**03-347 ГАЗ-69 4х4 милицейский автомобиль широкого применения с закрытым кузовом, дверей 3, мест до 8, вес: снаряжённый примерно 1.6 т, полный вес до 2.2 т, ГАЗ-69 52 лс, 90 км/час, ИТК в р. п. Сухобезводное Горьковской обл. и др., с середины 1950-х г.**



*Из статьи Н.С. Маркова ГАЗ-69Б: настоящий и вымышленные» на канале «машина», 04.04.2019 г. Почет и уважение автору за просвещение!*

 Но наиболее широкое распространение в СССР получили закрытые кузова для ГАЗ-69 вот такого типа - *автор имеет ввиду кузов прототипа этой модели*:

 В эксплуатации «газики» именно с такими кузовами встречались в самых разных ипостасях: милицейские, «аварийки» коммунальных служб, почтовые и т.д. И это именно их обычно ошибочно называли моделью 69Б.

 В точности такие же кузова получали и милицейские версии «газиков». Кто же делал их? Это пока открытый вопрос, точного ответа на который я не имею. Совершенно однозначно, что делали их несколько разных предприятий или учреждений по единой документации, разработчика которой я также пока не знаю. На несколько мест производства указывает не только широкое распространение подобных однотипных машин по стране, но и слишком разная ведомственная принадлежность эксплуатируемых машин (от жилкомхоза до органов внутренних дел), а также небольшие различия в исполнении кузовов (например, наличие и расположение ребер жесткости на дверях и т.д.).

 Милицейские версии наверняка строили учреждения из системы МВД, в том числе известная колония в поселке Сухобезводном Горьковской области. А встречавшиеся в Москве и Подмосковье гражданские варианты таких «газиков», вполне возможно, мог изготавливать один из столичных авторемзаводов. Точный ответ на этот вопрос еще предстоит разыскать в архивах. Но главное - надо запомнить: ни одна из таких машин не называется ГАЗ-69Б!

*Источник не сохранил, извиняюсь!*

 Первые достоверные данные о милицейских автомобилях в СССР относятся к 1953 году. 31 декабря министр внутренних дел С.М. Круглов издал приказ №266 «О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции», согласно которому все автомобили и мотоциклы милиции по всему Советскому Союзу надлежало перекрасить в тёмно-синий цвет, сочетавшийся с милицейскими мундирами, с красной полосой по борту напоминавшей околышек на форменной фуражке, и красные колёсные диски. Надпись «Милиция» или «ОРУД» белыми буквами на красной полосе передних дверей автомобиля или коляски мотоцикла, с 1961 г. после объединения ОРУД и ГАИ могла быть надпись «ОРУД—ГАИ». В народе эти машины называли «раковые шейки». Парк милицейских машин тогда состоял из легковых «Побед» М-20, «Москвичей-400-420», внедорожников ГАЗ-67Б и ГАЗ-69, грузовиков ГАЗ-51 и мотоциклов М-72.

 С конца сороковых главным, практически монопольным поставщиком автомобилей всех специализаций для МВД стал Горьковский автозавод. Красный фонарь, фара-искатель, радиоантенна, сирена и громкоговоритель, объявлявшие на дороге «осадное положение» — вот полный набор спецсредств на образцовой машине столичной автоинспекции. В 1963 году в РСФСР изменили стандарт окраски милицейских автомобилей. Основным цветом кузова вместо синего стал светло-голубой. Красная полоса теперь наносилась только на передние двери, а на ней была надпись «милиция» или «ГАИ». Но нередко стандарт нарушали, красную полосу рисовали на белых, светло-серых или по старинке синих кузовах. В 1969 году, через два года после того как ОРУДы и ГАИ были слиты в одну структуру, приказом по МВД прежнюю цветографическую схему — темную, считавшуюся отголоском «мрачного времени», — заменили на яркую и хорошо заметную на дороге в условиях ограниченной видимости: желтый фон с синей полосой. Синий проблесковый маяк на крыше стал с этого времени доминантой всего автомобиля.

 Советский автомобиль ГАЗ-69 был разработан как замена автомобилю ГАЗ-67Б. По сравнению с ГАЗ‑67 база ГАЗ‑69 выросла всего на 200 мм, а помещается в нем восемь человек — почти отделение (выпускали и так называемый командирский ГАЗ‑69А — четырехдверный, пятиместный). Мощность, по сравнению с мощностью мотора 67‑го, выросла не сильно — с 54 до 55 л.с., но ведь при рабочем объеме четырех цилиндров 2,1 литра вместо 3,3 литра у ГАЗ‑67. Появилась понижающая передача (пониженная — 2,78, верхний ряд — 1,15), машина обрела двери, которых был лишен стандартный 67‑й, и даже отопитель салона. ГАЗ-69 являлся автомобилем повышенной проходимости, что было очень полезно в условиях советского бездорожья. Всего было выпущено более 600 тысяч автомобилей ГАЗ-69. Первые опытные образцы начали выпускать с 1948 года и носили имя «Труженик», серийное производство автомобиля было начато в 1953 году на Горьковском автозаводе. С 1956 г производство было полностью передано на Ульяновский автомобильный завод.
 Автомобиль в больших количествах применялся в советской армии, а также в милиции, множество автомобилей использовалось милиционерами в сельской местности, где была необходима высокая проходимость. Но также и множество автомобилей было задействовано и в условиях города. Область применения ГАЗ-69 милицией была обширной, на этих автомобилях передвигались и сотрудники ОРУД, и сотрудники групп реагирования, и следственные группы и группы патрулирования. Они стали настоящими «народными милицейскими автомобилями» и — не самые быстрые, мягко говоря, но чрезвычайно неприхотливые машины. Обладая полным приводом и большим клиренсом, эти автомобили были не только внедорожными, но и всесезонными. На задание в нём могли выехать восемь милиционеров, было, куда посадить собаку и положить ящики с инструментом для криминалистов. Но при перевозке задержанных, им ничего не мешало порвать брезентовый верх и попытаться убежать. Поэтому в 1957 году был представлен первый вариант закрытого цельнометаллического милицейского ГАЗ-69. У него запасное колесо перенесли под раму в задний свес, сделали симметричными правую и левую двери, в задней стенке установили распашную створку. В каждом борту позади двери было по два окна. Но конструкторы допустили ошибку: окна сделали слишком большими, задержанный мог выбить стекло и выскочить. Кузов исправили. Для удешевления запасное колесо вернули на левый борт, и низ водительской двери остался, как у базовой модели. Окна уменьшили в размерах настолько, чтобы взрослый человек не мог в них пролезть. Вдобавок на них сделали решетки из двух перекладин. Листы наружной обшивки соединялись вместе не сваркой, а заклёпками. Этот вариант стал массовым, его выпускали до снятия с производства ГАЗ-69, то есть до 1973 года. В отделениях милиции такие «газики» честно служили до 80-х.
 Технические характеристики автомобиля ГАЗ-69: максимальная скорость – 90 км/ч, расход топлива – 14 л/100 км, запас топлива – 48 л в основном баке и 27 л в дополнительном (ГАЗ-69А имел один бак на 60 л).

 К концу 1972 года Ульяновский автозавод освоил выпуск нового “джипа” УАЗ-469Б, наследника ГАЗ-69. Базовая модель также получила съёмный брезентовый верх. И уже на следующий год в милиции появились закрытые цельнометаллические машины, построенные по тем же технологиям, что их аналоги на базе ГАЗ-69, тоже с распашной дверцей в задней стенке. Снова обшивку не сваривали, а клепали. В четыре двери садилось пятеро милиционеров, а сзади был огорожен небольшой отсек для задержанных. Именно там у базового УАЗа находились два маленьких продольных сиденья. Существовал также вариант с двухместной кабиной и продольными лавками в зарешеченной задней половине автомобиля.

 Специальные машины на базе грузовиков АМ-2 и АМ-3, а так же ГАЗ-69 и УАЗ-469 с закрытыми кузовами не производились предприятиями Министерства автомобильной промышленности. Их строили заводы системы МВД, часто расположенные в местах заключения. В частности, широко известно предприятие по производству специальных автомобилей «на зоне» в рабочем посёлке Сухобезводное Семёновского района Горьковской области. Но, по понятным причинам, точной информации об ассортименте продукции этого и других подобных предприятий в разные десятилетия очень мало.

 Готовили такие машины и в иркутском **СРП (специализированное ремонтное предприятие),** существовавшем на улице Тимирязева, 18. Сюда с завода поступали стандартные ГАЗ-69, то есть восьмиместные, с откидными лавочками по бортам, с брезентовым верхом, а в СРП их уже доводили до «нужной кондиции». То есть снимали брезент вместе с удерживающим каркасом и водружали металлический «короб», который вручную делался по цельноклепанной технологии.
Получалось довольно прочно — если машина переворачивалась, то самодельный короб сильно не сминался. Вырезались окна, изнутри ставились решетки, кабина отделялась перегородкой, а вместо откидного заднего бортика монтировалась самодельная распашная дверца. Тяговитый двигатель и прочная неприхотливая конструкция вездехода позволяла успешно эксплуатировать машину в любых тяжелых условиях. То есть по любым дорогам и со значительным перегрузом.

**ГАЗ-69**

 Разработка нового легкового внедорожника для армии и гражданской службы началась на ГАЗ в 1946 году под руководством Г.М. Вассермана. Для ускорения работ и удешевления производства в конструкции автомобиля применялись унифицированные узлы. Первоначально вездеход имел обозначение «Труженик». Техническое задание предусматривало работу автомобиля совместно с прицепом весом до 800 кг. Первые прототипы появились в 1948 году, а серийное производство началось спустя пять лет. Машина выпускалась в Горьком до 1956 года, затем всю оснастку постепенно передали в Ульяновск – на завод УльЗиС. На протяжении двух лет выпуск внедорожников велся одновременно на двух производственных площадках. После окончательного освоения производства завод в Ульяновске переименовали в УАЗ, а машины в УАЗ-69 и УАЗ-69А соответственно. Выпуск внедорожников продолжался до 1972 года и был прекращен после сборки более чем 634 тыс. машин.

## Конструкция

 Основой внедорожника является рама сложной формы с лонжеронами замкнутого профиля. Для увеличения жесткости рама оснащена дополнительными поперечинами. Подвески мостов рессорные, оснащены рычажными амортизаторами. Картеры мостов разъемные по вертикальному фланцу. Чулки запрессованы в половины и дополнительно зафиксированы заклепками.

**Двигатель**

Внедорожник ГаЗ-69 первых выпусков комплектовался 4-цилиндровым бензиновым двигателем мощностью 52 л.с. Двигатель унифицирован с агрегатом от ГаЗ-М20 «Победа». В качестве топлива использовался бензин с октановым числом не ниже А66.

**Кузов ГАЗ-69 модель 76**

Кузов открытого типа, рассчитан на 8 человек. Водитель и передний пассажир располагаются на отдельных сидениях переднего ряда. Места оборудованы индивидуальными дверями не симметричной формы. Водительская дверь имеет форму трапеции из-за установки запасного колеса на боковине кузова. Шесть человек размещаются в задней части кузова на двух откидных лавках. Под лавками имеются металлические ящики, предназначенные для хранения инструмента и запасных частей. Вездеходы ГАЗ-69 оснащены двумя топливными баками. Основной бак вмещает 47 л бензина и расположен между лонжеронов рамы, под полом кузова. Дополнительный бак на 28 л установлен под сидением переднего пассажира. Баки соединены между собой топливопроводами.

 **Приборы**

 Вездеходы ГАЗ-69 и 69А оснащены одинаковой панелью приборов, на которой установлены указатель скорости, амперметр, индикатор количества топлива в баке, указатель температуры двигателя и манометр системы смазки. Комбинация приборов оснащена двумя лампами подсветки, закрытыми металлическими рассеивателями света. Кроме приборов имеется две контрольные лампы – дальнего света фар (красная) и перегрева двигателя (зеленая).

**Тормозная система**

Вездеход ГАЗ-69 оснащен тормозной системой с гидравлическим приводом колодок. Механизмы барабанного типа, расположены на ступицах колес. Барабаны отлиты из чугуна, рабочая часть состоит из стального кольца, залитого в тело детали. На стоянках автомобиль удерживается дополнительным барабанным механизмом с тросовым приводом от места водителя. Механизм установлен на выходном валу раздаточного редуктора.

**Рулевое управление**

 Рулевая колонка вездеходов ГАЗ-69 и 69А расположена на левой стороне. Колонка жестко установлена на кузове, внутри на подшипниках расположен вал, соединенный редуктором. Вал вращает глобоидальный червяк, по которому движется двойной ролик, связанный с сошкой. Поворот колес выполняется тягами трубчатой конструкции, расположенными впереди моста. Рулевое колесо 3-спицевое, изготовлено из пластика черного цвета.

**Технические характеристики**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Модель** | **ГАЗ-69** | **ГАЗ-69А** |
| Годы выпуска | 1952-1972 г. |
| Кузов | 8-местный 2-дверный открытого типа, из цельного металла, с задним бортом и откидным тентом | 5-местный 4-дверный открытого типа, из цельного металла, с багажником и откидным тентом |
| Грузоподъёмность | 8 пассажиров или 500 кг груза и 2 пассажира | 5 пассажиров и до 50 кг груза |
| Тяговая сила  | 850 кг |
| Двигатель | 4-цилиндровый карбюраторный (Модель - 20М) |
| Расположение цилиндров, диаметр | Вертикальное, 88 мм |
| Объем двигателя  | 2.12 л |
| Количество об/мин | 3600 |
| Мощность | 55 л.с |
| Средний расход топлива | 14л / 100км |
| Степень сжатия | 6.5-6.7 |
| Карбюратор | Вертикальный с падающим потоком, балансирующего типа, оснащенный экономайзером и ускорителем |
| Аккумулятор  | 6СТ-54 |
| Сцепление | Сухое, однодисковое |
| Коробка передач | Механическая, трехступенчатая, двухходовая  |
| Рабочие тормоза | Колодочные с гидравлическим приводом  |
| Стояночные тормоза | Колодочные с барабаном  |
| Рулевой механизм | Глобоидальный с двойным роликом и передаточным числом 18.2 |
| Максимальная скорость  | 90 км/час |
| Макс. скорость с прицепом | 80 км/час |
| Подвеска | Рессорная с гидравлическими поршневыми амортизаторами двойного действия |
| Масса  | 1525 кг | 1535 кг |
| Снаряженная масса | 2175 кг | 1960 кг |
| Габариты д/ш/в | 3850/1750/2030 мм |
| Колесная база  | 2300 мм |
| Угол свеса (передний/задний) | 45/35 |
| Размер шин | 6,50 - 16 |
| Давление в шинах (передние/задние) | 2/2.2 кгс/см2 |
| Топливный бак | 48л + 17л (дополнительный) | 60 л |