

15 декабря 1972 года с конвейера завода сошел первый «уазик». Этот автомобиль, по некоторой информации, до сих пор на ходу. Он находится в селе Урень Ульяновского района у слесаря сельскохозяйственного производственного кооператива. Вот и первая легенда. Но что же было до его рождения?

В 50-е годы Советской армии понадобился недорогой, простой и надежный в эксплуатации автомобиль, и заводские конструктора Горьковского автомобильного завода приступили к его разработке, при этом внимательно изучив «Лэндроверы», вседорожник ФИАТ «Компьюлу», Willis и другие автомобили армии НАТО. Испытания подобных опытных образцов, устраивавших основного заказчика - Министерство Обороны, проходили еще в конце тридцатых годов. Учили и этот опыт, и на основе всего рассмотренного был создан автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-69. Производство автомобиля Горьковский завод начал в 1953 году, причем параллельно с декабря 1954 года эти вездеходы собирал и Ульяновский автозавод. Полностью на выпуск ГАЗ-69 и его модификации ГАЗ-69А Ульяновский автозавод перешел после 1956 года, завод, который прежде собирал грузовики ГАЗ-ММ, полуторки. Вслед за ГАЗ-69 на Горьковском автозаводе был разработан еще один, более мощный вседорожный автомобиль, его опытные образцы, появившиеся в 1956 году, назывались ГАЗ-62. В 1959 году с конвейера сошла партия однотонных грузовиков повышенной проходимости ГАЗ-62 с кабиной над двигателем типа ГАЗ-51. Но конструктора не стояли на месте и по нуждам армии, опираясь на полученный опыт, разработали более совершенный грузовик ГАЗ-66, поставленный на конвейер в 1964 году. Таково начало истории еще одного легендарного автомобиля.

Как уже говорилось, с 1956 года Ульяновский автозавод начал выпуск ГАЗ-69, комплектуя машины узлами и деталями собственного производства, кроме двигателей и колес, которые он продолжал получать из Горького. Этот автомобиль быстро получил признание не только в нашей стране, но и за рубежом. С 1956 года машины начали поступать за границу, и вскоре число стран, их покупавших, превысило пятьдесят.

С 1970 года ГАЗ-69 получил более долговечные передний и задний ведущие мосты, муфту отключения полуосей в ступицах передних колес, усиленные тормоза, новый тент. Он уверенно берет тридцатиградусные подъемы, преодолевает брод глубиной 0,7 м и может буксировать прицеп общей массой 850 кг.

Трансмиссия ГАЗ-69 включает в себя двухступенчатую раздаточную коробку, которая стоит отдельно от трехступенчатой коробки передач. Таким образом, общее число ступеней в трансмиссии равняется шести. Высшая передача в раздаточной коробке - прямая. Следовательно, когда отсутствует необходимость включить понижающую передачу, шестерни раздаточной коробки не нагружены крутящим моментом и не изнашиваются.

Поскольку на понижающей передаче момент, поступающий к ведущим колесам, возрастает почти в 2,5 раза, то при выключенном приводе на передний ведущий мост есть риск перегрузить шестерни и полуоси заднего моста. Поэтому на ГАЗ-69 механизм переключения спроектирован таким образом, что понижающую передачу в раздаточной

коробке нельзя включить, если не включен привод на передние колеса.

Производство ГАЗ-69 было прекращено в 1971 году. Главный конвейер не останавливался ни на минуту. Замена модели Газ-69 на УАЗ-469 произошла в отведенное для выпуска одной машины время - три с половиной минуты. Но и сейчас ГАЗ-69 не редкость на дорогах страны, дружеских встречах вдали от городов и на внедорожных соревнованиях. Эти автомобили вполне достойно ведут себя рядом со своими потомками, имя которым - автомобили УАЗ, и чувствуют себя, как и их владельцы, в своей компании.

А что же УАЗ? В конце 50-х Министерству Обороны потребовался новый армейский автомобиль, способный удовлетворить самые жесточайшие требования на поле боя. И на заводе начинает работать Военное Представительство. Все работы по созданию нового автомобиля строго засекречены. Перед коллективом конструкторов поставлена невиданная на тот момент задача. Автомобиль должен быть легким, простым по конструкции и ремонтпригодным в любых, включая полевые, условиях, быть неразборчивым к потребляемому топливу, иметь высокую скорость передвижения как по дорогам с твердым покрытием, так и на бездорожье, иметь поистине ошеломляющую проходимость по всем видам грунтов, начиная от болот и заканчивая горными тропами. Он должен уверенно двигаться в составе танковой колонны и иметь возможность буксировки легкого 45 мм орудия. Новый автомобиль должен превосходить по массе параметров любой армейский автомобиль, стоящий на вооружении в разных странах, и вдобавок иметь минимальное количество запасных частей, быть дешевым в производстве, ремонте и обслуживании. Таких автомобилей во всей истории автомобилестроения на тот момент не было.

Конструктора разобрали до винтика наиболее достойные образцы армейских автомобилей вероятного противника и скрупулезно вникали в конструкцию каждого агрегата, механизма, узла, детали и подмечали все плюсы, минусы и искали свой путь, т.к. по проторенной дорожке создать такой автомобиль не представлялось возможным.

Для повышения геометрической проходимости была поставлена задача: сделать дорожный просвет как можно большим. И эта задача была решена. Размеры картера заднего моста зависят от передаточного числа редуктора. Чем оно больше, тем больше шестерни, размеры картера, следовательно, меньше просвет. У ГАЗ-69 передаточное число заднего моста равнялась 5,125. У УАЗ-469 — 5,386. Примерно равное передаточное соотношение. И тем не менее дорожный просвет УАЗ-469 увеличился на 70 мм. В чем же дело? В том, что шестерни главной передачи имеют передаточное число всего лишь 2,77. Зато в каждом колесе расположено по бортовому редуктору с шестернями внутреннего зацепления, обеспечивающими минимальные габариты и вес редукторов. Их передаточное число 1,94. Таким образом общее передаточное число составило 5,386, что обеспечило невиданную до того геометрическую проходимость и тяговитость автомобиля. Предусматривалось два варианта трансмиссии: «военный вариант» с колесными редукторами, и «народно-хозяйственный вариант» с обычными мостами. Даже «гражданская» версия, предназначенная для народного хозяйства, должна была соответствовать армейским требованиям и подлежала обязательной

## Рождение легенды

Автор: Кузьмин Сергей (Шатун)

17.11.2007 19:25 - Обновлено 20.11.2008 10:06

---

регистрации в военкоматах и мобилизации в случае войны. Именно этим объясняется абсурдный в суровом российском климате тент, позволяющий ускорить десантирование военных, незащищенный от посягательств капот и еще ряд подобных особенностей конструкции и компоновки.

Итак, образцы построены, и в 1961 году начались испытания. Они проводились по привычному для заводчан маршруту: через Среднюю Азию, Памир к Каспийскому морю с возвращением вдоль Волги. И конечно же, машина испытывалась на специальных трассах Министерства обороны.

В 1964-м командование Советской Армии просило Совмин поставить на серийный выпуск новую машину повышенной проходимости. Совмин решение откладывал. Тогда генеральный конструктор решил действовать через Л.И.Брежнева. «Сумел через охрану Брежнева связаться с ним самим, - рассказывал конструктор Лев Старцев, - а он был большой любитель автомобилей и охоты. Представил ему персонально автомобиль, проехали вместе, и он ему понравился». Автомобиль прошел государственные испытания и в декабре 1964 года был рекомендован к серийному производству. Тернистый путь к заветному вердикту Госкомиссии обусловлен не слабостью конструкторской базы, а жесткостью требований к армейской технике в СССР.

Много историй связано с этим легендарным автомобилем, и вот еще одна, произошедшая в тот момент, когда с конвейера вышел первый УАЗ-469. Из рассказа Надежды Исаевой, работавшей учетчицей и которой доверили ответственное дело - разбить бутылку шампанского о кузов первой машины. «Бутылочкой шампанского я себе и поранила руку. И после праздника, после митинга меня отвезли на скорой помощи в больницу, где мне ее зашивали. И теперь все это напоминает мне о нашем собранном первом автомобиле, самом лучшем, самом красивом, самом хорошем».

Сказать, что УАЗ-469 прошел суровый путь – не сказать ничего. Посмотреть к примеру на испытания, проводившиеся в первые годы выпуска автомобиля, целью которых было выявить слабые места в конструкции автомобиля и внести соответствующие изменения.

Испытатели УАЗа проехали по Великому шелковому пути, побывали в районах крайнего Севера и Сибири, машина пересекла без поломок пустыни Гоби, Сахару (1975 год) и Каракумы (1979 год), поднялась на Памир и Эльбрус (1974 год). В 1978 году УАЗ-469 стал обладателем «Серебряного домкрата» – главного приза чемпионата Италии по автокроссу в городе Сан-Ремо. Испытывавшиеся параллельно иномарки, те самые армейские вседорожники армий вероятного противника, были сняты с пробегов по причине «неспособности дальнейшего движения в предложенных дорожных условиях».

При восхождении на Эльбрус участвовало три обычных серийных «уазика» без лебедок и цепей противоскольжения. Туда и обратно автомобили добрались без посторонней помощи. Как это было...

В 1974 году на Кавказе проходил автопробег, в рамках которого испытывались вседорожники новой модели УАЗ-469. Конечной точкой маршрута был Грозный, а Эльбрус всего в сотне километров.

## Рождение легенды

Автор: Кузьмин Сергей (Шатун)

17.11.2007 19:25 - Обновлено 20.11.2008 10:06

---

В поселке Терскол – последний населенный пункт перед Эльбрусом – был разбит базовый лагерь. Восхождение запланировали на утро, а вечер было решено посвятить подготовке машин и отдыху: проверили давление в шинах, уровень масла в двигателе... Но отдыха не получилось. В ночь перед официальным восхождением к водителям УАЗов обратились спасатели: «На горе в трещину попали люди. Необходимо очень срочно доставить наверх спасательное оборудование. Без помощи до утра могут замерзнуть». Испытатели откликнулись на просьбу.

Из рассказа одного из участников легендарного восхождения Владимира Харужа. «Теплый предгорный воздух постепенно сменился на пронзительный колючий ветер, температура упала ниже нуля. Смотреть по сторонам страшно! Слева – отвесный обрыв глубиной более километра, справа – как стена встали скалы, проселочная дорога превратилась в узкую горную тропу, по которой до последнего времени ходили лишь ишаки. Взгляд только вперед, правая нога давит на газ! Главное не испугаться и не нажать на тормоз! Это равноценно смерти. В этом случае колеса потеряют сцепление с дорогой и велик шанс рухнуть в пропасть. Испытание не для слабонервных! Машинам не легче: разреженный воздух отнял у двигателей 20-30 л. с., шины из последних сил вгрызаются в каменную осыпь и периодически начинают буксовать, колеса по левому борту вот-вот сорвутся вниз. Но вдруг горы расступились и перед нами встало обледенелое заснеженное плато. Высота 4000 метров. Весь путь занял около 38 минут. Спасатели с нашей помощью смогли добраться до терпящих бедствие альпинистов очень быстро. Все люди были спасены».

Спускались уже в сумерках. На утро для зачета повторили пройденное и даже поднялись чуть выше – до высоты 4200 метров над уровнем моря. Это было большое достижение – до такой высоты на Эльбрус на автомобилях в то время не забирался никто!

В 1997 году то же самое проделал Landrover. В гору он поднялся в сопровождении лебедек и отряда альпинистов, но обратно так и не сумел спуститься. Рекорд Landrover занесен в книгу рекордов Гиннеса, и нет в ней никакого упоминания о событиях более чем 20-летней давности. Но по некоторой информации этот «рекордсмен» до сих пор лежит грудой искореженного металла среди камней Эльбруса.

В Советском Союзе продажа этого автомобиля частным лицам была запрещена. Распределение шло только по государственному заказу для нужд армии, милиции и сельского хозяйства. Автомобилем УАЗ-469 награждались особо отличившиеся районы, колхозы и совхозы. Такая награда считалась одной из самых высоких и приравнивалась к правительственным. Первым частным владельцем УАЗа стал Герой Социалистического Труда, механизатор колхоза имени Свердлова Владимир Захарычев. Сам же автозавод в связи с выпуском нового автомобиля в феврале 1976 года был награжден вторым орденом Трудовой Славы.

В 1970-е годы УАЗ-469 экспортировался в 80 стран мира, и был представлен на всех континентах, кроме Австралии. Этот автомобиль и его модификации поставлялись в Алжир, Анголу, Аргентину Афганистан, Болгарию, Боливию, Венгрию, Венесуэлу,

## Рождение легенды

Автор: Кузьмин Сергей (Шатун)

17.11.2007 19:25 - Обновлено 20.11.2008 10:06

---

Вьетнам, Гану, Гвинею, Гондурас, Грецию, Египет, Заир, Замбию, Индонезию, Ирак, Иран, Йемен, Италию, Камбоджи, Камерун, Кению, Кипр, КНДР, Колумбию, Конго, Кубу, Лаос, Ливан, Ливию, Мали, Марокко, Мозамбик, Монголию, Непал, Нигерию, Никарагуа, Пакистан, Панаму, Перу, Польшу, Румынию, Саудовскую Аравию, Сенегал, Сирию, Словакию, Судан, США, Танзанию, Тунис, Уганду, Уругвай, Финляндию, Чад, Чехию, Эквадор, Эфиопию, Югославию и другие страны.

Так что же в нем увидели военные специалисты этих стран? Может комплимент одного из американских военных экспертов: «самый элегантный армейский джип»?

«УАЗ-469» – не просто армейский джип. Крепкий и надежный, как автомат Калашникова, он стал символом советской военной мощи. УАЗ участвовал во всех локальных конфликтах и состоял на вооружении в 70 странах мира. Военные модификации включают автомобиль общего назначения, командно-штабную машину, автомобиль радиационной и химической разведки и другие. Для выполнения специальных задач машина может оснащаться дополнительным оборудованием, например, дорожным индукционным миноискателем в инженерных войсках или спецкомплект, обеспечивающим передвижение автомобиля по железнодорожному полотну с шириной колеи 1435 мм или 1520 мм. На машине можно перевозить 7 человек и 100 кг груза или двух человек и 600 кг. Даже в условиях бездорожья автомобиль может буксировать прицеп ГАЗ-704 полной массой 850 кг. Складывающийся брезентовый тент и откидывающееся на капот ветровое стекло делали машину не только авиатранспортабельной, но и легко маскируемой. Двери кузова подходят и для машин с жестким металлическим верхом, а их верхние половинки – надставки, легко демонтируются. Да и сами двери могут быть переставлены на другое место – они унифицированы и взаимозаменяемы.

За прошедшие с начала выпуска первого автомобиля годы ульяновские выносливые и неприхотливые вседорожники не раз доказывали свои уникальные возможности, в самых экстремальных и трудных условиях приходя на помощь людям.

К концу 90-х годов сложилась ситуация, при которой старый добрый УАЗ уже не укладывается в новые нормы по экологии и безопасности. Завод переориентировался на новый вседорожник – УАЗ-315195, получивший собственный логотип Hunter. В его конструкцию заложены изменения, которые призваны сделать так, чтобы новый УАЗ соответствовал нормам Евро-2. Ну что же, может быть это и правильно. Хотя конструкция его ушла от простоты, (а как говорится, все гениальное – просто), ремонтпригодность «на коленке» пострадала, новая Арзамасская коробка передач хоть и снизила уровень вибраций и шумов, но надежностью и неприхотливостью не отличается, проходимость стандартного, «неподготовленного» автомобиля пострадала, но все же это по-прежнему старый добрый УАЗ, наследник «боевого» и легендарного автомобиля. Практически одновременно с появлением УАЗ-315195 Hunter появляется семейство автомобилей УАЗ-3160 с обновленным кузовом и внутренней отделкой салона. В 2005 году Ульяновский автозавод радуется поклонников марки автомобилей УАЗ очередной новинкой - УАЗ-Patriot. Посмотрим, может быть они достойно продолжат доблестный путь своего предшественника и приобретут себе славу

## Рождение легенды

Автор: Кузьмин Сергей (Шатун)

17.11.2007 19:25 - Обновлено 20.11.2008 10:06

---

«легендарного» автомобиля. Экипаж № 01