



Перепутанный АЛФАВИТ

Почти четверть века назад, в сентябре 1991 года, произошла необычная «встреча», которая, можно сказать, стала символической...

Стоя у обочины, закончив уже мять пробитое колесо, я мыл руки, когда рядом остановился «стотридцатый» и молодой водитель спросил, как добраться до базы «чермета»...

На жёсткой сцепке, печально «глядя» на меня пустыми «глазницами», упирався четырьмя «лысыми» колёсами, слегка накренившись на правую сторону, был выдавший вида «пятьдесяттретий» «газон»...

Отмечая привычность знакомых обводов, меня не покидало ощущение, что я не совсем его узнаю...

Решётка радиатора!

Да, это был подзабытый «газон»-«эфка» с ранней облицовкой!

Рассказав дорогу, я поинтересовался у водителя: что ему известно об этой машине. Как оказалось, «газон» был бортовой, 1966 года выпуска. Всю жизнь проработал на мебельной фабрике, закреплённый за водителем-ветераном, пока тот, по состоянию здоровья, не ушёл на покой. А машину решили списать...

Краска выгорела, «рюкзак» где-то утерян, многочисленные «шрамы» указывали на трудное прошлое, а капли какой-то жидкости, падали на асфальт и казалось, что машина плакала...

Это был последний ГАЗ-53Ф, виденный мной вживую. И только старые фото и кадры кино возвращали назад...



ГАЗ-53Ф на Первомайской демонстрации в г. Мелитополь (УССР). 1965 г.

АЛФАВИТ - установленный порядок букв, используемых в системе письма, характерного для определённого языка (Толковый словарь)

«Понедёльник начинается в суббóту»

Выполняя решения XXII съезда КПСС, где важным условием для дальнейшего развития автомобильного транспорта в СССР была необходимость замены устаревших механизмов и машин новыми, намного полнее удовлетворяющими потребности народного хозяйства, коллектив ГАЗа разработал конструкцию нового грузового автомобиля ГАЗ-53 увеличенной грузоподъёмности, с 8-ми цилиндровым V-образным двигателем, гипоидным задним мостом, усиленной передней осью и новым рулевым, который планировалось поставить на производство в 1963-1964 гг.

Но учитывая острую потребность народного хозяйства в большом количестве автомобилей грузоподъёмностью 3-3,5 тонны, «уже сегодня» и отсутствие, на тот момент, освоенных в производстве соответствующих узлов и агрегатов, в 1961 году на ГАЗе была создана переходная модель, обозначавшаяся, вопреки принятой «алфавитной» традиции, буквой «Ф» (форсированный) - ГАЗ-53Ф, промышленный выпуск которой был налажен с 1962 года.

По сравнению с выпускавшимся ГАЗ-51А, «эфка» получил обновленные основные узлы и агрегаты.

Автомобиль получил форсированный до 82 л.с. (при 3200 об/мин) двигатель с повышенной степенью сжатия (с 6,2 до 6,7), снабжённый ограничителем числа оборотов; новый двухкамерный карбюратор, а в систему смазки был введён масляный радиатор и один центробежный фильтр вместо двух - грубой и тонкой очистки. Рекомендуемое топливо - бензин А-72.

Были доработаны рулевое управление и задний мост от ГАЗ-51А. Последний получил усиленные кожухи полуосей и главную передачу (передаточное число - $i=7,6$) с дифференциалом от ГАЗ-63.

Рама автомобиля, состоящая из двух штампованных лонжеронов с семью поперечинами, тоже была усиленной, рассчитанной на повышенную нагрузку.

Хотя тормозная система «эфки» была аналогична ГАЗ-51А, для повышения эффективности торможения более тяжелого грузовика, был применён гидروвакуумный усилитель диафрагменного типа.

На ГАЗ-53Ф установлены камерные шины размером 8,25-20 и колёсные диски с уменьшенным числом отверстий: три, вместо шести.

С освоением в 1964 году выпуска ГАЗ-53А, производство ГАЗ-53Ф продолжалось до 1967 года.



«Сказка о Тройке»

Тройка первенцев в виде моделей бортовых ГАЗ-52-04 от «DIP models», сразу стала бестселлером: настолько востребованными оказались эти грузовички, не смотря на довольно приличную цену.



А потому, многие коллекционеры ожидали логического продолжения серии горьковских капотных грузовичков, в виде семейства «53-х».

Время шло, появлялись другие варианты на «52-м», а базовый «53-й» все «маячил» где-то в обозримом будущем...

Желание поставить на свои полки качественную модель легендарного советского грузовика было настолько сильным, что в пользу его приобретения некоторые коллеги отказывались от покупки более доступных версий.

У других игроков «модельного рынка», «играющих на поле» истории отечественного автопрома, появлялись весьма «аппетитные» новинки, и деньги, откладываемые на «53-и» вновь и вновь находили новых хозяев, а места на полках становилось все меньше...

Но, как говорится, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается...

Работа над семейством «53-х» велась, хоть и не без «пней-колод».

Тем временем, на форумах и «в кулуарах» реалов, шли размышления-обсуждения поклонников отечественного автопрома, суть которых можно свести к следующему: «Что же там делать? Чего тянуть: кабина есть, раму сделать, (чего проще!) да новый кузов прицепить?»...

И спустя три года, пред взором страждущих коллекционеров появилась новая Тройка...

«Второе нашествие марсиан»

Наряду с привычной уже высокой детализацией моделей нового семейства, кажется, что среди разных причин, определивших последовательность выхода моделей, наверное, не последнюю роль сыграло и желание производителя соблюсти хронологичес-



кую последовательность в выпуске настоящих горьковских грузовиков, а потому первенцами нового базового семейства и стали масштабные модели ГАЗ-53Ф: «Морковный», «Морская волна» и «Аварийка». 105301, 105302, 105303. И это не тайный шифр, а всего лишь обозначение вышеуказанных моделей по производственным артикулам.





«Малыш»

Прежде, чем выяснить индивидуальные особенности каждого из представленных вариантов, для начала, рассмотрим общие черты, а заодно и выясним, так ли просто все оказалось: «только» сделали раму, кузов, колеса?



Безусловно, кабина – самый важный элемент в узнаваемости, а она уже хорошо известна по «52-х», но дополненная характерной решёткой радиатора и одиноко стоящим слева «полстапервым» зеркалом, она усиливает целостность образа «эфки».

Кроме того, кабина получила и новый элемент: «личинку» замка на правой двери, которой не было у кабин ранее вышедших «52-х».

Внутри кабины тоже есть свои характерные «мелочи»: появилась панель приборов, соответствующая временному периоду выпуска «53Ф», а ручка пассажира стала изящней.

Но основой всей модели, своеобразным «фундаментом», все же выступает рама и есть смысл остановиться более подробно на ней самой и всем, что с ней связано.

Рама модели представляет собой металлическую конструкцию, разработанную «с нуля» (это к вопросу, о простоте кажущихся переделок), с минимумом видимых крепёжных отверстий. К раме крепятся передний (поворотной) и задний мосты, знакомые нам по «полстапервым», но при этом к ним прикреплены оригинальные, соответствующие прототипу, рессоры. В передней части рамы бампер, тоже соответствующий временному периоду выпуска «эфки». Хорошо можно рассмотреть картер рядного шестицилиндрового двигателя и одиночный выпускной тракт, за которым просматривается ребристая

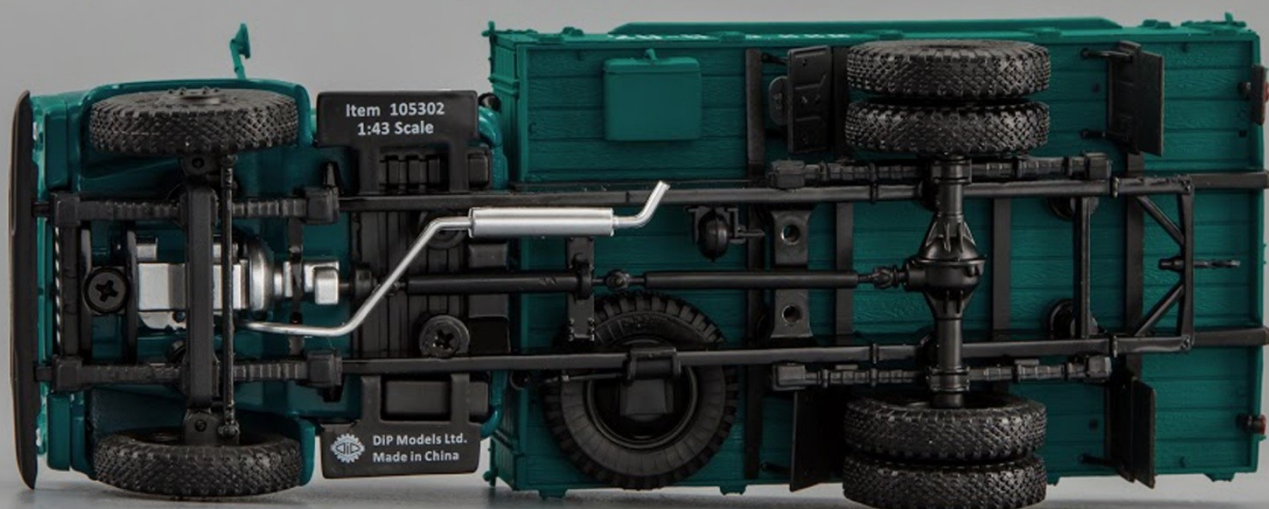
нижняя часть размещённого под кабиной бензобака. Особого внимания заслуживает имитация карданной передачи с подвесным подшипником, повторяющая собой техническое решение у прототипа.

Внутри рамы, к левому лонжерону крепится гидровакуумный усилитель тормозов, а заднюю часть рамы украшает



буксирный прибор.

Известное изречение гласит, что 80% красоты автомобиля – в его колесах. А колеса на модели ГАЗ-53Ф удались: диски с тремя окошками и реалистичные шины добавляют позитива, к общему восприятию модели. Но есть ещё один, не видимый сразу «секрет»: колеса стоят ровно,





без «характерного» для ранее выпущенных моделей «отрицательного развала» и при этом вращаются легко и бесшумно... Это стало возможным благодаря применению миниатюрных подшипников, к слову, впервые использованных фирмой DiP в серийной продукции 43-го масштаба. Для реализации этой «хитрости» пришлось «переосмыслить» конструкцию крепления колёс, так, чтобы это было функционально, но не в ущерб копийности.



Но что за грузовик, да без «рюкзака»?

Вполне логично, что выпущенная модель имеет «в базе» грузовую платформу, в которой безошибочно узнается «53-й»: шесть досок и пять завесов на длинных бортах. Сами доски кузова имеют выраженный профиль древесины, что, конечно, не соответствует масштабу и реальному положению вещей, но, как ни странно, это неоднозначное художественно-конструктивное решение воспринимается позитивно, без резкого неприятия, привнося ощущение некоего элемента реализма к общему восприятию модели.

Бытует миф последнего времени, что грузовики в СССР имели унылую, малозаметную окраску обычных «народно-хозяйственных» вариантов и строго «защитную» - для армейских.

Вот потому и непривычная, яркая окраска новых моделей, вызвала, поначалу, жаркие споры среди коллекционеров, о том, что же это: воссоздание рекламного «пререкраса» или, все-таки, заводские варианты?

Как бы, кому-либо, не хотелось считать, что жизнь в СССР была сера и однообразна, факты упрямая вещь: Горьковский автомобильный завод, применял серийно эти цвета.



«Обитаемый остров»

«Морковный» вариант ГАЗ-53Ф с артикулом 105301 имеет белорусскую регистрацию, о чем свидетельствует наличие государственных номерных знаков – **18-64 мбв**.

Вариант 105301, «морская волна» – из Краснодарского края: **28-85 ккд**, имеет повтор ГНЗ на боковых бортах и «ограничение скорости» - на заднем.

А для любителей, т.н. «чистых» («с завода») вариантов, небольшим тиражом выпущены «безномерные» версии: 105301-1 и 105302-1, соответственно.





«Далёкая Радуга»

Особняком в новой Тройке моделей находится ГАЗ-53Ф с артикулом 105303 – «Аварийная». Москва 1972 г. Лимитированный выпуск.



Во первых, из-за наличия привычной глазу радиаторной решётки «второго типа», в сочетании с «треугольными» колесными дисками, может показаться, что это долгожданный многими ГАЗ-53А, в специальном, узкоспециализированном, исполнении. Но, это ошибочное впечатление: вид снизу, с одной выхлопной трубой,

указывает, что имеем дело с его предшественником.

Но не только наличие «обновленной» решётки привносит новизну в восприятие «газончика»: сама решётка «укутана» защитным чехлом, с имитацией по центру приоткрытого клапана для притока воздуха в моторный отсек.

Модель представлена в яркой окраске, характерной для грузовиков аварийных служб в 60-70 гг. прошлого века, с использованием жёлтого и тёмно-красного цветов.



На боковине кабины указан гаражный номер: 216; нанесены реквизиты организации, к которой «приписан» автомобиль; присутствует надпись на кузове – «аварийная». И, естественно, есть госномер: **70-86 моч**.

Но главной «изюминкой» лимитированной модели, есть некая «бандура», находящаяся в кузове.

Естественно, это не биотуалет, как может показаться с высоты сегодняшнего дня. Компрессор? Похоже, но нет... Сварочный агрегат?



Ответ намного проще: в кузове находится электроагрегат АД-10 с распределительным ящиком и инвентарной надписью на нем (№12).

Тираж модели – 420 экземпляров.





«Трудно быть богом»

Каждый, из представленных вариантов, хорош по своему. Каждый – частичка истории Той Страны в миниатюре. А для кого-то эти «газончики» – ещё и возможное воспоминание о беззаботном детстве, о романтической молодости, о мечтах...

Но их объединяет ещё и позитив от восприятия. Эдакая душевность...

Если рассматривать отдельно каждую модель – поневоле можно заворочаться от созерцания проработки, детализировки... И ощутить сильное желание стать обладателем этой красоты.

Но стоит посмотреть на все варианты, выставленные вместе, и, немного растерянно, понимаешь, что коллекция будет не полной, если ими не обзавестись...

Но здравый ум, «прорываясь» сквозь стену эмоционального восприятия, «напоминает» о том, что период, когда модели собирались по принципу «а такого цвета у меня в коллекции ещё нет» - уже давно скорее исключение, чем принцип; что «место на полках не резиновое»; что ...

И масса ещё всевозможных вариантов...

Вот тут и может возникнуть известная проблема: выбора, когда каждому нужно самому, в зависимости о массы «исходных значений» нужно «решить уравнение» (сделать свой выбор в пользу конкретного варианта или нескольких). Слишком уж это индивидуально...

И при этом, лично мне, совсем не хочется отыскивать в моделях какие-либо недостатки. Хочется просто смотреть на них и радоваться.

«НИИЧАВО»

До появления промышленных моделей ГАЗ-53Ф от DiP'a, все, кто мог себе позволить, довольствовались этой версией, выпущенной силами мастеров из «южноукраинских» модельных мастерских. Памятуя, что «лучшее – враг хорошего», вспомним, «как это было».



В последнее время есть предложение использовать для первых промышленных моделей «газонов» такой *kit*:



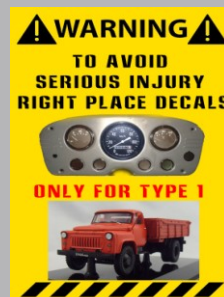
«НУИНУ»

...или интересные факты, связанные с моделью.

✓Трудным этапом перед постановкой на производство, было объяснить на фабрике, какими же цветами должны быть окрашены модели. В результате был создан целый автопарк на основе палитры оттенков.

✓Специально для семейства ГАЗ-53Ф были разработаны «свои» шины, которые не будут использоваться в последующих версиях «53-го».

✓Когда стал вопрос, как объяснить сборщикам, какие «приборки» куда ставить и не перепутать, шутя, было предложено использовать инструкцию:



✓Показав «широким массам» предсерийную модель «аварийки», благодаря активному обсуждению, было принято решение о целесообразности дооснащения электроагрегата выхлопной трубой.

✓Названия глав этой статьи – это, в основном, названия произведений Братьев Стругацких, без прямой аналогии. Просто «перепутанный алфавит» напомнил о нестандартно начинающейся неделе, что и задало формирование структуры.

✓Кроме того, две крайние главы – это аббревиатуры учреждений, которые используются в повести Стругацких, и в фильме, по ее мотивам («Чародеи»).

✓Тираж моделей ГАЗ-53Ф с ранней решёткой соизмерим с лимитированным выпуском.

© 2015



13

14

15



13

14

15



Весенние хлопоты

1964

13

14

15



ТРИ ТОПОЛЯ
на Плющав **1967**



Зайчик **1964**



Иностранка **1965**

13

14

15