

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 8 РУБ. 69 КОП. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 190

СССР
И СОЦСТРАН



FORD GPA

ЗЕМНОВОДНЫЙ ДЖИП
НЕЗАМЕНИМ В РАЗВЕДКЕ
ВЕЗДЕХОД И МОРСКАЯ ЯХТА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №190, 2016

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

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

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

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 77-63920 от 09.12.2015

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 (17) 331 94 41

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 «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,

ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.

Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.

Розничная цена: 89,99 грн,

8 руб. 69 коп. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

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

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

Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 12: ООО «Тайга Групп»;

стр. 16: ООО «Идея Центр»;

фооновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:

© hdrmaps.com;

стр. 4–6: © Ford Motor Company;

стр. 7: © TopFoto.co.uk;

стр. 14–15: © De Agostini / G. Cigolini;

стр. 11: © CPC Collection / Alamy;

стр. 3, 10, 12: частная коллекция

Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит

«Музей внедорожных машин»
(пос. Царевщина, Самарская обл.),
а также Александра Павленко
и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска



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 и Вадим Садыков

Дата выхода в России 8.06.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP





К возможностям амфибий Ford GPA американские военные отнеслись скептически и постарались как можно скорее от них избавиться. В советской армии, напротив, Ford GPA прижился настолько, что после окончания Великой Отечественной войны в СССР даже был создан полный его аналог.

Побеждает сильнейший

Соединенные Штаты Америки вступили во Вторую мировую войну 7 декабря 1941 года. Географическая оторванность от главного театра военных действий заставила командование США планировать масштабные морские десантные операции, а для этого армии необходима была специальная техника. Большие транспортные корабли не могли приближаться к пологому берегу, а именно такой берег — самый удобный для десантирования. Обычно десантники подходят к берегу на катерах, но высадка с них все равно осуществляется в воду, только на небольшой глубине. Все это снижает оперативность продвижения войск. Идеальное десантное средство должно выходить с транспортных кораблей по аппарелям в воду, а дойдя вплавь до берега, самостоятельно на него выбраться и продолжить движение наравне с обычными автомобилями, доставляя пехоту и вооружение прямо к боевым позициям. Таким средством во время Второй мировой войны виделись плавающие автомобили. Во время проведения десантных операций основная нагрузка ложилась на большие амфибии GMC DUKW-353, созданные на базе трехосных полноприводных грузовиков GMC CCKW-353 и способные за один раз перевезти до 30 человек или 2,5 т груза. А для связи и разведки требовались небольшие амфибии, которые, выйдя на берег, могли без задержки продолжить движение, обеспечивая возможность оперативного управления войсками в боевых условиях. В сухопутных операциях подобная роль отводилась небольшим армейским внедорожникам, получившим прозвище «джип». По аналогии с ними амфибийный вариант джипа американские военные прозвали *Seep* (от *Seagoing Jeep* — мореходный джип). Свою заинтересованность в плавающей версии автомобиля-разведчика армейское начальство выражало еще на стадии

разработки технического задания на легкий внедорожник. Однако реализация этой идеи стала возможной лишь после отработки конструкции джипов, которая ожидаемо затянулась. Лишь в апреле 1941 года Специальная интендантская служба (*Quarter Master Corps*, сокращенно *QMC*) сформулировала основные требования к новому легкому полноприводному плавающему автомобилю грузоподъемностью 0,25 т, получившему проектное обозначение *QMC-4 ¼ Ton Truck Light Amphibian*. Координация работ по этому проекту была поручена Национальному комитету оборонных исследований (*National Defense Research Committee, NDRC*). В июле того же года *NDRC* привлекла к проектированию водоизмещающего корпуса легкой амфибии нью-йоркское судостроительное бюро *Sparkman & Stephens Inc*, занимавшееся проектированием и строительством яхт. Постройку опытных образцов первых амфибий по проекту *QMC-4* в октябре 1941 года доверили компании *Marmon-Herrington* из Индианаполиса (*Indianapolis*) — ведущему американскому производителю полноприводных автомобилей для вооруженных сил США. Компании передали три джипа *Willys MA* в качестве доноров узлов для ходовой части, а *Sparkman & Stephens Inc* предоставила *Marmon-Herrington* техническую

документацию на водоизмещающий несущий корпус, разработанный главой фирмы Родериком Стивенсом-младшим (*Roderick Stephens Jr.*). Вариант с несущим корпусом, по замыслу авторов, был призван снизить собственную массу амфибии. Но разработка и изготовление опытных образцов амфибий *Marmon-Herrington* затянулась, поэтому в декабре 1941 года компания *Ford Motor Company* предложила свое видение малой амфибии, сконструировав ее по типу большой амфибии *GMC DUKW-353*, у которой водоизмещающий корпус был установлен на стандартное шасси грузовика. С малой амфибией *Ford Motor Company* предлагал поступить точно так же — установить новый водонепроницаемый корпус в виде лодки с плоским днищем (понтонного типа) прямо на шасси внедорожника *Ford GP*. Такой корпус, сваренный из листового металла толщиной 1–2 мм, не слишком утяжелял машину. В результате масса амфибии *Ford* оказалась на 400 фунтов (180 кг) меньше массы амфибии *Marmon-Herrington*. Помощь в разработке водоизмещающего корпуса для машины *Ford* тоже осуществляла фирма *Sparkman & Stephens Inc*. Простота конструкции и опыт помогли автомобильной корпорации *Ford Motor Company* опередить конкурента по времени. Несмотря на то что *Ford* начал строить свою



Амфибия Ford GPA в Красной армии. Советский регистрационный номер на борту соседствует с американским — это значит, что амфибия сначала успела послужить в армии США



машину позже, первый прототип амфибии выкатили из цеха 9 февраля 1942 года, в то время как *Marmon-Herrington* свою первую амфибию изготовила лишь к 9 марта. До конца февраля 1942 года *Ford Motor Company* построила еще два прототипа амфибии, но уже на базе модернизированного джипа *Ford GPW*.

На испытаниях плавающие «форды» продемонстрировали очевидные преимущества в сравнении с машинами фирмы *Marmon-Herrington*, что и предопределило исход поединка. 11 апреля 1942 года амфибию *Ford* выбрали для серийного производства, а *Ford Motor Company* был передан заказ на постройку 5000 амфибий.

На заводе серийная машина получила обозначение *GPA*, где буква *G* (*Government*) означала «правительственный заказ», буква *P* (*Passenger*) использовалась для обозначения легковых автомобилей с колесной базой 80 дюймов (2032 мм), а буква *A* подразумевала «водоплавающий» (*Amphibian*). При утверждении новой машины к производству американские военные больше основывались на общих выводах

и концепциях, чем на серьезных исследованиях и испытаниях. Причина такого подхода в том, что первые крупные десантные операции с моря были запланированы в Северной Африке уже на сентябрь–октябрь 1942 года, и военные хотели к этому времени получить серийные легкие амфибии. В этих условиях было не до масштабных проверок и расширенных испытаний. На подготовку производства амфибий ушло все лето. Лишь 9 сентября 1942 года первые серийные экземпляры *Ford GPA* покинули заводской конвейер производственного комплекса *Ford River Rouge Complex* в Дирборне (*Dearborn*). А 23 октября автомобиль был «стандартизирован», то есть принят на вооружение армией США как *Truck Amphibian 1/4 Ton, 4x4*.

Автомобиль или лодка?

На серийных амфибиях *Ford GPA* сохранились двигатель, коробка перемены передач, задний и передний мосты, а также другие агрегаты от сухопутных джипов *Ford GPW* (он же *Willys MB*). При этом ряд агрегатов подвергся небольшим

Первый прототип Ford GPA на испытаниях. Машина трехместная, сиденья расположены в один ряд

переделкам — в частности, система охлаждения двигателя и система выхлопа. К основным агрегатам добавились гребной винт, водяной руль (сзади) и приводы к ним, кабестан (лебедка с вертикальным барабаном) и насос водооткачивающей системы. Корпус лодки имел три отделения — носовое, пассажирское и кормовое. В носовой части было два отсека: в первом помещались радиатор, электрический сигнал, топливный и воздушный фильтры, во втором — двигатель. В кормовой части автомобиля находились аккумуляторы, ось водяного руля. Кроме того, часть этого отсека использовалась для хранения инструмента и такелажного хозяйства амфибии. Доступ к внутренней части кормового отделения осуществлялся с помощью откидной спинки заднего сиденья, на внутренней стороне которой крепился шанцевый инструмент. Топливный бак находился под задним сиденьем. В днище



Прототип Ford GPA с двухрядным расположением сидений. От серийной машины его отличают гладкие борта без усиливающих подштамповок

лодки стояли пробки для слива воды из корпуса и доступа к пробкам спуска масла из картеров двигателя, коробки перемены передач и раздаточной коробки, а также к болтам крепления задней части двигателя и коробки перемены передач.

В отличие от прототипов, водонепроницаемый корпус серийных машин имел на наружных деталях штампованные усиливающие гофры для улучшения жесткости кузова, так как огромные плоские кузовные панели резонировали при работе мотора. На носовой и кормовой частях не было водонепроницаемых переборок, что повышало опасность затопления машины в случае получения пробоины корпуса, особенно ниже ватерлинии. Большое значение придавалось состоянию многочисленных сальников: карданных валов, деталей привода к колесам, к гребному винту, рулю и т.д. От них зависели не только ресурс и надежность различных агрегатов и систем, но и плавучесть амфибии. При работе на плаву через сальники внутрь корпуса машины всегда попадало некоторое количество воды. Для борьбы с этим явлением амфибия оснащалась системой водооткачивающего насоса. Его производительности хватало, чтобы справиться с естественным поступлением воды внутрь кузова, но с большими пробоинами корпуса или захлестыванием воды через борт насос справиться уже не мог. На случай полного затопления амфибии подушки передних сидений имели подъемную силу, достаточную для поддержания на воде одного человека. Они всплывали самостоятельно, так как не были жестко



закреплены на каркасе сидений. Амфибия обычно оснащалась спасательным кругом для третьего члена экипажа. Передвижение амфибии по воде обеспечивал трехлопастной винт. Примечательно, что винт мог включаться одновременно с приводом колес, что повышало возможности машины при въезде в воду, выезде и движении по мелководью. Отбор мощности на гребной винт осуществлялся от коробки передач специальным карданным валом, который был непосредственным продолжением вторичного вала коробки передач. На воде автомобиль-амфибия управлялся обычным лодочным рулем, установленным за кормой корпуса на вертикальном штыре. Руль поворачивался рулевым колесом автомобиля с места водителя с помощью системы тросов и блоков, которые связывали рулевой вал с рычагом (румпелем) на штыре лодочного руля.

От сухопутных аналогов амфибия Ford GPA отличалась значительно большими габаритами корпуса и собственной массой, а следовательно, имела худшую геометрическую проходимость (в основном за счет увеличившихся углов въезда спереди и сзади) и повышенное удельное давление на грунт. Так, собственная масса Ford GPW (он же Willys MB) составляла 1100 кг, а амфибии Ford GPA — 1595 кг. И это при том, что изначально проектное задание ограничивало массу машины на уровне 1200 кг (2640 фунтов). Естественно, такое увеличение собственной массы снижало полезную грузоподъемность автомобиля. У амфибии, по сравнению с сухопутными машинами, также увеличились радиусы поворота и ухудшилась обзорность с места водителя.

Поспешишь — людей насмешишь

Поскольку амфибия Ford GPA разрабатывалась и запускалась в производство в спешке, при поступлении в войска обнаружались серьезные недостатки. Громоздкая и неповоротливая на суше, она была слишком маленькой на открытой воде. С грузом Ford GPA имел большую осадку и, как следствие, низкую высоту борта. Даже при небольшом волнении на море существовала опасность захлестывания машины набегающей волной. К тому же амфибии Ford GPA часто застревали в песке уже на мелкой воде, где свободно проезжали обычные джипы Willys MB и Ford GPW — сказывалось большее удельное давление на слабый



Амфибия Ford GPA рядом со своим «прародителем» — внедорожником Ford GPW



грунт. Получается, *Ford GPA*, предназначенный для морских десантов, оказался для них практически непригодным. В результате американские военные очень быстро потеряли интерес к автомобилям подобного класса и назначения. Масла в огонь подлили и финансовые разногласия между Генри Фордом и правительством США. В апреле 1943 года

в 50 раз больше — 626 727 экземпляров. Тем не менее, значительное число амфибий *Ford GPA* передали в ВМФ США и корпус морской пехоты, где они использовались по своему прямому назначению — в морских десантных операциях. Впервые они были задействованы в операции «Торч» (*Operation Torch*) в ноябре 1942 года, в ходе которой американские и английские войска

Амфибии Ford GPA на испытаниях на плаву в акватории морского порта в Дирборне

не задержались в американской армии — до 1947 года все машины были сняты с вооружения. Оставшиеся экземпляры были распроданы фермерам, путешественникам и всем, кто нуждался в небольших автомобилях-вездеходах.

Амфибия Ford GPA, громоздкая и неповоротливая на суше, была слишком маленькой на открытой воде

выпуск амфибий был приостановлен, хотя несколько машин собрали позже, видимо из существовавшего запаса деталей. Последний *Ford GPA* покинул предприятие в июне 1943 года. В статистике военного ведомства сообщается о постройке 12 774 машин *Ford GPA*, но в заводских источниках указывается 12 781 экземпляр включая три первых прототипа. Для сравнения: автомобилей *Willys MB* и *Ford GPW* было выпущено почти

вторглись в Северную Африку. Правда, тогда качества амфибии автомобилю *Ford GPA* практически негодились. *Ford GPA* участвовали в высадке войск союзников по антигитлеровской коалиции на Сицилию в июле 1943 года и в Нормандии в июне 1944 года. Во время Второй мировой войны амфибии *Ford GPA* были задействованы в подразделениях береговой охраны США и американского Красного креста. После окончания войны малые амфибии

Интересно, что некоторые экземпляры *Ford GPA* нашли применение не только как сухопутные транспортные средства, но и в качестве морских яхт. Оказалось, что при небольших доработках корпуса (увеличении длины и организации герметизированных переборок) и верхней надстройки (обеспечивающей герметичность пассажирского отсека) автомобиль обладает неплохой плавучестью, и на нем, как на яхте, можно пересекать даже океаны.



Первым это продемонстрировал австралийский путешественник Бен Карлин (*Ben Carlin*). Он приобрел подержанный *Ford GPA* и приспособил его для длительных путешествий, в том числе и по морю. На этом импровизированном «земноводном» транспортном средстве, названном *Half-Safe*, он вместе с женой планировал совершить кругосветное путешествие.

Стартовав в июне 1950 года в канадском Монреале, супруги взяли курс через Атлантический океан на Азорские острова. Проведя в океане 32 дня, они достигли цели — это был самый продолжительный водный переход за время их путешествия, но не самый сложный. На пути между Азорскими островами и Мадейрой их основательно потрепали атлантические

Супруги Бен и Элеонора Карлин во время путешествия



Амфибия Ford GPA под названием Half-Safe во время морского перехода

Сухопутная часть путешествия на Half-Safe не всегда проходила гладко



ураганы. Из Мадейры путь лежал на форт Кап-Джуби, затерянный на краю Западной Сахары. Достигнув Черного континента, они уже по суше добрались до Европы, а потом через Ла-Манш в Англию.

Следующий этап большого путешествия стартовал в Англии в мае 1954 года. Пройдя всю Европу, Турцию, Ирак, Иран и Пакистан, экипаж *Half-Safe* прибыл в Калькутту (Индия).

Третья часть экспедиции началась в январе 1956 года в Калькутте. На этот раз Элеонора, жена Бена, решила, что прелестей кругосветного путешествия с нее достаточно, поэтому Бен Карлин продолжил движение со своими товарищами. На этот раз их путь лежал из Индии в Бирму (сегодня это Мьянма), но не по суше, а по морю, так как сухопутный путь в Бирму через джунгли до сих пор считается непреодолимым для

Продолжение на стр. 10





FORD GPA



На парадах ретротехники амфибии Ford GPA всегда вызывают живой интерес

автомобиля. Из Рангуна, столицы Бирмы, путешественники по суше добрались до столицы Таиланда. Позже Карлин вспоминал этот участок дороги как самый трудный на протяжении всего путешествия, включая ураганы в Атлантике. Из Бангкока по суше амфибия направилась в Сайгон и Дананг (Вьетнам), а потом морем снова в Гонконг, затем в Тайвань и Японию. После некоторого перерыва путешествие было продолжено в июне 1957 года. Из Японии амфибия *Half-Safe* направилась в сторону Алеутских островов в северной части Тихого океана. Достигнув Аляски, экипаж по материке отправился в Монреаль, чтобы 12 мая 1958 года завершить свое кругосветное путешествие. Амфибия *Half-Safe* осталась в США у друга Бена Джорджа Калимеро (*George Calimero*), в то время как сам Бен Карлин вернулся к жене в Австралию. После смерти Бена Карлина в 1981 году гилдфордская гимназия, в которой он учился, выкупила у Джорджа Калимеро амфибию *Half-Safe* и установила ее на постоянную стоянку возле учебного заведения. Примерно в это же время подобное путешествие на амфибии Ford GPA предприняла молодая американская пара — Хелен и Фрэнк Шрейдер (*Helen and Frank*

Schrader). Их реконструированная амфибия, названная *La Tortuga*, проехала в 1954–1956 годах из Лос-Анджелеса до южной оконечности Южной Америки. По итогам своего путешествия американцы написали захватывающую книгу. В 1957 году британский ветеран Второй мировой войны десантник Лионель Форге (*Lionel Forge*) приобрел в Канаде списанный Ford GPA. Он удлинил корму и нос машины, пристроил к ней крышу от универсала Dodge и сделал в крыше круглый люк сверху. Форге планировал пройти на этой машине из Торонто в Англию (через США, Мексику, Гватемалу, Панаму, Бразилию,

Африку, Ближний Восток, Грецию и дальше через всю Европу). В результате он доехал на машине только до Панамы и вынужден был вернуться обратно в США, так как грузовое судно, на котором он намеревался попасть из Бразилии в Африку, было выведено из эксплуатации. К 1980-м годам интерес к автомобилям-ветеранам Ford GPA стали проявлять коллекционеры олдтаймеров. За счет относительно малого тиража и меньшего количества сохранившихся экземпляров у любителей военных автомобилей амфибии ценятся в два раза дороже своих сухопутных собратьев Ford GPW и Willys MB.

Залежалый товар

Еще во время Второй мировой войны американцы избавились почти от половины Ford GPA. Их активно раздавали в рамках программы ленд-лиза в армии стран-союзниц по антигитлеровской коалиции, в том числе и в Советский Союз. Согласно отчету военного ведомства США, по ленд-лизу автомобили Ford GPA были отправлены в следующие государства: в СССР — 3520 машин, Великобританию — 852, Канаду — 22, силам «Свободной Франции» — 24, в Китай — 40, Бразилию — 22, Нидерланды — шесть автомобилей. Из числа машин, выделенных Великобритании, 161 амфибию позже передали Австралии. Вероятно, дольше всего они состояли на вооружении в Нидерландах — до 1957 года точно. Наша страна стала основным получателем Ford GPA. Причем мы все время просили увеличить объемы поставок амфибий.



Жители Восточной Европы встречают бойцов Красной армии



Идеально отреставрированная амфибия Ford GPA на одном из смотров ретро-техники

Секрет такой любви к амфибиям *Ford GPA* достаточно прост. Если американцы пытались их использовать на море и остались крайне недовольны, то мы использовали амфибии на реках, где их мореходные качества не имели большого значения. У нас амфибии помогали перебрасывать войска с берега на берег и наводили паромные переправы. В этой роли они подходили нам даже больше, чем традиционные

В статистике военного ведомства США указаны 3520 автомобилей (в некоторых источниках — 3510). При этом никаких потерь по дороге зафиксировано не было. Но Красная армия отчиталась за поступление всего 2200 амфибий (1900 машин в 1944 году и 300 в 1945 году). Куда делись остальные 1320 автомобилей, не совсем понятно. Конструкция амфибии *Ford GPA* нашими военными была признана настолько удачной,

провел всесторонние испытания *Ford GPA* в паре с еще одной американской амфибией *GMC DUKW-353*, созданной на шасси трехосного полноприводного грузовика. Амфибии прошли по земле более 9000 км и провели на плаву около 25 часов. При этом серьезных дефектов и поломок зафиксировано не было. Испытания на суше показали, что амфибии практически не уступают своим сухо-

Ford GPA нашли применение не только как сухопутные транспортные средства, но и в качестве морских яхт

катера, так как не требовали дополнительного времени на спуск в воду. Да и по суше амфибии могли передвигаться самостоятельно, в то время как катера приходилось возить на специальных прицепах. Американская амфибия оказалась незаменимой в разведке. Ей не нужны были мосты (которые тщательно охранялись противником) — она могла переправиться через реку в любом удобном месте, а после выполнения задания таким же способом вернуться назад. Для наших военных водоплавающие автомобили *Ford GPA*, получившие у нас наименование «Форд-4», оказались просто находкой. Что касается количества поставленных к нам амфибий, то эти данные сильно разнятся.

что после войны послужила образцом для многих плавающих автомобилей, созданных как в СССР (ГАЗ-011 и ГАЗ-46), так и в странах Восточной Европы (*Tatra T801* в ЧССР и *P2S* в ГДР).

С моря на реку

В Красной армии амфибию рекомендовали в качестве подвижного средства при формировании специальных десантных подразделений для форсирования водных преград, а также для обслуживания понтонных парков при устройстве речных переправ. Для выяснения возможностей машины Научно-испытательный батальон Главного автобронетанкового управления Красной армии (ГАБТУ КА) в 1944 году

путным аналогам по динамике, тяговым качествам и экономичности. У *Ford GPA* максимальная скорость составляла 89 км/ч, а расход горючего был сопоставим с сухопутными машинами. При этом амфибия несколько уступала сухопутным автомобилям в проходимости (вследствие повышенного удельного давления на грунт) и геометрической проходимости. Испытания на воде в основном проводились на Москве-реке. По сравнению с обычной моторной лодкой с той же мощностью мотора амфибия продемонстрировала более низкие динамические качества из-за больших потерь, вызванных неудачными гидродинамическими формами корпуса и большим сопротивлением



выступающих деталей ходовой части (колеса, карданы и т.д.). Но по своим тяговым характеристикам амфибия не уступала обычным моторным судам.

Как правило, по воде амфибии передвигались на второй передаче. В спокойной воде и по течению можно было двигаться и на третьей передаче, главное — не доводить при этом до детонации двигателя. При движении амфибии на воде иногда наблюдалось такое явление: горячие газы, вырываясь из выхлопной трубы и ударяясь об воду, вызывали брызги, которые при ветре с правой стороны попадали в лицо экипажу.

На испытаниях на воде отмечалась плохая маневренность амфибии, особенно на малой скорости. Для осуществления поворота необходимо было повышать обороты двигателя, чтобы пригнать винтом достаточное количество воды к водяному рулю. Маневренность амфибии резко снижалась при буксировке паромов и понтонов, так как резко возрастал радиус поворота всего состава.

Испытания в СССР Ford GPA на проходимость. Хорошо видно, что амфибия потеряла способность передвигаться — ее нос уперся в край овражка

Управление на воде требовало большего поворота рулевого колеса, чем на суше, поэтому вращать его надо было начинать заранее и ждать некоторое время, пока амфибия отреагирует на этот поворот. Это особенно важно на малой скорости движения. Задний ход в воде осуществлялся включением всех колес автомобиля в помощь гребному винту.

Испытания автомобилей-амфибий по определению динамики и экономичности

на воде проводились на участке Москвы-реки между Краснохолмским и Новоспасским мостами, расстояние между которыми равно одному километру. То есть испытания армейского автомобиля во время войны проводились в самом центре столицы! Для исключения влияния ветра и течения на результаты испытаний все заезды повторялись в двух направлениях. Истинные значения величин подсчитывались как среднее из заездов «туда» и «обратно».





Максимальная скорость амфибии на воде составляла 8,6 км/ч, а расход топлива достигал 14 л/ч.

Для длительной работы на воде двигатели амфибий были приспособлены плохо — они перегревались и требовали остановок для охлаждения. Однако время непрерывной работы на воде у *Ford GPA* иногда достигало 5 ч.

Вход и выход из воды признавался вполне удовлетворительным. Амфибия спокойно выходила из воды на углах до 17° при средней твердости грунта. Большую пользу приносил установленный на машине кабестан: в трудных условиях он помогал амфибии выбраться на берег. Надо

признать, что успех входа и выхода из воды в значительной мере зависел от квалификации и тренировки водителя.

Помимо дорожно-лабораторных испытаний, проводились и войсковые, в процессе которых отрабатывались вопросы переброски бойцов и вооружения через водные преграды, а также возведения инженерных сооружений и подготовки мостовых средств переправ. Войсковые испытания показали, что амфибии пригодны для переправы через водные преграды инженерных групп разграждения (эти группы устраивали проходы в противопехотных заграждениях противника) в составе восьми человек с боевым

имуществом или противотанковых подразделений в составе семи человек с тремя противотанковыми ружьями. Отрабатывались переправы отделения в составе шести человек с противотанковой пушкой 45 мм, буксируемой за амфибией на поплавках Т. З. И. Амфибии *Ford GPA* также использовались для буксировки лодок, плотиков с личным составом и паромов на 10–12 человек.

Машины неплохо себя показали в обслуживании переправ при наведении понтонных мостов, буксировке на суше и на воде, спуске в воду, а иногда даже при выводе из воды легкого буксирного катера БМК-50, придаваемого понтонному парку.

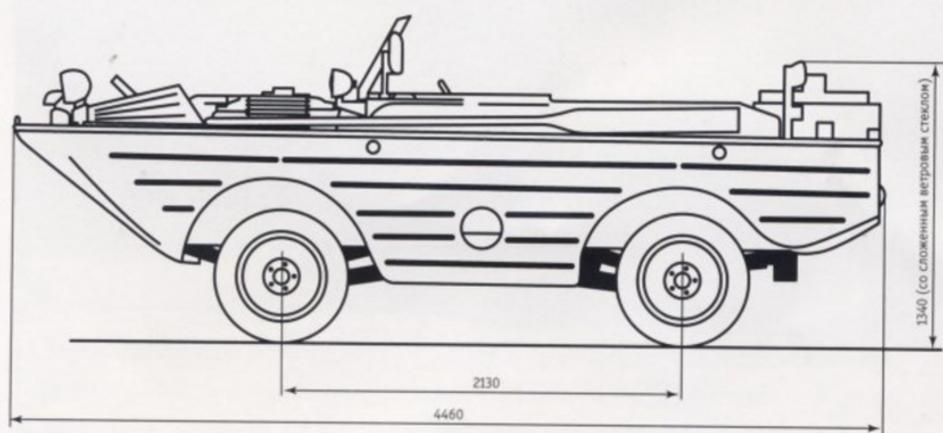


Схема автомобиля Ford GPA

Технические характеристики Ford GPA

Число мест	5
Максимальная скорость	89 км/ч
Расход топлива при скорости 60–70 км/ч	14 л/100 км
Емкость топливного бака	57 л
Размер шин	6,00-16
Масса, кг	
снаряженная	1595
полная	1845
Рулевой механизм	
типа «червяк-сектор с двумя пальцами "Росс"»	
Подвеска передняя	
с продольными полуэллиптическими рессорами и гидравлическими амортизаторами двустороннего действия	
Подвеска задняя	
с продольными полуэллиптическими рессорами и гидравлическими амортизаторами двустороннего действия	

Тормоза

барабанные на всех колесах с гидравлическим приводом тормозных механизмов

стояночный — ленточный, с механическим приводом на трансмиссию

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

I — 2,665; II — 1,564; III — 1,0; задний ход — 3,554

Главная передача

передаточное число — 4,88

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая, передаточные числа — 1,0 и 1,97

Двигатель

Ford GPW-500, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм 79,3

Ход поршня, мм 111,1

Рабочий объем, см³ 2200

Степень сжатия 6,48

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

Максимальная мощность

60 л.с. при 3600 об/мин

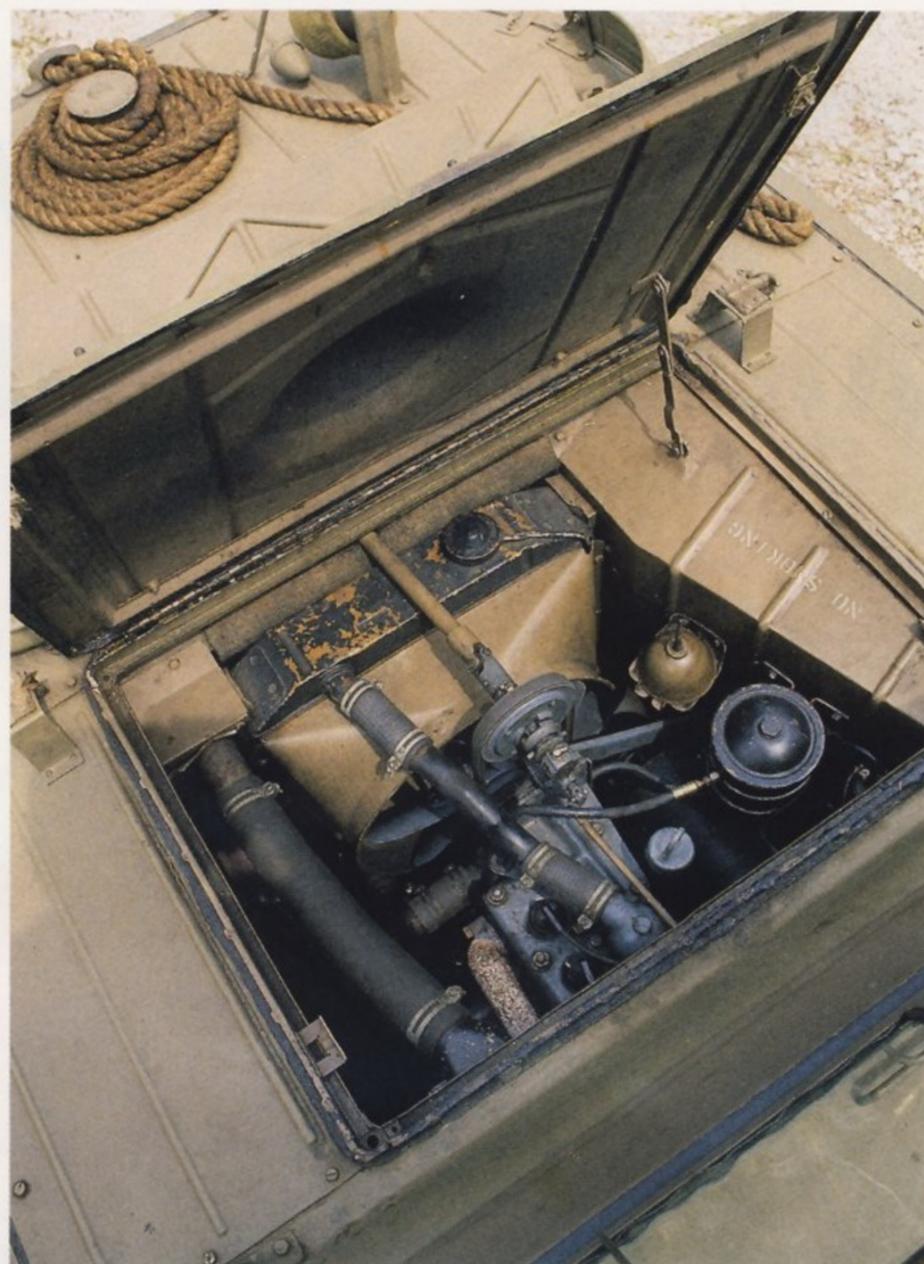
Максимальный крутящий момент

14,5 кгм при 2000 об/мин



- ❶ Обводы корпуса амфибии Ford GPA напоминали лодку. Волноотражающий щиток на носу машины откинут вперед для движения по воде, по углам рамки ветрового стекла натянуты брезентовые ветровики, предотвращающие попадание брызг от воды в кабину водителя
- ❷ Нос машины (вид сверху). Впереди хорошо виден кабестан — вертикально установленный вал лебедки, дальше открытый воздухозаборник двигателя, водоотражающий щиток в походном положении и откинутая вперед рамка ветрового стекла
- ❸ Фары закрыты защитными чехлами. Со стороны водителя на носу автомобиля видна дополнительная фара со щитком светомаскировки. Оранжевые указатели поворотов установлены с учетом современных требований безопасности, чтобы на машине можно было передвигаться по дорогам общего пользования





- ❶ Амфибия Ford GPA (вид сзади). Хорошо просматривается гребной винт в туннеле корпуса машины. Над туннелем находится буксирный прибор. Рядом со штатной светотехникой (фонари в круглых корпусах) дополнительно установлены современные фонари с оранжевыми секциями указателей поворотов
- ❷ Открытый капот двигателя. Видно, что двигатель находится глубоко внутри корпуса. Это затрудняет его обслуживание
- ❸ Запасное колесо размещалось в задней части, прямо на корпусе. Рядом располагалось штатное крепление дополнительной топливной канистры. Правда, на машинах, эксплуатировавшихся в СССР, эта канистра обычно не устанавливалась



Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



УАЗ-450

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
00190
9 772071 095773