

---

# ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

Выпуск 6(99). 2023. Том 13

Журнал «Вопросы национальных и федеративных отношений» включен в перечень рецензируемых научных изданий ВАК, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук по политическим и историческим наукам

МОСКВА, 2023

# ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

**Вячеслав Александрович  
МИХАЙЛОВ** Председатель Совета, д.и.н., профессор,  
зав. кафедрой национальных и федеративных  
отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ

## Редакционный Совет

**Рамазан Гаджимурадович  
АБДУЛАТИПОВ** д.ф.н., постоянный представитель Российской Федерации  
при Организации Исламского сотрудничества

**Любовь Федоровна  
БОЛТЕНКОВА** д.ю.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Владимир Иванович  
ВАСИЛЕНКО** д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства и  
государственной службы при Президенте РФ

**Владимир Александрович  
ВОЛОХ** д.п.н., профессор Государственного университета управления

**Вадим Витальевич  
ГАЙДУК** д.п.н., руководитель Центра  
политико-правовых исследований АНО «Евразийский научно-  
исследовательский институт проблем права»

**Владимир Юрьевич  
ЗОРИН** д.п.н., руководитель Центра по научному взаимодействию  
с общественными организациями, СМИ и органами  
государственной власти ИЭА РАН

**Раушан Мусахановна  
КАНАПЬЯНОВА** д.п.н., профессор кафедры международного  
культурного сотрудничества МИК

**В. Микаэль  
КАССАЕ НЫГУСИЕ** д.и.н., профессор кафедры теории и истории международных  
отношений Российского  
университета дружбы народов

**Геннадий Яковлевич  
КОЗЛОВ** д.и.н., профессор Рязанского государственного университета  
им. С.А. Есенина

**Игорь Георгиевич  
КОСИКОВ** д.и.н., главный научный сотрудник Института  
этнологии и антропологии РАН

**Николай Павлович  
МЕДВЕДЕВ** д.п.н., профессор Российского университета  
дружбы народов

**Марина Николаевна  
МОСЕЙКИНА** д.и.н., профессор, заведующая кафедрой истории России  
Российского университета дружбы народов

**Александр Данилович  
НАЗАРОВ** д.и.н., профессор, зам. руководителя кафедры  
по научной работе Московского авиационного института

**Дарья Вячеславовна  
ПЕРКОВА** к.п.н., ответственный редактор

**Александр Васильевич  
ПОНЕДЕЛКОВ** д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии  
и этнополитики Южно-Российского института  
управления – филиала РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Дмитрий Егорович  
СЛИЗОВСКИЙ** д.и.н., профессор кафедры истории России Российского  
университета дружбы народов

**Шукран Саидовна  
СУЛЕЙМАНОВА** д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства  
и государственной службы при Президенте РФ

**Жибек Сапарбековна  
СЫЗДЫКОВА** д.и.н., профессор, заведующая кафедрой стран  
Центральной Азии и Кавказа Института стран Азии  
и Африки Московского государственного университета имени  
М. В. Ломоносова, заместитель главного редактора журнала

## Редакционная коллегия

**Главный редактор – СУЛЕЙМАНОВА Ш.С.,**  
д.п.н., профессор РАНХиГС

## Члены ред. коллегии:

Волох В.А. (зам. главного редактора),  
Сыздыкова Ж.С. (зам. главного редактора),  
Перкова Д.В. (ответственный редактор),  
Болтенкова Л.Ф., Слизовский Д.Е.

УЧРЕЖДЕН

ООО «Издательство  
«Наука сегодня»

## ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

Журнал зарегистрирован  
Федеральной службой по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного  
наследия

Регистрационный номер  
ПИ № ФС77-47487  
от 25 ноября 2011 г.

Журнал издается ежемесячно

Журнал включен в базу РИНЦ  
(Российский индекс научного  
цитирования)

Включен в каталог  
Ulrich's Periodicals Directory  
Пятилетний импакт-фактор  
журнала: 0, 369

Адрес редакции:  
115598, г. Москва, ул. Загорьевская,  
д. 10, корп. 4, цокольный этаж,  
помещение I, комната 7-1, офис 4  
Тел.: (910) 463-53-42

[www.etnopolitolog.ru](http://www.etnopolitolog.ru)

E-mail: [etnopolitolog@yandex.ru](mailto:etnopolitolog@yandex.ru)

Мнение авторов может  
не совпадать с мнением редакции.  
При перепечатке ссылка  
на журнал обязательна.

Научные статьи, публикуемые  
в журнале подлежат обязательному  
рецензированию.

Ответственный редактор  
*Перкова Д.В.*

Компьютерная верстка  
*Загуменов А.П.*

Подписано в печать 26.06.2023.

Формат 60×84/8. Объем 60.

Печать офсетная.

Тираж – 1000 экз.

(1-й завод – 500).

Заказ №

Отпечатано в типографии  
ООО «Белый ветер»

115054, г. Москва, ул. Шипок, 28

Тел.: (495) 651-84-56

ISSN 2226-8596 (print)

12 выпусков в год и

2 выпуска в год переводной (англ.) версии

Языки: русский, английский

<http://etnopolitolog>

Входит в перечень рецензируемых научных изданий ВАК РФ

Включен в каталог периодических изданий Ульрих (Ulrich's Periodicals Directory: <http://www.ulrichsweb.com>)

Материалы журнала размещаются на платформе РИНЦ Российской электронной библиотеки, Electronic Journals Library Cyberleninka

Подписной индекс издания в каталоге агентства Роспечать 70114

### Цели и тематика

Журнал ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ – периодическое международное рецензируемое научное издание в области политических исследований. Журнал является международным как по составу редакционного совета и редколлегии, так и по авторам и тематике публикаций.

Научный журнал издается с 2011 года в издательстве «Наука сегодня». С 2018 года издается переводная (англ.) версия журнала. С момента своего создания, журнал ориентировался на высокие научные и этические стандарты и сегодня является одним из ведущих политологических журналов России.

Цель журнала – способствовать научному обмену и сотрудничеству между российскими и зарубежными политологами.

Журнал предназначен для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований. Тематическая направленность журнала отражается в следующих постоянных рубриках: «Отечественная история, этнология и этнография», «История международных отношений и мировой политики», «История и философия политики», «Политические институты, процессы и технологии», «Политическая культура, этнополитика и идеологии», «Политические проблемы международных отношений и глобализации».

Формат публикаций: научные статьи, обзорные научные материалы, материалы круглых столов, научные рецензии, научные сообщения, посвященные исследовательским проблемам в сфере политики и политологии.

В своей деятельности редакционный совет и редколлегия журнала руководствуется принципами, определяемыми ВАК России для научных журналов, в том числе: наличие института рецензирования для экспертной оценки качества научных статей; информационная открытость издания; наличие и соблюдение правил и этических стандартов представления рукописей авторами.

Целевой аудиторией журнала являются российские и зарубежные специалисты-политологи, а также аспиранты и магистры, обучающиеся по направлениям политология, государственное и муниципальное управление и международные отношения.

Журнал строго придерживается международных стандартов публикационной этики, обозначенных в документе *COPE (Committee on Publication Ethics)* <http://publicationethics.org>

Полные сведения о журнале и его редакционной политике, требования о подготовке и публикации статей, архив (выпуски с 2011 года) и дополнительная информация размещена на сайте: <http://etnopolitolog.ru>

Электронный адрес: [etnopolitolog@yandex.ru](mailto:etnopolitolog@yandex.ru)

---

ISSN 2226-8596 (print)

12 issues a year plus

2 issues a year of the translated (eng.) version

Languages: Russian and English

<http://etnopolitolog>

Included in the list of peer-reviewed scientific publications of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation

Included in the Ulrich's Periodicals Directory

Materials of the journal are placed on the RSCI platform of the Russian scientific electronic library – Electronic Journals Library Cyberleninka

Subscription index of the journal in the Rospechat Agency catalogue is: 70114

### Objectives and themes

Academic journal “Issues of National and Federative Relations” is an international peer-reviewed scientific periodical in the field of political studies. The journal has an international character because of the composition of its Editorial Board, its editors, its contributing authors and topics of its publications.

The scientific journal is published since 2011 at the “Publishing House “Science Today”. Translated (eng.) version of the journal is published since 2018. Since its inception, the journal was guided by high scientific and ethical standards and today it is one of the leading political science journals in Russia.

The purpose of the journal is to promote scientific exchange and cooperation between Russian and foreign political scientists.

The journal is intended for the publication of the results of fundamental and applied scientific research. Thematic focus of the journal is reflected in the following permanent headings: “Domestic history, ethnology and ethnography”, “History of international relations and world politics”, “History and philosophy of politics”, “Political institutions, processes and technologies”, “Political culture, ethnopolitics and ideologies”, “Political problems of international relations and globalization.”

Format of publications: scientific articles, reviews, scientific materials, materials of round tables, scientific reviews, scientific reports devoted to research problems in the field of politics and political science.

The Editorial Board and the editors of the journal in their activities are guided by the principles defined by VAK of Russia for scientific journals, including: presence of the institute of peer review for the expert quality assessment of scientific articles; information openness of the publications; availability and compliance with the rules and ethical standards for the submission of manuscripts by the authors.

The target audience of the journal is Russian and foreign specialists-political scientists, as well as graduate students and masters in the fields of political science, state and municipal management and international relations.

The journal strictly adheres to the international publishing standards and publication ethics identified in the *COPE (Committee on Publication Ethics)* document. <http://publicationethics.org>.

Full details of the journal and its editorial policy, requirements to the preparation and publication of articles, archive (issues since 2011) and additional information are available on the website: <http://etnopolitolog.ru>

E-mail address: [etnopolitolog@yandex.ru](mailto:etnopolitolog@yandex.ru)

# СОДЕРЖАНИЕ

---

## ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И ЭТНОГРАФИЯ

### **Упоров И.В.**

Начало диссидентства в советском государстве  
и «самиздат» инакомыслящих ..... 2374

### **Бородин М.П., Зуев А.В.**

Историография системы электросвязи профессиональной  
пожарной команды столицы Российской империи ..... 2382

### **Пай С.С.**

Решение проблемы сиротства, беженства, беспризорности  
и безнадзорности детей на юге Дальнего Востока России  
в 1900-1922 годы ..... 2390

### **Тошева М.С., Тошева Н.А., Серпуховитина Т.Ю., Логвинова А.Н.**

Легковые автомобили и их применение  
в российской армии (1900-1945 гг.) ..... 2402

### **Занозин Н.В.**

Обеспечение жильем населения Горьковской области  
в первые послевоенные годы (1945-1953 гг.) ..... 2418

### **Закомалдин М.М.**

Научная, преподавательская и просветительская  
деятельность  
А.В. Маклецова в русском послереволюционном зарубежье ..... 2427

### **Симон Александр.**

Истоки евразийства в русской общественной мысли  
XIX – XX вв. .... 2434

### **Лантинг Т.Н.**

Информационная деятельность работников библиотек  
в блокадном Ленинграде ..... 2444

### **Ведьманов О.Н.**

Производственное состояние Ульяновского областного  
объединения «Ульяновскпромшерсть» в 1980-е годы ..... 2456

### **Зимица В.В., Читаев Н.Е., Любимов А.А.**

Причины Крестьянского восстания 1921 года  
в селе Клепиковском Ишимского уезда ..... 2464

## ИСТОРИЯ И ТЕОРИЯ ПОЛИТИКИ

### **Болтенкова Л.Ф.**

Регулирование вопросов пола в контексте религии  
(в нескольких статьях). Статья третья ..... 2471

---

**Керимов О.Ю.**

Концепция государства-цивилизации как теоретическая  
основа модели российской политической модернизации ..... 2487

**Чжан Цзысюань**

Политический национализм и мультикультурализм  
в современном нациестроительстве ..... 2498

**ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ**

**Буртный К.П., Хасанов Т.С.**

Патриотическое сознание и ценностные ориентации  
современной молодежи Кыргызстана ..... 2509

**Губачев М.Н.**

Проблемы формирования  
гражданского общества в России ..... 2521

**Петров Д.Ю.**

Информационная парадигма современного медиа  
пространства Остроух Е.И. Практика шефской помощи  
как эффективный механизм интеграции присоединённых  
территорий (на примере Крыма и Донбасса) ..... 2537

**Чень Сыли**

Символы женской власти и влияния: исследование  
от Анны Стюарт до Хиллари Клинтон ..... 2546

**Го Фэнли**

Особенность противодействия информационным операциям  
со стороны Российской Федерации ..... 2554

**Годик М.А.**

Реализация Стратегии государственной национальной  
политики Российской Федерации на период до 2025 года:  
подходы, процессы, практики ..... 2561

**Лю Ци**

Развитие и влияние интернет-идеологии  
в контексте глобальных социальных процессов ..... 2574

**Цун Сяомэн**

Основные тенденции и перспективы развития  
политического режима в современной России ..... 2581

---

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ ПОЛИТИКИ

**Архангельский В.Н., Рязанцев С.В., Смирнов А.В.**

Рождаемость в реальных поколениях женщин  
в Тюменской области (по данным переписи населения 2020 г.) ..... 2591

**Степовая Д.А.**

Влияние утечки персональных данных на планирование  
информационно-психологических операций ..... 2611

## ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ

**Абдулхаиров А.З., Сенченко Н.А., Умерова С.Д.**

Морские коммуникации через Черное море  
между Крымским ханством и Османской империей  
в XVII-XVIII веках ..... 2617

**Бредихин А.В.**

Культурное сотрудничество на пути  
интеграции Монголии в ШОС ..... 2633

**Топал Н.М.**

К вопросу героизации украинских националистов ..... 2640

**Габбасова К.Р.**

Мусульмане в республиканском Китае в первой половине  
XX в. (1912-1948 гг.) ..... 2647

**Данилов А.**

The Aspects of the Formation of the Greek Vector  
of the US Foreign Policy/Аспекты формирования  
греческого вектора внешней политики США ..... 2658

**Дуан Жоцзюнь**

Участие Китая в освоении Арктики: ситуация вокруг  
Арктического региона и международные вопросы ..... 2668

**Налбандян К.С.**

Организация тюркских государств как инструмент усиления  
международного влияния Турции ..... 2676

**Савушкин Д.С.**

Франция: европейское лидерство или предтеча падения? ..... 2689

**Сантуш Родригеш Питра Диаш Душ**

Миграционный кризис как фактор формирования  
террористической угрозы в Анголе ..... 2698

---

**Хуан Минто**

Этнические немцы Казахстана: язык и идентичность ..... 2706

**Цай Ян**

Важность и проблемы участия молодежи в политической  
деятельности: мировые тенденции и китайская практика ..... 2718

**Чжао Янь**

Государственная политика в сфере строительства  
«безотходных городов» в Китайской Народной Республике ..... 2728

**Чжу Сюй**

Пограничный конфликт 2020 года и отношения  
между Китаем и Индией ..... 2736

**СТУДЕНЧЕСКАЯ НАУКА****Литвиненко Д.В., Волжанин Д.А., Дубков Н.С.**

Проектное управление в государственном секторе:  
теория и практика..... 2746

**Кайсаров А.А., Чужиков Н.А.**

Формирование русской нации:  
роль Манифеста 17 октября 1905 года..... 2756

**Костина А.Д., Ильинская К.Р., Пахмутов Н.Д.**

Почасовая форма оплаты труда: выгоды внедрения  
и потенциальные угрозы ..... 2764

**Котова Е.А., Моисеенко О.А.**

Русская православная церковь как политический субъект  
и ее взаимодействие с политическими институтами  
в современной России ..... 2771

**Кузюра Ю.С., Рычкова А.Л.**

Анализ влияния фактора пандемии коронавируса  
на транспортную систему Республики Корея ..... 2782

**Баранова Ю.В., Леонова А.А.**

Анализ практической реализации китайской концепции  
«Сообщества единой судьбы человечества» ..... 2787

**Локтионова Д.В., Стахно Е.В.**

IT-специалисты на Российском рынке труда:  
высокий спрос, перенасыщение и миграция ..... 2798

**Пак О.А.**

Истоки формирования русофобии  
в среде английской политической элиты ..... 2804

---

***Полищук Д.И., Мандрица А.В.***

Проблемы кадрового рекрутинга в функционировании  
института государственной гражданской службы в РФ..... 2816

**НАУЧНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ**

***Сапарбекова Д.***

Большое Евразийское партнерство: новые парадигмы  
и смыслы развития макрорегиона ..... 2822

**НАШИ АВТОРЫ** ..... 2825

**ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ** ..... 2836



**М.С. ТОШЕВА**

*кандидат исторических наук, доцент  
кафедры Горного дела, экономики и природопользования,  
Старооскольский филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный  
геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»  
Россия, г. Старый Оскол*

**Н.А. ТОШЕВА**

*кандидат философских наук, доцент  
кафедры Горного дела, экономики и природопользования,  
Старооскольский филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный  
геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»,  
Россия, г. Старый Оскол*

**Т.Ю. СЕРПУХОВИТИНА**

*кандидат технических наук, заведующий кафедрой  
Горного дела, экономики и природопользования, Старооскольский  
филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный  
геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»,  
Россия, г. Старый Оскол*

**А.Н. ЛОГВИНОВА**

*кандидат экономических наук, доцент  
кафедры Горного дела, экономики и природопользования  
Старооскольский филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный  
геологоразведочный университет имени Серго Орджоникидзе»,  
Россия, г. Старый Оскол*

## **ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ В РОССИЙСКОЙ АРМИИ (1900-1945 ГГ.)**

**Цель:** рассмотреть специфику формирования армейского парка легковых автомобилей в нашей стране с начала XX в. и до окончания ВОВ, роль в этом процессе работы специалистов Горьковского автомобильного завода (ГАЗ).

**Методы:** статистический, хронологический, сравнительно-аналитический.

**Результаты:** проведен сравнительный анализ моделей легковых автомобилей, использовавшихся в РККА, и выявлены особенности оснащения советских войск отечественными легковыми автомобилями повышенной проходимости в рассматриваемый временной период.

**Выводы:** техническая политика нашего государства в сфере автомобильного производства в первые 45 лет XX в. определялась внешними и внутренними объективными условиями развития страны. Деятельность конструкторов и технологов ГАЗа по созданию эффективной автомобильной техники учитывала требования РККА к качествам и возможностям эксплуатации легковых автомашин как в условиях мирного времени, так и в условиях войны. Практика показала, что ГАЗовские автомобили этот тяжелейший экзамен сдали на «отлично», а полноприводные модели не уступали лучшим зарубежным образцам данного класса.

**Ключевые слова:** СССР, Великая Отечественная война, Красная Армия, легковые автомобили, ГАЗ.

Вооруженные силы России, начиная с XX в. в качестве составного элемента, всегда имели военный автомобильный транспорт. Доминировали грузовые машины, а на долю легковых, как правило, приходилось около 1/3 состава. Если для мирного времени это считалось достаточным, то во время военных действий количество последних и их значение резко возрастали. Специальная военная операция, которую проводит в настоящее время Российская Федерация, полностью подтверждает данный тезис.

В настоящей статье мы решили рассмотреть, как формировался легкой армейский автомобильный парк в нашей стране в первые 45 лет XX в. и какое значение в этом процессе имела деятельность коллектива Горьковского автомобильного завода.

Легковые автомобили в России появились в начале 90-х гг. XIX в. Только за 1901 г. из-за границы было ввезено 40 автомобилей и 7 мотоциклов на сумму 43 тыс. рублей, а таможенные органы России ввели в своей статистике новую графу: «Провоз автомобилей и их частей» [См.: 14. С. 11]. В то время как общественность считала «самоходы» предметом туристического, спортивного и развлекательного назначения, новое средство передвижения все больше интересовывало военных.

Российское военное министерство, изучив вопрос о возможности использования автомобилей в армии, предложило провести их испытания в ходе военных учений под Курском в 1902 г. В последних участвовало 10 автомашин, из них 5 были легковые: 4 машины фабрики «П. Фрезе» и одна – фирмы «Луцкий-Daimler» [См.: 11. С. 53-54]. Все машины показали себя с самой лучшей стороны. Контрольная комиссия отметила, что автомобили

на военной службе приносят громадную пользу и предложила военным приобрести все машины, участвовавшие в маневрах [См.: 14. С. 24].

К 1910 г. в русской армии насчитывалось 24 автомобиля и планировалось постепенно довести их численность до 108 штук, «из коих 54 – штабного типа», т.е. легковых [14. С. 29]. А к началу Первой Мировой войны в ней имелось в наличии уже 711 автомобилей, из которых 259 штук (36,3%) были легковыми [См.: 2. С. 11]. Но в условиях начавшихся военных действий даже этого катастрофически не хватало. Необходимо было в кратчайшие сроки максимально обеспечить войска колесными транспортными средствами. Правительство решило увеличить военный автомобильный парк несколькими путями: во-первых, срочно провести мобилизацию автотранспортных средств; во-вторых, закупить автомобили за границей; в-третьих, организовать сборку автомобилей на уже существовавших к тому времени частных отечественных автомобильных предприятиях, используя систему государственных заказов.

В результате мобилизации военные дополнительно получили 3562 легковых машины [См.: 3. С. 7]. К сожалению, закупки машин за границей особого эффекта не дали, поскольку они приобретались небольшими партиями у разных фирм (так было дешевле), и стали возникать сложности с обеспечением их запасными частями.

Все острее ощущалась потребность в создании собственной автомобильной техники для армии. После консультаций правительства с предпринимателями было принято решение о сооружении в России шести специализированных автозаводов с привлечением частного капитала. Главное военно-техническое управление (ГВТУ) заключило договоры с пятью русскими фирмами на общую сумму 180 млн. рублей. При этом предприниматели получали от военного ведомства аванс в размере 32,5% от суммы и долгосрочную ссуду в размере 2,5 млн. рублей каждый [См.: 15. С. 42]. Строительство начали вести интенсивно и широким фронтом, но в условиях военного времени и обострения внутривнутриполитической ситуации его завершить не удалось. Правительственные планы выпускать с конца 1916 г. 6250 легковых автомобилей в год остались нереализованными [См.: 8. С. 98].

После революционных событий 1917 г. и Гражданской войны значительная часть автомобильного парка царской России была уничтожена. К началу 1920-х гг. в стране оставалось 2,5 тыс. исправных автомашин всех видов [См.: 7. С. 16]. Для восстановления автомобильного производства правительство решило национализировать все автомобильные предприятия. До 1920 г. это было сделано. Их деятельность контролировало Главное правление государственных автозаводов. 21 сентября 1921 г. оно было преобразовано в Центральное управление государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ) [См.: 10]. Задачей ЦУГАЗ было, во-первых, определить

какие отечественные предприятия смогли бы максимально быстро наладить выпуск автомобилей; во-вторых, инициировать работу конструкторов для создания моделей, которые можно было бы использовать как для гражданских, так и для военных нужд. Такими предприятиями стали 3 завода: автомобильный филиал Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ), который после 1917 г. стал называться Броне-танко-автомобильный завод № 1 (1-й БТАЗ); Московский завод АМО (в будущем ЗИС и ЗИЛ); автозавод в г. Ярославле.

Четвертого марта 1921 г. комиссия по восстановлению крупной промышленности при Совете труда и обороны под руководством В.В. Куйбышева приняла решение «...признать принципиально необходимым постановку в России автомобилестроения в массовом масштабе» [См.: 4].

Первый советский легковой автомобиль был собран на заводе «1-й БТАЗ» и назывался «Промбронь № 1» («Промбронь С», «Промбронь С 24-40»), поскольку завод вместе с заводом «2-й БТАЗ» вошел в объединение «Промбронь». В техническом отношении это была модернизированная модель упрощенного (военного) варианта «Русско-Балтийский С 24-40». В отличие от оригинала «Промбронь С 24-40» имела увеличенную колесную базу, более длинный кузов, расширенные шины задних колес, электрические фары, новый распределительный вал, защитные диски на колесах, трубчатый защитный бампер, водяной насос и вентилятор. Эти изменения позволили поднять мощность до 45 л.с., скорость – до 75 км/ч при снаряженной массе 1850 кг [См.: 5. С. 56]. В 1923-1926 гг. объединением «Промбронь» было выпущено, по сведениям разных авторов, от 22 до 27 машин данной модели [См.: 5. С. 56-57]. Их по праву можно считать первыми легковыми военными автомобилями Советской России. В РККА они использовались для штабных целей, службы связи и даже перевозки мелких грузов.

К 1930-м гг. советскому правительству стало ясно, что серийное производство автомобильной техники на существующих предприятиях, даже после их восстановления и реконструкции удовлетворить потребности страны, в том числе армии, не может. Пора было переходить к производству массовому. Решению данной задачи могло помочь строительство нового мощного автозавода с внедрением конвейерного способа производства. Планируемый ежегодный выпуск – 100-140 тыс. машин [См.: 12. С. 25]. В приказе ВСНХ СССР от 4 марта 1929 г. № 498 и Постановлении Президиума ВСНХ СССР от 6 апреля 1929 г. было определено место строительства – окрестности г. Нижний Новгород [См.: 13]. После закладки первого камня в фундамент нового предприятия 2 мая 1930 г. прошло 18 месяцев и Нижегородский автомобильный завод (НАЗ) вступил в строй. Автомобили должны были производить по лицензии Ford Motor Company. Были выбраны две базовые модели – легковая «Ford-A» и грузовая «Ford-AA». 7 октября

1932 г. город получил имя писателя Максима Горького и НАЗ был переименован в Горьковский автозавод (ГАЗ).

Восьмого декабря 1932 г. с конвейера сошел первый советский легковой автомобиль массового производства – «ГАЗ-А» (неофициально его часто называли «газик»). В техническом отношении специалисты постарались унифицировать эту машину с уже производившимся грузовиком ГАЗ-АА, что позволяло повысить ее ремонтпригодность и снизить себестоимость. Автомобиль оснащался простым 4-цилиндровым мотором, барабанными тормозами и конической главной передачей. В отличие от грузовика передняя и задняя подвески располагались на двух поперечных рессорах с гидроамортизаторами. ГАЗ-А имел облегченные ошипованные колеса. До 1937 г. было изготовлено 41917 экземпляров [См.: 6. С. 6].

В первой половине 1930-х гг. практичный, надежный ГАЗ-А с неплохой проходимостью стал основным легковым автомобилем в Красной Армии. Он использовался для связи, доставки донесений и приказов, служил разъездной машиной для командиров среднего звена. На ГАЗ-А монтировали пулеметные установки, первые армейские радиостанции 5АК «Призма».

Популярной у военных стала модель ГАЗ-4 (пикап на шасси ГАЗ-А, выпускавшийся с 1932 по 1937 г.). В отличие от ГАЗ-А кабина и грузовая платформа автомобиля были цельнометаллическими. Он мог перевозить личный состав до 6 человек, мелкие грузы до 500 кг, доставлять военные сообщения. Если в кузове монтировали радиостанцию 5АК «Призма», пикап выполнял функции штабной машины. В Красной Армии ГАЗ-4 также работали как санитарные машины – на двух продольных откидных скамейках можно было разместить 6 сидячих раненых или 1 носилки [См.: 7. С. 116-117]. Всего было изготовлено 10648 экземпляров [См.: 7. С. 6].

Шасси ГАЗ-А послужило основой для создания оригинальных армейских машин повышенной проходимости. Так, в 1933 г. оно стало базой трехосного автомобиля ГАЗ-ТК для монтажа безоткатной пушки. Для этого к серийному шасси добавляли второй задний ведущий мост. В 1935 г. в военно-воздушные подразделения РККА поступила для испытаний сконструированная на шасси ГАЗ-А командирская пожарная машина. Это был первый советский пожарный автомобиль быстрого реагирования. База «газика» использовалась также для изготовления легких башенных разведывательных броневиков ФАИ второй серии – «ФАИ (РБ-2)». Броневые машины выпускались с весны 1934 и до 1936 г. Всего было собрано 697 экземпляров [См.: 7. С. 118-119]. Позже они явились основой броневых автомобилей ФАИ-М, которые уже изготавливались на шасси ГАЗ-М1.

Семнадцатого апреля 1935 г. на заводе был собран 100-тысячный автомобиль, им стал ГАЗ-А. «У машины была специальная эмблема на крышке радиатора, а саму решетку украшала цифра «100 000». Машина имела два

рожка звукового сигнала и две дополнительные фары на рамке лобового стекла. Окраска была двухцветной» [12. С. 30].

Выпуск автомобилей ГАЗ-А прекратили в связи с его модернизацией, но машины исправно служили еще долгие годы. Многие из них принимали участие в боях в первый период Великой Отечественной войны.

Вторым поколением легковых автомобилей Горьковского автозавода и гордостью отечественного автомобилестроения стала модель ГАЗ-М1 («Молотовец первый», «Эмка», «Эмочка») – первый автомобиль, полностью разработанный советскими специалистами. Буква «М» появилась в аббревиатуре ГАЗовских машин после того, как в 1935 г. завод получил имя В.М. Молотова и стал называться «ЗИМ». В серийное производство ГАЗ-М1 был пущен в марте 1936 г. [См.: 12. С. 30].

По сравнению с ГАЗ-А, ГАЗ-М1 был более совершенной машиной. Модернизированный 4-цилиндровый двигатель ГАЗ-А, получивший наименование ГАЗ-М, с увеличенной степенью сжатия и системой смазки под давлением, стал более мощным: 50 л.с. против 40 л.с. у ГАЗ-А. Это позволяло автомобилю с пятью пассажирами развивать скорость до 105 км/ч. Кстати, такой же двигатель устанавливался и на легкие грузовики ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ). Колесная база ГАЗ-М1 была длиннее, чем у ГАЗ-А на 215 мм (2845 мм и 2630 мм соответственно) [См.: 7. С. 119]. Плавность хода обеспечивалась гидравлическими, а не механическими амортизаторами одностороннего действия. Жесткая лонжеронная рама с Х-образной поперечиной; продольные, а не поперечные, полуэллиптические рессоры подвески; шарниры типа «Spicer»; новые карбюратор, коробка передач, рулевой механизм; комфортабельный цельнометаллический кузов, дисковые колеса вместо оспицованных повысили надежность конструкции в целом. Впервые в данной модели использовались контактно-масляный воздушный фильтр, автомат опережения зажигания. Сиденье водителя могло регулироваться [См.: 5. С. 125]. В армии «Эмку» полюбили за удобный, вместительный кузов, очень приличную проходимость и хорошую тяговую динамику, мягкий ход по разбитым дорогам.

В РККА более мощный, добротный и удобный ГАЗ-М1 продолжил традиции своего предшественника ГАЗ-А: служил штабной и разъездной машиной для офицеров всех уровней; использовался для срочной доставки донесений и приказов. Всего было изготовлено 62888 ГАЗ-М1. Из них к началу войны в армии насчитывалось 10500 экземпляров [См.: 6. С. 8, 10].

Во время Великой Отечественной войны машина по праву заслужила широкое признание военных за свою безотказность и выносливость. Известен даже факт передвижения по лесу на «Эмке», командира одного из партизанских отрядов [См.: 9. С. 3].

На базе ГАЗ-М1 серийно производилась модель ГАЗ-415 (М415) – пикап грузоподъемностью до 400 кг. Он оснащался двухместной кабиной

и цельнометаллической грузовой платформой длиной 1610 мм с задним откидным бортом. Мог развивать скорость до 90 км/ч. В Красной Армии этот универсальный полугрузовичок с такими же показателями подвижности, как у «Эмки» использовался для перевозки личного состава (до 6 человек), подвоза мелких грузов, установки радиостанций армейского звена. Стандартное шасси М1 применялось для изготовления легких бронеавтомобилей ФАИ-М, БА-20, БА-20М [См.: 7. С. 121, 124-126].

«Эмка» получилась очень удачной машиной, но у нее был один недостаток – она не была полноприводной. Поэтому в 1938 г. группа конструкторов ГАЗа во главе с В.А. Грачевым начала проектирование легкового армейского автомобиля с колесной формулой 4х4, т.е. с двумя ведущими мостами. Машина получила название ГАЗ-61 и выпускалась в двух вариантах: с кузовом «фаэтон» (с тентом) – под индексом ГАЗ-61-40 и цельнометаллическим кузовом типа «седан» – под индексом ГАЗ-61-73. Это был первый отечественный вездеход серийного производства. «Родословную» свою он вел от модернизированной «Эмки». На нем был установлен более мощный, 6-цилиндровый двигатель (85 л.с.), позволявший развивать скорость до 100 км/ч (см. табл. 1).

Характеристики Модели	ГАЗ-61	ГАЗ-64	ГАЗ-67	ГАЗ-67Б
Колесная формула	4х4	4х4	4х4	4х4
Габариты, мм				
длина	4670	3305	3345	3345
ширина	1750	1535	1720	1720
высота	1905	1690 (с тентом)	1700 (с тентом)	1680
Снаряженная масса, кг	1650	1306	1320	1376
Колесная база, мм	2845	2100	2100	2100
Мощность, л.с.	до 85	50	54	54
Количество цилиндров, шт.	6	4	4	4
Скорость (V <sub>max</sub> ), км/ч	100-до 107	92	88	88-90
Колея, мм				
передних колес	1440	1278	1446	1446
задних колес	1440	1245	1446	1446

Характеристики Модели	ГАЗ-61	ГАЗ-64	ГАЗ-67	ГАЗ-67Б
Преодолеваемые препятствия:				
подъем, град.	до 43о	38-до 42о	38-до 42о	30о
брод, м	до 0,85	0,8	0,8	0,7
снег, м		0,4	0,35-0,4	до 0,4
жидкая грязь, м		0,7	0,8	0,7
Применяемое горючее	бензин 2 сорта	бензин 2 сорта	бензин 2 сорта	бензин 2 сорта

**Таблица 1.** Легковые полноприводные автомобили Горьковского автозавода, использовавшиеся в РККА в 1930-1940-е гг.

*Сост. автором по: 7. С. 113, 380-382, 396; 5. С. 133-136; 9. С. 4-5, 12-16]*

Прототип автомобиля прошел испытания в 1939-1940 гг. и показал невероятные результаты. «Новый автомобиль был способен на такое, что и представить раньше было невозможно. На испытаниях он легко переезжал через толстые бревна..., спускался в крутые овраги, уверенно шел по глубокому (до 85 см) броду через камыши, взобрался на высокий волжский откос... по деревянной пешеходной лестнице. А вообще машина преодолевала подъемы крутизной до 43о» [2. С. 41].

Серийный выпуск этих машин был налажен 12 июля 1941 г. За первый военный год был выпущен 181 автомобиль [См.: 6. С. 10]. В армии они служили разъездными штабными машинами для высшего командного состава. Бывший шофер Г.К. Жукова А.Н. Бучин в своих воспоминаниях так писал о фронтовом автомобиле маршала: «Был он, как и другие ГАЗ-61, сделан на базе «Эмки»... Среди этих машин больше известен вариант с закрытым кузовом. Наш был с откидным тентом. Отопления тогда не делали. Тулуп, валенки с галошами, рукавицы заменяли печку. Но зато по проходимости ему не было равных. Вездеход в полном смысле слова. По грязи, по снегу, гололеду свободно шел. Трактора стояли – мы ехали» [2. С. 42].

Эти вездеходы выпускались в течение 1941 г. В этом же году на их базе было построено несколько сотен полноприводных пикапов ГАЗ-61-415 с упрощенной брезентовой кабиной, а, в свою очередь, его развитием стал легкий полноприводный артиллерийский тягач ГАЗ-61-417. Кабина у него была открытой, вместо дверей – боковые загородки, верх и боковины – из брезента. В цельнометаллическом кузове находился шанцевый инструмент, две продольные скамейки для перевозки боевого расчета (6 человек), под которыми помещались ящики для снарядов и артиллерийского



снаряжения массой до 250 кг. Сзади устанавливалось сцепное приспособление, а в нишах передних крыльев размещались запасные колеса. Топливный бак сначала располагался под сиденьем водителя, позже его переместили на правую подножку. В РККА пикап-тягач использовался для буксировки легких противотанковых пушек общей массой до 750 кг [См.: 7. С. 374-375]. Полноприводной ГАЗ-61 был принят за основу первого советского армейского «джипа» ГАЗ-64. Модель ГАЗ-61 оказалась очень удачной, с хорошими показателями проходимости и динамики, но ее массовое производство было бы недешевым: в машине использовалось металлоемкое длиннобазное шасси, дорогой 6-цилиндровый двигатель, трудоемкий в изготовлении кузов. Поскольку автомобиль предназначался для обслуживания высшего командного состава Красной Армии, выпуск его предполагался ограниченным [См.: 9. С. 3]. Между тем, армии срочно нужен был массовый легковой вездеход – небольшой, надежный, упрощенный (так сказать «солдатский»), неприхотливый, с высоким уровнем ремонтпригодности, не слишком дорогой. Автомобиль должен был выполнять несколько функций: быть разъездной и штабной машиной для командного состава среднего звена; реализовывать потребности разведки и связи; перевозить личный состав и небольшие грузы (до 400-500 кг); транспортировать легкие артиллерийские системы.

Таким стал ГАЗ-64-416 – базовый легкий многоцелевой армейский автомобиль с колесной формулой 4x4. Его проектирование началось 3 февраля 1941 г. группой конструкторов ГАЗа под руководством В.А. Грачева. Срок – 3 месяца. Через 9 дней были готовы чертежи; сборку первого автомобиля начали 4 марта, а 22 апреля 1941 г. две опытные машины продемонстрировали высшему партийному и военному руководству и отправили на испытания [См.: 7. С. 378]. Жесткие временные ограничения и требования снижения себестоимости разработчики реализовали следующим образом:

1. При конструировании ГАЗ-64 специалисты постарались максимально использовать уже хорошо освоенные в производстве узлы и агрегаты серийных моделей, хотя и с некоторыми изменениями и доработками (так выигрывалось дорогое время). Например, от ГАЗ-61 были взяты элементы шасси (передний и задний ведущие мосты, раздаточная коробка, карданные валы, передняя и задняя рессоры), а также доработанная тормозная система и рулевой механизм. От грузовика ГАЗ-ММ – дешевый 4-цилиндровый двигатель, сухое сцепление, 4-ступенчатая «грузовая» коробка передач, буксирное устройство. От трехосного грузовика ГАЗ-ААА – сердцевина нового 6-рядного радиатора пониженной высоты [См.: 9. С. 4-5].

2. ГАЗ-64 имел укороченную базу по сравнению с ГАЗ-61 (см.: табл. 1). Это позволило отказаться от заднего промежуточного карданного вала.

3. Электрооборудование и приборы применялись от ГАЗ-М1 и ГАЗ-ММ и их количество было до предела сокращено [См.: 9. С. 8].

Вместе с тем, ГАЗ-64 имел уже и новые характеристики. К ним можно отнести, в частности, следующие:

– уменьшение колесной базы с 2845 мм (как у ГАЗ-61) до 2100 мм потребовало проектирования новой, более прочной лонжеронной рамы с мощными поперечинами;

– специально для ГАЗ-64 были разработаны шины типа «расчлененная елка» с вездеходными грунтозацепами. Наличие эластичной беговой дорожки и оригинальный рисунок протектора, во-первых, уменьшали сопротивление качению по твердой поверхности; во-вторых, существенно повышали проходимость по склонным к деформации влажным грунтам и рыхлому снегу. В целом, шины оказались долговечными, поэтому их ставили на ГАЗовские вездеходы вплоть до 1958 г. [См.: 9. С. 6];

– совершенно новыми являлись массивный капот, узкие жестяные крылья с закругленными краями и расположенные в специальных углублениях («полуутопленные») фары;

– без всяких излишеств был оформлен открытый 4-местный кузов с тентом и двумя дополнительными жесткими сиденьями на полках задних крыльев. Предусматривались места для размещения стрелкового оружия, боеприпасов, радики. Для быстрого и безопасного выхода вместо дверей были проемы, в непогоду закрывавшиеся брезентовыми фартуками. Подножки и наружные задние крылья отсутствовали. Все поверхности имели плоские прямоугольные очертания, поэтому для их изготовления не нужны были сложные вытяжные штампы. Кузов можно было сделать даже вручную из кровельного железа. Под задним сиденьем разместили дополнительный бак для топлива объемом 40 л [См.: 7. С. 380-381]. Автомобиль был создан всего за 51 день. Производство началось в августе 1941 г. с использованием временного оборудования [См.: 12. С. 34].

В таких условиях невозможно было избежать недостатков. Первый из них – невысокая эффективность работы амортизаторов. Поскольку ГАЗ-64 был короткобазным, для выполнения необходимых функций машина должна была иметь мощные гидравлические амортизаторы двустороннего действия, например ГАЗ-11 типа «Делько». Но последние находились только в стадии освоения, поэтому приходилось устанавливать амортизаторы одностороннего действия М1 с более низкой эффективностью. При движении по бездорожью часто возникали «пробои» и ломались рессоры. Инженеры ГАЗа пытались решить проблему различными способами, но все равно этот узел оставался на ГАЗ-64 самым слабым [См.: 9. С. 5].

Другим существенным недостатком вездехода стала зауженная колея. По настоянию руководства конструкторам пришлось сделать колею как у американского полноприводного автомобиля марки «Bantam» – 1206 мм, в то время как у ГАЗовских легковых машин она была шире – 1440 мм. Обсуждать указания было не принято, и колею у ГАЗ-64 сделали уже – 1278

мм. Данное обстоятельство вызвало дополнительные технологические трудности при освоении производства, а в дальнейшем – сложности в процессе службы. В частности, снизилась боковая устойчивость автомобиля, а также было затруднено его движение в колонне по колее других машин [См.: 7. С. 381].

Еще одним недостатком считалось довольно быстрое появление трещин на отдельных перенапряженных участках рамы. Их причиной могли стать частые перегрузки в процессе фронтальной эксплуатации. В целом, недостатки данной модели были связаны с ограниченными возможностями завода и со стремительными темпами освоения в условиях военного времени.

В Красной Армии ГАЗ-64 применялся как штабной автомобиль для срочной доставки донесений и приказов, оперативной связи. Мог перевозить личный состав (до 6 человек), грузы (до 400 кг). Благодаря хорошей проходимости (см.: таблицу 1), легко буксировал пушки калибра до 45 мм и боевого расчета по любым видам грунтов. На шасси ГАЗ-64 изготовили около 4 тыс. легких бронеавтомобилей БА-64. За 2 года, несмотря на разрушительные бомбардировки Горьковского автозавода, было выпущено 762 экземпляра ГАЗ-64 и 3903 бронеавтомобиля БА-64 [См.: 5. С. 133].

ГАЗ-64 выпускался недолго, всего полтора года и в тяжелейших военных условиях. Количество машин было невелико. И все же первый советский «джип» смог дать жизнь как более совершенному ГАЗ-67, так и всему последующему поколению легковых автомобилей повышенной проходимости.

В середине февраля 1943 г. на Горьковском автозаводе начали проектирование модернизированного варианта ГАЗ-64 – автомобиля ГАЗ-67, в котором постарались учесть и устранить недостатки предыдущей модели. Сравнительные характеристики этих машин представлены в таблице 1. Ее анализ позволяет определить, в чем заключались основные направления данной модернизации.

1. Прежде всего, восстановили нормальную для легковых автомашин завода колею – расширили ее до 1446 мм. В результате существенно улучшилась подвижность автомобиля по разбитым фронтальным дорогам с глубокими (до 0,45 м) колеями, проложенными тяжелыми грузовиками. Вездеход в них хорошо вписывался. К тому же увеличилась боковая устойчивость машины – ГАЗ-67 мог двигаться по косоугору с уклоном до 22 градусов без сползания (предел боковой устойчивости был 28 градусов, фактически даже больше) [См.: 9. С. 16]. Увеличение рессорной колеи позволило отказаться от использования заднего стабилизатора поперечной устойчивости.

2. Рама по размерам осталась такой же, но была укреплена: лонжероны имели полностью закрытый профиль, были добавлены накладки, косынки, дополнительная задняя поперечина. Передний бампер отнесли на 40 мм вперед. Тем самым появление трещин в перенапряженных точках рамы было ликвидировано.

3. На ГАЗ-67 усилили также: элементы передней подвески (нежесткие штампованные проушины рессор заменили на литые из ковкого чугуна, которые научились приваривать); крепление картера, рулевого механизма, запасного колеса и буксирного приспособления.

4. После установки нового карбюратора К-23 (позже ставили К-23Б) мощность двигателя возросла до 54 л.с.

5. Для большего удобства дополнительный топливный бак был перемещен под сиденье водителя [См.: 12. С. 35].

6. Автомобиль имел оптимальное распределение полной массы по осям (практически равномерное – 42,5% на переднюю и 27,5% на заднюю). Высокий клиренс (210 мм) и хорошие тяговые характеристики двигателя обеспечивали высокую проходимость ГАЗ-67.

7. Кузов оставили прежних размеров, поэтому пришлось расширить передние крылья, сделав их более резкими, угловатыми и пристроить небольшие прямоугольные крылья над задними колесами. Появились боковые подножки [См.: 12. С. 35].

ГАЗ-67 по силуэту оказался шире и ниже, чем его предшественник – такая конфигурация облегчала движение в зарослях и маскировку. Параметры профильной проходимости не изменились и были по-прежнему высокими (см.: табл. 1).

23 сентября 1943 г. первый автомобиль сошел с конвейера. За три месяца их изготовили уже 718 штук. В 1944 г. было произведено 2419, а до 9 мая 1945 г. – 4851 экземпляр. Всего до конца 1945 г. – 6068 экземпляров ГАЗ-67 [См.: 9. С. 18].

Прочный, неприхотливый, тяговитый «трудяга» ГАЗ-67 уверенно передвигался по любым дорогам и в любую погоду, успешно выполняя свои функции – штабной машины, машины оперативной связи и транспортера легких артиллерийских систем. Даже после многочасовой езды водитель и пассажиры практически не испытывали повышенного физического или нервного утомления. За эти качества ГАЗ-67 по праву заслужил уважение фронтовиков [См.: 9. С. 23].

ГАЗ-67 получился, в целом, весьма удачным. Вместе с тем, в процессе эксплуатации выявились некоторые «слабые звенья», и в январе 1944 г. появилась его более известная серийная модификация – ГАЗ-67Б. Армейские испытания, длившиеся по июнь 1944 г., в ходе которых автомобиль «накатал» более 20 тыс. км в различных погодных условиях (зима, весна, лето) прошли успешно. Машину сразу приняли в производство.

Прежде всего, специалистам ГАЗа удалось устранить такой, по военным меркам, серьезный недостаток, как необходимость частой замены подшипников. В моделях ГАЗ-64 и ГАЗ-67 использовались шариковые радиально-упорные шкворневые подшипники от ГАЗ-61. Их ресурс – 5-8 тыс. км. При проведении широкомасштабных и динамичных военных операций

эффективность работы машин снижалась. У ГАЗ-67Б на шкворневых опорах начали устанавливать подшипники скольжения типа «Уайт». Они были более долговечными, ремонтпригодными, устойчивыми к ударным нагрузкам. Такое техническое решение оказалось оптимальным – рекламаций на этот узел больше не поступало. Позже его еще долго применяли на других легких вездеходах Горьковского автомобильного завода [См.: 9. С. 19].

Модернизация других узлов заключалась в следующем:

- усилили крепление подшипников ступиц передних колес;
- улучшили уплотнение шлиц переднего карданного вала;
- повысили прочность крепления передних рессор, заменив «стремлянки» усиленными сквозными болтами;
- меняли плоские (еще от «Эмки») резиновые подушки стоек амортизаторов на шарнирные, более долговечные;
- толщину металла на дисках колес для большей жесткости увеличили на 0,5 мм, а конфигурацию упростили [См.: 9. С. 19].

Кроме этого, установили новый карбюратор и новый распределитель зажигания. Рулевое колесо, в отличие от ГАЗ-67, имело 3 спицы [См.: 7. С. 396-397].

Простые, надежные, вездеходные ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б служили в РККА на заключительных этапах Великой Отечественной войны в качестве связных и командирских автомобилей. Водители уважительно называли их «Иван-Виллис». Всего до 1953 г. было произведено 92843 экземпляра этих машин [См.: 1].

Таким образом, легковой армейский автомобильный парк в нашей стране формировался в соответствии с объективными внешними и внутренними условиями ее развития. К 1930-м гг. стало ясно, что без обеспечения РККА отечественной автомобильной техникой качественно повысить боеготовность вооруженных сил невозможно.

С вводом в строй Горьковского автозавода началась интенсивная моторизация Красной Армии. Легковые модели ГАЗа оправдали ожидания военных. Они были малозатратными в производстве; простыми в управлении; унифицированными. При таком подходе обеспечивалась технологическая преемственность и оперативная наладка выпуска машин.

В армии более важными качествами, чем комфортабельность, считались: высокая ремонтпригодность; возможность использования любого сорта топлива и смазок; надежность (адаптация к сложным климатическим и дорожным условиям). Суровый «экзамен», особенно во время Великой Отечественной войны, «газоны» выдержали. А легковые полноприводные модели ГАЗа не уступали лучшим зарубежным машинам данной категории и явились высшим достижением советского автомобилестроения в этот период.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. ГАЗ-67, ГАЗ-67Б: Электронные фонды музея «Мотомир» Вячеслава Шеянова // <https://motos-of-war.ru/ru/vehicles/gaz-67b/>.
2. *Гоголев Л.Д.* Автомобили-солдаты: Очерки об истории развития и военном применении автомобилей. М.: «Патриот», 1990.
3. *Гоголев Л.Д.* Автомобили в боевом строю. М.: «Молодая гвардия», 1981.
4. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. 130. Оп. 5. Д. 434. Л. 53.
5. *Канунников С.В.* Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 гг. М.: Издательство «За рулем», 2007.
6. *Князев М.* Автомобили Красной Армии (1941-1945) // Журнал «Бронекolleкция». 2006. № 2.
7. *Кочнев Е.Д.* Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, 2009.
8. *Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышленности: от единичного к массовому типу организации производства (1896-1991): дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. Самара, 2011.
9. *Прочко Е.* Автомобили Великой Отечественной войны // За рулем. 1975. № 5.
10. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4086. Оп. 5. Д. 8. Л. 49.
11. *Рубец А.Д.* История автомобильного транспорта России. М.: Эксмо, 2008.
12. *Томпсон Э.* Советские автомобили: полная история. Пер. с англ. К. Ткаченко. М.: «Издательство ФАИР», 2011.
13. Центральный архив Нижегородской области (ЦА НО). Ф. 2435. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-3; Д. 3. Л. 1; Д. 8. Л. 2-3.
14. *Шляхтинский К.В.* Автомобиль в России: История автомобиля. М.: Хоббикнига, 1993.
15. *Шнейдерова Д.Г.* Пути развития автостроения. М., Л.: ОНТИ НКТП СССР Государственное авиационное и автотракторное издательство, 1932.

**M.S. TOSHEVA**

*Candidate of History, Associate Professor  
of the Department of Mining, Economics and Environmental  
Management FSBEI of HE Sergo Ordzhonikidze Russian State University  
for Geological Prospecting, Starooskolsky branch,  
Sary Oskol, Russia*

**N.A. TOSHEVA**

*Candidate of Philosophy, Associate Professor  
of the Department of Mining, Economics and Environmental  
Management FSBEI of HE Sergo Ordzhonikidze Russian State University  
for Geological Prospecting, Starooskolsky branch,  
Sary Oskol, Russia*

**T.YU. SERPUKHOVITINA**

*Candidate of Technical, Head of the Department  
of Mining, Economics and Environmental Management  
FSBEI of HE Sergo Ordzhonikidze Russian State University  
for Geological Prospecting, Starooskolsky branch,  
Sary Oskol, Russia*

**A.N. LOGVINOVA**

*Candidate of Economics, Associate Professor  
of the Department of Mining, Economics and Environmental  
Management FSBEI of HE Sergo Ordzhonikidze Russian State University  
for Geological Prospecting, Starooskolsky branch,  
Sary Oskol, Russia*

## **PASSENGER CARS AND THEIR USE IN THE RUSSIAN ARMY (1900-1945)**

**Purpose:** *to consider the specifics of the formation of the army fleet of passenger cars in our country from the beginning of the XX century until the end of the Second World War; the role of specialists of the Gorky Automobile Plant (GAZ) in this process.*

**Methods:** *statistical, chronological, comparative-analytical.*

**Results:** *a comparative analysis of the models of passenger cars used in the Red Army was carried out, and the features of equipping the Soviet troops with domestic passenger cars of increased cross-country capability in the time period under consideration were revealed.*

**Conclusions:** *the technical policy of our state in the field of automobile production in the first 45 years of the XX century was determined by the external and internal objective conditions of the country's development. The activities of GAZ designers and technologists to create efficient automotive equipment took into account the requirements of the Red Army for the qualities and capabilities of passenger cars both in peacetime and in war conditions. Practice has shown that the cars of the GAZ plant passed this hardest exam with "excellent," and all-wheel drive models were not inferior to the best foreign models of this class.*

**Key words:** *USSR, Great Patriotic War, Red Army, cars, GAZ.*