**08-023 ГАЗ-71, он же ГТ-СМ гусеничный транспортёр-снегоболотоход модернизированный для перевозки людей и грузов в условиях тяжелого бездорожья, грузоподъемность 1 т, прицеп до 2 т, мест 2 + 10 в кузове, снаряжённая масса 3.75 т, ЗМЗ-66 115 лс, 50 км/ч, на плаву 6 км/ч, по снежной целине 17 км/ч, более 10 тыс. экз., ЗЗГТ г. Заволжье, 1967-85 г. в.**



**Разработчик:** Конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО, потом УКЭР) Горьковского автозавода. Ведущий конструктор проекта В. П. Рогожин. *(см. PDF 1973 «За рулем» №2)*

**Изготовитель:** Заволжский завод гусеничных тягачей (ЗЗГТ) ПО «ГАЗ», г. Заволжье Горьковской обл. Основан в 1949 году как Ремонтно-механический завод по ремонту строительной техники. С 1956 по 1967 г. - Заволжский завод «Химмаш».

**Предшественник** - ГТ-С (ГАЗ-47), преемник - ГАЗ-3403

Создание ГТ-СМ стало следствием глубокой модернизации предшественника - гусеничного транспортера капотной компоновки ГТ-С, который также, разрабатывался в конструкторском отделе Горьковского автозавода. Ведущий конструктор машины Владимир Петрович Рогожин осуществил полную перекомпоновку вездехода, разместив двигатель в середине машины между кабиной и десантным отделением и развернув его в обратную сторону. Это позволило заменить маломощный двигатель от ГАЗ-51 более мощным и тяжелым V-образным восьмицилиндровым ГАЗ-53 и сделать практически идеальную развесовку, одновременно машина стала ниже и длиннее. Несмотря на возникшие неудобства, связанные с разделением кабины и десантного отсека, решение оказалось удачным и компенсировались значительным улучшением ходовых и амфибийных качеств вездехода.

Испытания ГАЗ-71 проходили на Кольском полуострове, в болотах Архангельской области и в республиках Средней Азии.

В 1968 году началось производство на новом Заводе гусеничных тягачей в городе Заволжье (полноценно с 1973 г.). После запуска в серию начались работы над армейской модификацией ГТ-СМ с противопульным бронированием ГТ-МУ (ГАЗ-73), предназначенной для эвакуации раненых с поля боя и выполнения других задач. Первоначально рассматривались два варианта: с полным и с частичным бронированием. В серию пошла машина с полным бронированием. ГАЗ-73 имел меньшие габариты и укороченную 5-катковую гусеницу, вместо 6-катковой у ГАЗ-71.

В процессе производства осваивается несколько модификаций ГТ-СМ: ГМП (1982 г.), ГТ-ПС (1983 г.) предназначенный для поиска аппаратов и спасения людей, ГТ-СМ-1 (1985 г.) с увеличенным дорожным просветом, автономностью и ресурсом движителя.

6 сентября 1985 года начался выпуск модернизированного ГАЗ-71, получивший новый индекс ГАЗ-3403. Основному изменению подверглась ходовая часть. Новая резинометаллическая гусеница стала менее шумной и имела ресурс 12 тысяч километров, вместо 5 тыс. км у старой модели. Был модернизирована торсионная подвеска катков. Увеличилась максимальная скорость до 60 км/ч и запас хода до 600 км. Также, на 25% возросла грузоподъемность. Первая промышленная партия ГАЗ-3403 сошла с конвейера к открытию XXVII съезда КПСС и до настоящего времени претерпела большое количество модификаций не принципиального характера.

**Описание**

Транспортёр ГТ-СМ представляет собой плавающую снегоболотоходную гусеничную машину центральномоторной компоновки грузоподъёмностью в 1 тонну, предназначен для перевозки личного состава, различных грузов, буксировки прицепов (массой до 2000 кг), эвакуации раненых и для других потребностей войск в северных районах страны, а также для перевозки людей и народнохозяйственных грузов. Транспортёр может эксплуатироваться по всем видам дорог и по бездорожью с возможностью преодоления водных преград. Транспортёр рассчитан на эксплуатацию и безгаражное хранение при температурах окружающей среды от +40 до −50 °C.

Двигатель, сцепление и коробка передач вездехода унифицированы с автомобилем ГАЗ-66. 4-ступенчатая коробка передач и 2-ступенчатая раздаточная коробка в сумме дают 8 скоростей в трансмиссии. Ведущие звездочки 83-звенных гусениц расположены спереди, натяжные катки-ленивцы сзади. Зимой за ведущими звездочками могут устанавливаться специальные зубчатые ролики для очистки беговой дорожки гусеницы ото льда. Для повышения скорости и маневренности при движении по воде, осуществляющегося за счет перемотки гусениц, на переднюю часть крыльев могут быть установлены специальные гидродинамические кожухи.

Управление обычное для гусеничных машин. На каждой бортовой передаче установлена многодисковая сухая фрикционная муфта и ленточный тормоз сухого типа. Управление муфтой и тормозом каждого борта сблокировано и осуществляется соответствующим рычагом с места водителя. При движении рычага назад муфта отключает гусеницу от главной передачи, затем тормоз притормаживает ее.

Корпус вездехода цельносварной, герметичный, водоизмещающий с плоским гладким днищем. Двери кабины имеют резиновое уплотнение. Удаление воды из внутреннего пространства производится электронасосом производительностью 80 л/мин. Над крыльями в задней части платформы установлено 4 бензобака, 3 основных объемом 232,5 л и дополнительный на 77,5 л. Для эксплуатации в северных условиях предусмотрена термошумоизоляция кабины, отопители, обдув передних стекол теплым воздухом, эффективные стеклоочистители, утепленный тент грузовой платформы и предпусковой подогреватель двигателя.

Модификации.

ГАЗ-71-01 (ГТ-СМП) - пограничная машина со средствами связи, приборами ночного

виденья и прожектором.

ГАЗ-71-ОЗ (ГМП-1) - пограничная с дополнительной аппаратурой слежения и распознавания объектов.

ГАЗ-71-02 (ГТ-ПС) - поисково-спасательная военно-космических сил.

**ГАЗ-73** (**ГТ-МУ**), 1971 г. Транспортёр с легкобронированным водоизмещающим корпусом. Принципиальная компоновка и агрегаты аналогичны ГАЗ-71. Шасси укорочено на одну пару катков. Толщина брони - 6-4 мм. Машина была предназначена для перевозки мотострелкового отделения, боеприпасов и других грузов в зоне соприкосновения с противником, для эвакуации раненых и буксировки артиллерийского вооружения в условиях труднопроходимой и гористой

местности. Десант -8-10 человек. Грузоподъёмность -1 т. На базе ГАЗ-73 выпускались машина радиационно-химической разведки, постановщик радиопомех и другие спецварианты.

**Сравнительная характеристика гусеничных транспортеров**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ГАЗ-47 | ГАЗ-71 |
| Собственный вес, т | 3.65 | 3.75 |
| Грузоподъемность, т | 1.0 (или 9 человек) | 1.0 (или 10 человек |
| Количество мест в кабине | 2 | 2 |
| Вес буксируемого прицепа. т | 2.0 | 2.0 |
| Габарит, мм: длина ширина высота | 4900х2435х1960 | 5365х2585х1740 |
| Колея по серединам гусениц, мм | 2050 | 2180 |
| База по центрам крайних катков, мм | 3350 | 3630 |
| Дорожный просвет, мм | 400 | 380 |
| Среднее удельное давление на грунт. кг/см2 | 0.19 | 0.17 |
| Погрузочная высота платформы, мм | 1300 | 1130 |
| Рабочий объем двигателя. см3 | 3485 | 4254 |
| Число цилиндров н мощность двигателя. л. с. | 6-75 | 8-115 |
| Максимальная скорость. км/час: |  |  |
| по шоссе | 35 | 50 |
| на воде | 3.5-4 | 5-6 |
| по снежной целине глубиной 0.8—0.9 м | 10 | 17 |
| Средние скорости, км/час:  по грунтовой дороге  по болоту | 20  8-10 | 30-40  12-18 |
| Запас хода по шоссе. км | 400 | 400 |
| Минимальный радиус поворота, м | 2.2 | 2.2 |