

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 59

СССР



ГАЗ-69А

ДЖИП ДЛЯ МИРНОГО ВРЕМЕНИ
С РОДИНЫ ГОРЬКОГО НА РОДИНУ ЛЕНИНА
УСКОРИТЬ И УДЕШЕВИТЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №59, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
000 «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: 000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © ФГУП Фильмофонд
киностудии «Союзмультфильм»;
6 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: 000 «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Констатина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль
Владимира Витальевича Котекина
(г. Москва)**

Дата выхода в России 10.05.2011





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» четырехдверный 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 демультипликатора 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 «4×4» 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».



ГАЗ-69А с прицепом ГАЗ-704 на испытаниях

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

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 четырехцилиндровый нижнеклапанный двигатель, сцепление и трехступенчатая механичес-

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

Новый джип, в отличие от своего предшественника, задумывался как грузопассажирский автомобиль

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 двухдверная версия кузова модели «76» (если бы сохранилась довоенная норма 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

какой 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

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 легкомезде нуждались строители, геологи, сельские врачи и участковые милиционеры, председатели колхозов и журналисты. И пассажирам, и водителю не помешало бы чуть больше комфорта. Четырехдверный пятиместный фэзтон, 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 трехместный 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,



ГАЗ-69А производства Ульяновского автозавода



В апреле 1947 года техническое задание на разработку нового полноприводника было подкреплено указом Совета министров СССР, а заодно свои требования сформулировал официальный заказчик — Главное артиллерийское управление Министерства Вооруженных Сил СССР. Военных интересовала способность груза буксировать артсистемы весом до 800 кг, а также прицепы с боеприпасами, крупнокалиберными пулеметами, 82-миллиметровыми минометами и их боевыми расчетами.

как на грузопассажирских версиях, а в духе гражданских фэтонов 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 запяски на борту) и на 11 см ниже; без нагрузки на 10 кг тяжелее, но с полной нагрузкой на два центнера легче.

Своя 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 наласточную 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 «указано» приказом министра.

В 1956 году производство ГАЗ-69 в Горьком полностью прекратилось. С 1953 по 1956 годы горьковчане успели выпустить 16 382 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».

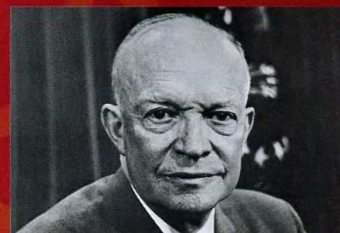
Внедорожники получили новые мосты. Передний типа УАЗ-452 с дифференциалом УАЗ-451Д, оснащенный четырьмя сателлитами, комплектовался усиленными шкворневыми узлами модели УАЗ-452, кулаками шарниров повышенной прочности и усиленными упорами ограничителей поворота. Задний мост модели УАЗ-451Д также достался газикам от ульяновских «двоюродных братьев».



Юбилейный ГАЗ-69А выходит из сборочного цеха Ульяновского автозавода

А в это время...

1953 год



Генерал Дуайт Эйзенхауэр стал 34-м президентом США. Во время Второй мировой войны он командовал силами союзников в Северной Африке и Италии. В 1944 году руководил высадкой англо-американских войск в Нормандии. Награжден советским орденом «Победа».

1954 год

21 апреля Советский Союз стал членом ЮНЕСКО — Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры. ЮНЕСКО была создана 16 ноября 1945 года со штаб-квартирой в Париже. Сегодня членами ЮНЕСКО являются почти 200 государств.

1955 год



14 мая в Варшаве был создан военно-политический блок Организация Варшавского договора, куда вошли СССР и союзы Восточной Европы. Организация просуществовала до 1 июля 1991 года. На фото: последняя встреча руководителей военных структур Варшавского договора в Москве в марте 1991 года.

«Иван Бровкин на целине» (реж. И. Лукинский, 1958 год)

Веселый парень Иван Бровкин, отслужив в армии, решил ехать в Оренбургскую область — поднимать целину. Его невеста Любаша не хочет бросать родную деревню, но Иван с односельчанами все-таки отправляется в далекие края. В целинном совхозе «Комсомольский» их встречает директор Сергей Владимирович Барабанов. На своем ГАЗ-69А он объезжает огромные территории: приходится ездить и по проселочным дорогам, и по полю, и по пашне. Иван начинает работать на тракторе, выбивается в передовики и становится бригадиром. Но главное, Любаша наконец-то соглашается выйти за него замуж и уехать на целину.



ГАЗ-69А-68 в заводском музее УАЗа

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 тор-

мозов 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 двоянные оконца.



Дальние родственники



Stoeper (typ 40) R200 (1936–1943 годы)

Казалось бы, сравнение находившегося на вооружении Вермахта в годы Второй мировой войны полноприводника *Stoeper (typ 40)* и ГАЗ-69А не вполне корректно: *Stoeper* был сконструирован на 10 лет раньше, а в 1943 году уже снят с производства. Однако аналогия уместна по двум причинам: во-первых, *Stoeper R180/R200*, так же как и ГАЗ-69, представлял второе поколение легких внедорожников, разработанных этой фирмой (первое, как и ГАЗ-67, строилось на основе узлов и агрегатов гражданских моделей). А во-вторых, эти автомобили чем-то похожи внешне. *Stoeper R200* имел рамное шасси, карбюраторный двигатель объемом 1197 см³ и мощностью 50 л.с., механическую пятиступенчатую КПП и независимую подвеску всех колес. Автомобиль весил 1780 кг и разгонялся до 95 км/ч.



Mitsubishi J24A (type 73) (1973–1998 годы)

В послевоенное время концерн *Mitsubishi* спасли заказы на легкие внедорожники для американских оккупационных войск. Сначала это были лицензионные *Willys CJ3B* и *J54A*, а с середины 50-х — модернизированные джипы, созданные на американской платформе. Черты *Willys* легко узнаются и в модели *Mitsubishi J24A (type 73)*, созданной в 1973 году. Джип оснащался 80-сильным дизелем, четырехступенчатой КПП, шинами размером 7.00–15. Эти машины, как и ГАЗ-69, служили легкими артиллерийскими тягачами и могли оснащаться пулеметами, безоткатными орудиями или противотанковыми ракетами.

1955 год

В Великобритании впервые опубликован роман Джона Рональда Руэла Толкиена «Властелин колец». К середине 70-х годов роман вошел в число самых читаемых и издаваемых книг в мире, а Толкиена стали считать «отцом» современной фэнтези-литературы. В 1972 году королева Елизавета II наградила Толкиена Орденом Британской империи.

1959 год



На экраны выходит фильм режиссера Григория Чухрая «Баллада о солдате». Картина получила множество призов: в 1960 году — приз фестиваля в Сан-Франциско как лучший фильм и Каннского фестиваля как лучший фильм для молодежи, в 1962 году номинировалась на премию «Оскар».

1961 год



13 августа началось строительство Берлинской стены протяженностью 155 км, разделявшей Восточный и Западный Берлин в течение 28 лет до осени 1989 года. При попытке бежать на Запад через Берлинскую стену погибло много граждан ГДР. На фото: Берлинская стена в районе Бранденбургских ворот (1990 год).



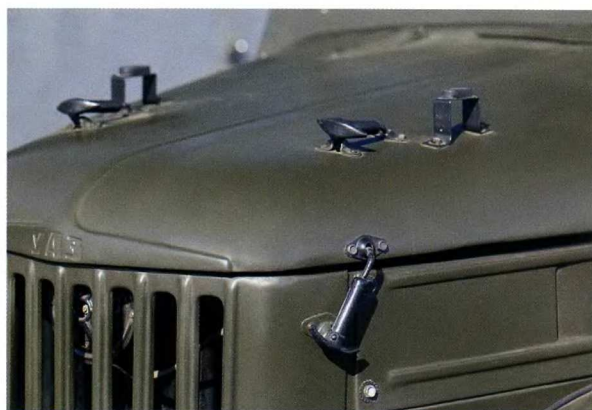
ГАЗ-69А





- ❶ Между передней частью салона ГАЗ-69 и ГАЗ-69А не было никакой разницы. Обратите внимание на сохранившиеся «родные» прозрачные противосолнечные козырьки
- ❷ Настоящий мужской автомобиль — спартанский салон и никаких усилителей на органах управления
- ❸ Нависающие над приборами «грибочки» — лампы подсветки приборов в темное время суток





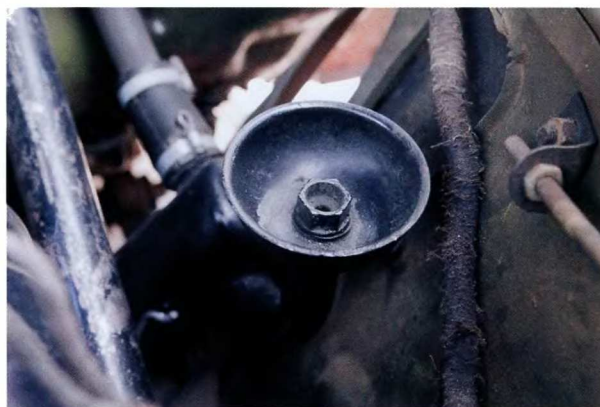
- ❶ Фара-искатель — обязательный атрибут даже пассажирской версии вездехода, а виднеющееся за ним зеркало заимствовано у грузовика ГАЗ-51А
- ❷ Подставки с резиновыми накладками и замки сверху на капоте служили для закрепления рамки ветрового стекла, когда оно откидывалось вперед
- ❸ Наружная ручка дверей
- ❹ Аккумуляторная батарея находится в салоне
- ❺ Светомаскировка фар использовалась на армейских автомобилях
- ❻ «Командирская лампа» подсветки карты могла быть использована пассажиром на переднем сиденье. При этом он не мешал водителю



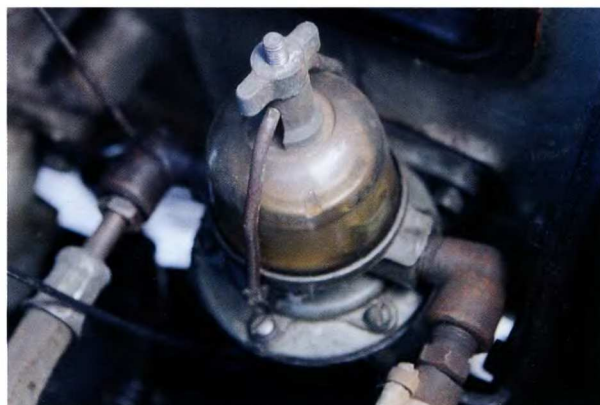


- ❶ Люк на заднем борту открывал доступ к штатному буксирному тросу
- ❷ Такое расположение задних световых приборов строго соответствует году выпуска представленного автомобиля — 1958-му
- ❸ Заливная горловина бензобака выведена на левый борт





- ❶ Правильное крепление высоковольтных проводов к свечам зажигания
- ❷ Карбюратор К-22Д
- ❸ Электронные блоки в металлических корпусах
- ❹ Наливная труба котла предпускового подогревателя
- ❺ Бензонасос с прозрачной колбой позволял контролировать уровень бензина
- ❻ Гидравлический поршневой амортизатор двустороннего действия
- ❼ Корпус воздушного фильтра и фильтр тонкой очистки масла



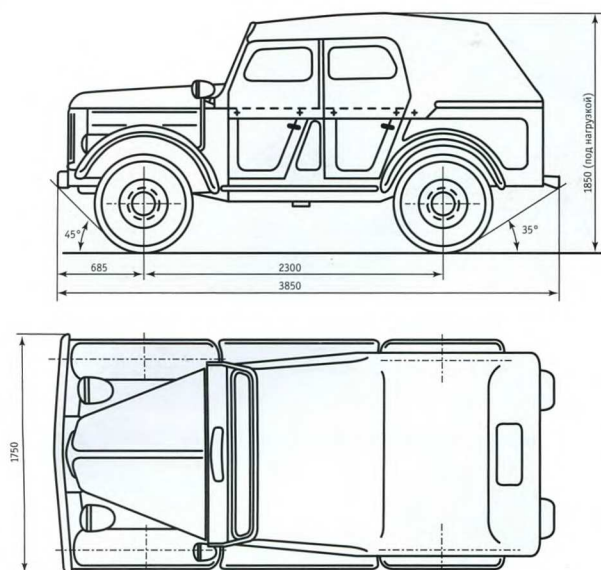


Схема автомобиля ГАЗ-69А

Технические характеристики ГАЗ-69А	
Число мест	5
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива (смешанный режим)	14 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-54
Генератор	Г20
Реле-регулятор	РР24Г
Стартер	СТ20
Свечи зажигания	М12У
Размер шин	6,50-16
Масса, кг	
снаряженная	1535
полная, в том числе:	1960
на переднюю ось	925
на заднюю ось	1035
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	210
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по следу наружного переднего колеса	6
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двойным роликом; передаточное число 18,2	

Подвеска передняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
Тормоза	
рабочий	колодочный на все колеса, привод гидравлический от педали
стояночный	колодочный на трансмиссию, с механическим приводом от рычага
Коробка передач	
механическая, трехступенчатая	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, передаточные числа	1,15 и 2,78
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Передаточные числа	
I	3,115; II 1,772; III 1,00; задний ход 3,738
Главная передача	
коническая, со спиральным зубом; передаточное число	5,125
Двигатель	
ГАЗ-69, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см ³	2120
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3
Карбюратор	
К-22Д	
Максимальная мощность	
52 л. с. при 3600 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
12,5 кгс.м при 2000 об/мин	



За 20 лет на ГАЗе и УАЗе в общей сложности было построено 250 728 автомобилей ГАЗ-69А и ГАЗ-69А-68. С 1959 года часть машин оснащалась разными модификациями нижнеклапанного двигателя ГАЗ-21Б. Большинство известных модификаций было создано на базе грузопассажирского ГАЗ-69. Исключение составляют четырехдверные газики с полностью закрытым металлическим кузовом. Единственной «мирной» заводской вариацией на тему «69-го» можно считать внедорожник, полученный путем «скрещивания» газика с «Победой».



ГАЗ-М72

Осенью 1954 года ГАЗ получил заказ на разработку «гражданского» полноприводника, предназначенного для районных партийных лидеров. Выполнить такое задание было не слишком сложно в наличии имелась платформа ГАЗ-69, с которой и совместили усиленный кузов ГАЗ-М20 «Победа». Интересно, что этот автомобиль официально назывался «М72», а название «Победа» рядом с индексом не фигурировало. ГАЗ-М72 производили с 1955 по 1957 год. Всего выпустили 4677 таких машин.



УАЗ-915Б

Аэродромный пусковой электрогидроагрегат УАЗ-915Б, созданный в 1962 году, предназначался для пуска двигателя и проверки электро- и гидросистем реактивных военных самолетов в полевых условиях. В выпускавшемся ранее УАЗ-915 специальное оборудование размещалось в стандартном тентованном автомобиле ГАЗ-69. Такой вариант размещения вызывал нарекания, поэтому был разработан металлический кузов. Серийно УАЗ-915Б выпускался с 1962 по 1966 год.



УАЗ-456 с полуприцепом-холодильником

Седельный тягач УАЗ-456 разрабатывался для серии УСМ (универсальная строительная машина), куда входили автомобили для жилищного строительства, созданные на основе ГАЗ-69 и прицепа УАЗ-704. Серия предусматривала создание навесных устройств на базовый автомобиль (бур, снегоочиститель и т. д.), электро-сварочных агрегатов на базе прицепа, самосвалов и автоцистерн, а также седельного тягача с бортовым полуприцепом для перевозки железобетонных плит для межэтажных перекрытий, прицепом для длинномеров и полуприцепом-холодильником.



ГАЗ-69Л

Экспериментальный автомобиль на арочных шинах (их еще называли липсоидными отсюда буква «Л» в обозначении модификации) создан в Ульяновске по заказу военных для улучшения проходимости базового автомобиля по снегу или по заболоченной местности. В отличие от ГАЗ-69 на машине установлены шины размером 210×15" (колесные арки расширены) и самоблокирующийся дифференциал. Единственный опытный образец построили в 1957 году. В течение следующего года он проходил заводские испытания, которые были признаны не совсем удачными.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»**

DeAGOSTINI

