



Тюриков
Павел Геннадьевич,
управляющий директор
ОАО «ЗЗГТ»

Военные тягачи с берегов Волги

Необъятны просторы нашей страны. В сложных и климатических условиях несут службу пограничники, исполняют свой долг спасатели МЧС, работают геологи, энергетики, нефтяники и газовики, прокладчики нефте- и газопроводов.

Деятельность человека во многих местах была бы серьезно затруднена или попросту невозможна, не вооружись он специальной вездеходной техникой. Там, где нет дорог, где экстремальные природные и климатические условия — там родная стихия для гусеничных транспортеров-тягачей — мощных и надежных средств передвижения. Экономичная доставка малой партии людей, перевозка небольших грузов, доставка горючего, инструмента и оборудования к местам аварий и строящимся трубопроводам, доставка продовольствия, медикаментов, обеспечение автономной жизнедеятельности

изолированных партий и дозоров в течение нескольких суток — здесь незаменим гусеничный тягач.

Много других функций могут выполнить машины, изготовленные в Нижегородской области в ОАО «Заволжский завод гусеничных тягачей». Предприятие в октябре 2019 года отмечает славную дату — 70-летие со времени основания.

Тягачи ЗЗГТ в армейском строю

Опыт Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. выявил в войсках многочисленные транспортные проблемы, связанные с плохой проходимостью и маневренностью транспорта в различных дорожных условиях по бездорожью, снежной целине, болотам и водным преградам, что усложняло проведение фронтных операций, а также сбор и эвакуацию раненых с поля боя, особенно в условиях Крайнего

Севера, на Кольском полуострове. Подъем народного хозяйства в послевоенные годы, стремление укрепить обороноспособность страны привели к плодотворному сотрудничеству Министерства Обороны и Горьковского автозавода по созданию вездеходных гусеничных транспортных средств многоцелевого назначения.

Первым гусеничным транспортером для армии, созданным в ОКБ КЭО ГАЗ, был многоцелевой гусеничный плавающий транспортер-тягач ГАЗ-47 (ГТ-С), серийное производство которого началось с 1954 года. В основу его концепции была положена максимально возможная унификация с автомобильными узлами, агрегатами и деталями массового производства ГАЗа. Такой подход, который сохранялся на все последующие периоды разработок, позволил достигать высокого уров-



Двухвальный гусеничный транспортер-тягач ГАЗ-3344-20



ня унификации, низкой стоимости изготовления, небольшого веса узлов и транспортеров в целом.

Полученный богатый материал по результатам испытаний и эксплуатации ГАЗ-47А, ГАЗ-47С был использован для создания второго поколения транспортеров — семейства, состоящего из базовых машин: небронированного ГАЗ-71 и бронированного ГАЗ-73, а также многочисленных модификаций, отличающихся, в основном, специальным оборудованием, устанавливаемым в десантном отделении и наружной части машин.

Постоянное совершенствование конструкции основных узлов и агрегатов, повышение технических требований к транспортерам легкой категории по массе, проведение ОКР по созданию нового транспортера позволили поставить на производство в сентябре 1967 года на ГАЗе второе поколение транспортера ГАЗ-71 (ГТ-СМ), а позднее организовать в мае 1968 года специализированное производство по их выпуску на Заволжском заводе гусеничных тягачей.

На базе ГАЗ-71 впоследствии было создано и поставлено на производство целое семейство транспортеров: ГАЗ-71-01 — для пограничных войск, ГАЗ-71-02 — для целей спасения экипажей спускаемых космических аппаратов, ГАЗ-71-03 — для несения службы пограничной заставой.

В 1970 году по заказу Министерства Обороны была разработана и испытана новая бронированная гусеничная машина ГАЗ-73 (ГТ-МУ), поставленная на производство на ЗЗГТ в 1973 г. По компоновочной схеме она полностью соответствовала решениям, заложенным при создании ГАЗ-71, и отличалась бронированным корпусом с предельно низким силуэтом. Этот транспортер поставлялся в различные войска и медицинские подразделения армии для транспортировки раненых. Он успешно использовался в подразделениях 40-й армии в Афганистане. На базе ГАЗ-73 была разработана модификация ГАЗ-73-01 для химических войск, поставленная на производство в сентябре 1985 г. Использование гусеничных машин в различных родах Советской Армии требовало постоянно совершенствования транспортеров и повышения их технических характеристик, в результате чего в 1982 г. были начаты работы по созданию третьего поколения базовых

Тактико-технические характеристики транспортера ГАЗ-3344-20

Наименование параметра, характеристики	Значение показателей
Снаряженная масса (с заправкой, ЗИПом, без груза и экипажа), кг	11000
Полная масса (масса снаряженного изделия с перевозимым грузом, экипажем, дополнительным и спецоборудованием), кг	14000
Масса перевозимого груза, людей и экипажа, кг, не более	В первом звене: 750 Во втором звене: 2250 Всего: 3000
Полная масса буксируемого прицепа, кг, не более	4000
Количество мест для сидения	
– в первом звене (включая водителя):	5
– во втором звене:	12
Транспортабельность	Изделие может транспортироваться железнодорожным, автомобильным, водным и авиационным транспортом или своим ходом
Длина, мм, максимум	9890
Ширина по кузову, мм, максимум	2430
Высота, мм, максимум	2755
Колея (расстояние между серединами гусениц), мм	1520
База (расстояние между центрами крайних катков) первого и второго звена, мм	2500
Дорожный просвет (с полной нагрузкой), мм, не менее	350
Внешний габаритный радиус поворота изделия по наружному концу переднего бампера, м, не более	10
Максимальная скорость движения с полной нагрузкой без прицепа, км/ч, не менее:	
– по шоссе	50
– по сухой ровной грунтовой дороге	28
– по снежной целине глубиной до 0,5 м	18
– на плаву в водоёме со спокойной водой	3,8
Запас хода по топливу по шоссе, км не менее	450
Максимальный подъём/спуск на твёрдом сухом грунте (без прицепа с полной нагрузкой), % (град)	70 (35)
Максимальный подъём/спуск на твёрдом сухом грунте (с прицепом с полной нагрузкой), % (град)	47 (25)
Наибольший угол преодолеваемого изделием полной массой косога на участке сухого и твёрдого грунта, град, не менее	20
Наибольшая высота вертикальной стенки, преодолеваемой изделием, м, не менее	0,8
Наибольшая ширина преодолеваемого изделием рва, м., не менее	2,5
Угол поперечной статической устойчивости изделия полной массой, град, не менее	25
Максимальные углы (по незаотплетности), не менее:	
– входа в воду	25°
– выхода из воды	20°
Производительность водооткачивающих средств, л/мин, не менее	200
Время одноразового пребывания на плаву при неработающем двигателе, ч, не менее	2,5
Время приведения в действие средств преодоления водных преград с выходом из машины, ч, не более	0,25
Двигатель	ЯМЗ-5347-26
Тип двигателя	Дизельный, четырёхтактный, жидкостного охлаждения с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха с непосредственным впрыском топлива
Количество цилиндров и их расположение	Четыре, в ряд
Рабочий объём, л	4,43
Номинальная мощность брутто, кВт (л.с.)/мин-1	176 (240)/2600±25
Максимальный крутящий момент брутто, Н·м (кгс·м)	784 (80)



гусеничных транспортеров. Эти машины получили индексы: ГАЗ-3402 в бронированном исполнении, который был поставлен на производство в декабре 1985 г., и ГАЗ-3403 в небронированном исполнении, поставленный на производство в феврале 1986 г. В результате комплекса ОКР у обеих машин были повышены защитные свойства, на 25% увеличена грузоподъемность, максимальная скорость движения доведена до 60 км/ч вместо 50 км/ч, запас хода по топливу увеличен в 1,5 раза, гарантий пробег доведен до 6000 км, а ресурс гусеничного движителя — до 12000 км вместо 5000 км. Повышен ресурс работы бортовых передач, балансиров направляющих колес, всех подшипниковых узлов и резинотехнических изделий. Ведущие колеса выполнены для облегчения ремонта со съёмными венцами, а разработанные гидродинамические решетки позволили увеличить скорость и маневренность на плаву. В корпус ГАЗ-3402 введены амбразуры для ведения огня из личного оружия экипажа и десанта.

С разработкой на ГАЗе автомобильных дизельных двигателей воздушного охлаждения рабочим объемом около 6 л для массового грузовика ГАЗ-4301 появилась возможность провести работы по применению этого перспективного двигателя на гусеничных машинах. По техническому заданию МО в 80-х годах было разработано, испытано и принято на вооружение четвертое поколение гусеничных транспортеров ГАЗ-3932 в бронированном и ГАЗ-3933 в небронированном исполнении с высокими техническими характеристиками. Максимальная скорость движения достигла 70 км/ч, запас хода по шоссе — 1200 км. По сравнению с первым поколением, максимальная скорость движения увеличилась в два раза, а запас хода по топливу — в три раза. Новые транспортеры, сохраняя принципиальную компоновочную схему ГАЗ-71, приобрели возможность перевозить в 1,5 раза больше полезного груза, буксировать прицепы большей полной массы. Возросла надежность работы двигателя и многих агрегатов. Планетарный механизм поворота и планетарные бортовые передачи позволили поднять маневренность и средние скорости движения, облегчить управление транспортерами.

В период 1993–1995 годов по заданию МО РФ была проведена

очередная модернизация транспортеров ГАЗ-3402 и ГАЗ-3403 с установкой на них 4-цилиндрового дизельного двигателя воздушного охлаждения рабочим объемом 4,15 л и соответствующих систем. Модернизированным транспортерам присвоены соответственно индексы ГАЗ-34025 и ГАЗ-34035, они успешно прошли предварительные и приемочные испытания и были приняты на вооружение Российской Армии.

Новое поколение транспортеров

С целью анализа потребности использования гусеничных машин особо легкой категории по массе и обоснования перспективных конструктивных решений их развития и совершенствования в конце 90-х годов были развернуты работы по созданию нового поколения транспортеров в двухзвенном исполнении с принципиальным отличием от однозвенных транспортеров способом поворота за счет взаимного смещения звеньев.

На базе коммерческого снегоболотохода ГАЗ-3344 «Алеут» по тактико-техническому заданию МО РФ в 2014 году были начаты работы по созданию двухзвенного транспортера — тягача ГАЗ-3344-20 (на фото) для нужд Российской Армии. В 2016 году разработанное изделие успешно выдержало государственные приемочные испытания и рекомендовано для принятия на снабжение ВС РФ. В соответствии с заключенным контрактом ОАО «ЗЗГТ» в 2017 году начало освоение транспортера-тягача в производстве и его поставку в войсковые части.

Небронированный двухзвенный гусеничный транспортер-тягач снегоболотоходный плавающий легкой категории по массе ГАЗ-3344-20 предназначен для транспортирования личного состава, вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ) и военно-технического имущества (ВТИ), буксировки артиллерийских систем и прицепов в подразделениях боевого, материально-технического и медицинского обеспечения видов и родов войск в составе мотострелковых бригад и других воинских формирований, специализированных для действий в особо тяжелых природно-климатических условиях (снежная целина, тундра, лесисто-болотная, горная и горно-лесистая местность) для

доставки различных грузов в отдаленные населенные пункты и других транспортных потребностей.

Изделие имеет активный привод на два звена, что позволяет получить высокую проходимость в особо тяжелых дорожно-климатических условиях. В первом звене располагается моторно-трансмиссионное отделение и экипаж в количестве 5-ти человек. Второе звено может быть использовано для перевозки десанта в количестве 12 человек или перевозки различных грузов. Изделие осуществляет поворот за счет складывания двух звеньев с минимальными изменениями свойств поверхности грунта, что в сочетании с низким удельным давлением на грунт обеспечивает возможность его использования для работы на слабонесущих грунтах (снежная целина, тундра, лесисто-болотистая, горная, горно-лесистая местность).

Конструкция изделия обеспечивает возможность установки на него различного стрелкового и другого вооружения, а также специального оборудования.

Транспортер-тягач обеспечивает его эксплуатацию по назначению в любое время года и суток при безгаражном хранении в следующих условиях:

- при интервале рабочих температур от минус 50 °С до плюс 50 °С (с возможностью кратковременной работы при предельных значениях температур от минус 60 °С до плюс 60 °С с соответствующим ограничением тактико-технических характеристик);
- при относительной влажности воздуха до 98% при температуре плюс 25 °С;
- при средней запыленности воздуха до 2,5 г/м³;
- при скорости ветра до 20 м/с (при порывах до 30 м/с);
- при осадках в виде дождя или снега с интенсивностью выпадения до ...



ОАО «Заволжский завод гусеничных тягачей»

Россия, 606524, Нижегородская область
г. Заволжье, Железнодорожная ул., д. 1

Тел.: (83161) 21403

Факс: (83161) 21400

E-mail: zgt@zgt.ru

URL: www.zgt.ru