**02-001 БАЗ-6306 проект Вощина-1 8х8 бортовой балластный тягач гп 19 тн для буксировки прицепов весом до 50 тн, снаряжённый вес 20 тн, ЯМЗ-8424.10 470 лс, 70 км/час, БАЗ г. Брянск, серийно с 2004 г.**

Бортовой тягач БАЗ-6306 (8х8) разработан в НТЦ ЗАО «БАЗ» в рамках проведения ОКР «Вощина-1». Главный конструктор Ю.А. Шпак.

Предназначен для буксировки прицепных систем вооружения и военной техники полной массой до 15 т по всем видам дорог и местности, до 50 т по дорогам, допускающих осевую нагрузку до 10 тс, а также самолётов массой до 115 т на аэродромах с твердым покрытием.

Принят на снабжение ВС РФ в 2004 году. *Читать полностью: http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/baz6306.shtml*

***От "Русская Сила - современное оружие" http://русская-сила.рф.*** *Спасибо авторам и создателям сайта.*

 Заказ на разработку семейства унифицированных многоцелевых колесных шасси и тягачей высокой проходимости четвертого поколения грузоподъемностью от 13 до 18 т под пчеловодческим названием **«Вощина-1»** Брянский автозавод получил от МО РФ в 1992 году, когда стало окончательно ясно, что новейший на то время автомобиль КрАЗ-6316, остаётся собственностью независимой Украины. В финансово и организационно неблагоприятное время коллективом инженеров автозавода под руководством главных конструкторов В.П. Трусова и Ю.А. Шпака новые машины были созданы, их заводские испытания были закончены в 1998 году.

Принципиальным отличием новых машин стало то, что конструкторы ушли от «бортовой» к традиционной «мостовой» схеме с блокируемыми межосевыми и межколесными дифференциалами, при этом на 300 мм уменьшилась колея и с 560 до 485 мм — дорожный просвет.

 В состав семейства «Вощина-1» вошли автомобили: базовое 4-осное шасси БАЗ-6909 (8x8, грузоподъемность — 18 т) и его длинобазная версия БАЗ-69091, предназначенные для монтажа и транспортирования вооружения и военной техники по всем видам дорог и местности; 3-осное шасси БАЗ-69092 (6x6, грузоподъемность — 13,5 т), предназначенное для монтажа и транспортировки понтонных парков, станций комплексной очистки воды, мостостроительных машин и другого инженерного оборудования; специальное шасси БАЗ-6910 (8х8, грузоподъемность — 18 т) с каркасно-бронированной кабиной увеличенного объема; седельные тягачи БАЗ-6402 (6x6, с нагрузкой на седельно-сцепное устройство 11,5 т) и БАЗ-6403 (8x8); **артиллерийский (балластный) тягач БАЗ-6306 (8x8, грузоподъемностью 12 т).** Все машины были максимально унифицированы между собой.

Трансмиссия — механическая, с мостовой раздачей мощности по колесам. В зависимости от модели на автомобили семейства первоначально планировалось устанавливать многотопливные турбонаддувные дизели Ярославского моторного завода: ЯМЗ-8424 (мощность — 343 кВт/470 л. с., с 2-дисковым сцеплением мод. ЯМЗ-151 и 9-ступенчатой КПП ЯМЗ-202), ЯМЗ-7511.10-06 (мощность — 294 кВт/400 л. с., с диафрагменным сцеплением ЯМЗ-184 и 9-ступенчатой КПП ЯМЗ-239) или ЯМЗ-238Д-24 (мощность — 243 кВт/330 л. с., со сцеплением мод. ЯМЗ-183 и 8-ступенчатой КПП ЯМЗ-238М5). Военные серийные автомобили семейства оснащаются специально дооборудованными по требованиям МО РФ двигателями ЯМЗ-8492.10-033 (мощность — 470 л.с., КПП ЯМЗ-2393.10) или ЯМЗ-849.10 (мощность — 500 л.с., КПП ЯМЗ-2395). Последний оборудован дублирующей пневмостартерной системой запуска.

Раздаточная коробка — 2-ступенчатая (1,09 и 1,36) с двумя понижающими передачами и принудительно блокируемым дифференциалом. Блокируемые межколесные дифференциалы установлены в главных передачах второй и третьей осей — для 3-осных автомобилей и второй, третьей и четвертой — для 4-осных. Передаточные числа главных передач — 2,47, колесных редукторов — 3,36.

Подвеска всех колес — независимая, 2-торсионная с гидроамортизаторами на каждом колесе. Задняя тележка седельного и артиллерийского тягачей комбинированная — независимая одноторсионная для нижних рычагов и балансирная рессорная — для верхних. Размерность колес — 533-440. Давление в радиальных широкопрофильных шинах модели ИД-370 производства «Днепрошина» г. Днепропетровск размерностью 1350х550-533Р (21,5/75R21) регулируется. (Финансирование ОКР «Равнина» по созданию отечественных шин аналогичного уровня с 2008 года было прекращено.)

Тормозная система — 2-контурная пневмогидравлическая. Рулевое управление снабжено гидроусилителем с дублирующим насосом.

Для привода вспомогательного и технологического оборудования на автомобили, кроме раздаточной коробки, позволяющей отбирать от двигателя во время движения мощность 36,8 кВт (50 л.с.), могут устанавливаться коробка отбора мощности, тросовые лебедки и т.д. КОМ — трехвальная, 2-ступенчатая (передаточные числа 2,29 и 1,35). В зависимости от модификации отбираемая от раздаточной коробки на стоянке мощность — 70 кВт (95 л.с.), 110 кВт (150 л.с.) или 294 кВт (400 л.с.).

 Рама автомобилей — лестничного типа, с лонжеронами Z-образного сечения, сварная. Машины снабжены расположенной перед моторным отсеком в пределах переднего свеса трехместной металлической, каркасно-панельной, кабиной закрытого типа, с двумя дверями для посадки и высадки экипажа. Сиденье водителя — регулируемое с индивидуальной подвеской, рулевая колонка — с изменяемым углом наклона. Дополнительное оборудование включает ФВУ ФВУА-100А-24, комплект противорадиационных экранов кабины, комплект средств повышения скрытности, комплект специальной обработки типа БКСО (для обеззараживания объекта), светозащитные шторы окон. По требоваению заказчика возможна установка комплекта локальной защиты кабины из броневых сталей 44 или 96, комплекта средств защиты от СВЧ излучения, а также кондиционеров Webasto модели СС4Е с электроприводом или модели СС5 — с приводом от двигателя, работающих на хладоагенте R134.

Эксплуатация автомобилей возможна при температуре воздуха от -50°C до +45°C и запыленности воздуха до 2,0 г/м³. Обеспечивается преодоление горных перевалов до 4650 м над уровнем моря. Машина приспособлена для перевозки транспортными самолетами Ан–22, Ан–124, Ил–76.

«Вощина-1» создавалась как семейство шасси и тягачей «двойного назначения». Ещё на этапе проектирования и испытания шасси для Министерства обороны, в условиях отcутствия от него значительных заказов, заводом были разработаны и поставлены для нефтегазового комплекса 3-, 4-, 5-, затем и 6-осные шасси грузоподъёмностью от 13 до 36 т с исключённым специальным оборудованием, с «народнохозяйственной» кабиной и отечественными шинами модели ВИ-3 PR14, размерностью 1300х530-533.

В 2006 году, в соответствии с гособоронзаказом, в войска стали поставляться седельный тягач БАЗ-64022, предназначенный для использования в составе ТПУ ЗРС С-400 «Триумф», **и балластный тягач БАЗ-63064 — для буксировки тяжелых артиллерийских систем.** В том же году семейство тягачей «Вощина-1» было отмечено Государственной премией Правительства России.

**Модификации и комплектации.**

**БАЗ-6306** - базовая модификация проходившая государственные испытания. Изготовлен один образец. По результатам испытаний был доработан до уровня БАЗ-6306-011 и БАЗ-6306-012. Тягач проходил испытания с комплектом локальной защиты кабины изготовленным из стали 2П.

**БАЗ-6306-011** - серийный образец доработанный по результатам госиспытаний. Улучшено охлаждение двигателя за счет увеличения расстояния между кабиной и мотоотсеком. Общая длина тягача увеличилась до 10768 мм. БАЗА - 2200+2700+1450. Для улучшения условий сцепки с артиллерийскими системами изменена конструкция задней поперечины рамы и установка буксирного прибора. Изменена установка топливных баков. Установлена кабина с несколько измененным внешним видом. Серийно изготавливается с 2007 года (дублирующая система воздушного запуска двигателя не устанавливается).

**БАЗ-6306-012** - серийный образец тягача с двигателем Тутаевского моторного завода 8424.10-033 мощностью 470 л.с. и КПП ЯМЗ-2393-10. Изготавливался с 2004 по 2007 год до освоения Ярославским моторным заводом производства двигателяЯМЗ-8492.10-033. В остальном аналогичен БАЗ-6306-011.

**БАЗ-6306-013**(первоначально имел обозначения БАЗ-6306У, БАЗ-6306УМ) - тягач с двухрядной семиместной кабиной увеличенного объема. Несколько уменьшена длина грузовой платформы. Кабина оснащена независимым отопителем ОН-32Д-24. Двигатель ЯМЗ-8492.10-033. Возможна установка комплекта локального бронирования.

**БАЗ-6306-014** - аэродромный тягач. Установлена дополнительно передняя тяговая вилка, дополнительное зеркало на кабине для контроля сцепки. Тягач оснащен укороченной платформой без тента, надставных решеток, скамеек и передвижного борта для крепления грузов. Фара-искатель установлена сбоку кабины. Двигатель ЯМЗ-8494.10-033.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характеристики | БАЗ-63064 | [БАЗ-6403](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/baz6403.shtml) |
| Колёсная формула | 8×8 |
| Количество мест в кабине | 3 |
| Длина, мм | 10401 | 9595 |
| Ширина, мм | 2750 |
| Высота, мм | 3191 (3290\*) | 3088\* |
| База, мм | 1850/2700/1450 |
| Колея, мм | 2218 |
| Минимальный дорожный просвет, мм | 485 |
| Минимальный радиус поворота, м | 14,0 |
| Снаряженная масса, кг | 20250 | 17700 |
| Грузоподъемность, кг | 18750 | 19500\*\* |
| Масса буксируемого прицепа, т- для бездорожья- для дорог с твёрдым покрытием | 15,050,0 (115,0\*\*\*) | - |
| Полная масса автопоезда, т- для бездорожья- для дорог с твёрдым покрытием | - | 50,088,0 |
| Двигатель (тип) | ЯМЗ-849 (многотопливный, V12) |
| Мощность двигателя, кВт/л.с. | 368/500 |
| Максимальная скорость одиночного тягача, км/ч | 65 (20\*\*\*) | 70 |
| Запас хода по контрольному расходу топлива, км | 1000 |
|  \* без нагрузки \*\* нагрузка на седельно-сцепное устройство \*\*\* в варианте балластного тягача  |  |