер: 6,5

Качество: хорошее

Автопарк советского периода: ГАЗ-67Б

Коллекция «Де Агостини» «Автолегенды СССР» посвящена наиболее популярным отечественным автомобилям. На страницах издания Вы познакомитесь с историей отечественного автомобилестроения, узнаете, как создавались наши машины, увидите архивные фотографии моделей-аналогов других стран, прочитаете о разработках ведущих автомобильных конструкторов.

ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б - советские военные полноприводные легковые автомобили с упрощённым открытым кузовом, имевшем вырезы вместо дверей. Представляли собой дальнейшую модернизацию модели ГАЗ-64. Как и она созданы под руководством ведущего конструктора В. А. Грачёва на базе агрегатов ГАЗ-М1. В Красной армии эти машины назывались «козёл», «козлик», «пигмей», «блоха-воин» и «Иван-Виллис».

Автомобиль ГАЗ-67 имел строгие, лаконичные, сугубо утилитарные формы кузова с плоскими или гнутыми цилиндрическими поверхностями. Мелких деталей на его внешней поверхности было мало. Выделялись корпус вакуумного стеклоочистителя на верхней дуге водительской половины лобового стекла, ручки зажимов осей лобового стекла, застёжки капотов и крышки ящика на левом переднем крыле. Подфарников и зеркала обратного вида не было. Дверные проёмы застёгивались брезентовыми фартуками, обычно свернутыми трубочкой и прикрепленными ремешками к передним стойкам. Кузов полностью окрашивался в неяркий темно-зеленый матовый цвет с черным наполнением (бликов он не давал). ГАЗ-67 приняли участие в заключительном этапе войны, когда машин подобного типа, в основном американских, в армии уже было достаточно. Но они тоже получили некоторое распространение и даже известную популярность как самобытный, типично «русский» образец автомобиля (то есть тяговый, прочный, неприхотливый, вездеходный). Европа раньше не встречала таких упрямых, крепко сбитых газиков-вездеходов, уверенно стоящих на земле своими широко расставленными колесами. Базовая модель ГАЗ-67 выпускалась в 1943-1944 годах. С июня 1944 года в производство был внедрён модернизированный, ставший знаменитым ГАЗ-67Б, который получил усиленные по ряду узлов передний мост и трансмиссию. Объёмы производства ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б в годы войны были сравнительно невелики - 4851 ед., что составляло менее 1/10 от поставок в СССР ленд-лизинговых Willys MB и Ford GPW. На завершающей стадии Великой Отечественной войны и позже Корейской войны ГАЗ-67Б широко использовался как штабной и разведывательный автомобиль, перевозчик пехоты и раненых, а также как лёгкий артиллерийский тягач. После войны производство ГАЗ-67Б было расширено, причем не только как армейского автомобиля, но и для работы в

сельском хозяйстве. Скоро ГАЗ-67Б стал любимым и желанным для председателей колхозов, агрономов и механиков МТС. Весной 1950 года облегченный ГАЗ-67Б поднялся на Эльбрус к «Приюту одиннадцати». При организации дрейфующей полярной станции СП-2 летом 1950 года и туда был заброшен ГАЗ-67Б, потом успешно и долго работавший на льдине. Первое парашютное десантирование ГАЗ-67Б с самолета Ту-2 проводилось в 1949 году. Объем производства ГАЗ-67 составил 3137 ед., ГАЗ-67Б до конца войны было произведено 1714 ед., а всего до конца выпуска в 1953 году - 92 843 ед.

[скачать](#)