**03-063 ГАЗ-69А 4х4 4-дверный автомобиль с кузовом фаэтон, мест 5 + 50 кг, прицеп до 850 кг, вес: снаряжённый 1.535 тн, полный 1.96 тн, 55 лс, 90 км/час, ГАЗ 20543 экз., г. Горький 1953-56 г., УАЗ 69А и 69А-68 230185 экз., г. Ульяновск 1954-73 г. в.**



 Наряду с сереньким Москвичем-402 с желтым номером ГС 32-26, который имелся в нашей семье, служебный ГАЗ-69А моего отца, который работал начальником Строительного управления №5 треста «Южгазпроводстрой» в г. Ростове, был одним из самых ярких воспоминаний моего детства. Как, впрочем, и бежевая ГАЗ М-72 главного инженера управления, и белая ГАЗ М-21 самого управляющего трестом. Благоговение перед этими машинами прошло через всю мою жизнь. Кстати, и моим первым служебным автомобилем, который мне достался от предшественника при назначении в конце 1979 г. начальником Мехколонны №2 СМУ-5 треста Краснодартрубопроводстрой, был видавший виды светло-серый ГАЗ-69А с покрытым кровельным железом самодельным верхом, на который я, конечно же, сразу раздобыл двигатель и руль от 21-ой «Волги».

 *По материалам Константина Андреева, Александра Павленко и Максима Шелепенкова.*

 Внедорожник ГАЗ-69 - потомок героического фронтового джипа ГАЗ-67Б. Предполагалось, что он заменит «фронтовика» в рядах Вооруженных сил СССР. Однако уже в середине 40-х годов стало ясно, что в неприхотливом легковом автомобиле повышенной проходимости нуждаются не только военные, поэтому параллельно с грузопассажирской армейской версией разрабатывался «мирный» 4-дверный вездеход ГАЗ-69А.

**Место в строю**

 Опыт эксплуатации первого советского джипа ГАЗ-67 не оставил никаких сомнений в необходимости массового производства таких машин, причем не только для армии, но и для народного хозяйства. Фронтовой полноприводник создавался «впопыхах» и во многом «на глазок» до Второй мировой войны аналогов джипа попросту не существовало. Специалисты, проектировавшие его «потомка» в условиях мирного времени, могли не торопиться, целенаправленно совершенствовать конструкцию и использовать фронтовую практику ГАЗ-67 для «работы над ошибками».

 Большая часть врожденных недостатков ГАЗ-67 была обусловлена жесткими ограничениями технического задания как по унификации с освоенными к началу войны узлами и агрегатами, так и по ряду эксплуатационных и «архитектурных» параметров. Ведущий конструктор ГАЗ-67 Григорий Вассерман предвидел, что автомобили такого класса будут востребованы и после окончания войны, поэтому еще в 1944 году начал разрабатывать платформу легкого джипа следующего поколения. Он вновь пошел по пути комбинирования уже разработанных элементов конструкции машин перспективной горьковской линейки. Так, например, требованиям к силовому агрегату более-менее соответствовал высокооборотистый и экономичный мотор, созданный для «Победы». А недостаточно высокий для вездехода и буксировщика крутящий момент этого двигателя предполагалось компенсировать за счет применения демультипликат ора в раздаточной коробке подобный узел прекрасно зарекомендовал себя в лендлизовских американских джипах.

 Проходимость и «тяговитость» ГАЗ-67 нареканий не вызывала. При проектировании новой машины нужно было поработать над устойчивостью (за излишнюю прыгучесть при езде по бездорожью ГАЗ-67 заслуженно получил прозвище «Козлик»), экономичностью и ремонтопригодностью. Автомобиль должен был стать более вместительным без существенного увеличения габаритов за счет смещения вперед двигателя и переднего ряда сидений относительно колесной базы. Новый джип сразу задумывался как грузопассажирское транспортное средство. Страна возвращалась к мирной жизни значит, надо было позаботиться о комфорте водителя и пассажиров.

 Официальное техническое задание на проектирование легкового полноприводника было сформулировано в 1946 году. Колесная формула «4x4» по заводским правилам автоматически задавала первую цифру двузначного индекса «6» (вспомним ГАЗы семейства «61», ГАЗ-64, ГАЗ-67). Поскольку последняя полноприводная разработка горьковчан созданная в 1944 году колесная самоходная пушка КСП-76 имела рабочее обозначение «ГАЗ-68», второй цифрой индекса перспективного вездехода, указывающей на порядковый номер модели, становилась «девятка». Таким образом, в «метриках» платформу нового горьковского джипа проиндексировали «ГАЗ-69».

**С миру по нитке**

 Ведущим конструктором проекта стал Г. Вассерман. Общую компоновку разработал Ф. А. Лепендин. За трансмиссию отвечали В.С. Соловьев (впоследствии главный конструктор ВАЗа), Б.А. Дехтяр и С.Г. Зислин. Кузов (один из немногих абсолютно аутентичных элементов конструкции) разрабатывал Ю.А. Фокин под руководством ведущего кузовщика ГАЗа Б.Н. Панкратова. Впервые в отечественной практике для модельного ряда утилитарных автомобилей одного завода с неунифицированными кузовными элементами был разработан дизайн в едином узнаваемом ключе. Грузовики ГАЗ-51 и ГАЗ-63 и джип ГАЗ-69 выглядят как родные братья, но отнюдь не как близнецы.

 Сначала была создана грузопассажирская 2-дверная версия кузова модели «76» (если бы сохранилась довоенная нормаль индексирования, то такая модификация получила бы обозначение «ГАЗ-69-76»). От спартанской простоты ГАЗ-67 решили отказаться. К мощной раме из закрытых лонжеронов крепился металлический «короб», в грузопассажирском варианте оснащавшийся двумя дверями, открывающими доступ к двум стационарным сиденьям, за которыми располагалась транспортная площадка с откидным задним бортом. На ней можно было перевозить полтонны груза или шестерых пассажиров, которые по трое размещались бы на двух откидных лавках, расположенных вдоль бортов. От непогоды салон защищал съемный брезентовый тент. Пространство над дверями также могло наглухо закрываться брезентовыми боковинами с целлулоидными окнами. Относительная герметичность грузопассажирского отсека позволила оснастить салон мощным отопителем.

 Как и планировал Вассерман, от ГАЗ-М20 «Победа» новому внедорожнику достался силовой агрегат (50-сильный 4-цилиндровый нижнеклапанный двигатель, сцепление и 3-ступенчатая механическая КПП). Но чтобы использовать его максимально эффективно, конструкторам пришлось изрядно потрудиться. Самой простой и очевидной операцией стало изменение передаточных чисел КПП. Поскольку двигателю внедорожника приходится много работать «внатяг» на высоких оборотах, для защиты от перегрева его оснастили масляным радиатором и вентилятором с шестью лопастями, а для облегчения запуска в мороз предпусковым подогревателем. Мощность доработанного двигателя увеличилась до 55 л. с, однако и этого было недостаточно для обеспечения должной «тяговитости» на бездорожье, поэтому расположенную отдельно от силового агрегата раздаточную коробку сделали двухступенчатой, оснастив ее демультипликатором. Полученные таким образом шесть «скоростей», три из которых пониженные, позволяли выбрать оптимальный режим передачи крутящего момента для любых дорожных условий. Были использованы шариковые шарниры равных угловых скоростей переднего привода. Остальные элементы конструкции заимствовали у других послевоенных горьковских автомобилей. Например, у «Победы» карданные шарниры, рабочие тормоза и их гидропривод, рулевой механизм и задние амортизаторы; у ГАЗ-51 ручной тормоз, контрольные приборы, предпусковой подогреватель двигателя и оптику. Это позволило существенно сократить время разработки конструкции, а также ускорить и удешевить освоение производства нового внедорожника.

**Чуть больше комфорта**

 С самого начала работ над новым внедорожником было ясно, что легковой автомобиль повышенной проходимости востребован не только армией, но и народным хозяйством. О свободной продаже джипов частникам речь не шла, но в легком вездеходе нуждались строители, геологи, сельские врачи и участковые милиционеры, председатели колхозов и журналисты. И пассажирам, и водителю не помешало бы чуть больше комфорта.4-дверный 5-местный фаэтон, получивший кузовной индекс «77», был создан в мае 1951 года (если бы сохранилась довоенная индексация горьковских автомобилей, то он получил бы индекс «ГАЗ-69-77»).

 От «армейского» собрата ГАЗ-69-76 он отличался компоновкой салона и расположением некоторых элементов конструкции. За спинками передних сидений устанавливался стационарный сплошной 3-местный диван, попасть на который пассажиры могли через задние двери. Соответственно, запасное колесо, находившееся у ГАЗ-69-76 снаружи, на боковом борту за водительской дверью, переехало на пол просторного багажника за спинкой заднего сиденья.

Вместо двух бензобаков (основного, 47-литрового, расположенного под полом за водительским местом, и 28-литрового резервного под передним пассажирским сиденьем) решили обойтись одним 60-литровым, прекрасно вписавшимся под задний диван. При этом горловина для заправки машины топливом осталась на том же месте. Брезентовый тент сделали не съемным, как на грузопассажирских версиях, а в духе гражданских фаэтонов складным.

 В результате всех изменений «мирная» версия ГАЗ-69-77 (впоследствии она получила официальный индекс «69А») оказалась на 10 см уже грузопассажирского собрата (из-за отсутствия запаски на борту) и на 11 см ниже; без нагрузки на 10 кг тяжелее, но с полной нагрузкой на два центнера легче.

**Сбоя колея**

 Первые серийные ГАЗ-69 сошли с заводского конвейера 25 августа 1953 года. В Горьком «69-е» выпускали только три года. Ульяновский автозавод (УАЗ) был значительно расширен и переоборудован, и уже с конца 1954 года производство начало постепенно переезжать с «малой родины» Максима Горького на «малую родину» Владимира Ленина. В декабре 1954-го на УАЗе собрали наладочную партию из шести ГАЗ-69, а в начале 1955 года освоение выпуска Ульяновским автозаводом легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69 и ГАЗ-69А и прицепов к ним было «узаконено» приказом министра.

 В 1956 году производство ГАЗ-69 в Горьком полностью прекратилось. С1953 по 1956 годы горьковчане успели выпустить 16382 автомобиля ГАЗ-69 и 20 543 ГАЗ-69А. В 60-х годах «газики» усовершенствовались. Была усилена червячная пара рулевого механизма, изменена конструкция ручного тормоза, позволившая упростить его привод и облегчить регулировку. За счет сварки рамы в углекислом газе повысились ее прочность и долговечность.

 В 1968 году была разработана техническая документация на комплексную модернизацию «69-й» платформы. Изменения планировались достаточно серьезные, поэтому модернизированным полноприводникам присвоили обновленные индексы — «ГАЗ-69-68» и «ГАЗ-69А-68».

 Внедорожники получили 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 модели УАЗ-451Д также достался газикам от ульяновских «двоюродных братцев». 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. За счет применения передних тормозов модели УАЗ-452 (с двумя рабочими цилиндрами) и более жестких тормозных барабанов повысили эффективность тормозной системы. Кроме того, модернизации подверглись 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.

 За 20 лет на ГАЗе и УАЗе в общей сложности было построено 250 728 автомобилей ГАЗ-69А и ГАЗ-69А-68. В1959 года часть машин оснащалась разными модификациями нижнеклапанного двигателя ГАЗ-21Б. Большинство известных модификаций было создано на базе грузопассажирского ГАЗ-69. Исключение составляют 4-дверные газики с полностью закрытым металлическим кузовом. Единственной «мирной» заводской вариацией на тему «69-го» можно считать внедорожник, полученный путем «скрещивания» газика с «Победой» - ГАЗ М-72.