**02-490 ТЗ-2-66Д авиадесантный топливозаправщик емк. 2 м3 на шасси ГАЗ-66Б 4х4 с мягким верхом, мест 2, насос СНВ-80 до 500 л/мин, снаряженный вес 4.19 тн, полный вес 5.8 тн, ЗМЗ-66 115 лс, 85 км/час, завод МО СССР 1976-82 г.**



О мастерской: Дм. Лисин «Биография «Уральского сокола». История и работы одной из российских модельных мастерских (1:43)». ГП 11-2015 на gruzovikpress.ru.

*Е. Кочнев - "Автомобили Советской Армии 1946-1991".*

«Экипаж состоял из одного водителя-оператора. На шасси ГАЗ-66Б со съемными лобовым стеклом, тентом над верхней и задней частью кабины и разборными дверями монтировался авиадесантируемый топливозаправщик ТЗ-2-66Д. Он выпускался небольшими партиями с середины 1960-х годов и официально был принят на вооружение только в октябре 1976 года.»

 *Учебник «Эксплуатация средств перекачки, заправки и транспортирования ракетного топлива и горючего». - М.: Воениздат 1993, Спасибо nik-45 Администратор parm.mybb.ru.*

ТЗ-2-66Д топливозаправщик, вместимостью 2 м3 на шасси автомобиля ГАЗ-66 десантируемый.

Назначение.

 Предназначен для транспортирования и заправки фильтрованными автобензином и дизельным топливом бронетанковой и автомобильной техники воздушно-десантных

войск с замером выданного количества горючего.

Разработка и производство: принят на вооружение в 1976 г.

Техническое описание.

Основная особенность ТЗ-2-66Д – приспособленность его к транспортированию всеми видами транспорта в заполненном состоянии, в том числе к десантированию парашютным способом с самолетов Ан-12Б и Ил-76. На ТЗ, выпускаемых до 1988 года в целях обеспечения авиатранспортабельности дорабатывалась кабина водителя. При этом верхняя ее часть – складывающийся тент с каркасом, рама ветрового стекла, верхняя часть дверей выполнялись быстроразъемными, спинки сидения – складывающимися.

Топливозаправщик может выполнять следующие операции:

- наполнять цистерну топливом собственным насосом;

- выдавать фильтрованное топливо из своей цистерны или стороннего резервуара для заправки машин;

- перекачивать топливо из одного резервуара в другой, минуя свою цистерну;

- откачивать топливо из раздаточных и приемных рукавов;

- сливать топливо из цистерны самотеком.

Технологическое оборудование ТЗ состоит из: цистерны для топлива; насоса; фильтра тонкой очистки; гидравлической системы трубопроводов с арматурой; 2-х раздаточных рукавов с кранами; электрического и противопожарного оборудования и контрольно-измерительных приборов. Привод насоса осуществляется от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности и карданный вал. Цистерна из стали 12Х18Н10Т, колиброванная. В верхней части цистерны расположена горловина, в нижней – отстойник. На крышке горловины установлены дыхательный клапан и наливной люк. В цистерне имеются поперечный волнорез для снижения гидравлических ударов о днище при изменении скорости движения автомобиля и поплавковый указатель уровня. Управление выполняемыми операциями ручное, осуществляется из кабины, расположенной в задней части цистерны.

Техническая характеристика

Шасси: ГАЗ-66

Габаритные размеры: 5655х2322х2480

Вес с загрузкой, кг: 5800

Эксплуатационная емкость цистерны, л: 2000

Производительность раздаточной системы, л/мин: 120 (через один рукав)

Насос, тип: СВН-80

Привод насоса: от двигателя автомобиля

Счетчик, тип: нет

Фильтр, марка: ФГН-30

Рукава:

- напорно-всасывающие (диаметр, длина, количество): 65х3х3

- раздаточные ( - « - ): 25х9х2

Раздаточный кран, тип: АК-25

Количество, шт: 2

*Из статьи Артёма Рубана «Считать несекретным! Десантный автомобиль ГАЗ-66Б»,*

*ГП 02-2010 gruzovikpress.ru. Спасибо автору и создателям сайта.*

 Появление на рубеже 1940–1950-х гг. ядерного оружия и авиационных средств его доставки, а также стремительное совершенствование ракетной техники, произошедшее в последующее десятилетие, произвело в военном деле подлинную революцию.

 К началу 1960-х существенно изменились взгляды на использование Cухопутных войск, ВВС и других видов и родов войск Вооруженных Сил. В этот период были пересмотрены и основные принципы боевого применения воздушно-десантных войск (ВДВ). Основным содержанием воздушно-десантных операций отныне считалось закрепление и развитие результатов ядерных ударов, наносившихся в оперативной глубине обороны противника. В связи с новой доктриной резко повышались требования к мобильности воздушно-десантных соединений. Среди прочего ВДВ требовался легкий универсальный грузовой автомобиль высокой проходимости, приспособленный для парашютного десантирования и способный служить базой для различного вооружения и оборудования, как уже стоящего на вооружении, так и перспективного. С 1964 г. в производстве находился армейский автомобиль многоцелевого назначения ГАЗ-66 грузоподъемностью 2 т с отличными показателями проходимости. По своим основным тактико-техническим данным автомобиль, в принципе, устраивал ВДВ, однако для полного соответствия требованиям машину нужно было усовершенствовать. Проект доработки был выполнен специалистами Опытного завода № 38 МО СССР в Бронницах.

 В качестве базы для создания десантного автомобиля, получившего обозначение ГАЗ-66Б, была выбрана модификация ГАЗ-66-05, оснащенная шинами переменного давления, лебедкой самовытаскивания и экранированным электрооборудованием.

 Наличие экранированного электрооборудования, не создающего помех работе радиоэлектронных приборов, позволяло использовать машину как базу для различных средств радиосвязи. Проект предусматривал переделку цельнометаллической кабины в складную, имевшую брезентовый верх, установку съемной рамки ветрового стекла, разъемные двери со съемными боковинами и разъемную рулевую колонку.

 Применение складной кабины было продиктовано тем, что в начале 1960-х основным самолетом военно-транспортной авиации (ВТА) был Ан-12Б, принятый на вооружение в 1959 г. еще до появления ГАЗ-66. Это воздушное судно имело грузовую кабину высотой от 2,4 м (под центропланом) до 2,6 м. Аналогичные размеры грузовой кабины были и у самолета Ан-8, поступившего на вооружение в 1958-м, но имевшего меньшее распространение в транспортной авиации. Габаритная же высота стандартного ГАЗ-66 с цельнометаллической кабиной была 2,49 м, и машина, будучи установленной на парашютную платформу, уже не помещалась в самолете. Поэтому для десантуры пришлось разрабатывать автомобиль с мягким верхом кабины. Поскольку такую машину можно эксплуатировать как с открытой, так и закрытой кабиной, крепление зеркал заднего обзора предусматривалось помимо штатного на дверцах машины или на кабине около дверей.

 Опытные образцы ГАЗ-66Б в течение 1965 г. прошли весь необходимый комплекс специальных и войсковых испытаний, включая копровые на наземном стенде и по парашютному десантированию. Результаты испытаний оказались удовлетворительными и 2 марта 1966 г. приказом Министра обороны СССР № 38 десантный автомобиль ГАЗ-66Б был принят на вооружение Советской Армии. Серийный выпуск этих машин с использованием готовых автомобилей ГАЗ-66-05 (а в ряде случаев и ГАЗ-66-04) был организован на одном из авторемонтных предприятий Минобороны СССР.

 Эксплуатационная документация на десантный автомобиль была издана в виде приложения к «Руководству по эксплуатации грузового автомобиля ГАЗ-66», которое само по себе, естественно, никаких упоминаний о ГАЗ-66Б.

 Поскольку десантный автомобиль предполагалось использовать в качестве базы для спецмашин, оборудование которых обычно размещается в кузовах-фургонах, то для установки на шасси ГАЗ-66Б был спроектирован и приказом Министра обороны СССР № 46 от 27 февраля 1971 г. принят на снабжение Советской Армии кузов-фургон пониженной высоты КМ66ДС.

 В ВДВ автомобили ГАЗ-66Б применяли для перевозки личного состава, а также в качестве тягача различных орудий. Кроме того, на шасси десантного автомобиля ГАЗ-66Б созданы уникальные образцы вооружения и военной техники: боевая (БМ-21В) и транспортно-заряжающая (9Ф37В) машины полевой реактивной системы М-21В; комбинированная радиостанция Р-142Д; автомастерские МРС-ДАТ и РМ-ВДВ; автотопливозаправщик ТЗ-2-66Д (принят на вооружение в 1976 г.); машины десантируемого понтонного парка ДПП-40; оконечная радиостанция системы спутниковой связи Р-440ОД.

 В 1976 г. на вооружение ВТА поступил транспортный самолет Ил-76М с более просторной грузовой кабиной высотой 3,4 м. После этого проблема габаритов, вызвавшая появление десантного автомобиля со складной кабиной, отпала сама по себе, а в первой половине 1980-х выпуск ГАЗ-66Б был свернут. В связи с прекращением производства специальных десантных автомобилей на оснащение ВДВ стали поступать стандартные ГАЗ-66 с цельнометаллическими кабинами (обозначение спецмашин на базе ГАЗ-66Б при этом не изменилось!).

 Парашютное десантирование автомобилей ГАЗ-66Б и модификаций осуществлялось на платформах ПП-128-5000 с самолетов Ан-12Б и платформах П-7 с Ан-12Б, Ан-22 и Ил-76М с использованием многокупольных парашютных систем МКС-5-128Р и МКС-5-128М. Швартовку производили с помощью стреловых кранов или тельферов.

|  |
| --- |
| Тактико-техническая характеристика десантного автомобиля ГАЗ-66Б |
| Колесная формула | 4x4 |
| Габаритные размеры, мм | 5655х2342х1860 |
| Высота без нагрузки в рабочем положении по кабине/ по тенту, мм | 2440/ 2520 |
| Снаряженная масса, кг | 3650 |
| Грузоподъемность, кг | 2000 |
| Масса буксируемого прицепа, кг | 2000 |
| Максимальная скорость, км/ч | 85 |
| Шины | 12,00-18” с регулируемым давлением воздуха |
| Запас хода по контрольному расходу топлива, км | 850 |
| Тяговое усилие лебедки, кг.с | 3500 |
| Рабочая длина троса, м | 50 |
| Двигатель:* рабочий объем, cм3
* максимальная мощность, л.с.
 | ЗМЗ-66, карбюраторный, V-84254115 |

Автомобили ГАЗ-66Б и их модификации состояли на вооружении только Советской Армии и на экспорт не поставлялись.

 Принятие на вооружение десантного автомобиля ГАЗ-66Б, фактически ставшего в ВДВ унифицированным колесным шасси, существенно повысило маневренные возможности «голубых беретов», и они оставались основным средством моторизации воздушно-десантных соединений вплоть до появления БМД и БТР-Д.