**03-180 ГАЗ-69 4х4 2-дверный грузопассажирский вездеход, 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, всех 68125 экз. ГАЗ г. Горький 1953-56 г., всех 597360 экз. УАЗ Ульяновск, 1954-72 г. в.**

Данные по количеству выпущенных на ГАЗе и УАЗе автомобилей семейства ГАЗ-69, в зависимости от источника, разнятся. Думаю это не столь принципиально для понимания значимости модели в нашей истории автостроения, достаточен порядок цифр. В кратком описании приведены данные от И. В. Падерина.

*По материалам А. Павленко и М. Шелепенкова. Спасибо уважаемым авторам, правильную работу делаете.*

**Настоящий русский джип**

Конструкторские работы над «Тружеником» (такое официальное имя сперва было у ГАЗ-69) начались на Горьковском автомобильном заводе под руководством Григория Моисеевича Вассермана в 1946 году. Общую компоновку автомобиля сделал Ф. А. Лепендин. Немалый вклад в создание ГАЗ-69 внесли специалисты по трансмиссиям В. С. Соловьев, Б. А. Дехтяр, С. Г. Зислин. Гармоничный и даже элегантный кузов модели «76» был спроектирован под руководством

ведущего «кузовщика» Б. И. Панкратова при активном участии Ю. А. Фокина.

Примечательно, что ни один узел, ни один агрегат в этой машине не являлся какой-то технической новинкой. В ней удачно использовались уже апробированные элементы, сочетание которых усиливало их достоинства и сводило на нет присущие недостатки, а в совокупности дали машине высокие эксплуатационные показатели. Двигатель, коробка передач, рулевой механизм, дифференциал, амортизаторы, тормоза, фонари и фары, аккумулятор в значительной степени были унифицированы с узлами серийных грузовых и легковых машин. Таким образом, удешевлялось

производство нового автомобиля, сокращалось время постановки в производство, упрощалось в дальнейшем его обеспечение запасными частями и повышалась ремонтопригодность. Значение этих качеств у машины, которая эксплуатируется большей частью в районах с грунтовыми дорогами, вдалеке от ремонтных баз, трудно переоценить.

Несмотря на прозаичность происхождения и явно утилитарное назначение, ГАЗ-69 умудрился стать всеобщим любимцем. Почему это произошло? Ответ прост: у машины оказались незаурядные вездеходные качества. Большой дорожный просвет (210 мм), малые передний и задний свесы, привод на все колеса, шесть передач, небольшая длина, очень удачное распределение веса по осям, выгодно подобранные передаточные отношения в трансмиссии позволяли ей уверенно идти по снежной целине и грязи. Если предшественник ГАЗ-67Б при несколько меньшей (1320 против 1525 кг) массе и равной мощности двигателя имел среднетехническую скорость при движении по грунтовым дорогам 25 км/ч, то у ГАЗ-69 она

составляла 35-40 км/ч. «Газик» уверенно брал тридцатиградусные подъемы, преодолевал брод глубиной 0,7 м.

Создавался ГАЗ-69 сначала в 2-дверном грузопассажирском варианте: два пассажира размещались на передних сиденьях, а шестеро — на скамьях в заднем отсеке. При необходимости скамьи можно было сложить и образовать платформу для перевозки груза весом до полутонны. К тому же ГАЗ-69 мог буксировать прицеп общим весом 850 кг. Кстати, о прицепе (индекс ГАЗ-704). Он был специально спроектирован для этой машины, весил 340 кг и перевозил до 500 кг груза. Еще больше расширяли сферу применения ГАЗ-69 откидной задний борт и возможность установки носилок. Пассажирский 4-дверный вариант ГАЗ-69А (кузов «77») впервые появился в 1951 году и был рассчитан на перевозку пяти пассажиров. При этом ГАЗ-69 в основном предназначался для армии, а пассажирский ГАЗ-69А — для народного хозяйства. Обе модификации оснащались брезентовым тентом с боковинами, причем на ГАЗ-69 они были сделаны съемными, а на ГАЗ-69А — складывающимися. Различались эти машины не только количеством дверей, но и расположением запасного колеса. У первой оно находилось снаружи левого борта кузова, у второй лежало сзади на дне багажника. Разными были и бензобаки: у ГАЗ-69А один 60-литровый в задней части кузова, а у ГАЗ-69 основной 47-литровый бак был помещен под полом кузова, а дополнительный, 28-литровый, — под передним пассажирским сиденьем.

По сравнению с прежней моделью ГАЗ-67Б, «шестьдесят девятая» обеспечивала больший комфорт водителю и пассажирам за счет боковин тента, защищающих от непогоды и ветра, а также благодаря установке отопителя кузова, который поддерживал приемлемую температуру в салоне даже в мороз. А чтобы не замерзало ветровое стекло, на него через специальные воздуховоды подавался теплый воздух. Это сейчас такие опции считаются обязательными для

любой машины, а тогда их имел далеко не каждый легковой автомобиль.

4-цилиндровый нижнеклапанный силовой агрегат «шестьдесят девятого», унифицированный с «Победой», развивал мощность 55 л. с. Для надежного запуска двигателя в морозную погоду ГАЗ-69 оборудовался предпусковым подогревателем, с помощью которого разогревали воду в

системе охлаждения.

Сцепление и коробка передач ГАЗ-69 достались от ГАЗ-М20 «Победа», но с иными передаточными числами. 3-ступенчатая коробка передач и 2-ступенчатая раздаточная коробка обеспечивали шесть ступеней в трансмиссии, а значит, достаточно широкий диапазон изменения тягового усилия. Поскольку на понижающей передаче момент, поступающий к ведущим колесам,

возрастал почти в 2,5 раза, то при выключенном приводе на передний ведущий мост был риск перегрузить шестерни и полуоси заднего моста. Для предотвращения этого на ГАЗ-69 механизм включения передач спроектировали так, что понижающую передачу в раздаточной коробке нельзя

было включить, если не включен привод на передние колеса.

Как известно, в систему привода на передние колеса должны обязательно входить шарниры равных угловых скоростей. У ГАЗ-69 в качестве такого шарнира использован шариковый — он наиболее пригоден для машин массового производства и отличался компактностью и высокой надежностью. Тормозная система, за исключением стояночного тормоза, у ГАЗ-69 такая же, как

у «Победы».

Первый опытный образец (Э-I) ГАЗ-69-76 уже был построен октябре 1947 года, к февралю 1948 года выпустили еще два, а к концу года — четвертый (Э-IV). Опытные образцы ГАЗ-69А-77 в дополнение к ГАЗ-69-76 появились в 1951 году и в июле — сентябре этого же года вместе с ними проходили государственные испытания.

Серийное производство ГАЗ-69 началось в Горьком в августе 1953 года. Почти одновременно с Горьковским автомобильным заводом эти вездеходы начали собирать на Ульяновском автозаводе, сначала из деталей, поступавших из Горького, с постепенным их освоением в Ульяновске. Полностью на производство ГАЗ-69 и его модификации ГАЗ-69А УАЗ перешел после 1956 года, одновременно с прекращением их изготовления в Горьком.

Перед началом производства в Ульяновскпоступила не только вся техническая документация, но и часть оборудования из Горького. Однако некоторые агрегаты завод продолжал получать из Горького и дальше — например, двигатель и колеса.

Но и этим дело не ограничилось: на УАЗ перешли и специалисты с ГАЗа, имевшие немалый опыт в конструировании машин повышенной проходимости. В их числе и главный конструктор Петр Иванович Музюкин, который в свое время был ведущим конструктором по ГАЗ-63, так как в Ульяновске в дальнейшем планировалось создать на базе ГАЗ-69 целое семейство унифицированных автомобилей повышенной проходимости.

**Великий труженик**

В первый же год выпуска (1953) автомобили ГАЗ-69 прошли в колоннах парада на Красной

площади в Москве 7 ноября. По негласной традиции, военные парады всегда являлись

своеобразными витринами для демонстрации новой военной техники и вооружения: и для устрашения потенциальных «врагов», и для того чтобы заинтересовать новой военной техникой «друзей», Как бы то ни было, но экспортироваться в другие страны ГАЗ-69 начал именно как армейский автомобиль.

Получили признание «газики» и в Советской армии — они служили в качестве командирских машин или использовались в роли тягачей для небольших орудий весом до 800 кг, а также перевозки боеприпасов, крупнокалиберных пулеметов, 82-миллиметровых минометов вместе с боевыми расчетами. Также на ГАЗ-69 монтировались радиостанции, оборудование химической

и радиационной разведки и даже некоторые виды вооружения, в частности пусковые установки для управляемых противотанковых ракет (ПТУР).

Немалая часть ГАЗ-69 и большинство ГАЗ-69А попала в народное хозяйство страны. Весной 1954 года первые выпущенные пассажирские ГАЗ-69А отправились осваивать целинные земли в Казахстане. В том же 1954 году ГАЗ-69 откомандировали на дрейфующие полярные станции «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4», где они эффективно использовались в течение

нескольких лет в крайне суровых климатических условиях.

Лесничества, геодезия и геологоразведка, колхозы и совхозы, районные больницы и ветеринарные службы, милиция и пожарные — все имели свои «лимиты» на получение этих надежных и неприхотливых машин.

**Как машину назовете...**

Как и все предыдущие джипы Горьковского автозавода, ГАЗ-69 имел спереди и сзади обычную рессорную подвеску (почти такую же, как на грузовиках). И на грунтовых дорогах, изобилующих кочками и ямами, машина нещадно прыгала, прямо как заупрямившийся козёл, В результате к ней быстро прилепилось прозвище «козлик» и стало почти нарицательным — даже далекие от техники люди сразу понимают, о каком автомобиле идет речь.

**Экспорт**

В 1956 году «шестьдесят девятый» вышел на мировой рынок, где быстро приобрел большую популярность, особенно в странах Азии, Африки и Латинской Америки. Всего ГАЗ-69 поставлялся в 56 стран мира. Для удовлетворения различных экспортных потребностей на заводе разработали и выпускали несколько специальных модификаций (ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ), в вариантах для стран с умеренным и тропическим климатом. Также существовали экспортные автомобили с экранированным электрооборудованием (ГАЗ-69МЭ и ГАЗ-69АМЭ).

Сильными сторонами ГАЗ-69, в первую очередь, были высокая проходимость и простота конструкции. Английский эксперт по машинам повышенной проходимости Джек Джексон в своей «Книге о четырехколесном внедорожном приводе», вышедшей в 1982 году, так охарактеризовал ГАЗ-69: «Дешевая и продуманная старомодная конструкция, которую без труда может поддерживать на ходу малоквалифицированный и плохо экипированный механик. Отсюда ее популярность в очень бедных странах».

**Модернизация**

Разумеется, почти за 20 лет производства ГАЗ-69 не оставался неизменным. Так, в 60-е годы внедрили новый привод ручного тормоза, были усилены детали рулевого управления. В 1970 году машины подверглись большой модернизации. Они получили унифицированные ведущие мосты от

грузовой модели УАЗ-452 — более надежные и снабженные 4-сателлитным дифференциалом. В конструкцию переднего ведущего моста были также введены муфты отключения ступиц. Тент кузова ГАЗ-69 стал оснащаться дополнительными стеклами, а в электрооборудовании машин появился выключатель «массы». Модернизированным таким образом автомобилям присвоили индексы ГАЗ-69-68 и ГАЗ-69А-68, где цифра «68» указывала на год проведения конструкторской модернизации.

Серийное производство ГАЗ-69 началось 25 августа 1953 года на Горьковском автозаводе. Всего с 1953 по 1956 год горьковчане выпустили 16 382 машины ГАЗ-69 и 20 543 - ГАЗ-60А. С декабря 1054 года вездеходы ГАЗ-60 и ГАЗ-60А стал собирать Ульяновский автозавод, который полностью перешел на их выпуск в 1956 году. В Ульяновске ГАЗ-69 производился вплоть до 1973 года, когда с конвейера сошли последние 275 машин. Всего УАЗ выпустил ГАЗ-69 - 356 624, ГАЗ-69А - 230 185, ГАЗ-69АМ и ГАЗ-69М - 10 551. Итого по двум заводам - 634 285 экземпляров ГАЗ-69 всех модификаций.