**03-181 ГАЗ-69-68 4х4 2-дверный грузопассажирский вездеход с мостами от УАЗ-452, мест 2+6 + 50 кг или 2 + 500 кг, прицеп до 850 кг, вес: снаряжённый 1.525 тн, полный 2.175 тн, 52 лс, 90 км/час, УАЗ г. Ульяновск, 1970-73 г. в.**



*«ГАЗ-69-68, ГАЗ-69А-68», Авторы: К. Андреев, И. Денисовец, http://denisovets.ru. Спасибо за доставленную радость познания!*

*О модельке.* Единственная модель ГАЗ-69-68, производившаяся промышленным способом, выпускалась на рубеже 80-90-ых годов ХХ века Херсонским электромашиностроительным заводом. Модель была сделана из пластика и в плане копийности выполнена была достаточно примитивно и не шла ни в какое сравнение по уровню деталировки со своими малосерийными наследниками. Однако считается, что именно с этой игрушки, послужившей мастер-моделью, началось производство моделей семейства ГАЗ-69 украинскими модельными мастерскими.

 УАЗ-469 успешно прошел государственные приемочные испытания и был утвержден к производству в феврале 1965 года. Началась подготовка и выдача в производство конструкторской документации, но оказалось, что мощностей поставщика двигателей – Заволжского моторного завода (ЗМЗ) – недостаточно для полного покрытия всех потребностей УАЗа. По сути, ЗМЗ мог обеспечить УАЗ двигателями только для покрытия потребностей по выпуску автомобилей 452-го семейства. УАЗ-469 был на этот момент еще только рекомендован к производству, а семейство УАЗ-452 уже находилось в стадии подготовки производства и останавливать это было нельзя. По этой причине было принято компромиссное решение – продолжить выпуск автомобилей семейства ГАЗ-69, проведя их необходимую модернизацию, а для выпуска двигателей под нужды УАЗа переориентировать Ульяновский завод малолитражных двигателей (ныне – УМЗ).

 Предполагалось прокомпоновать установку на ГАЗ-69 двигателя ГАЗ-21А (что само по себе странно – из-за отсутствия этих двигателей, собственно, и задерживалась постановка на конвейер УАЗ-469!) и узлов шасси семейства УАЗ-452. Таким образом, если сначала ГАЗ-69 «работал» на ульяновских конструкторов (первые модели бескапотных УАЗов 450-го семейства создавались именно на его основе), то в дальнейшем, после освоения производства автомобилей семейств УАЗ-451 и УАЗ-452, уже эти машины «работали» на модернизацию своего «прародителя».

 Главный конструктор УАЗа П.И. Музюкин, подчиняясь такому решению, предложил заняться этим проектом З.И. Стильбансу, который одновременно являлся Ведущим конструктором и по семейству УАЗ-469, и по семейству ГАЗ-69. Однако Стильбанс в категорической форме отказался это выполнять, расценивая это как подножку для освоения своего детища УАЗ-469. В конечном итоге проектом модернизации пришлось заниматься А.В. Винокурову в качестве Ведущего конструктора по модернизации автомобиля. Также к работе были привлечены ведущие исполнители от КБ двигателей С.С. Кривомазов и от КБ кузовов Е.Я. Старостин.

 В 1968 году была разработана техническая документация на комплексную модернизацию «69-ой» платформы. Изменения планировались достаточно серьезные, поэтому модернизированные полноприводники получили обновленные индексы: «ГАЗ-69-68» и «ГАЗ-69А-68». Помимо прочего, предполагалось и некоторое изменение экстерьера машин – с минимальными переделками изменить оперение, установить жесткие надставки дверей как у УАЗ-469, предусмотреть установку жесткого верха и т.д. Для изучения заводскими специалистами на завод даже был прислан ГАЗ-69 с иным оперением, выполненный одной из английских фирм для западного рынка. В конечном итоге, в направлении изменения экстерьера работа дальше эскизов не продвинулась и сама эта идея постепенно сошла на нет, по мере продвижения к конвейеру УАЗ-469.

 Модернизированное семейство ГАЗ-69 получило новые мосты. Передний типа УАЗ-452 с дифференциалом УАЗ-451Д, оснащенным четырьмя сателлитами, комплектовался усиленными шкворневыми узлами модели УАЗ-452, кулаками шарниров повышенной прочности и усиленными упорами ограничителей поворота. Задний мост для модернизируемого семейства был заимствован от модели УАЗ-451Д.

 Для снижения износа деталей трансмиссии и экономии бензина при выключенном приводе переднего моста в его конструкцию ввели специальную муфту, позволяющую отсоединять полуоси от ступиц передних колес (при выключенном приводе на передний мост во избежание перегрузки шестерней и полуосей заднего при движении в тяжелых дорожных условиях конструктивно была предусмотрена невозможность включения понижающей передачи при неподключенном переднем мосту). Благодаря применению передних тормозов модели УАЗ-452 (с двумя рабочими цилиндрами) и более жестких тормозных барабанов, была повышена эффективность тормозной системы. Кроме того, модернизацию претерпели карданные валы, шарниры стоек амортизаторов и фары. В качестве обязательной опции появился выключатель массы. И, наконец, обе модификации получили новые тенты - в обоих вариантах заднее окно было увеличено, а в боковинах тента грузопассажирской версии появились дополнительные сдвоенные оконца.

 Двигатель же остался прежний - установка двигателя ГАЗ-21А потребовала бы значительных изменений по кузову, а планировавшаяся изначально четырехскоростная коробка передач УАЗ-452 требовала укорачивания промежуточного карданного вала, что приводило к повышению его вибрации и шума.

 Новшества внедрялись постепенно, в течение двух лет - окончательный переход к производству обновленных моделей произошел в 1970 году.

 Семейство ГАЗ-69 производилось вплоть до 1973 года, когда были выпущены последние 275 машин. Всего УАЗ выпустил 356.624 экземпляра модели ГАЗ-69 и 230.185 экземпляров ГАЗ-69А (без учета форсированных модификаций ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ).

*Из книги «ГАЗ 1932 — 1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин. Этот труд - бесценный вклад в сохранение и распространение знаний об истории нашего автомобилестроения. Низкий поклон автору и всем кто ему помогал.*

**1950 Прототипы ГАЗ-69 и ГАЗ-69А «Труженик»**

 Работа по созданию легкого и универсального вездехода на замену «Берлин повидавшего» ГАЗ -67 началась через год после войны. Ведущему конструктору «шестьдесят седьмого» Григорию Моисеевичу Вассерману было поручено разработать новую машину, функционально превосходящую и старого «бобика» и ленд-лизовский Willys.

 Если в начале 1940-х ГАЗ -64 и ГАЗ -67 рассчитывались прежде всего как тягачи противотанковых орудий, как лёгкие трактора, способные вытянуть за собой полторы тонны и более из оврага, «прихватив» заодно и себя с боекомплектом, то к концу десятилетия обстановка в войсках меняется. Интенсивный прогресс как танкового, так и противотанкового вооружения не оставляет действенных орудий, которые могли бы буксировать транспортёры, подобные ГАЗ -67. Для этих целей ГАЗ создаёт модели 63 и 68. Так что новому легкому вездеходу уготована участь разведывательно–десантной, штабной, связной и в общем-то хозяйственной машины.

 Общие требования: простота конструкции, двигатель от «Победы» и значительная степень унификации с ней по трансмиссии и ходовой части – 3-ступенчатая легковая коробка с 2-ступенчатой раздаткой – итого шесть передач, проходимость не хуже боевого предка, грузоподъёмность – 500 кг, масса буксируемого прицепа – 800. Грузовой отсек должен легко и удобно трансформироваться в пассажирский либо в санитарный – он рассчитывается на перевозку шести человек на боковых откидных лавках либо троих с одним раненым на носилках. Машина уже получает восемь «оформленных» мест – вдвое больше чем у ГАЗ -67. Это при том, что колёсная база увеличивается всего на 200 мм, а общая длина – на полметра. Мощность двигателя остаётся на прежнем уровне – 52 л.с. Первый прототип ГАЗ -69 готов к началу 1950 года. По весне он отправляется за караваном госиспытаний автомобилей ЗиМ и на раскисших дорогах юга проявляет себя с самой лучшей стороны. Спустя год «шестьдесят девятый» сам сдаёт государственные испытания. По самым изысканным хлябям страны отравляются три внедорожника. Один из них – в пятиместном «командирском» варианте – ГАЗ -69А. Все опытные машины носят название «Труженик». То поколение конструкторов устало от войны – хочется

мира и созидания. Тем не менее ГАЗ -69 с большой охотой принимается на вооружение и далее во все офицерские компании. Двадцать лет, а то и больше, он будет возглавлять походные и парадные колонны, объезжать заставы, комендантствовать и пускать со своего кузовка противотанковые эрэсы. Комбат на «шестьдесят девятом»... – с такой картины будет начинаться каждое гарнизонное утро на спящих КПП огромной страны.

 ГАЗ -69, как и автомат АК -47, станет символом советского военного присутствия в развивающемся мире, ползущей по тропическим дебрям на первой пониженной передаче социалистической революцией, горячим горьковским приветом «лендроверу» и «джипу». Значительное количество машин поступало в советское народное хозяйство. Председательский типаж – «легковой» ГАЗ -69А с задним «диваном». Универсальный грузопассажирский с лавками по бортам – типаж бригадира. И куда да бы ни приходил ГАЗ -69 – там потом были и газ, и хлеб, и нефть, и хлопок, и пуски ракет. Лишившись серийно имени собственного, он зато вошёл в историю как автомобиль-труженик – надёжный, выносливый и неприхотливый. ГАЗ -69 экспортировались в 56 стран мира.

**1953 ГАЗ-69, 1954 ГАЗ-69А**

 Два «брата-близнеца одинаковы с лица» – вездеходы ГАЗ -69 и 69А отличались функциональными компоновками кузовов: количеством, формой и расположением дверей и мест. ГАЗ -69 имел грузопассажирскую формулу «2 плюс 6 на лавках» или «2 плюс 500 кг», две боковые двери и откидной задний борт. ГАЗ -69А – 2-дверный фаэтон с «легковым» 5-местным салоном и задним багажником. Особенности питания – «шестьдесят девятый» имел к основному 48-литровому бензобаку дополнительный на 27 литров, «Ашка» – один 60-литровый бак.

 Общая компоновка разработана Фёдором Александровичем Лепендиным, оба варианта кузовов – Борисом Николаевичем Панкратовым. Ведущий конструктор – Григорий Моисеевич Вассерман.

Также выпускались модификации с экранированным электрооборудованием – 69Э и 69АЭ. В декабре 1954 года сборка ГАЗ -69 из поставляемых с ГАЗ а машинокомплектов была развёрнута на Ульяновском автозаводе. А в 1956 году производство модели полностью переведено из Горького в Ульяновск. Горьковский выпуск ГАЗ -69 и 69А выпуск составил 68125 машин. В дополнение к ним на родине Ленина будет произведено ещё 597360 экземпляров с так нигде и не прижившимся наименованием УАЗ -69.

Лицензии на производство ГАЗ -69 были проданы в Румынию и Северную Корею. Румыны с 1957 по 1975 год выпустили более 90 тысяч машин под маркой АRO. Северокорейцы принялись производить вездеходы Kaengsaeng в 1962 году и продолжали их выпуск до 1985 года без каких-либо статистических выкладок.

**1956 ГАЗ-69М, ГАЗ-69АМ**

Модели с 65-сильным двигателем увеличенного 2 432 см3 рабочего объёма. Предназначались в основном для экспорта. Они также имели дополнительные варианты с экранированным электрооборудованием.

**1955 ГАЗ-19, ГАЗ-19А**

 Экспериментальный вариант ГАЗ -69 с цельнометаллическим кузовом и приводом только на заднюю ось. Был построен в двух экземплярах – фургон с глухими стенками и фургон с боковыми окнами – «почтовый» ГАЗ -19А.

Колёсная база – 2300. Длина – 3850. Ширина – 1850. Высота – 1920. Грузоподъёмность – 600 кг.

**1958 ГАЗ-50**

 Модель внутризаводского тягача на укороченном шасси ГАЗ -69 c задней ведущей осью. Разработана Александром Михайловичем Бутусовым. Колёсная база – 1800. Из стандартной рамы

«на участке» раздаточной коробки и промежуточного кардана вырезался полуметровый фрагмент, после чего та заново сваривалась и дополнительно усиливалась. Изготовлено несколько десятков таких тягачей – все из задела деталей, оставшихся после «переезда» «шестьдесят девятого» на УАЗ .

**Снегоходы ГАЗ-69**

 Эксперименты с различными движителями, способными значительно повысить проходимость автомобиля по снегу, проводились в конце 50-х – начале 60-х годов. Как варианты испытывались сверхширокие арочные шины, гусеницы Неждановского, колёса-фрезы с лыжами и без них.

Инициатором работ по преодолению автомобилями целинных и залежных снегов стал Первый секретарь ЦК КПСС Хрущёв.