

Шишига — Lurkmore

Шишига (*шишка, шишь, шишарик, [гашиш](#) и т. п.*) — ГАЗ-66, самый широкий жин полноприводный двухосный грузовик повышенной проходимости [той страны](#) с колесной формулой 4x4, грузоподъемностью 2,0 т.

Суть

Первые опытные образцы ГАЗ-66 были созданы в 1962 году как дальнейшее развитие 1,2-тонного грузовика [ГАЗ-62](#), выпускавшегося в 1958—1962 гг. и преемник 2-тонного грузовика [ГАЗ-63](#), выпускавшегося в 1948—1968 гг. Серийное производство ГАЗ-66 развернуто с июля 1964 г. В 1966 году удостоен золотой медали на выставке «Современная сельскохозяйственная техника» в Москве. В 1967 году удостоен золотой медали на международной ярмарке сельскохозяйственной техники в Лейпциге. В 1968 году грузовик получил централизованную систему регулирования давления в шинах (66-01 и модификации), что в общем и сделало его «той самой» эпичной шишигой. В апреле 1969-го, ГАЗ-66 первым из советских автомобилей получил государственный Знак качества. Последний грузовик ГАЗ 66-40 с турбодизелем ГАЗ-5441 сошёл с конвейера 1 июля 1999 года. Всего была выпущена 965 941 единица «изделия», что сделало его самым распространенным советско-русским пепелацем 4x4.

Конструктор машины — Александр Дмитриевич Просвирнин (10.09.1914-27.02.2005). Просвирнин, вообще был мужик легендарный и Лауреат Сталинской премии. Проработал на Горьковском автозаводе 49 лет из них 29 (с 58-го) главным конструктором. Разрабатывал всё — от ГАЗ-51, 52, 53, 66, 3301 (замена Шишиги, в серию не пошёл), 3307, 3308 (замена Шишиги, в серию пошёл) и до ГАЗ-24, 3102, 3105 (Волги), 13, 14 (Чайки). Автор книжки «Автомобиль ГАЗ-66-11 и его модификации». Хотя в народе принято считать, что разрабатывала шишигу баба — мол, мужик до ТАКОГО переключения передач бы не додумался.

Алсо, шишига (также Лешенка)— [маленькое горбатое существо](#) женского пола в русском фольклоре. Живёт в камышах, предпочитает мелкие речушки и водоёмы. Считалось, что она ходит голой со взъерошенными волосами, набрасывается на зазевавшихся прохожих и тащит их в воду. Приносит беду пьяницам. Днём отсыпается, появляется только в сумерках. Логично предположить, что шишига состоит в родстве с Шишом.

То же существо играет важную роль в мифологии коми. Живёт в реке Кама и иногда выходит на берег, чтобы расчесать длинные чёрные волосы. Все, кто её видел, вскоре утонут или будут выпилены по другой причине. Ею пугали и до сих пор пугают детей, предостерегая от купания в омутах угрозой, что их утащит Шишига.

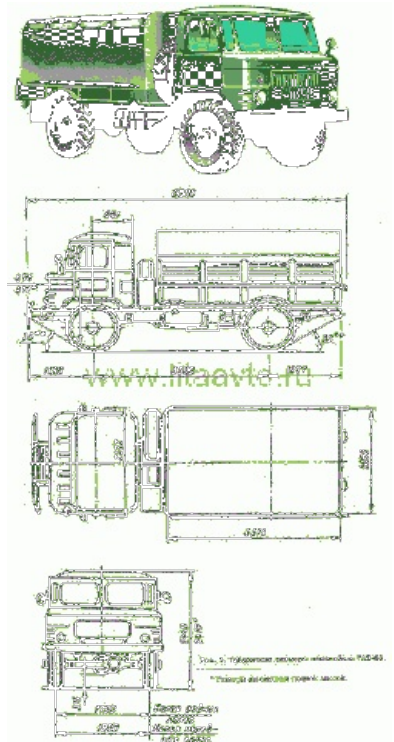
История

То, что без мобильности в войне придет пизда, понимали еще до войны, однако толком наклепать к ней подвижного состава не успели — кроме ГАЗовских «полуторок», пришлось активно юзать и [ленд-лизовскую](#) технику. После войны разработки пошли активнее, причем главным требованием была именно ебическая всепролазность, ибо дороги... Ну вы понели.

Был создан целый ряд автомобилей повышенной проходимости военного назначения, от [козла](#) до [КрАЗа](#). И хоть в крайних весовых категориях почти все шушпанцеры получались хоть сколько-то винрарными, то в средней с этим были проблемы.

Первым послевоенным полноприводным сменщиком эпичной полуторки стал [ГАЗ-63](#) — капотный колхозный грузовик [ГАЗ-51](#), только с полным приводом. Сей агрегат конечно ездить — ездил, причём даже недурственно, но перевозить уже не мог совсем ничего, ибо грузовая платформа была даже поменьше, чем у нынешней [Газели](#). Именно это и стало основной причиной фейла, заставившего начать разработку абсолютно нового пепелаца, идею для которого подкинул западногерманский [Mercedes-Benz Unimog](#), переставший к середине пятидесятых быть чем-то между трактором и микрогрузовиком.

Получившийся в результате ГАЗ-62 сразу попал под внимание пробивного [дяди Васи Маргелова](#), добившегося серьёзного рассмотрения нового грузовика как основного грузовика для ВДВ и включения в ТЗ требования влезать в брюхо Ми-4, рассчитанного на джип ГАЗ-69. В результате новый говномес получился несколько лучше немецкого прототипа, но с одной особенностью — тентовым верхом кабины, что немало доставляло летом из-за возможности погарцевать с ветерком, но сильно напрягало зимой в



Вот оно, чудище лесное

–30 градусов.

Естественно, тем, кто не собирался перевозить грузовик в вертолёт, такой кабриолет нахрен был не нужен, однако хорошие ходовые качества вызвали нервный зуд пониже спины у многих, что и заставило для нормализации санитарной ситуации послать Маргелова на йух и установить на допиленный к 1962 году напильником грузовик жёсткую кабину, в результате чего и появился сабж — двухосная машина с грузоподъемностью 2 т, прочие формальные характеристики можно посмотреть в [википедии](#) самостоятельно [вот тут](#).

Выпускался пепелац до 1999 года, когда был снят с производства ввиду общего [кризиса](#) и экономической невозможности поддерживать на заводе ГАЗ весьма мелкосерийное производство шишки, принципиально отличающейся от колхозного [ГАЗ-3307](#) конструкцией.

На конвейере сабж был заменён на Садко/Егерь [ГАЗ-3308](#) — примерно то же самое, но более унифицированный с колхозной капотной версией аппарат, отчего серьёзно приобретший в длине базы для сохранения длины кузова, более комфортный для водилы за баранкой и при ремонте движка, но потерявший взамен преимущества короткой базы и низкого центра масс, трудноскручиваемость рамы и прочие ништячки, без которых проходимость и маневренность несколько снизились.

Кроме того, к концу девяностых шишигу практически убрали из основной части армии, так как Афган показал, что в бескапотных грузовиках при подрыве на противотанковой мине все, сидящие в кабине, погибают сразу и гарантированно, а выдающийся вперед капот дает хоть какой-то шанс выжить, хотя бы и с оторванными яйцами.

Чуть позже в 2007 году Шишига практически окончательно была вытеснена из армии КамАЗом, добившимся принятия на вооружение ВДВ своего КамАЗ-43501. Кстати участвовавший в тендере ГАЗ так и не смог укоротить свой капотный Садко до размеров десантной платформы, разрабатывавшейся как раз под Шишигу. По сей день жива только в спецверсиях для связистов, ибо нафаршированный электроникой кунг переставляют только на ремзаводах, однако связист-кун [гарантирует](#), что к 2020 году КамАЗы практически выдавили её и оттуда.

Особенности

Совершенно безумное устройство. Все имевшиеся ресурсы в рамках задания (вес, прочность, размеры) были направлены на решение главной задачи — ~~обеспечение высокой проходимости по говнам~~ возможность выбросить грузовик из самолёта с парашютом или без, а затем уже возможность [мешания говн](#) и [тел противника](#).

Но время идет, и в результате на сегодняшний день эта машина:

- Совершенно непригодна к какому-либо полезному использованию — везет мало, размеры грузовой платформы/кунга чуть больше чем у [Газели](#);
- Жрет бензин своим 8-цилиндровым двигателем как голодный слон (всего 20 литров на сотню по шоссе с пустым кузовом);
- Имеет чудовишный собственный вес;
- Феерическое «удобство» управления ручкой КПП, торчащей справа-сзади от водителя. На задней стенке кабины есть выемка, сделанная для того, чтобы рычаг [не уперся](#) в эту же стенку при включении задней передачи;
- При этом сама МКПП не синхронизирована на I и II передаче. Это означает, что одновременно с переключением передачи нужно проворно шевелить клюшками, синхронизируя шестерни газом и сцеплением. Для этого служит способ, называемый «двойным выжимом»: для переключения между низшей и высшей передачей сначала нажимают педаль сцепления, выключают передачу (коробка в «нейтрали»), отпускают сцепление, затем снова нажимают на его педаль и включают нужную передачу. При переключении с высшей передачи на низшую применяют «двойной выжим с перегазовкой» — тот же процесс, но, когда коробка находится в нейтрали, производят «перегазовку» — нажимают на педаль акселератора. Процесс можно наглядно увидеть и услышать в микроавтобусах ПАЗ, да и дохуя еще где. Короче, эта то самое транспортное средство, только и исключительно после сдачи госэкзамена на котором можно выдавать права всем этим малолетним [духовно богатым девам](#), с которыми мы ежедневно сталкиваемся на дорогах [этой страны](#). И похуй, что это категория С;
- Во время езды по пересеченной местности пассажиров, да и все остальное, в КУНГе бросает во все стороны, как драные веники по комнате, отчего езда в шишиге без каски чревата неприятными последствиями;
- Со временем водитель шишиги приобретает осанку а-ля «с гранатой на замахе» для более удобного управления сабжем.



По ровным дорогам шишка ездить не любит

НО при всех минусах суровость совкового армейского грузовика даёт такие плюсы, как:

- Относительно короткая база при сохранении хоть какой-то длины грузовой платформы;
- (Само)блокировка межколесных дифференциалов, а-ля БТР;

- Огромные колеса, а-ля БТР;
- Подкачка шин, а-ля БТР;
- Возможность подогрева двигателя в мороз хоть горелкой, а хоть и костерком (при условии спиженного/неисправного ППП);

Так что даже сейчас, спустя почти 50 лет после начала выпуска и 15 — после снятия с производства, жиперы исходят на говно и завистливые слезы. Ведь там, где не то что «Нива» или «бобик», но и **вполне серьезные жипы** тонут по уши, шишка, издевательски-весело посвистывая, свободно ездит кругами и вытягивает всех своей штатной механической лебедкой.

Шишка, как и любой другой грузовик, могла быть чем угодно, от стандартной армейской платформы с брезентовым тентом до специальных установок — буровая, помывочный пункт, метеостанция, бензовоз, пожарная машина, станция радиопомех или **реактивная система залпового огня** «Град» (9К54). Наиболее распространенные современные разновидности — платформа и КУНГ в разных видах, во втором случае вся имевшаяся начинка кунга (радиостанции и т. п.) оттуда давно выдрана и оставлен только корпус, приспособленный под перевозку **пассажиров** или **обитаемость**.

На самом деле

А на самом деле это был вполне удачный проект.

Шишига с успехом возила взвод солдат, хотя и без удобств: куча рыл в полной боевой нагрузке в кузов шишиги трамбуются до того плотно, что вылезти обратно довольно проблематично. В зимнее время это вообще лютый пиздец ака «сельди в бочке», так как вдобавок всё те же три десятка ещё защищены бушлатом/ватниками/валенками. Тем не менее, по сравнению с 53-м бортовым ГАЗоном ехать довольно мягко и комфортно.

Другой вариант использования — в качестве тягача для легкого артиллерийского орудия/миномета/буксируемой РСЗО, плюс расчет и боеприпасы. Тоже неплохо справлялся, причем даже и в горах.

К этому следует добавить всякие чисто армейские вкусности, типа бензинового пускового подогревателя двигателя, позволяющего запустить движок практически в любой мороз даже с посаженным аккумулятором, гамак в кабине для сна водилы, печки для обогрева КУНГа (скорее отопитель, но не печка от движка — две абсолютно разные вещи) и многого другого.

А вот в гражданских условиях выяснялось, что эта сволочь много жрет, мало везет, в кабине ни хрена не слышно, да еще и кулаки переднего привода изнашиваются на раз. В армии, понятное дело, на это всем похуй. На гражданке надо было как-то выкручиваться. Самые хитрые выкручивались и выкручиваются, меняя родной движок на какой-нибудь подходящий дизель (Д-245). При должном умении и толике окаянства получается неплохо.

ГАЗ 66 месит грязь

Шишига в естественной среде обитания



Правило 34

Значимость

При **совке** шишек было наклепано почти миллион (!) штук для **армии** и колхозов, так что и сохранилось их в работоспособном состоянии тоже немало.

Конечно, **былинные времена**, когда шышку с консервации можно было купить за 500 баксов, давно прошли, всё, что можно было так купить, уже давно спищено и куплено, но и сейчас за вполне вменяемую сумму можно найти достаточно живой аппарат.

Соответственно и использование — вместо угробливания армейскими долбоебами или **колхозниками** современная шышка это:

- либо фан-кар;
- либо переделка;
- либо база для профессионального экстремального автомобиля — аварийная техничка, лёгкий горный грузовик и т. п.;
- либо жип;
- либо аварийка от 01 до 04.

Почти-труп шишиги с КУНГом же - неплохой **автодом**, который таки можно купить "на запчасти" и швырнуть в дальний угол парковки своей **башенки у леса**. Как пост-колхозный вариант, шишигой можно заткнуть дыру, образовавшуюся после того, как в уютенький домик анона заглянул пьяный танк.

В интернетах она, разумеется, гораздо более известна именно в первом



Горизонт завален Таки не проехала!



Смена караула отменяется!

качестве, и почти каждая шайка тырнетных жиперов либо имеет такую машину в качестве эвакуатора-техники-кемпера-бухлобуса и пр., либо хочет ее купить.

Любая переделка ограничивается извращённой фантазией хозяина. Кто-то ограничивается переделкой/заменой кунга, превращая его в [царские хоромы](#). Остальные идут дальше и заменяют ещё и кабину, донором обычно являются японские грузовички. Ну а особо извращённые личности делают нечто экстраординарное, например:

- [насадить кузов легкового автомобиля](#), чаще всего любят натягивать «Волгу» (экстремальный вариант — [шасси 66-го и кузов W140](#));
- собрать свой [HMMWV](#) с блекджеком и шлюхами.
- поставить в «Шишигу» [любой подходящий дизель](#) вместо родной прожорливой карбюраторной восьмерки — при удачной трансплантации получается зверь-машина, но с более умеренным аппетитом. Отдельные умельцы ставят на коробку передач дистанционное управление и перетаскивают ручку в более удобное положение (как раз с Д-245 от ПАЗика и идет перенос рычага коробки).

А ещё шишка (равно как и ее отдельные военные модификации, КШМ Р-142н «Деймос», например) и по сей день являются объектом [фана](#) хобби, чуть менее чем лютого. Отдельный товарищ потратил около 5 лет на разработку шишечной [модели](#) из [фэна](#) бумаги. КШМ на базе ГАЗ-66 в современной российской армии больше, чем нового типа. И на базах еще хранятся [блестящие](#) законсервированные, новенькие.

Алсо



Пиндосовский аналог на базе HMMWV

На шасси шишиги существовал и автобус АПП-66. Производился пепелац на 172 [ЦАРЗ](#) исключительно для нужд армии и был изготовлен в количестве всего около 800 штук. Использовался сабж в основном как санитарный, а также для перевозки офицерского состава в количествах, не уместящихся с комфортом в [бобике](#), а также для вывоза проверяющей инспекции с командиром и водкой на охоту/рыбалку.



Собственно

Однако вскоре на базе Шишиги появился серийный полноприводный ПАЗ-3201, за который ратовали не только вояки, но и колхозники, не понимавшие, почему в стране развитого социализма™ они должны круглогодично

использовать для передвижения обычные бортовые грузовики, вахтовки или недоавтобусы на базе всё тех же грузовиков.

В настоящее время большинство сабжей из армии уже давно списано, выжившая часть [списанных](#) автобусов находится у немногочисленных заинтересованных лиц, перечисленных в абзаце выше. Производимые же ныне фирмой Павловский автобус продолжатель линии полноприводных автобусов [ПАЗ-3206](#) из-за своей цены особым спросом не пользуется.

Известны также гражданские модификации ГАЗ-66 с шоссейной резиной и спаренными задними колесами. Они имели самосвальный кузов и предназначались для сельского хозяйства.

Вдобавок эпичный пиндосовский [HMMWV](#) по своим геометрическим размерам соответствует Шишиге практически полностью.

В англоязычной википедии есть [вот такое](#) чудо: ...братишка

Ссылки

- [История про предшественника шишиги — ГАЗ-62 1959 года](#)
- [Автомобиль ГАЗ-66-11 и его модификации](#)

Примечания



СССР

1000 мелочей 101-й километр 28 героев-панфиловцев 3,62 Red Alert Russian Reversal S-90
Vnovodvorskaya Ёжик в тумане АК-47 Александр Солженицын Алиса Селезнёва Алкоголик
Алкоголик Африканская война Афрофобия Бандитизм Бандитизм Бандитизм Бандитизм

Антарктида Афганская война Аэрофлотовская курица Бандеровец Бани Беломор Берия
 Бесконечное лето Блат Брежнев Брежневка В мире животных В СССР секса нет Варёнки
 Ведро компрессии Великая Отечественная война Вентиляторный завод
 Ветеран Куликовской битвы Винни-Пух Владимир Высоцкий Власовцы Восьмидесятые
 Вписка Вражеские голоса Всё прогрессивное человечество Гагарин
 Генеральная линия партии Гитара «Урал» Глобус Украины Гоблин Граждане СССР
 Гражданская война в России ГрОб Гутник Давид Черкасский
 Дважды еврей Советского Союза Дембельское фото Детская площадка Детский лагерь
 Дефицит Дирижабль Киров До чего Сталин страну довёл Добровольно-принудительно
 Дотянулся проклятый Сталин Ежов Железный занавес Жить стало лучше, жить стало веселее
 Жуков Журнал «Крокодил» Загнивающий капитализм Закручивать гайки
 Зато мы делаем ракеты Звёздочка Зоя Космодемьянская И немедленно выпил
 И примкнувший к ним Шепилов Иван Васильевич меняет профессию Игорь Тальков
 Игрушки, прибитые к полу Ирония судьбы Как я провёл лето Карлсон
 Квадратно-гнездовой способ мышления Кин-дза-дза Клюква Книга о вкусной и здоровой пище
 Ковёр Кола Бельды Колыма Комбинат «Маяк» Комедии Гайдая Коммуняки
 Корейский Боинг Космическая гонка КТ315 Кузькина мать Ламбада Леваневский Ленин
 Либераст Лысенко Мавзолей Ленина Максим Калашников Мао Цзэдун Марш авиаторов
 Мессинг Ми-24



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
 Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
 Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
 Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
 Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
 Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
 Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
 Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
 День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
 Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
 Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
 Колхозник Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
 Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
 Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
 Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива