

There are no translations available.

GAZ-61 – PATS PIRMASIS „OFF-ROAD“

Liucijus Suslavičius

Šiandien „off-road“ klasės lengvieji automobiliai paplitę visame pasaulyje, juos gamina dauguma didžiųjų automobilių firmų. Įprasta laikyti juos tiesiog komfortiška karinių džipų atmaina. O iš tikrųjų viskas yra kiek kitaip, nes pirmasis serijinis „off- road“ buvo pradėtas gaminti anksčiau, nei klasikinis amerikietiškas džipas, ir padarė tai rusai. Gi naujos klasės automobilių kūrėju reikia pripažinti „visureigių genijumi“ pramintą konstruktorių Vitalijų Andrejevičių Gračiova.

Būsimas visureigių specialistas gimė 1903 metais Tomske, verslininko ir gydytojos šeimoje. 1922 metais, baigęs vidurinę mokyklą, jis įstojo į Tomsko politechnikos institutą. Tačiau tapti diplomuotu inžinieriumi vaikinui nepavyko – dėl „neproletariškos kilmės“ po kelių metų Vitalijus buvo pašalintas iš instituto. Prasidėjo sudėtingas savarankiško gyvenimo toli nuo tėvų namų kelias. Gračiovas dirbo konstruktoriumi – antraeilininku gamykloje, tarnavo armijoje aviatechniku, dirbo kinomechaniku, vėliau netgi suprojektavo ir pastatė sklandytuvą. 1931 metais jis atsidūrė Leningrade, kur kaip neturintis pastovaus darbo, buvo mobilizuotas ir išsiųstas į Nižnyj Novgorodą, į automobilių gamyklos NAZ statybą. Taip praktiškai ne savo valia 28-rių metų V.Gračiovo gyvenimas buvo susietas su automobilių gamyba. Specialistų katastrofiškai trūko, ir jaunas gamyklos vyriausias konstruktorius A.Lipgartas nors ir neturintis inžinieriaus diplomo, tačiau jau dirbusį konstruktoriumi Gračiova paskiria atsakingu už triašio armijai skirtą sunkvežimio gamybos parengimą. Gamykla tada teturėjo institute NATI pagamintą visai „žalią“ prototipą iš „Ford“ agregatų. Tai, kad V.Gračiovas per trumpą laiką jį pavertė serijiniu „GAZ AAA“, rodo jo kaip konstruktoriaus sugebėjimus. Bet iš motinos paveldėtas tvirtas kompromisų nepripažįstantis charakteris vos nesužlugdė gerai prasidėjusios konstruktoriaus karjeros. Gavęs sekančią užduotį – parengti gamybai lengvąjį triašį „GAZ-TK“, suprojektuotą tuo metu garsaus išradėjo L.Kurčevskio, V.Gračiovas, išnagrinėjęs konstrukciją, pareiškė kad ji nemokiška ir automobilis nevažiuos.

„Liaudies priešu“ jo nepavadino, bet iš konstruktorių biuro pervedė dirbti į cechą. Bet kai serijinių „GAZ-TK“ ėmė lūžti kaip tik tie transmisijos mazgai, kuriuos savo oficialiame raporte suminėjo Gračiovas, automobilių gamybą nutraukė, o „pranašą“ gražino į konstravimo biurą ir pavedė sukurti geresnį, nei „TK“ lengvąjį triašį. Ką V.Gračiovas ir padarė – sukonstravo ir

pagamino 6x4 tipo „GAZ-AAAA“, su kuriuo jis asmeniškai dalyvavo autožygyje per Kara-Kumus ir Kaukazą. Įveikęs 13,5 tūkstančio kilometrų be gedimų, pirmasis Gračiovo visureigis grįžo į gamyklą. Bet tuo metu – 1936 metais Gorkyje jau buvo pradėta modernesnio lengvojo „GAZ M-1“ gamyba, tad konstruktorius sukuria dar geresnį automobilį „emkos“ agregatų pagrindu – GAZ-21“. Puikiai įvertintas, jis ruošiamas serijinei gamybai, bet tuo metu pats konstruktorius kreipiasi į gynybos liaudies komisarą K.Vorošilovą su netikėtu pasiūlymu – negaminti armijai skirto „GAZ-21“, nes jis moraliai pasenęs ir neperspektyvus. Vietoje jo V.Gračiovas pasiūlė suprojektuoti TSRS dar nematyto 4x4 tipo padidinto pravažumo automobilį.

Gavęs „aukščiausią palaiminimą“, jis ėmėsi kurti serijinei gamybai būtent GAZ'e skirtą automobilį, maksimaliai panaudodamas jau gaminamus čia agregatus ir technologiją. Šiandien mes galime tik stebėtis sugebėjusio iš gana ribotos agregatų nomenklatūros sukomponuoti unikalių parametrų automobilį konstruktoriaus talentu. Jau 1938 metais GAZ'e buvo pagaminti ir išbandyti keli naujo „gaziuko“ prototipai. GAZ-61 indeksą gavęs 4x4 tipo automobilis savo konstrukcija buvo paprastesnis, nei tuo metu Vokietijoje ir Prancūzijoje pradėti gaminti lengvieji visureigiai. Gračiovas nepanaudojo nei nepriklausomos pakabos, nei visų ratų vairavimo, nei uždaro dėžinio rėmo, puikiai suprasdamas, kad TSRS sąlygomis eksploatuoti galima tik paprastos konstrukcijos ir lengvai remontuojamą autotechniką. GAZ-61 turėjo lonžeroninį rėmą ir išilginėmis pusiauelipsinėmis lingėmis prie jo prijungtus varančiųjų tiltų karterius.

Naujausiu agregatu buvo variklis – 6 cilindrų 3485 kūb.cm. darbo tūrio GAZ-11, o tiksliau – vieno geriausių to meto amerikietiško variklio „Dodge D 5“ rusiška kopija. Su ketine cilindrų galvute šis variklis išvystė 76 AG, su aliumine – net 85 AG. Vėliau, po karo jis varė sunkvežimius GAZ ir didelį lengvąjį GAZ-12 „ZiM“. Prie variklio V. Gračiovas prijungė sunkvežimio GAZ-AA keturlaipsnę pavarų dėžę, už jos sumontavo paskirstymo dėžę, nuo kurios kardano velenais sukimo momentas perduodamas varantiesiems tiltams. Transmisijoje nebuvo visureigiams įprasto demultiplikatoriaus, nes konstruktoriui pavyko tiesiog idealiai suderinti variklio ir transmisijos parametrus.

Pirmieji GAZ-61 turėjo atvirą 4 durų faetono tipo kėbulą su senąja GAZ M-1 tipo priekine apdaila (modelis GAZ-41-40), tačiau vėlesni serijiniai „61-ji“ visi gavo Rusijos klimato sąlygoms geriau tinkančius uždarus 5 vietų sedano tipo kėbulus (modelis GAZ-61-73). Automobilio bazė – 2845 mm, matmenys – 4670x1770x1905 mm, prošvaisa – 210 mm. Parengtas važiuoti automobilis svėrė 1650 kilogramų ir išvystė maksimalų 107 km/h greitį. Bet svarbiausia buvo ne greitis. GAZ-61 sugebėjo įvažiuoti į 38 laipsnių statumo šlaitą, sustojęs smėlėtoje 15 laipsnių įkalnėje, vėl

„kopdavo" aukštyn. Bandymų metu su juo V.Gračiovas įvažiavo į Volgos šlaitą 80 metrų ilgio 30 laipsnių statumo laiptais! 720 mm gylio brasta irgi nebuvo kliūtimi visureigiui, kaip ir stori rato skersmens rąstai. Ir visa tai su padangomis, turėjusiomis tik paprastą kelioninį protektorių. Juk kitokių TSRS tada ir negamino, jos atsirado karui prasidėjus. Pernelyg nesigilinant į GAZ-61 privalumus, užtenka pastebėti, kad pavyzdžiui, džipas GAZ-69, sukurtas 14 metų vėliau, įveikdavo tik 30 laipsnių įkalnę, o masiškai naudotas Vietnamo kare septintojo dešimtmečio JAV džipas M-151 – tik 31 laipsnio įkalnę.

V.Gračiovo konstrukcijos svarba dar ir tame, kad „61-sis" tapo pavyzdžiu visiems kitiems vėliau TSRS sukonstruotiems padidinto pravažumo lengviesiems automobiliams – tiek kariškiems džipams, tiek civiliniams 4x4 automobiliams GAZ M72 bei „Moskvič – 410". Visų jų konstruktoriai vadovavosi būtent GAZ-61 panaudotais ir ištobulintais sprendimais.

Bet grįžkime į 1940-sius. Pirmieji 5 visureigiai GAZ-61- 40 buvo iškilmingai perduoti TSRS maršalams, kiti – Generalinio štabo garažui. Mažaserijinei gamybai prasidėjus, visureigius imta skirti ir žemesnio rango armijos vadams. Vis tik tapti masiniu armijos automobiliu V.Gračiovo kūrinys paprasčiausiai nespėjo – karui prasidėjus, ganėtinai sudėtingas ir brangus automobilis ant konvejerio buvo pakeistas paprastu „kareivišku" džipu GAZ-64 ir jo pagrindu gamintu šarvuotu automobiliu BA-64.

Dalis GAZ-61 žuvo pirmosios karo vasaros mūšiuose, kiti tarnavo iki pat pergalės. Iki šiandien išliko tik vienas pirmojo serijinio „off-road" egzempliorius. Tai buvęs maršalo I.Konevo tarnybinis automobilis. Ir išliko jis tik todėl, kad spėjęs priprasti prie trofėjinių limuzinų komforto, maršalas mielai sutiko padovanoti seną visureigį savo vairuotojui. Šis automobilį sutvarkė ir, kas svarbiausia, nemėgino jo „modernizuoti" ar perdirbti į paprastą „emką".Būtent tokie tarybinių „liaudies meistrų" norai tobulinti senus automobilius sunaikino daug unikalių prieškarinio metų automobilių.

I Konevo automobiliui pasisekė – daug metų džiuginęs senovinių automobilių sąskrydžių dalyvis, šiandien unikalus savo „gyvenimo" istorija ir vienintelis pasaulyje pirmosios kartos „off-road" rado saugią vietą viename Maskvos muziejų.

Nuotraukose:

- 1.GAZ-61-40 važiuoja raižyta vietove.
- 2.Unikalus „61-sis“ sąskrydyje Rygoje 1986 metais.
- 3.Ansčiau I.Konevo automobilį galima buvo pamatyti tiesiog gatvėje.