**03-397 ГАЗ-69 или ГАЗ-69М 4х4 2-дверный легковой грузопассажирский вездеход в экспортном исполнении, мест 2+6 или 2 + 500 кг, прицеп до 0.85 т, вес: снаряжённый 1.525 т, полный 2.75 т, ГАЗ-69 или ГАЗ-69Б 55/65 лс, 90/100 км/час, ГАЗ-69 всех модификаций 356624 экз., УАЗ г. Ульяновск, 1957-73 г. в.**



*По материалам А. Павленко и М. Шелепенкова.*

**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 4-колесном 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».

*denisovets.ru* Для удовлетворения запросов иностранных потребителей были разработаны различные исполнения джипа (для умеренного и тропического климата), включая варианты с экранированным электрооборудованием. К слову, именно в связи с требованиями иностранных потребителей автозавод перешел с окраски автомобилей нитроэмалями (особенно недолговечными в субтропических и жарких странах) на окраску синтетическими эмалями горячей сушки, благодаря чему качество окраски и долговечность лакокрасочного покрытия существенно возросли – полностью на окраску автомобилей семейства ГАЗ-69 синтетическими эмалями завод перешел с 16 ноября 1964 года.

 Совокупный выпуск ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ за все время производства 69-го семейства составил 10.551 экземпляр и большая часть выпущенных машин была отправлена на экспорт*.*

*Из труда: С.В. Ионес, Н.С. Марков, Н.А. Рубежной, А.К. Свиридов, Г.В. Тихонов; «Советские полноприводные.» Том I. Легковые. Тула, ООО «Борус-Принт», 2017.*

 С переводом производства в Ульяновск «шестьдесят девятые» стали постепенно обзаводиться серийными модификациями. Первыми из них стали армейские варианты ГАЗ-69Э и ГАЗ-69АЭ

с экранированным электрооборудованием, вставшие на конвейер в 1956 году.

 На год позже стартовало изготовление автомобилей в улучшенном исполнении для экспорта. Их приемка осуществлялась по более жестким критериям, касающимся окраски, регулировки и

сборки. Первыми зарубежными рынками для ГАЗ-69 стали страны третьего мира, такие как Индонезия, Сирия, Камбоджа, Мали, Колумбия. Позднее количество стран-импортеров, заинтересовавшихся советскими «газиками», превысило полсотни (56), в числе которых оказались и западные капиталистические страны - например, Италия, Великобритания и Канада.

**Форсированные модификации**

 В 1957 году по настоянию основного заказчика в Ульяновске начали прорабатывать возможность использования на автомобилях «шестьдесят девятого» семейства более мощных двигателей ГАЗ-21Б, унифицированных с моторами фургонов УАЗ-450. По сути это был все тот же «победовский» нижнеклапанный мотор, но с увеличенным диаметром цилиндров (88 вместо 82 мм), измененными фазами газораспределения и новым карбюратором К-22Ж. Дополнительные 300 «кубиков» рабочего объема позволили снять с такого двигателя 65 сил.

 До конца года на УАЗе построили опытные образцы ГАЗ-69 и ГАЗ-69А с моторами ГАЗ-21Б, попутно опробовав на них новый механизм управления раздаточной коробкой при помощи одного

рычага вместо двух. В начале 1958-го оба автомобиля были отправлены на НИИАП в Бронницы,

где в течение двух лет прошли сначала краткие сравнительные, а затем и эксплуатационные испытания. В сопроводительном письме главного конструктора Горьковского автозавода от 11.02.1958 касаемо форсированных моторов отмечалось: «Двигатель ГАЗ-21Б является временной конструкцией, созданной для легкового автомобиля «Волга» на период освоения нового верхнеклапанного двигателя. Следует иметь в виду, что двигатель ГАЗ-21Б рассчитан на работу на бензине А-70, а поэтому при работе на автомобиле ГАЗ-69 большей частью на режимах, близких к оборотам максимального момента, возможны случаи появления детонации». Но проведенные испытания показали, что двигатель ГАЗ-21Б детонировал не только на бензине А-70, но и на сортах с более высоким октановым числом (А-72 и А-74), а еще был подвержен возникновению калильного зажигания. С другой стороны, у «шестьдесят девятых» с двигателями ГАЗ-21Б

снизился расход топлива, максимальные тяговые усилия выросли на 27%, существенно улучшилась динамика разгона и максимальная скорость (с 90 до 100 км/ч). По этим показателям «газик» сравнялся с автомобилем Land Rover 88 и значительно превзошел по силе тяги Willys МВ.

 Тем временем в декабре 1958 года на полигон поступили из Ульяновска два опытных образца ГАЗ-69 и ГАЗ-69А с 70-сильными верхнеклапанными двигателями ГАЗ-21А. После этого интерес

военных к «газикам» с моторами ГАЗ-21Б стал быстро угасать, поскольку верхнеклапанный «движок» ГАЗ-21А оказался более предпочтительным и по весу, и по мощности, и по экономичности. В итоге полная программа испытаний машин с моторами ГАЗ-21Б даже не

была выполнена до конца и завершилась досрочно в октябре 1959-го. Испытания же «газиков» с моторами ГАЗ-21А продолжались еще целый год, но также выявили проблемы: длительной эксплуатации с 70-сильным агрегатом не выдержала существующая раздаточная коробка, в которой стали ломаться зубья ведущей шестерни. С учетом этого, а также острой дефицитности

верхнеклапанных моторов, объема производства которых едва хватало на комплектацию «Волг», микроавтобусов РАФ-977 и грузовичков семейства УАЗ-451, к производству все же была принята версия с мотором ГАЗ-21Б. В дальнейшем форсированные «козлики» выпускались в Ульяновске под обозначениями ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ, и основной объем этих машин забирала экспортная программа завода. После внедрения на них мостов типа УАЗ-452 они стали именоваться как ГАЗ-69М/71 и Г АЗ-69АМ/71 по фактическому году освоения.

 Двигатель ГАЗ-21Б пробовали применить и для еще одной модификации «шестьдесят девятого». В 1958 году по специальным техническим условиям несколькими советскими автозаводами для Минобороны были созданы версии серийных и перспективных автомобилей для эксплуатации в условиях жарко-пустынной местности. В их числе были и два опытных образца ГАЗ-69Ю.

 Помимо форсированного двигателя, от серийных машин они отличались пробкой радиатора с усиленной пружиной в паровом клапане для повышения давления в системе охлаждения, а также отсутствием отопителя, жалюзи радиатора и предпускового подогревателя. При этом все резинотехнические изделия, приборы электрооборудования, лакокрасочные, текстильные и обивочные материалы были выполнены в тропическом исполнении. Наряду с опытными образцами «пустынных» грузовиков ГАЗ-бЗЮ и ЗиЛ-157С автомобили ГАЗ-69Ю по директиве заместителя Главкома Сухопутными войсками с сентября 1958-го до конца 1959 года проходили испытания в Каракумах. Однако их серийное производство для внутреннего потребления

так и не было организовано.

 Производство «шестьдесят девятых» завершилось в январе 1973 года, а один из последних сошедших с конвейера образцов ГАЗ-69-68 передали в уазовский заводской музей. В общей

сложности в Горьком собрали 36 925 серийных внедорожников семейства ГАЗ-69.

 Тираж ульяновских машин оказался в 16 раз больше: 596 566 шт., в том числе 366 383 шт. ГАЗ-69 с модификациями и 230 183 шт. ГАЗ-69А с модификациями.

 Внедорожники родственной «шестьдесят девятым» конструкции по советской лицензии выпускались в Румынии под марками IMS-57 и AR0-M461 (с 1957 по 1975 годы построено около 90 тыс. машин), а также в Северной Корее под маркой Kaengsaeng (1962-1985 гг.).

*https://rg.ru/2020/01/24/sovetskij-dzhip-gaz-69-polzovalsia-populiarnostiu-na-blizhnem-vostoke.html*

*Алексей Моисеев*, Советский джип ГАЗ-69 пользовался популярностью на Ближнем Востоке

 В иракской армии эти автомобили служили в 60-70-е годы. Позже вместе с УАЗ-469 они активно применялись во время ирано-иракской войны. "Шестьдесят девятые" использовались как командирские машины, на них также устанавливалось вооружение вроде безоткатных орудий и станковых противотанковых гранатометов.

 Необходимо отметить, что такие советские джипы эксплуатировались военными и других арабских государств. Например, в Сирии.

 Наиболее же яркой страницей военной части биографии автомобиля ГАЗ-69 является, видимо, его участие в арабо-израильском конфликте в качестве истребителя танков. Первое применение соответствующей модификации 2П26 было отмечено еще в ходе Шестидневной войны 1967 года, когда ракетами «Шмель», выпущенными из установки, смонтированной на советском джипе, удалось уничтожить до 10 израильских танков. Запускаемые с них ракеты 3М6 могли пробивать 300 мм брони и поражать вражеские цели на дистанции в 2000 метров. Управляемые вручную по проводам они требовали высокой квалификации операторов. После разгрома египетских войск на Синайском полуострове израильтянам достались несколько десятков таких ПТРК, которые были приняты на вооружение. Во второй раз 2П26 отличился во время «Войны Судного дня» в 1973 году. Также ГАЗ-69 использовались в Армии обороны Израиля как обычные транспортные машины.

Из книги *«Автомобили Советской Армии 1946-1991 г.», «Яуза» и «Эксмо», М. 2011. Автор: Кочнев Е. Д.*

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.