**03-023 ГАЗ-69 4х4 2-дверный грузопассажирский автомобиль, мест 2+6 + 50 кг или 2 + 500 кг, прицеп до 850 кг, вес: снаряжённый 1.525 тн, полный 2.175 тн, 55 лс, 90 км/час, 16382** **экз. ГАЗ г. Горький 1953-56 г., 356624 экз. УАЗ Ульяновск, 1954-72 г. в.**



 *В случаях, когда информации предостаточно, лучше обратиться к классикам. «Автомобили Советской Армии 1946-1991 г.», «Яуза» и «Эксмо», М. 2011. Автор: Кочнев Е. Д. Спасибо, уважаемый Евгений Дмитриевич, за Ваши труды.*

 **ГАЗ-69 (1947-72 г.)**

 В 1946 году Горьковский автозавод под руководством конструктора Г. М. Вассермана приступил к разработке легкого армейского многоцелевого полноприводного автомобиля, на котором широко применялись агрегаты и узлы от серийно выпускавшихся впоследствии легковых машин «Победа» и ЗиМ, а также от грузовиков ГАЗ-51. В целях конспирации официально завод работал над конструкцией легкого вездехода для сельского хозяйства, и потому вся тема первоначально носила наименование «Труженик». Правда, в секретном техническом задании автомобиль изначально имел совершенно другое обозначение – «тягач батальонных орудий и минометов». В октябре 1947 года был собран первый «гражданский» прототип «ГАЗ-69 Труженик» (4x4), который после удачных испытаний был принят за основу нового поколения и получил военный индекс АТК-Л-69 – артиллерийский тягач колесный легкий. В 1948 – 1949 годах появились еще четыре опытные машины, которые так же успешно завершили цикл приемочных испытаний, показав высокую проходимость, достаточную экономичность и хорошую управляемость. Они могли преодолевать снежную целину глубиной до 0,4 м и рвы или канавы шириной до полуметра. Автомобили снабжались двигателями М-20 мощностью 52 – 55 л.с, новыми открытыми металлическими кузовами модели 76 и потому официально носили индекс 69-76. В отличие от будущего серийного автомобиля ГАЗ-69 прототипы ГАЗ-69-76 «Труженик» имели иную форму оперения, лобового стекла и капота без боковых вентиляционных окон. Традиционной для ГАЗ-69 выемки (подштамповки) в левом заднем крыле для установки бокового запасного колеса здесь не было. Машины испытывались на вездеходных шинах с глубоким протектором типа «елочка» в сцепе с легкими пушками или одноосными прицепами ГАЗ-704. В процессе последующих доработок прототипы получили усиленную систему охлаждения, масляный радиатор, синхронизированную коробку передач, круглые приборы, вентилятор и отопитель салона. Их государственные испытания провели в 1951 году. Через год была собрана пробная партия ГАЗ-69, а осенью 1953 года на Горьковском автозаводе развернулось серийное производство последнего доработанного варианта под упрощенным индексом ГАЗ-69.

 **ГАЗ-69 (1952-72 г.)** – базовый серийный полноприводный грузопассажирский автомобиль для замены военного поколения ГАЗ-64/67, являвшийся в течение нескольких десятков лет основной легкой многоцелевой машиной Советской Армии, государств Варшавского договора и многих стран третьего мира. ГАЗ-69 (4x4) снабжался новой усиленной лонжеронной рамой, нижнеклапанным 4-цилиндровым двигателем М-20 (2,1 л, 55 л.с.) с предпусковым подогревателем, новым 6-лопастным вентилятором и 3-ступенчатой коробкой передач от легковой машины «Победа», а также новой двухступенчатой раздаточной коробкой и вездеходными шинами размером 6,50 – 16. Карданные валы имели игольчатые подшипники, конические главные передачи – спиральные зубья. Оба неразрезных ведущих моста от ГАЗ-67Б с дифференциалами с двумя сателлитами от автомобиля ЗиМ и шариковыми шарнирами равных угловых скоростей подвешивались на продольных полуэллиптических рессорах с креплениями на резиновых втулках и гидроамортизаторами двойного действия. Рабочие тормоза остались барабанными с гидроприводом, стояночный тормоз и приборы были заимствованы у грузовика ГАЗ-51. По сравнению с предшественником ГАЗ-67Б новый автомобиль получил новое 12-вольтовое электрооборудование, имел удлиненную на 200 мм колесную базу (2300 мм), увеличенный дорожный просвет и возросшую на 205 кг снаряженную массу, а также повышенные тягово-сцепные качества и более высокую проходимость, отличался простой конструкцией и надежностью. С начала 1960-х годов выпускался вариант ГАЗ-69М с новым 4-цилиндровым двигателем М-21Г (2,4 л, 65 л.с.) от легкого грузовика УАЗ-450 с новым карбюратором и радиатором для охлаждения масла.

 Важной новинкой на автомобилях ГАЗ-69 был открытый грузопассажирский цельнометаллический кузов многоцелевого назначения на сварной штампованной раме с двумя короткими боковыми дверями, задним откидным бортом, съемным брезентовым верхом с прямоугольной задней частью и боковой установкой запасного колеса на задней левой боковине кузова. На двух индивидуальных съемных передних сиденьях и двух задних продольных откидных скамьях размещалось 8 – 9 человек, причем задний отсек мог использоваться для доставки мелких грузов массой до 500 кг или установки легкого оборудования, носилок и вооружения. Рама лобового стекла откидывалась вперед и закреплялась на капоте, для сложенного тента и съемных остекленных секций боковых дверей имелись особые отсеки, снаружи кузова со стороны водителя монтировалась поисковая фара, в комплектацию входил простейший шанцевый инструмент – лопата и топор. Впервые для советских автомобилей такого рода ГАЗ-69 получил системы отопления и принудительной вентиляции, обдув лобового стекла с двумя стеклоочистителями и противосолнечные козырьки, а в распоряжении командира экипажа имелся откидной столик для военных карт. Базовая машина оснащалась двумя топливными баками вместимостью 48 и 27 л. Варианты 69Э и 69МЭ снабжались экранированным электрооборудованием и служили в основном в Войсках связи. На экспорт поступали доработанные машины, приспособленные к эксплуатации в регионах с различными климатическими условиями. Для всех версий дорожный просвет под обоими мостами составлял 210 мм, габаритные размеры – 3850x1750x1920 мм. Снаряженная масса базовой машины – 1525 кг, полная – 2175 кг. Автомобили ГАЗ-69 развивали по шоссе максимальную скорость 90 км/ч, имели контрольный расход топлива 15 л на 100 км и запас хода – 530 км. Они преодолевали подъемы крутизной до 34° и брод глубиной 0,7 м. Для работы с ними служил штатный одноосный бортовой прицеп ГАЗ-704 (1-АП-0,5) грузоподъемностью 500 кг и полной массой 840 кг, впервые созданный в соответствии с требованиями Минобороны СССР и принятый на вооружение в 1952 году вместе с машинами 69-го семейства.

 Автомобиль ГАЗ-69 впервые был представлен на параде 7 ноября 1953 года. На Горьковском автозаводе его серийно выпускали с 1 сентября 1953 года. В конце 1954 года первая пробная партия машин ГАЗ-69 была собрана на Ульяновском автозаводе, который по окончании реконструкции в 1955 году приступил к их серийной сборке из узлов, поставлявшихся из Горького. В 1956 году УАЗ перешел на агрегаты и детали собственного изготовления, а ГАЗ прекратил сборку этой модели. Одновременно в Ульяновске выпускали и прицеп ГАЗ-704. Горьковский автозавод успел выпустить 16 382 автомобиля ГАЗ-69, а затем до 1972 года Ульяновский завод изготовил 356 624 единицы этой серии.

 **ГАЗ-69-68 (1969-72 г.)** – серийный вариант базового армейского автомобиля ГАЗ-69, выпускавшегося в Ульяновске и оснащенного более надежными и прочными ведущими мостами от легкой грузовой машины УАЗ-452 с четырьмя сателлитами в мостовых дифференциалах. К другим существенным отличиям относились механизм отключения привода передних колес и усиленные передние тормоза с двумя гидроцилиндрами. Внешне вариант 69-68 отличался установкой нового тента с встроенными в него двумя небольшими боковыми окнами и увеличенным задним стеклом. Новых вариантов надстроек на этой версии не выпускалось. В серии 69-68 имелся экранированный вариант 69-68Э для СССР, а также две экспортные машины 69-68МЭ и 69-68МТЭ для поставки в страны с умеренным и тропическим климатом соответственно.

**Военное оснащение на шасси ГАЗ-69**

 Долгое время представители серии ГАЗ-69 являлись основными легкими автомобилями Советской Армии и стран Варшавского договора, где выполняли штабные функции, служили для перевозки небольших подразделений, боеприпасов и мелких грузов, для буксировки батальонных артиллерийских систем массой до 800 кг, оснащались различными военными надстройками и вооружением. Варианты с легкими радиостанциями и спецсигналами часто применялись в качестве патрульных автомобилей военной автоинспекции (ВАИ). Для доставки раненых в задней части кузова оборудовали двухярусные носилки на четырех человек. В ВДВ применялись авиадесантируемые варианты ГАЗ-69 с демонтированными окнами и выступавшими внешними элементами. Несущественно доработанные версии служили для доставки транспортными самолетами или вертолетами, снабжались радиостанциями, аппаратурой радиационной разведки, специальным оснащением, легким зенитным вооружением, 82-мм минометом или противотанковой ракетной системой. В вооруженных силах стран Азии и Африки автомобили являлись базой безоткатных орудий и крупнокалиберных зенитных систем.

 В 1950-е годы для преодоления водных преград машины ГАЗ-69 оборудовали опытными наборами специальных приспособлений, обеспечивавших наиболее простой и короткий процесс переоснащения обычной базовой машины. В первом исполнении на всасывающий воздушный патрубок на капоте устанавливалась вертикальная воздухозаборная труба (шноркель), водитель одевался в водонепроницаемый резиновый комбинезон наподобие водолазного костюма, а на конец выхлопной трубы надевался резиновый шланг с выходом на уровне верха тента. Во втором исполнении под передним бампером крепилась резиновая емкость, которую надували воздухом с помощью двигателя, а к заднему мосту присоединялся гребной винт. Управление на плаву посредством обычного весла осуществлял сидевший сзади солдат. В то же время были разработаны принципиально новые виды легких движителей для работы на заснеженной и болотистой местности. Все эти системы так и не вышли из стадии пробных образцов.

 К наиболее распространенным и известным военным исполнениям на шасси ГАЗ-69 относились несколько типов топопривязчиков, легких полевых радиостанций и командно-штабных машин, индукционный миноискатель ДИМ, пусковая установка 2П26 для запуска противотанковых реактивных снарядов и легкая плавающая машина ГАЗ-46.

**ГАЗ-69Т** – базовый топографический привязчик (топопривязчик), выпускавшийся также в вариантах 69ТГ и 69ТГМ разной комплектации. Машина представляла собой подвижный комплекс топографической аппаратуры для непрерывного определения координат расположения на местности воинских подразделений, различных дорог и отдельных объектов. С ее помощью осуществлялась рекогносцировка местности, прокладка путей сообщения, определение на карте местоположения и перенесение на местность полученных данных. Вся аппаратура размещалась поперечно в центральной части кузова, а сиденья одного или двух операторов – у заднего борта.

**Р-104М/104АМ «Кедр»** – легкая подвижная коротковолновая ламповая радиостанция двухсторонней радиосвязи с различными объектами на ходу или на стоянке. Первый опытный вариант Р-104 был создан в 1949 году. Модернизированная радиостанция Р-104М «Кедр» с начала 1950-х годов размещалась поперечно в заднем отсеке серийного автомобиля ГАЗ-69Э, а сложенная телескопическая антенна монтировалась на правой боковине кузова. Мощность передатчика с питанием от собственных аккумуляторных батарей составляла не менее 20 Вт. Впоследствии выпускался второй более мощный и полнее укомплектованный автомобильный командно-штабной вариант Р-104АМ.

**Р-125/125М «Алфавит»** – легкие командно-штабные машины (КШМ) на базе ГАЗ-69Э и 69МЭ со съемным тентом. Являлись развитием автомобильной радиостанции Р-104АМ «Кедр» и с 1950 года выпускались запорожским заводом «Радиоприбор». КШМ обеспечивала радиосвязь между командирами частей и начальниками различных служб Сухопутных войск. Все оборудование устанавливалось поперечно в центральной части кузова за передними сиденьями, радист размещался на поперечной скамейке между штатными задними продольными сиденьями. Кабельная катушка находилась внутри кузова или на его правой внешней панели, одна или две штыревые антенны – на специальных кронштейнах с левой стороны. В состав КШМ Р-125 «Алфавит» входили одна коротковолновая радиостанция Р-104М и две ультракоротковолновые станции серии Р-125 с усилителями мощности. Радиостанция Р-125Д на том же шасси служила для парашютного десантирования. Модернизированный вариант Р-125М снабжался более мощными средствами связи, в том числе различными вариантами радиостанции Р-105М. Дальнейшие исполнения радиосистем Р-125 устанавливались на автомобилях УАЗ-469, ГАЗ-63 и ГАЗ-66.

**Р-403** – легкая радиорелейная станция для обеспечения управления войсками в оперативно-тактическом звене. Первая опытная партия на шасси ГАЗ-69Э с 1952 года выпускалась омским Радиозаводом имени А. С. Попова (РЕЛЕРО). В 1960-е годы для нее использовалось модернизированное шасси ГАЗ-69МЭ с более высоким расположением тента. Впоследствии для новых исполнений этой станции применялись автомобили УАЗ-469.

**ДИМ** – дорожный индукционный миноискатель на переоборудованном шасси ГАЗ-69, состоявший на вооружении инженерно-саперных частей. Это был первый советский легкий самоходный миноискатель оригинальной конструкции с поисковым индукционным сканирующим устройством. Он служил для прокладки путей передвижения военных колонн и механизации поиска и обнаружения на больших территориях, на дорогах или аэродромах противотанковых и противопехотных мин в металлических корпусах, установленных на глубине до 25 см. Под водой он мог обнаруживать мины на глубине до 0,7 м. Выносная трубчатая рама миноискателя ДИМ с двумя управляемыми колесами и шестью поддерживавшими роликами монтировалась в передней части рамы автомобиля на специальной рычажно-пружинной подвеске. Интересной особенностью машины была установка второго рулевого колеса для оператора, управлявшего положением миноискателя. Кроме того, она получила пневматические приводы сцепления и тормозов с питанием от воздушного компрессора, приводившегося от трансмиссии шасси. При обнаружении мины эта система срабатывала автоматически, приводя в действие тормоза автомобиля и выключая сцепление. Для обозначения границ проверенной полосы шириной 2,2 м на заднем борту автомобиля крепился бачок с электромагнитными краниками и красящей трассировочной жидкостью ярко-желтого цвета. На задних сиденьях размещались также четыре сапера с приспособлениями для обезвреживания мин. Рабочая скорость движения миноискателя составляла 10 км/ч. Модернизированный вариант ДИМ-М монтировался на автомобиле УАЗ-469.

**2П26 «Шмель» (1959-66 г.)** – первая советская легкая боевая машина для запуска четырех противотанковых управляемых реактивных снарядов (ПТУРС), базировавшаяся на доработанных шасси ГАЗ-69/69М и входившая в состав самоходного противотанкового ракетного комплекса 2К15 «Шмель». Разработка комплекса началась в 1957 году в коломенском СКБ машиностроения, боевая машина была сконструирована и выпускалась на саратовском автоагрегатном заводе № 614. Ее испытания начались летом 1959 года. 1 августа 1960 года комплекс был принят на вооружение ВДВ и поступил в серийное производство. Пусковая установка 2П26 снабжалась 2-местной кабиной с бронированной задней стенкой и повышенным расположением брезентовой крыши. В задней части рамы автомобиля с высоким складным тентом на съемных дугах устанавливалась артиллерийская часть с четырьмя направляющими для запуска ракет 3М6 со стартовой массой 22,5 кг и длиной 1148 мм, которые имели дальность стрельбы до 2 км. В кабине рядом с водителем на специальном сиденье, обращенном спинкой против движения, находился оператор-наводчик, управлявший запуском вручную посредством двухпроводной линии связи. Выносной пульт управления обеспечивал управление с расстояния до 30 м, а ручное заряжание установки производилось силами боевого расчета из двух человек. В комплект установки входили гранатомет, две аккумуляторные батареи, бинокль и радиостанция Р-113. Ее боевая масса составляла 2370 кг. Выпуск системы «Шмель» продолжался до 1966 года, а потом ее сменил комплекс 9К11 «Малютка» на колесной бронемашине.

 В 1950 – 1960-е годы на шасси ГАЗ-69 монтировалось также оборудование аэродромного пускового агрегата **АПА-12** с электрическим стартером для запуска двигателей легких военных и гражданских летательных аппаратов, машины 69РХ радиационной и химической разведки, контрольно-проверочной установки авиационных ракет РС-1УС и К-13 класса воздух-воздух и самоходного агрегата УАЗ-917 (1957 г.) для запуска и проверки электрической и гидравлической систем реактивных самолетов, снабженного отдельной кабиной и откидной металлической крышкой над задней частью кузова. С 1964 года на шасси ГАЗ-69М в ЧССР устанавливался штабной пункт ПВО для управления комплексами спаренных зенитных 30-мм установок М53/59 на шасси грузовика «Прага V3S» (Praga), а в ГДР на нем монтировали крупнокалиберные пулеметы и небольшие радиолокаторы. С 1968 года Новгородский киномеханический завод (НКМЗ) на базе ГАЗ-69 с закрытым металлическим кузовом собственного изготовления выпускал легкую кинопередвижку двойного назначения.

**ГАЗ-46 (МАВ) (1953-61 г.)** – первая и единственная советская легкая многоцелевая плавающая машина серийного производства на агрегатах автомобиля ГАЗ-69. Конструктивно являлась развитием опытных амфибий НАМИ-011 и мелкосерийных машин ГАЗ-011, перебазированных на новое шасси, которые в свою очередь представляли собой доработанные копии американских автомобилей «Форд GPA». Проектирование ГАЗ-46 проводилось с 1949 года под руководством А. А. Смолина параллельно с разработкой нового семейства ГАЗ-69 и выпуском предыдущей амфибии ГАЗ-011. При сохранении общей конструкции и стального водоизмещающего корпуса понтонного типа новая 4-местная машина ГАЗ-46 снабжалась новым чуть более мощным 55-сильным двигателем и трехлопастным гребным винтом диаметром 525 мм. На капоте помещались лебедка-кабестан, водоотражающий щиток, светомаскировочные фары и продольный кожух с глушителем, на панели приборов был установлен красный световой индикатор проникновения забортной воды внутрь корпуса. Полная масса амфибии составила 2053 кг, скорость на плаву возросла до 10,6 км/ч. Она была принята на вооружение под индексом МАВ – малый автомобиль водоплавающий. Внешне от модели ГАЗ-011 он отличался формой лобового окна, передней части корпуса и колесных дисков. До 1961 года ограниченными сериями амфибия выпускалась на Горьковском заводе гусеничных тягачей.