**08-064 ГАЗ-47, он же ГТ-С гусеничный транспортер снегоболотоходный для перевозки людей и грузов в тяжелых дорожных и климатических условиях, грузоподъемность 1 т, мест 2 + 9 в кузове, прицеп до 2 т, рабочий вес 3.65 т, ГАЗ-47 74 лс, по шоссе 35-38 км/ч, рабочий вес 3.65 т, около 8000 экз., ГАЗ г. Горький, 1954-67 г. в.**



**Разработчик:** Конструкторское бюро серийных автомобилей Горьковского автозавода им. Молотова В.М. Ведущий конструктор проекта Михайлов С. Б.*,* главный конструктор завода Просвирин А. Д.

**Изготовитель:** Горьковский ордена Ленина, ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны первой степени автомобильный завод Совета народного хозяйства Волго-Вятского экономического района РСФСР.

**Предшественник** - нет, **преемник** - ГАЗ-71 (ГТ-СМ).

*Из книги «ГАЗ 1932-1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин.*

Особое место в истории и модельных рядах ГАЗа занимают машины военного и двойного назначения. Уже в 1934 году была образована конструкторская группа по спецтехнике, укрупнённая через два года до спец-отдела. В 1938 году внутри конструкторско-экспериментального отдела создаётся Особое конструкторское бюро (ОКБ), на которое возлагаются задачи по созданию бронемашин. В 1954 году к ОКБ примыкает ранее обособленное КБ плавающих машин - образуется Конструкторское бюро серийных автомобилей. Общее название должно дезориентировать всех, кто не вхож в бюро и не имеет к нему прямого отношения. «Серийные автомобили ГАЗ» подразделялись на колёсные вездеходы (4x4), гусеничные транспортёры-снегоболотоходы и многоосные вездеходы (8x8). И ещё одно, правда, неофициальное, но по делам название - КБ Дедкова, в честь первого его руководителя (с 1938 по 1966 год), заместителя главного конструктора ГАЗа Владимира Алексеевича Дедкова, создателя множества незаурядных машин и одной целой конструкторской школы.

**1949-52 ГАЗ-41 (АП-41)**

Экспериментальные варианты полугусеничных вездеходов-тягачей артиллерии, разработанных в ОКБ Спецмашин В. А. Дедкова на базе ГАЗ-51. Ведущие конструкторы - С. Б. Михайлов и К.Ф. Катушев (с 1951 года). Поиски оптимальной конфигурации нового движителя и его привода - всё равно что для реабилитации «системы Кегресса» после серийных неудач с полугусеничными

полуторками - заняли два с половиной года - с осени 1949-го по март 1952-го. За это время было построено и испытано сразу несколько образцов с гусеничными тележками различных видов и размеров, с разным количеством катков, типом гусениц, вариантами подвески и схемами привода.

Однако все известные варианты ГАЗ-41 имели независимые торсионные подвески опорных катков, стальные гусеницы и стандартные силовые агрегаты от ГАЗ-51. Первые три опытных образца,

изготовленные в декабре 1949 года, управлялись как обычный автомобиль - поворотом колёс. Вследствие чего управляемость была главным их недостатком. К 1951 году введён механизм синхронизации поворота колёс с раздельным притормаживанием ведущих. Тогда же автомобили получили новые цельнометаллические кабины от ГАЗ-63, а моторный отсек и балка переднего моста

были защищены снизу стальной «монолыжей». Войсковые испытания машины проходили под обозначением АП-41. Один из образцов имел переднюю лебёдку - как оказалось, совершенно бесполезную для такого вездехода вещь, только ухудшающую его геометрическую проходимость.

ГАЗ-41 значительно превосходил в проходимости ГАЗ-63, однако также уступал экспериментальным гусеничным машинам. Это предопределило дальнейшую разработку и запуск в серию вместо него гусеничного транспортёра ГАЗ-47.

**1954 ГАЗ-47 (ГТ-С)**

Гусеничный транспортёр-снегоболотоход ГАЗ-47(ГТ-С) - машина с водоизмещающим кузовом и исключительными характеристиками проходимости. Предназначался для работы в самых тяжёлых дорожных и климатических условиях и зачастую единственным средством передвижения на нетронутых дорожной сетью просторах Союза - от южных пустынь до Заполярья, рассчитанный на диапазон температур от -50° до +40°. ГАЗ-47 работал на советских арктических и антарктических станциях и первым из наземных машин покорил оба полюса Земли. Ведущий конструктор - Сергей Борисович Михайлов.

Опыт создания на ГАЗе в период войны легких танков Т-60 и Т-70 пришёлся очень кстати при разработке шасси этого транспортера. Двигатель - ГАЗ-51 мощностью 74 л.с., коробка передач - 4-ступенчатая от того же грузовика. Ходовая часть - пять пар обрезиненных стальных катков. Подвеска - индивидуальная торсионная. Компоновка - переднемоторная с передними ведущими звёздочками, за моторным отделение - двухместная кабина, за ней грузопассажирское отделение с бортовыми скамейками на 10 человек. Грузоподъемность -1т. Масса буксируемого колёсного прицепа -2 т.

На плаву транспортёр передвигался с помощью гусеничного движителя.

С 1954 по 1967 год на ГАЗе было изготовлено до восьми тысяч снегоболотоходов первого поколения.

В дальнейшем на базе ГТ-С был разработан и производился гусеничный снегоболотоходный транспортёр изначально ГАЗ-47Т, а в производстве ГТ-СМ или ГАЗ-71.

**Вариации,** не факт. *Источник:* *war-russia.info*

ГАЗ-47 (1951 г.) - прототип вездехода;

ГАЗ-47 (1955-64 г.) - серийная модель;

ГАЗ-47А (1955 г.) - штабной вариант. С утепленным металлическим кузовом. Экипаж – 2+3 чел.

ГАЗ-47-М-1А (1959 г.) - экспериментальный , с 6 опорными (средние 4 – меньшего диаметра) катками и подвесным ленивцем;

ГАЗ-47-М-1Б (1959 г.) - экспериментальный, с несущим ленивцем; *??? ленивец и в базе несущий.*

ГАЗ-47-М-1В (1959 г.) - экспериментальный, с 5 опорными катками (средние катки – меньшего диаметра) и подвесным ленивцем;

ГАЗ-47-М-1Г (1959 г.) - экспериментальный, сс шахматной подвеской несущим ленивцем;

ГАЗ-47Ш (1960 г.) - экспериментальный, с шахматной подвеской;

ГАЗ-47С (1961 г.) - опытный, с уширенными гусеницами;

ГАЗ-47М2 (1962 г.) - опытный, с с двигателем мощностью 90 л.с.;

ГАЗ-47С (1961 г.) - опытный, с с двигателем мощностью 90 л.с.;

ГАЗ-47Х,ХЛ - ходовая лаборатория;

ГАЗ-47Р (1961 г.) - опытный, с дополнительной парой опорных катков (6 катков на борт);

ГАЗ-48 (1962 г.) - народнохозяйственный вариант, 6 катков на борт;

ГАЗ-47А (1965-67 г.) - модернизированный. Серия в 1965-67 г. Двигатель ГАЗ-47А ( 85 л.с),

ВП-1 (ГАЗ-47А) - пожарный вездеход;

2 УИС (ГАЗ-47А) - установка для исследований скважин;

ЛФМ ГПИ-41 (ГАЗ-47) - ледорезная машина;

БГМ ГПИ-45 (ГАЗ-47) - бурильно-гидрографическая машина.