

GAZ-69/GAZ-69M

Wojskowy osobowy samochód terenowy GAZ-69/GAZ-69M



W latach II Wojny Światowej powstała nowa grupa pojazdów wojskowych – lekkich osobowych samochodów terenowych o uniwersalnym zastosowaniu. Na froncie zachodnim nazywano je „jeepami”, na wschodzie „gazikami”, a w armii niemieckiej, od kształtu karoserii – kübelwagenami. Pierwsze próby z wozami tego typu miały miejsce już w latach 30.-tych ubiegłego wieku, ale działania na tym polu były początkowo bardzo nieśmiałe i nie dały wymiernych efektów. Najważniejsze konstrukcje powstały i rozwinęły się już po wybuchu wojny – Willys MB, GAZ-67, czy zunifikowane lekkie niemieckie terenówki, produkowane przez kilka fabryk (Stoewer, BMW, Hanomag) oraz „uterenowiony” wóz Volkswagen KdF 82. Wojna pokazała jak przydatna w wojsku jest lekka osobowa terenówka z napędem 4×4. W doświadczeniach wojennych i płynących z nich wnioskach, poddanych analizie w latach 1945-1946, należy doszukiwać się początków radzieckiego samochodu GAZ-69. Wojskowej terenówki,

która na ponad 25 lat stała się standardowym sprzętem Układu Warszawskiego.

Historia powstania konstrukcji

Pracę nad lekkim samochodem terenowym rozpoczęto w związku radzieckim w 1938 roku. Pierwszy projekt, stworzony w dziale konstrukcyjnym fabryki samochodów w Gorki, otrzymał oznaczenie GAZ 61. Było to połączenie podwozia samochodu osobowego GAZ m-1 i układu napędowego ciężarowego auta GAZ-AA oraz nowego zamkniętego nadwozia. Po wytworzeniu kilku egzemplarzy prototypowych zaniechano dalszych prac nad tym projektem.

Do pracy nad stworzeniem lekkiego samochodu terenowego i przygotowaniem jego do masowej produkcji powrócono na kilka miesięcy przed wybuchem wojny radziecko-niemieckiej. Powrócono do projektu sprzed dwóch lat i przerobiono go na terenowego sedana o oznaczeniu 61-73 i terenowego pick-upa o oznaczeniu 61-415. Cały czas były to jednak tylko nieudolne próby.





GAZ-69M

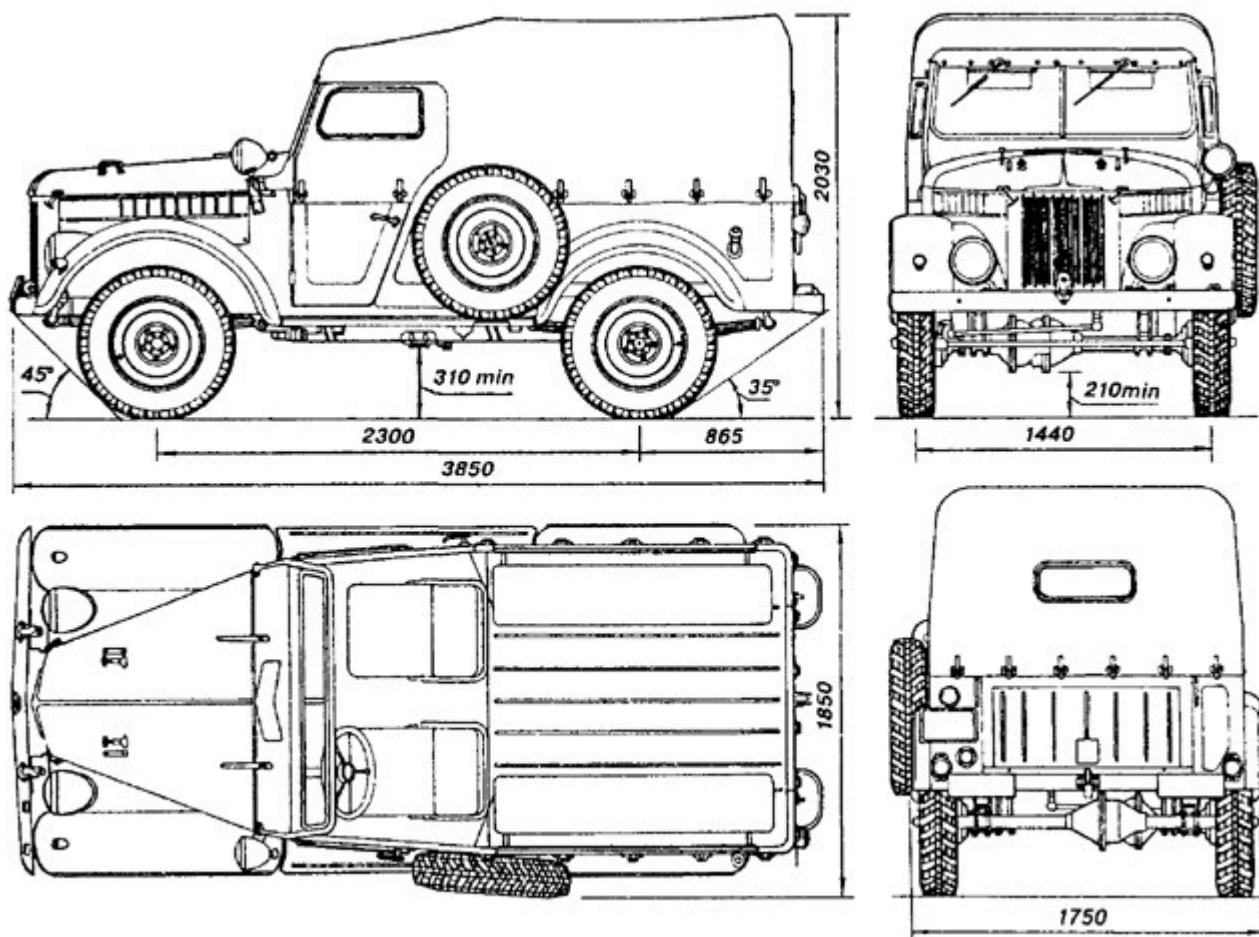
Autor – zdjęcia: Dawid Kałka

Drzonów, Lubuskie Muzeum Wojskowe

W czerwcu 1941 roku rozpoczęła się wojna z III Rzeszą. Konstruktorzy z fabryki samochodów w Gorki otrzymali stanowczy rozkaz, aby w ciągu kilku następnych tygodni rozpocząć masową produkcję lekkiego samochodu terenowego dla wojska. Nie było wówczas czasu na powstanie prototypów i prowadzenie przez wiele miesięcy prac i doświadczeń – samochód musiał prosto z deski kreślarskiej przejść do masowej produkcji, a stamtąd udać się na linię frontu. Jak to już bywało w Związku

Radzieckim, dla znacznego ułatwienia zdecydowano się przejąć sprawdzone wzorce za oceanu. Opierając się na wcześniejszych samochodach terenowych GAZ, które z prostej linii pochodzą od Forda, powstał GAZ-64. Po wyprodukowaniu 686 sztuk tego pojazdu oraz po zdobytych doświadczeniach zdobytych na linii frontu, pojazd przeszedł kilka drobnych modyfikacji, które ostatecznie stworzyły lekki samochód terenowy GAZ-67. Kolejna poważniejsza modyfikacja pojawiła się w 1944 roku i pojazdy tej serii zostały oznaczone jako GAZ-67B. Dalszej ewolucji nie było. Samochody terenowe GAZ-67 oraz GAZ-67B były produkowane do końca 1953 roku, kiedy ogółem powstało na pewno 92 843 egzemplarze.

Już w momencie rozpoczęcia produkcji seryjnej samochodów terenowych GAZ-67 oraz następnie GAZ-67B, był konstrukcją nieco przestarzałą i niedopracowaną. Niektóre elementy konstrukcyjne tego auta wywodziły się z pojazdów zaprojektowanych pod koniec lat 20.-tych XX wieku. A dodatkowo – przy słabszej jakości produktów i elementów radzieckich (metalurgia), pojazd ten okazał się dość uciążliwy w eksploatacji oraz zbyt awaryjny, mimo prostoty konstrukcji.



Автомобиль ГАЗ-69 (на виде сверху тент не показан).



GAZ-69

Bezpośrednio po zakończeniu wojny, już w 1946 roku rozpoczęto prace nad nowym, lekkim samochodem terenowym dla wojska radzieckiego. Wykorzystanie cywilne nie było w ogóle rozpatrywane. Prace nad nowym projektem, który otrzymał oznaczenie GAZ-69, zajęła się liczna grupa konstruktorów i inżynierów, pod kierownictwem Grigorija Wassermana, który już wcześniej brał udział w projektowaniu pierwszych wojskowych radzieckich terenówek.

Świadomi bardzo złych efektów poprzez znaczny pośpiech w pracach oraz brakiem badań drogowych i technicznych, co miało przy projekcie nas samochodami GAZ-64 oraz GAZ-67, radzieccy konstruktorzy przejęli innych system pracy. Przez pierwsze dwa lata rozpoczęli pracę nad konstrukcją, analizując przy tym rozwiązania techniczne o podobnych pojazdów, przede wszystkim

amerykańskich i przy okazji znacząco stroniąc od jakichkolwiek zapożyczeń. W 1948 roku zostało zbudowanych łącznie 12 pojazdów prototypowych. Następne lata zostały przeznaczone na liczne testy drogowe i dopracowanie konstrukcji na podstawie wszystkich wniosków i analiz, zdobytych podczas jazd drogowych., podczas których każde z prototypowych aut przejechało około 100 tysięcy kilometrów.



GAZ-69A

Na etapie badań prototypów opracowano także blokadę centralnego mechanizmu różnicowego, co było bardzo zasadne dla nowoczesnej osobowej terenówki wojskowej. Władze wojskowe, które finalnie kwalifikowały pojazd do produkcji seryjnej, doszły jednak do wniosku, że jest to rozwiązanie bardzo nowatorskie, ale dość skomplikowane technicznie i produkcyjne dla masowej produkcji, a zarazem nie poprawiające w jakiś większy sposób walorów trakcyjnych. Ważąc koszty z efektami, zrezygnowano z niego w egzemplarzach seryjnych.

Kiedy przystępowano do konstrukcji samochodu terenowego, który w przyszłości stał się słynnym GAZ-em-69, kierowano się jednak pewnymi „inspiracjami”. Były to względy ekonomiczne panujące w Związku Radzieckim, wytyczne związane z planowanym wykorzystywaniem pojazdu oraz kilku pojazdów zagranicznych, które traktowane były jako wzorce konstrukcyjne. Główne dwa założenia, z którymi musieli się liczyć radzieccy konstruktorzy, to:





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Samochód osobowo-terenowy GAZ-69A, Mokra “Inscenizacja 80-
lecia bitwy pod Mokrą”

- jak największe zunifikowanie nowego pojazdu terenowego z samochodami już produkowanymi seryjnie w Związku Radzieckim, w tym przypadku chodziło o osobową Pobiedę M20 i w mniejszym stopniu samochód ciężarowy GAZ-51.
- przystosowanie nowego pojazdu do uzbrojenia i wyposażenia, jakie były by etatowo wykorzystywane w Armii Radzieckiej

Głównymi wzorcami były przede wszystkim amerykańskie pojazdy terenowe używane w wojsku; Willys MB i Dodge WC51. Już na samym początku, nowy samochód terenowy miał być większy od Willysa MB, a zarazem mniejszy od konstrukcji Dodge WC51. Tutaj trzeba przyznać, że radzieckim konstruktorom udało się dość dobrze to „wyśrodkowanie” nowej konstrukcji, ponieważ był to pojazd większy i bardziej uniwersalnym pojazdem od dwóch

konstrukcji amerykańskich.

W 1952 roku w fabryce samochodów w Gorki, rozpoczęto seryjną produkcję dwudrzwiowego, ośmioosobowego modelu 69, w następnym roku natomiast nowego czterodrzwiowego modelu, pięcioosobowego, kreślonego jako 69A. Plany przewidywały produkcję masowo modelu 69 jako bardziej uniwersalnego dla wojska, natomiast model 69A miał być produkowany w znacznie mniejszej ilości i być skierowany przede wszystkim do kadry dowódczej.

W 1955 roku produkcję samochodów terenowych GAZ-69 uruchomiono również w zakładach UAZ w Ulianowsku. Stąd też na przednich maskach niektórych gazików, można spotkać wytłoczone litery UAZ.



Podstawowy silnik samochodu terenowego GAZ-69 oraz GAZ-69A posiadał pojemność skokową 2120 cm³. W niewielkich partiach wozu został użyty mocniejszy silnik o pojemności skokowej 2430 cm³. Konstrukcja obu silników była taka sama, a różniły się przede wszystkim średnicą cylindrów oraz wynikających z nich większej pojemności, wzrostem niektórych parametrów technicznych. Samochody terenowe GAZ-69 z większym silnikiem otrzymały oznaczenie GAZ-69M oraz GAZ-69AM.

W połowie lat 60.-tych, pojazd ten posłużył rumuńskim konstruktorom jako wzór do produkcji nowej terenówki oznaczonej jako M-461, znanej bardziej jako Muscel. Zewnętrznie sam pojazd był niemalże bliźniaczo podobny, różnił

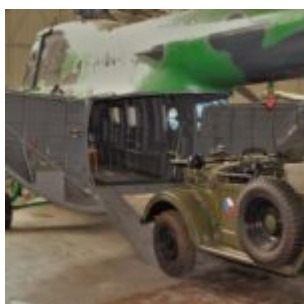
się jedynie innym układem napędowym.



GAZ-69

Biorąc przykład z Amerykanów, którzy na bazie popularnego Forda GPW (bliźniacza konstrukcja Willysa MB), zbudowali małą amfibie Ford GPA. Radzieccy konstruktorzy na bazie samochodu terenowego GAZ-69 zbudowali także małą amfibie oznaczoną jako GAZ-46 MAW. Karoseria tego pojazdu była wzorowana w dużym stopniu była wzorowana na amerykańskim Fordzie GPA. Amfibia GAZ-46 MAW był to pojazd specjalistyczny, produkowany w stosunkowo w niedużej liczbie w latach 1952-1958. Jego parametry trakcyjne były bardzo zbliżone do GAZ-a-69. W wodzie mógł on pływać z prędkością do 9 km/h. Ze względu na większą, masywniejszą karoserię, był niemal o jeden metr dłuższy i 300 kg cięższy. Większy ciężar amfibii GAZ-46 MAW spowodował znaczący wzrost spalania pojazdu, który w zależności od pokonywanego terenu spalał od 15 do nawet 22 litrów benzyny na 100 km.

Kolejnym pojazdem pochodnym wozu GAZ-69, był samochód UAZ-450, który występował w różnych wersjach: UAZ-450A oraz UAZ-450D, z których najbardziej znaną wersją jest blaszany furgon. Pojazd ten produkowany seryjnie w latach 1958-1965, był również na wyposażeniu ówczesnego Wojska Polskiego, jednak w znacznie mniejszej liczbie, niż GAZ-69.



Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

GAZ-69A – załadunek do kabiny transportowej śmigłowca Mił Mi-4

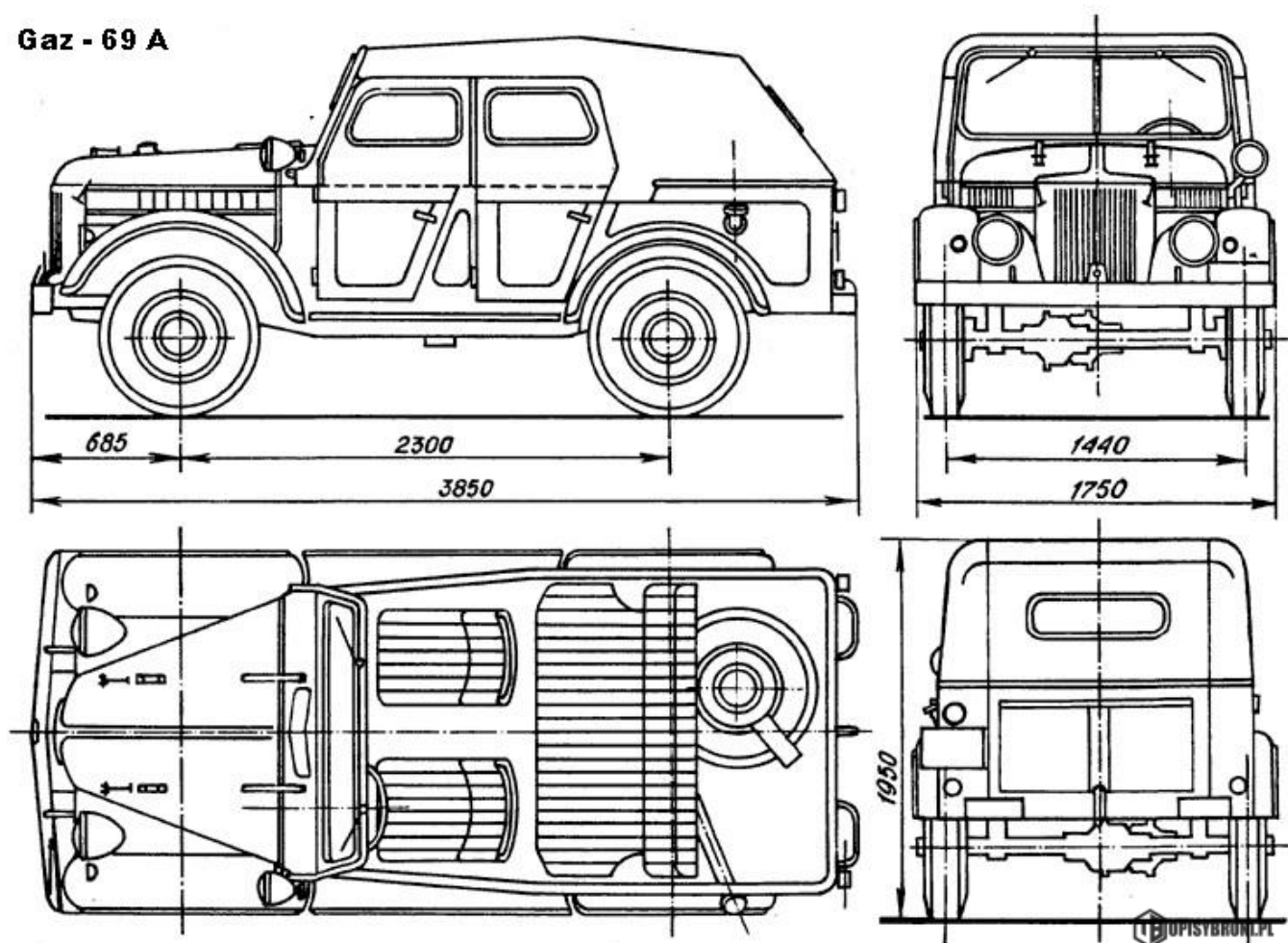
Czechy, Praga – Kbely, Muzeum Aviacji i Techniki

W latach 1955-1958 na podwoziu samochodu terenowego GAZ-69 montowano charakterystyczną, zamkniętą karoserię osobowej Pobjedy M20. Poprzez ten nietypowy mariaż powstało około 5000 egzemplarzy samochodów osobowych nazwanych Pobjeda M-72 (GAZ M-72).

Powiązany konstrukcyjnie z samochodem GAZ-69 był również GAZ-19, który posiadał ten sam silnik, podobną w zarysie karoserię blaszaną, posiadał jednak napęd tylko na tylną oś pojazdu. Częściej niż w wojsku (brak większych możliwości pokonywania trudniejszego terenu), był wykorzystywany przez urzędy pocztowe w Związku Radzieckim.

W porównaniu z podobnymi pojazdami wojskowymi powstałymi na przełomie lat 50.-tych i 60.-tych XX wieku (głównie konstrukcjami brytyjskimi i amerykańskimi), GAZ-69 posiadał na podobnym stopniu konstrukcyjnym. Jednak niekiedy dość poważne różnice wynikały w jakości i trwałości, co niemal zawsze było poważną piętą achillesową pojazdów radzieckich, mimo że pojazdy, które były przeznaczone dla wojska, podlegały w fabrykach zaostrożonej kontroli jakości.

Gaz - 69 A



Produkcję wozu GAZ-69 ostatecznie zakończono w 1972 roku. Przez niemal 20 lat trwania jego produkcji, pojazd ten nie był w znaczący sposób modernizowany. Bardzo trudno jest wiarygodnie określić liczbę wytworzonych egzemplarzy tego samochodu. Powstawał on w czasie trwania zimnej wojny i to często w najbardziej jej gorących okresach. Był to wóz powstający dla wojska, więc większość podstawowych danych była utajniona – nie publikowana lub specjalnie zmanipulowana. Dziś bardzo ostrożnie podaje się liczby w skali 600 – 700 tysięcy sztuk wyprodukowanych egzemplarzy w różnych odmianach, lecz biorąc pod uwagę fakt, że pojazd tego typu służył niemal na wszystkich kontynentach, to jego liczba może dochodzić nawet do niepełnego jednego miliona egzemplarzy.

W 1972 roku na taśmie produkcyjnej GAZ-69 został zastąpiony nową, produkowaną seryjnie terenówką wojskową – UAZ-em-469. Pod wieloma względami był to pojazd dużo nowocześniejszy.

Niezmienna pozostała tylko dość niska jakość wielu elementów nowej radzieckiej konstrukcji.

W 1953 roku rozpoczęto stopniowy eksport wozów GAZ-69 do Polski. Wiosną tego roku pojazd został dokładnie zaprezentowany żołnierzom dzięki obszernemu artykułowi zamieszczonemu w wojskowym magazynie „Przegląd Samochodowy” – numer 3, maj-czerwiec 1953 rok. W publikacji tej, oprócz bardzo dokładnego opisu porównano ze sobą starszego GAZ-a-67B i GAZ-a-69 pod kątem pełnionych zadań wojskowych. Pierwsza polskojęzyczna instrukcja obsługi tego samochodu terenowego (w formie książkowej), została wydana w 1955 roku. Wojskowe publikacje dotyczące obsługi, naprawy i użytkowania specjalnego (wersje specjalistyczne na bazie GAZ-a-69) ukazywały się przez całe lata 50.-tych, 60.-tych, do połowy lat 70.-tych XX wieku.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Samochód osobowo-terenowo rozpoznania skażeń GAZ-69 rsM1

Mokra, gmina Kłobuck – “Inscenizacja 80-lecia bitwy pod Mokrą”

Wśród żołnierzy przyłgnęła do tego samochodu nazwa „gazik”. Stało się to bardzo spontanicznie. Wersja GAZ-69A była także nazywana „sztabówką”. Nazwa „gazik” wśród polskiego społeczeństwa rozpowszechniła się tak bardzo latach 60.-tych oraz 70.-tych, że praktycznie nazywano niemal każdą ówczesną terenówkę, zwłaszcza w wojsku.

Głównym użytkownikiem samochodów GAZ-69 w naszym kraju było

wojsko. W późniejszym okresie również Milicja Obywatelska i w niewielkim stopniu inne instytucje państwowe. Mimo zakończenia produkcji w 1972 roku, samochody te w Wojsku Polskim były wykorzystywane do połowy lat 80.-tych XX wieku. Oprócz użytkowania sporo nowych, nieużywanych aut było przez lata magazynowane w tak zwanych ZN, czyli „zapasach nienaruszalnych”, wojskowych rezerwach, na czas wojny lub na inną mobilizacyjną potrzebę. Po 1990 roku wojskowe GAZ-y-69 z bieżącej służby oraz pochodzące były masowo sprzedawane na rynek cywilny. Oczywiście ten ubytek sprzętu był bardzo płynny i jeszcze kilka dobrych lat temu z demobilu można było kupić nieużywanego GAZ-a-69.



2P26 z uzbrojenia Węgierskiej Armii Ludowej

W Wojsku Polskim samochody terenowe GAZ-69 i GAZ-69A były wykorzystywane dosłownie wszędzie, w każdym rodzaju wojsk, od najmniejszych pododdziałów w garnizonach, po najwyższe dowództwo sztabowe. Od szkół kierowców po oddziały bojowe. W latach 50.-tych, 60.-tych i w pierwszej połowie lat 70.-tych, był to podstawowy samochód terenowy osobowy używany w Wojsku Polskim.

W jednostkach wojskowych podstawowym zadaniem tego samochodu był transport ośmiu żołnierzy z wyposażeniem i bronią osobistą

lub transport zaopatrzenia w terenie (na przykład amunicji, wyposażenia, zaopatrzenia), transport medyczny (przy niewielkich zabiegach medycznych, pojazd mógł przewozić czterech rannych żołnierzy na noszach). W sztabach model GAZ-69A służył dowódcą różnych szczebli podczas wyjazdów na inspekcje, kontrolnych wizytacji, lub do innych zadań, które wiązały się z jazdą poza drogami asfaltowymi.



Próba strzelecka z przeciwpancernym pocisku kierowanym 3M6 Trzmiel

Już w latach 1954-1955 pojawiły się pierwsze wersje zadaniowe pojazdów GAZ-69. Jedną z pierwszych była wersja, która z tyłu posiadała zamontowany specjalny trójnóg, wielkokalibrowy karabin maszynowy DSzK kalibru 12,7 mm.

Możliwość holowania dość ciężkiej przyczepy w terenie, a zarazem transportu ośmiu żołnierzy dała asumpt do częstego wykorzystania wozu jako kołowego ciągnika lekkich dział (różnego typu) z obsługą przewożoną na samochodzie.

Napięta sytuacja w Europie, spowodowała powstanie kolejnej specjalnej wersji wozu GAZ-69 do wersji wozu zabezpieczenia technicznego.

Stosunkowo płaska i niewysoka bryła samochodu (po złożeniu szyby i rurkowego stelaża dachu), co było bardzo ważne przy transporcie lotniczym, sprawił, że wóz ten wszedł na wyposażenie oddziałów powietrzno-desantowych. Był on zrzucany

na spadochronach podczas ćwiczeń wraz z skoczkami.

Bardzo popularnymi i uniwersalnymi były wersje radiowa i z agregatem prądotwórczym. Obie miały bardzo szerokie zastosowanie we wszystkich rodzajach wojsk.





2P26

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Drzonów, Lubuskie Muzeum Wojskowe

Bardzo ciekawą wersją był samochód GAZ-69, który został wyposażony w wyrzutnię przeciwpancernych pocisków kierowanych 2P26. Po raz pierwszy kilka pojazdów tego typu zostało zaprezentowanych w lipcu 1966 roku podczas wielkiej defilady 1000-lecia w Warszawie. Miał być to przebieg propagandowy, pokazujący zachodnim obserwatorom siłę naszych wojsk powietrzno-desantowych. Po zakończeniu wielkiej defilady pojazdy te zostały przemalowane i przekazane 8. Dywizji Zmechanizowanej.

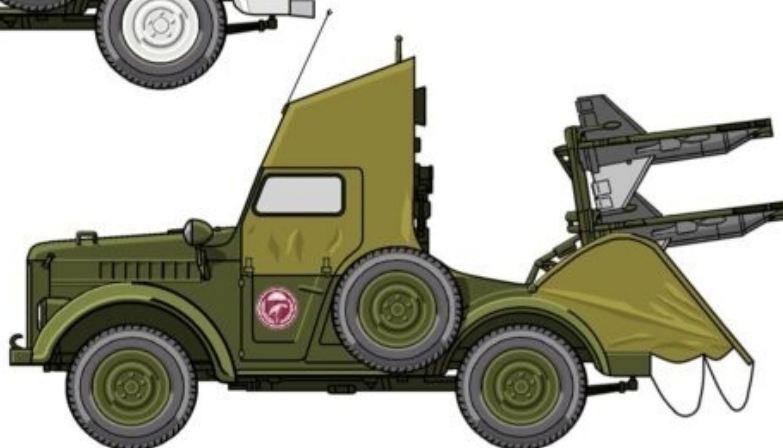
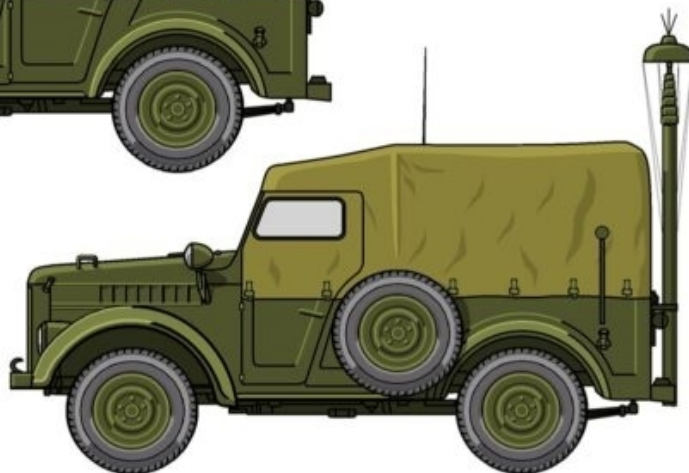
Często były spotykane wozy GAZ-69 w wersji propagandowej, z dużym głośnikiem zamontowanym na dachu. Powstała pewna ilość więźniarek z blaszaną, zamykaną od góry karoserią. W warsztatach, znajdujących się na terenie jednostek wojskowych powstały wersje do doraźnych zadań, jakie pojawiły się w danej chwili. Tutaj inwencja twórcza była niemalże nieograniczona. Szkoda tylko, że pozostało bardzo niewiele zdjęć dokumentujących te dokonania. Niewiele tych lokalnych modyfikacji zostało zgłoszonych jako pomysły racjonalizatorskie.

Kwestie obsługi technicznej i eksploatacji oraz napraw i remontów wozów GAZ-69 były bardzo ułatwione, gdyż ich podwozie było w dużym stopniu zunifikowane z produkowanymi w naszym kraju samochodami osobowymi Warszawa M20 oraz z wytwarzaniami nieco później dostawczymi autami Żuk i Nysa. W planach

strategicznych było to bardzo konieczne i korzystne, gdyż w ramach wybuchu wojny na terenie kraju cywilne samochody stawały się alternatywnymi „zbiornicami” części zamiennych. Bardzo ważna była kwestia wyszkolonej kadry serwisowej. Poborowi w szkołach samochodowych stanowiły dla wojska gotowy materiał, który teraz tylko w niewielkim stopniu musiał być doszkolony w specyficznych różnicach tej konstrukcji w stosunku do samochodu Warszawa, Żuk czy Nysa, które w owym czasie były pojazdami podstawowymi i najliczniej wykorzystywanymi na rynku cywilnym. Zdawałoby się, że to sprawa bardzo marginalna, ale to może się wydawać osobom, które nie znały realiów jakie były w Europie w latach 70.-tych XX wieku. Do początku lat 70.-tych XX wieku bardzo poważnym problemem w Wojsku Polskim było wyszkolenie odpowiedniej liczby kierowców i mechaników. Był to proces (szkolenie i nabieranie techniczne) czasochłonny, którego w żaden sposób nie można było przyspieszyć. Należy także pamiętać, że w latach 50.-tych oraz 60.-tych poziom politechnizacji społeczeństwa był bardzo niski, ale skutki tego były o wiele szersze i sięgały w praktyce jeszcze czasów międzywojennych.

Konstrukcja GAZ-a-69 była bardzo typowa dla wojskowych osobowych samochodów terenowych i zarazem stosunkowo prosta i w miarę trwała. Głównym elementem nośnym wozu była rama z profili zamkniętych, co zapewniało odpowiednią sztywność konstrukcji. Do niej mocowano zawieszenie, silnik i pozostałe elementy układu napędowego oraz karoserię typu otwartego. Dolnozaworowy silnik o mocy 55 KM był nieco słabszy, co było stosunkowo dokuczliwe podczas jazdy w terenie z pełnym obciążeniem. Całość, mimo że była wykonana z metali nie najlepszej jakości, co często wiązało się z niższą jakością poszczególnych części, sprawowała się nadmiar dobrze. Taka też była opinia użytkowników wojskowych. Oceniali oni ten wóz jako znacznie lepiej dopracowany (w stosunku do starszego GAZ-a-67B) oraz o lepszych parametrach, które lepiej dostosowywały ten pojazd do wymogów wojska.

Pierwsze „gaziki” zaczęły trafiać do cywila już pod koniec lat 70.-tych. Od tego momentu w Wojsku Polskim wozy GAZ-69 były coraz liczniej zastępowane przez nowocześniejsze UAZ-469. Na początku lat 80.-tych, zwiększyła się sprzedaż samochodów GAZ-69 na rynek cywilny. Pojazd ten stał się bardzo popularny wśród rodzącej się w Polsce mni posiadania samochodu terenowego, zwłaszcza wojskowego. Zaletami pojazdy była prosta i dość trwała konstrukcja oraz spora dostępność tanich części zamiennych. Należy pamiętać, że z uwagi na podwozie pojazd ten był w dużym stopniu zunifikowany z produkowanych w Polsce samochodami osobowymi a Warszawa M20 oraz samochodami dostawczymi Żuk oraz Nysa.



Samochody terenowe GAZ-69 do użytkowników cywilnych trafiały przeważnie bardzo wyeksploatowane wozy. Jedną z podstawowych napraw była wymiana silnika na produkowany w Polsce, ogólnie

dostępny i pasujący bez większych przeróbek, górnozaworowy S-21. W stosunku do wcześniejszego dolnozaworowego silnika, przy tej samej pojemności skokowej S-21, oferował moc o 20 KM większa, przy tym samym zużyciu paliwa. Jeszcze bardziej zaradni cywilni właściciele „gazików”, zdołali zamontować do samochodów wysokoprężne silniki od osobowych mercedesów. Za sprawą tych działań i wielu innych, dziś coraz trudniej znaleźć w 100% oryginalnego samochodu terenowe GAZ-69/69A.

Dane taktyczno-techniczne samochodów GAZ-69

- Produkowano go w dwóch podstawowych wersjach: ośmiomiejscowej (lub dwie osoby i 500 kg ładunku) GAZ-69 oraz i wersji pięciomiejscowej (plus 250 kg ładunku) GAZ-69A. Konstrukcja obu typów jest jednakowa z wyjątkiem masy, nadwozia, zbiorników paliwa oraz tylnych resorów.
- Wymiary i masa:
- Długość – 3850 mm, szerokość – 1850 mm, a ze zdjętym kołem zapasowym 1750 mm, wysokość z plandeką – 2030 mm, (model 69A – 1920 mm), rozstaw osi – 2300 mm, rozstaw kół – 1440 mm, , prześwit – 210 mm, masa własna – 1525 kg (model 69A – 1535 kg)
- Silnik:
- Pojemność skokowa – 2120 cm³ [2430 cm³], typ – czterocylindrowy, rzędowy, benzynowy, czterosuwowy, rozrząd – dolnozaworowy, średnica cylindra – 82 mm [88 mm], skok tłoka – 100 mm, stopień sprężania – 6,2-6,5 [6,5-6,7], moc maksymalna 55 KM przy 3600 obr/min [65 KM przy 3800 obr/min], maksymalny moment obrotowy – 127 Nm przy 1800 obr/min [158 Nm przy 2000 obr/min], układ zasilania – pompa paliwa, gaźnik, chłodzenie – cieczą,

układ smarowania – ciśnieniowy (pompa olejowa),
instalacja elektryczna – 12V, prądnica – 240W,
rozrusznik – elektryczny, uruchamiany nogą

- Układ przeniesienia napędu:
- Sprzęgło – suche, jednotarczowe, skrzynia biegów – trzybiegowa, manualna, przełożenia biegów – 1-3,115, 2-1,772, 3-1, wsteczny – 3,738, skrzynia rozdzielcza – dwubiegowa, przełożenia skrzyni rozdzielczej – 1 – 2,78, 2 – 1,15, przeniesienia do mostów – wały napędowe, rodzaj napędu – 4 x 4, mosty napędowe – sztywne, przełożenia główne – 5,125 (takie samo w obu mostach), koła – 16 x 6,50
- Podwozie, zawieszenie i nadwozie:
- Rama – stalowa, z profili zamkniętych, z sześcioma poprzeczkami, zawieszenie – na resorach piórowych półeliptycznych, amortyzatory – hydrauliczne, ramieniowe, podwójnego działania, układ hamulcowy – hydrauliczny, jednoobwodowy, hamulce – bębnowe, hamulec ręczny – bębnowy, na wał napędowy, nadwozie – stalowe typu otwartego, dwudrzwiowe (w wersji 69A – czterodrzwiowe), ośmiomiejscowe (w modelu 69A pięciomiejscowe)
- Pojemność płynów:
- Układ chłodzenia – 12 litrów, układ smarowania – 5,5 litra, układ hamulcowy – 0,5 litra, skrzynia biegów – 0,8 litra, skrzynia rozdzielcza – 1,1 litra, mosty – 0,75 litra (każdy), przekładnia kierownicza – 0,33 litra, amortyzatory – 0,145 litra (każdy), filtr powietrza – 0,25 litra, zbiornik paliwa w modelu 69 – główny; 48 litrów, dodatkowy; 27 litrów, w modelu 69A – 60 litrów
- Dane eksploatacyjne:

- ładowność – 650 kg, maksymalny ciężar przyczepy holowanej – 800 kg, minimalny promień zawracania – 6,5 metra, pokonywanie wzniesień – 30 stopni, (z przyczepą – do 20 stopni), kąt natarcia – 45 stopni, kąt zejścia – 35 stopni, pokonywanie brodów – 70 cm, zużycie paliwa (na drodze) – do 14,5 litra na 100 km (norma określona w Wojsku Polskim w 1958 roku – 15 litrów na 100 km), prędkość maksymalna (z obciążeniem, na drodze) – 90-95 km/h







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

GAZ-69A

II Tarnogórski Piknik Militarny 2021

Park Wodny, Tarnowskie Góry

Bibliografia

1. Tomasz Szczerbicki, Wojskowy osobowy samochód terenowy GAZ-69 „Jeep” Układu Warszawskiego, Czasopismo Poligon nr. 3/2015, Magnum-X

2. Tomasz Szczerbicki, Pojazdy Ludowego Wojska Polskiego, VESPER, Wydanie I, 2014
3. Robert Rochowicz, Przeciwpancerne pociski kierowane w ludowym Wojsku Polskim, Nowa Technika Wojskowa luty Nr. 2/2021, Magnum-X
4. <https://www.valka.cz/topic/view/17302/SOV-GAZ-69>
5. <https://www.valka.cz/topic/view/56431/SOV-GAZ-69A>
6. <https://www.valka.cz/topic/view/57300/SOV-GAZ-69M>
7. <https://www.valka.cz/topic/view/225288>