

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ  
ВЫПУСК  
«МИЛИЦИЯ СССР»

№ 2



## ГАЗ-69 МИЛИЦИЯ

ДЛЯ ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВЫХ И ОПЕРАТИВНЫХ СЛУЖБ  
ДОЛГИЙ ПУТЬ К КОНВЕЙЕРУ  
ПОД НОВЫЙ СТАНДАРТ

DeAGOSTINI



Легкие внедорожные автомобили ГАЗ-69 широко использовались органами милиции в качестве патрульного и служебного транспорта. Однако в силу специфики работы милицмейские «газики» отличались от своих военных и гражданских собратьев типом кузова. Предназначенные для милиции ГАЗ-69 из открытых машин со съемным брезентовым верхом переоборудовали в закрытые цельнометаллические.

## В двух вариантах

В послевоенные годы в милицмейских гаражах работал разный транспорт. Основу парка составляли мотоциклы с коляской — чаще всего это были М-72, выпускавшиеся Ирбитским мотоциклетным заводом. В небольших количествах в милицию поступали командирские военные внедорожники Willys MB и ГАЗ-67Б. Они выгодно отличались от мотоциклов — четыре колеса делали машину устойчивой и удобной в управлении. Но по комфорту полностью открытые армейские джипы незначительно превосходили мотоцикл. Они были плохо приспособлены для перевозки задержанных граждан и выездов оперативных групп со служебными собаками, зато оказались дешевле легко-

вых «Побед», компактнее и экономичнее грузовых «полторок». Данных о специальной окраске милицмейских ГАЗ-67Б, выпущенных до 1953 года, нет, известны только изображения таких автомобилей с надписью на щите «Милиция» за правой половиной ветрового стекла. Кстати, с 50-х годов такая надпись считалась обязательной для всех милицмейских автомобилей. Известен приказ министра внутренних дел, согласно которому такую надпись полагалось делать светящейся, на стекле, встроенном в жестяной короб, в котором она подсвечивалась двумя «автомобильными» электрическими лампочками.

С 1947 года Государственный автозавод имени Молотова в Горьком активно готовил-

ся к замене базовой модели легкого внедорожника. Работами руководили ведущие конструкторы Г. М. Вассерман и Ф. А. Лепендин, создавшие ГАЗ-67 и потому досконально знавшие эту машину и ее недостатки. Новой модели ГАЗ-69 предстояло воплотить в себе одновременно и «провинциальный легковой автомобиль», заложенный еще в перспективный типаж 1943 года, и АТК-Л — артиллерийский тягач колесный легкий, заказанный Министерством обороны. Прежде всего, Вассерман и Лепендин усовершенствовали компоновку машины, посмотрев на нее не как на джип, подобный Willys, а как на небольшой грузовичок вроде уменьшенного ГАЗ-51 или ГАЗ-63. Стоило перенести вперед радиатор, «надвинуть»



Автомобиль ГАЗ-69 с закрытым кузовом для работы в милиции (современная реконструкция окраски)





Сотрудники милиции рядом с патрульными мотоциклами с коляской (60-е годы)

двигатель на передний мост, посадить водителя с передним пассажиром поближе к передним колесам, чуть удлинить базу, и за спинками передних сидений освободилось место под небольшую, как у пикапа, грузовую платформу или под «легковой» ряд задних сидений. При этом задний свес остался небольшим, и, спускаясь с крутого косогора, машина не рисковала зацепить задней частью грунт.

Благодаря изменившемуся взаимному расположению агрегатов, конструкторы кузовов Борис Панкратов, Юрий Фокин, Юрий Сорочкин и Иван Сандалов сумели заложить в семейство сразу два варианта: грузопассажирскую машину со скамьями вдоль бортов и пассажирскую. В первом случае кузов назывался ГАЗ-76, комплектный автомобиль — ГАЗ-69, во втором — кузов ГАЗ-77, а автомобиль — ГАЗ-69А. В кузове было продумано

много мелочей: например, куда уложить лопату, топор, снятые верхние половинки дверей. Внешне новая машина напоминала уменьшенный грузовик ГАЗ-51 или ГАЗ-63, она получилась скромной, но удивительно изящной и пропорциональной, с индивидуальными особенностями, делавшими ее непохожей ни на какую иномарку.

Путь от постройки первого ходового опытного образца до начала серийного производства вышел долгим — без малого шесть лет. Зато не получилось «сырого» автомобиля, который в авральном порядке поставили на конвейер, чтобы потом исправлять многочисленные конструктивные недостатки. Так, например, произошло с «Победой». За время постройки опытных образцов ГАЗ-69 и их длительных испытаний удалось выявить и устранить множество изъянов: исключить перегрев двигателя, идеально подобрать друг к другу все передаточные числа трансмиссии, правильно выбрать конструкцию мостов и полуосей, заменить работавшие на пределе узлы коробки передач и рулевого управления от «Победы» на более мощные и современные от ЗИМа (ГАЗ-12). Даже тяжелый деревянный каркас тента заменили легким, собранным из металлических трубок.



Автомобиль для милиции АМ-2 на шасси ГАЗ-63







Опытные образцы ГАЗ-69 носили название «Труженик», но к моменту выпуска серийной машины от него отказались. Дело в том, что на рубеже 40–50-х годов появилось предложение присвоить имена собственные всем советским автомобилям: обычным и внедорожным грузовикам, автобусам, лимузину ЗИС-110. Был составлен список названий, в котором ГАЗ-69 назвали «Тружеником». Но этот проект так и остался на бумаге.

## Время перемен

Первые товарные автомобили ГАЗ-69 Государственный автозавод имени Молотова изготовил 25 августа 1953 года. Но поскольку производственные мощности ГАЗа были загружены продукцией разного типа и назначения, уже в 1954 году Министерство автомобильной промышленности приняло решение передать производство ГАЗ-69 в Ульяновск. В течение 1954 и 1955 годов внедорожники выпускали оба завода, но в начале 1956-го производство этих автомобилей в Горьком полностью прекратилось. Передача ГАЗ-69 в Ульяновск вовремя освободила площади и мощности ГАЗа, необходимые для выпуска новой легковой модели М-21 «Волга». Со-



Милицейский ГАЗ-69 с зарешеченными окнами заднего отсека

управления страны произошли существенные перемены, в том числе отразившиеся на работе органов правопорядка. В частности, органы милиции, с 1945 года подчинявшиеся Министерству государственной безопасности (МГБ) СССР, весной 1953 года

были переданы в ведение Министерства внутренних дел (МВД). В качестве важной меры 31 декабря 1953 года приказом №266 министра внутренних дел СССР С. Н. Круглова был введен единый для всей страны стандарт окраски



Сотрудники милиции рядом с ГАЗ-69

гласно техническим условиям, марка не изменилась, название УАЗ-69, встречавшееся в отдельных справочниках 50–60-х годов, на практике не применялось. До самого завершения выпуска автомобили этого семейства носили исходное «газовское» наименование. В год УАЗ производил около 30–35 тыс. автомобилей семейства ГАЗ-69, из них примерно 20–22 тыс. приходилось на базовую грузопассажирскую модель. Этого хватало, чтобы использовать такие автомобили в разных отраслях народного хозяйства, включая милицию. Производство ГАЗ-69 было освоено в переломный для истории страны год. После смерти И. В. Сталина, ареста и расстрела Л. П. Берия в системе государственного

**За время постройки опытных образцов ГАЗ-69 и длительных испытаний удалось выявить и устранить множество изъянов: исключить перегрев двигателя, идеально подобрать друг к другу все передаточные числа трансмиссии, правильно выбрать конструкцию мостов и полуосей, заменить работавшие на пределе узлы коробки передач и рулевого управления от «Победы» на более мощные и современные от ЗИМа (ГАЗ-12).**



ГАЗ-69 с закрытым кузовом, предназначенным для милиции





Колонна милицйских ГАЗ-69

легковых автомобилей и мотоциклов органов милиции. Министрам внутренних дел союзных республик, начальникам УМВД краев и областей предписывалось в месячный срок обеспечить перекраску автомобилей «Победа», ГАЗ-67Б и ГАЗ-69, мотоциклов М-72, закрепленных в качестве дежурных



ГАЗ-69 в желто-синей окраске 70-х годов со спецсигналом «Остановитесь» на задней двери

вика», ГАЗ-69 отлично подходил для работы милицйских бригад. В 50-х годах оперативникам часто приходилось выезжать на задержание целых банд преступников и правонарушителей. В один синий «газик» могли сесть сразу восемь сотрудников, включая водителя. На борт, помимо личного состава, легко было

для посадки дверь. Опытные образцы закрытого «газика» прошли испытания в милиции. У первого варианта закрытого цельнометаллического кузова нашелся серьезный недостаток: остекленные окна заднего отсека конструкторы по ошибке сделали слишком большими — у задержан-

## Благодаря компоновке «маленького грузовика», ГАЗ-69 отлично подходил для работы милицйских бригад

оперативных машин уголовного розыска, милицйской службы, Госавтоинспекции, подвижных групп дорожного надзора и подразделений РУД (регулирования уличного движения). Теперь все милицйские автомобили и мотоциклы окрашивались строго в темно-синий цвет с красной полосой на боковине и надписью «Милиция». Необходимость применения отличительной окраски и специальных знаков подтверждалась опытом работы московской милиции, где особые цвет и надписи использовались раньше и хорошо себя зарекомендовали. Синий кузов и красные полосы отлично сочетались с цветом формы милиционеров. В приказе уже фигурировали автомобили новой модели ГАЗ-69, но на эскизах еще изображались машины базовой модели с брезентовым верхом. Благодаря выбранной горьковскими конструкторами компоновке «маленького грузо-

взять служебных собак. Экспертам-криминалистам удавалось загрузить в просторный кузов громоздкие чемоданы со специальным инструментом. Оставалась одна проблема: при перевозке в отделение задержанные могли повредить непрочный брезентовый верх и убежать.

В 1957 году, когда производство семейства ГАЗ-69 окончательно сформировалось на мощностях Ульяновского автозавода, инженеры-конструкторы и сотрудники милиции активно совещались о том, как обеспечить органы охраны порядка наиболее удобным для оперативных целей транспортом. На базе ГАЗ-69 силами предприятий системы МВД был разработан закрытый цельнометаллический кузов с решетчатой перегородкой, отделявшей водителя и сидевшего рядом милиционера от заднего отсека для задержанных. На месте заднего откидного борта оборудовалась удобная

ных была возможность выбить стекло и выскочить в широкий оконный проем. Однако закрытые ГАЗ-69 с «большими окнами» некоторое время выпускались и поступали на службу в отделения милиции.

Исправить ошибку не составило труда. На следующих модификациях закрытых ГАЗ-69 в качестве двух окон каждого борта и окна задней двери использовали маленькие стекла, аналогичные тем, что устанавливали на Ульяновском автозаводе в заднем пологие тента ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. Пролезть через проем такого окна взрослый человек нормальной комплекции уже не мог. Для защиты стекол от выбивания и на случай перевозки несовершеннолетних правонарушителей изнутри на окна установили простейшие решетки из двух горизонтальных перекладин.

По заказу Главного управления военного снабжения ГУВС МВД в 1957 году на базе





Построение перед началом несения службы в ростовском подразделении милиции. В строю машины обоих поколений — ГАЗ-69 и ГАЗ-51

горьковских грузовиков были разработаны фургоны для органов охраны порядка АМ-2 (ГАЗ-63) и АМ-3 (ГАЗ-51). Для южных и сельских районов МВД заказало партию «грузовых такси» ГАЗ-51Р с крытой платформой, высокими решетками бортов, продольными скамейками и входной дверью на месте заднего борта, а также агитационные автобусы с громкоговорящей

установкой. МВД заинтересовалось передвижными мастерскими ВАРЭМ на трехосных шасси ЗИС-151 и ЗИЛ-157 для обслуживания и ремонта милицйских автомобилей в регионах. Обсуждались проекты установки громкоговорящих устройств в коляски мотоциклов М-72, милиционеры жаловались конструкторам на недостатки и неудобства этих мотоциклов. 23 января 1957 года при-

казом №55 министра внутренних дел СССР Н. П. Дудорова за милицйским транспортом дополнительно закрепили сине-красную специальную окраску.

### Непростые шестидесятые

Большой задел, созданный в конце 50-х годов, позволил советской милиции пережить

*Продолжение на стр. 10*



Необходимость применения отличительной окраски и специальных знаков подтверждалась опытом московской милиции, где особые цвет и надписи уже использовались и хорошо себя зарекомендовали. Синий кузов и красные полосы отлично сочетались с цветом формы милиционеров. В приказе фигурировала новая модель ГАЗ-69, но на эскизах еще изображались машины базовой модели с брезентовым верхом.





сложный период первой половины 60-х, когда единое МВД СССР упразднили, а его функции распределили между министерствами охраны общественного порядка (МООП) союзных республик. Именно в это время (в 1963 году), как символ перемен к худшему, вышел указ министра внутренних дел РСФСР о введении новой упрощенной окраски милицеских легковых автомобилей в бирюзовый (на деле чаще всего в серо-голубой) цвет с короткой красной полоской на передних дверях. Несколько лет милиционеры ездили на голубых «газиках». Такая упрощенная внешность не мешала подразделениям милиции ежегодно приобретать на Ульяновском автомобильном заводе новые, жизненно необходимые им машины.

Возрождение всех служб милиции началось в 1967 году, когда назначенный новым главой государства Л. И. Брежневым министр охраны порядка Н. И. Щелоков занялся восстановлением союзного МВД и укреплением всех милицеских подразделений. Среди назревших вопросов предстояло решить и проблему нехватки автотранспорта. В 1968–1969 годах Хозяйственное управление (ХОЗУ) МВД заказало Министерству автомобильной

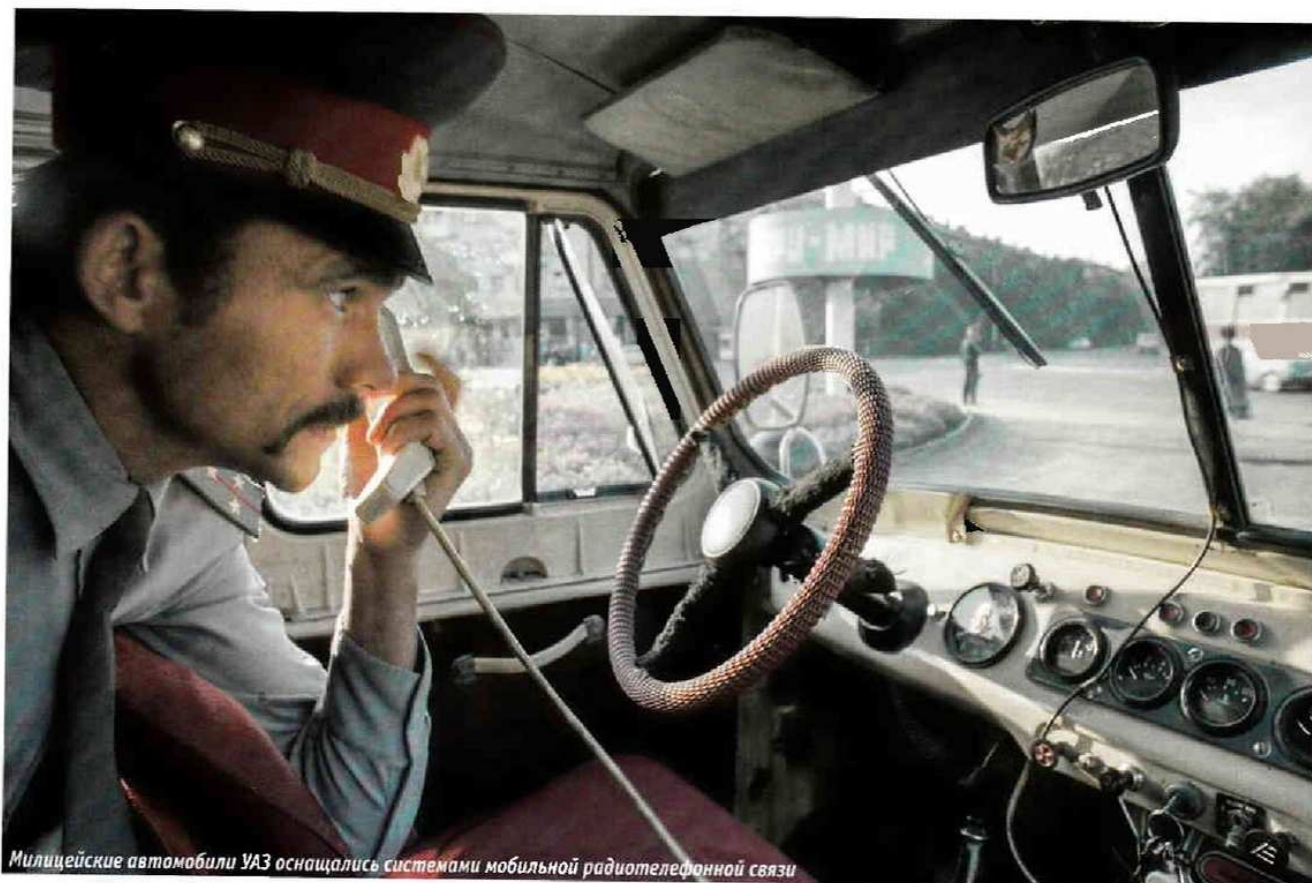
промышленности партии из сотен легковых автомобилей «Волга» ГАЗ-21 и ГАЗ-24, «Москвич-412», «Жигули» ВАЗ-2101. В эту же закупку не могли не попасть большие партии привычных для милиции ГАЗ-69.

У Ульяновского автозавода и ремонтных предприятий системы МВД в активе была отработанная годами технология производства грузопассажирского «газика» и его закрытой милицеской модификации.



УАЗ-469Б первых выпусков с закрытым кузовом для милиции





Милицейские автомобили УАЗ оснащались системами мобильной радиотелефонной связи

К тому же на рубеже 60–70-х годов ГАЗ-69 и ГАЗ-69А прошли серьезную модернизацию, прежде всего, получили новые передний и задний ведущие мосты, унифицированные с УАЗ-452. Базой для новых партий

применение светового сигнала в виде проблескового маячка, теперь его наличие стало обязательным. «Газики» с крытым верхом вошли в список машин, первыми примеривших новую «милицейскую форму».

### «Уазик» вместо «газика»

В 60-е годы конструкторы Ульяновского автозавода отработывали новую модель военного и народно-хозяйственного внедорожника УАЗ-469. Для удобства про-

## До 80-х годов желтые с синими полосами закрытые ГАЗ-69 исправно несли службу вместе с аналогичными УАЗ-469Б

милицейских внедорожников стали уже модернизированные ГАЗ-69-68. А еще в 1968 году появился принципиально новый стандарт окраски милицейского транспорта. Три института — ВНИИ машиностроения, ВНИИ пожарной охраны (ВНИИ ПО) и ВНИИ технической эстетики (ВНИИТЭ), получив задание МВД придумали принципиально новую специальную раскраску милицейских автомобилей и мотоциклов. Основным цветом кузова выбрали желтый, резко выделяющийся в потоке транспорта. Отличительную полосу на борту сделали синей. Седанам полагался синий багажник. Для автомобилей ГАЗ-69 придумали особый вариант с синими капотом и торцевой дверью сзади. К тому времени уже было опробовано

Скоростные седаны «Москвич» и «Волга» ежегодно сотнями поступали не столько в милицию, сколько в дорожно-патрульную службу ГАИ. А основными сферами применения ГАЗ-69 стали патрульно-постовая служба и дежурные оперативные бригады. Иногда, особенно в провинции, если не хватало обычных легковушек, «газики» использовали в ГАИ. Машинам автомобильной инспекции полагался сзади световой прибор с надписью «Остановитесь». В случае необходимости его было легко навесить и на заднюю дверь крытого ГАЗ-69. Для преследования нарушивших ПДД водителей легковых автомобилей ГАЗ-69 подходил плохо, но вполне годился, чтобы догнать и остановить грузовик или автобус.

изводства было решено вместо двух типов кузова сделать один, сочетающий лучшие качества ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, универсальный грузовой и пассажирский. За основу нового автомобиля взяли двигатель «Волги» ГАЗ-21, ведущие передний и задний мосты предусмотрели двух типов: или специальные с бортовыми редукторами, или обычные, унифицированные с грузовиками нового семейства УАЗ-452. Готовый вариант УАЗ-469 выехал на испытания уже в 1964 году, но подготовка производства затянулась на восемь лет. Первые товарные автомобили новой модели УАЗ сумел выпустить только в декабре 1972 года, и лишь в первые месяцы следующего года полностью перешел к выпуску нового внедорожника.





Посадка задержанного в УАЗ-31512-01-1М-АДЧ нарядом муниципальной милиции в Москве

Хозяйственная служба МВД сразу же заинтересовалась новинкой. За основу закрытого милицейского автомобиля, конечно же, взяли более массовую, простую и дешевую модификацию УАЗ-469Б с обычными мостами без бортовых редукторов. Закрытый цельнометаллический кузов разработали по тому

же принципу, что и для ГАЗ-69, с крышей, повторяющей контуры брезентового верха базовой модели, и с торцевой дверью на месте заднего борта. Изготавливали такие кузова те же ремонтные заводы, подчиненные МВД, и по тем же технологиям, что и для ГАЗ-69. Уже в 1973 году милиция получила первые

желто-синие УАЗ-469Б с закрытыми кузовами. Были спроектированы две модификации: одна предназначалась для оперативных служб милиции, другая для ГАИ.

Автомобиль для милиции отличался шестиместным задним отсеком кузова и двумя сиденьями спереди — для водителя и сопровождающего милиционера. Варианту для ГАИ полагался пятиместный задний отсек. Полная масса закрытого милицейского автомобиля увеличивалась, по сравнению с базовым УАЗ-469Б, примерно на 60 кг. У милицейских машин ГАЗ-69 и УАЗ-469Б всегда оставалось очень важное преимущество перед легковыми седанами. В долгий зимний период водитель-милиционер включал полный привод и получал возможность преследовать преступников или правонарушителей в любых дорожных условиях: и по голому льду, и по едва проходимой снежной целине. Это становилось жизненной необходимостью не только в селах и небольших регионах, но иногда даже в больших городах, включая Москву и Ленинград, где коммунальные службы не всегда успевали быстро очистить асфальт от снега и льда.

В начале 80-х годов Ульяновский автозавод осуществил модернизацию автомобилей УАЗ-469 и УАЗ-469Б. Новым вариантом, согласно действующей отраслевой нормали,



Современный милицейский автомобиль UAZ-Hunter на службе в военной полиции Российской Федерации





присвоили индексы УАЗ-3151 и УАЗ-31512. Милицейские автомобили тоже получили свои наименования. Машина для милиции — УАЗ-31512-01-1М-АДЧ, модификация для ГАИ — УАЗ-31512-01-УМ-АП-ГАИ. Желтые с синими полосами закрытые ГАЗ-69 исправно несли службу по всему Советскому Союзу наряду с аналогичными УАЗ-469Б до 80-х годов. Сохранились

фотографии таких автомобилей с «белыми» номерными знаками, введенными в 1981 году. Нередко в процессе эксплуатации нижнеклапанный двигатель ГАЗ-69 заменяли более мощным и экономичным верхнеклапанным ГАЗ-21 или УМЗ-451, устанавливали агрегаты трансмиссии и ходовой части от УАЗ-469Б. В 1973 году, после снятия с производства базовой модели ГАЗ-69,

списанные машины разрешили продавать в частные руки — они считались легковыми автомобилями, а не грузовиками. Поэтому небольшое количество закрытых цельнометаллических ГАЗ-69 было выкуплено в личное пользование, обычно высшим командным составом офицеров милиции. Так отдельные «милицейские» ГАЗ-69 с закрытыми кузовами дожили до нашего времени.

Технические характеристики ГАЗ-69 Милиция	
Число мест	8
Грузоподъемность	500 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	14,0 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-54
Генератор	Г-108Б
Система зажигания	контактная
Прерыватель-распределитель	P23
Катушка	Б1
Стартер	СТ-20
Свечи зажигания	A12
Размер шин	6-50-16
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	6,0
наружный габаритный	6,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 20,3	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных рессорах, шкворневая, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
Тормоза	
рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический	
стояночный — с механическим приводом на трансмиссию	

Коробка передач	
механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах	
раздаточная коробка — двухступенчатая	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Передачные числа	
коробки передач: I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738	
раздаточной коробки — 2,78; 1,15	
Главная передача	
одинарная, передаточное число — 5,125	
Двигатель	
ГАЗ-69, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2112
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Карбюратор	
К-22Д, однокамерный	
Максимальная мощность	
52 л.с. при 3600 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
12,5 кгм при 2000 об/мин	



## Человек, придумавший «Волгу»

С конца 50-х и до 2000-х годов одним из ключевых участников разработки автомобилей «Волга» всех моделей, модификаций и поколений был ведущий конструктор КБ легковых автомобилей КЭО и УКЭР Горьковского автозавода Владимир Борисович Реутов.

Владимир Реутов пришел на завод в 1958 году после окончания вуза. Ему сразу же дали задание досконально изучить все этапы и особенности конвейерного производства тогдашней базовой легковой модели М-21. Вскоре Реутова ждала первая большая и сложная работа. Заводу предстояло создать и освоить в производстве семейство модификаций «Волги» для экспорта с правым расположением органов управления. Реутова назначили ведущим конструктором. Работа оказалась очень сложной, ведь вариант с правым рулем изначально не был заложен в семейство «Волги» М-21. Пришлось

буквально «перекраивать» существующий автомобиль, внося многочисленные изменения в конструкцию рулевого управления, перегородки моторного отсека, привода педалей и систем двигателя, проектируя целый ряд оригинальных деталей. Даже рычаг переключения передач пришлось перенести с рулевой колонки на пол.

В самом начале 60-х годов в КБ легковых автомобилей КЭО ГАЗ стартовали работы над «Волгой» нового поколения ГАЗ-24. Главный конструктор по легковым автомобилям Николай Александрович Юшманов собрал группы разработчиков комплект-



Конструкторы ГАЗа В. Н. Носаков и В. Б. Реутов (справа) осматривают автомобиль ГАЗ-22 «Волга» (2013 год)

ного автомобиля и его общей компоновки. В группу компоновки, помимо Александра Михайловича Невзорова и Владимира Сергеевича Соловьева, был приглашен Владимир Борисович Реутов. Он принимал активное участие во всех этапах проектирования семейства ГАЗ-24, координировал работу других конструкторов.



ГАЗ-24 «Волга» на выставке «Автопром-74» на ВДНХ СССР





Автомобиль ГАЗ-21П «Волга» с правым управлением на выставке за рубежом

тов — автор окончательного варианта компоновки ГАЗ-24. Важным шагом вперед, по сравнению с серией автомобилей ГАЗ-21, было то, что новую машину изначально проектировали не в виде «одиночной» базовой модели, а как целое семейство, включающее в себя седан, универсал, вариант с правым рулем и специальный автомобиль повышенной мощности с восьмицилиндровым двигателем от «Чайки» или от грузовика ГАЗ-53. Впоследствии это позволило безболезненно поставить на конвейер все эти модификации. В случае с ГАЗ-21 каждую версию — универсал, вариант с правым управлением и восьмицилиндровый автомобиль — приходилось конструировать заново, с трудом приспособлявая новые узлы и агрегаты к существующей модели. Полностью перейти к выпуску «Волги» ГАЗ-24 завод сумел только в июле 1970 года. Из-за кадровых перестановок, в частности перехода В. С. Соловьева на ВАЗ, в 1970 году Реутов был назначен ведущим конструктором автомобиля ГАЗ-24. Под его руководством осуществлялись текущая модернизация базового седана, освоение выпуска всех модификаций, опытно-конструкторские работы над разными новыми вариантами, например автомобилем с дизелем Peugeot и бензиновыми моторами от нескольких других иномарок. У В. Б. Реутова был свой стиль руководства. Он постоянно и много общался с теми, кто каждый день пользовался «Волгами»: испытателями, производственниками, эксплуатационниками, внимательно выслушивал все замечания и предложения. В первой половине 70-х годов он ездил по всей

территории СССР, постоянно знакомясь с руководителями таксомоторных парков и автотранспортных предприятий, чтобы оперативно получать от них информацию о том, как ведет себя автомобиль «Волга» в процессе эксплуатации. Не раз бывал Владимир Борисович и за рубежом, где готовил к сертификации по международным нормам узлы и агрегаты «Волги».

С 1979 года В. Б. Реутов возглавлял КБ компоновки легковых автомобилей УАЗ ГАЗ, а с 1985-го был заместителем главного конструктора ГАЗа по легковым автомобилям. Таким образом, под его постоянным контролем создавались новые модели «Волги» ГАЗ-3102, ГАЗ-24-10, их серийные и опытные модификации, варианты комплектаций. Реутов застал конструкторские работы над постсоветскими моделями «Волги»: ГАЗ-31029, ГАЗ-3110, ГАЗ-3111, полностью новым семейством ГАЗ-3105. Владимир Борисович до конца своей трудовой деятельности оставался убежденным сторонником сохранения на автомобилях среднего и большого класса привычной классической компоновки с приводом на задние колеса и мог аргументированно объяснить свою позицию. Он жаловался на отсутствие производства ряда современных отечественных автомобильных систем и агрегатов, дороговизну их импортных аналогов. После выхода на пенсию В. Б. Реутов охотно общался с журналистами, пишущими на автомобильные темы, историками, реставраторами. Он не раз принимал участие в выставках и мероприятиях, посвященных ретро-автомобильям, прежде всего марки ГАЗ.



## Владимир Борисович Реутов

1958 год

Поступил на работу в КБ легковых автомобилей КЭО ГАЗ.

Начало 60-х годов

Разрабатывал модификацию «Волги» с правым рулем ГАЗ-21П, занимался опытно-конструкторскими работами над «Волгой» второго поколения ГАЗ-24.

1968–1969 годы

Завод выпустил первые опытно-промышленные партии автомобилей ГАЗ-24 «Волга».

1970 год

Назначен ведущим конструктором автомобиля ГАЗ-24 «Волга».

1979 год

Занял должность руководителя КБ компоновки легковых автомобилей ГАЗ.

1982 год

Освоен серийный выпуск модернизированного автомобиля ГАЗ-3102 «Волга».

1985 год

Назначен заместителем главного конструктора ГАЗа по легковым автомобилям.