**08-288 ГТ-Т плавающий гусеничный транспортер-тягач грузоподъемностью 2 т для перевозки людей и грузов по бездорожью, прицеп до 4 т, кузов: площадь 6.3 м2, объем 6.74 м3, дверей и люков по 2, мест 4 + 21 в кузове, вес: снаряженный 8.2 т, с нагрузкой 10.5 т, В-6А 200 лс, до 45 км/час, на плаву 6 км/час, г. Рубцовск с 1962 г., Семипалатинск с 1981 г.**



Для своего времени, хорошая, зачастую безальтернативная, техника.

**Разработчик:** ГСКБ, Головное специальное конструкторское бюро (ранее, с 1947 по 1954 г., специальная конструкторская группа по быстроходным тягачам) Харьковского тракторного завода. **Производители:** Рубцовский машиностроительный завод (сегодня филиал Научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод»). Семипалатинский машиностроительный завод (СМЗ), серийно с 1981 г.

Ключом к плодотворной и долгой жизни этой машины стало использование технических решений впервые примененных харьковскими конструкторами при разработке легкого артиллерийского тягача АТ-Л, начатой в конце 1940-х годов.

При его создании, учитывая ограниченную мощность единственно подходящего к применению двигателя ЯАЗ-204И (110 л.с.), главным звеном концепции нового тягача определили применение многорадиусного механизма поворота с двойным подводом и рекуперацией мощности, значительно снижающего ее потери по сравнению с бортовыми фрикционами (БФ), облегчающего управление и повышающего средние скорости движения в тяжелых дорожных условиях. Такие механизмы имели немецкий танк «Пантера» и английский — «Черчилль», где они себя, несмотря на сложность конструкции, вполне оправдали.

Впервые в этом классе машин для создания более плотной компоновки, увеличения полезной площади кузова, уменьшения его погрузочной высоты и улучшения развесовки двигатель развернули маховиком вперед с максимальным сдвигом к носовой части и соединили в едином компактном блоке с передней трансмиссией.

Перед двигателем, за однодисковым главным фрикционом, располагалась поперечная 5-ступенчатая коробка передач, переключаемая с помощью зубчатых муфт, и планетарно-фрикционные механизмы передач и поворота (МПП) на параллельных силовых потоках. Совместно с ними получалось девять передач для движения вперед (в том числе 4 замедленных), а также пять расчетных радиусов поворота, убывающих от 17,66 до 1,9 м с уменьшением номера передачи. В принципе, возможен был и разворот на месте, немыслимый при использовании бортовых фрикционов, путем вращения гусениц в разные стороны, но на новом тягаче он не использовался. Лучше получалось и маневрирование с прицепом.

Подобные МПП были применены на наших гусеничных машинах впервые. Творчески

переработанные, по сравнению с аналогами, они оказались конструктивно рациональными и очень результативными, поэтому использовались впоследствии на транспортерах и тягачах второго послевоенного поколения: ГТ-Т, МТ-Л, МТ-ЛБ и др.

Впервые вместо рамы применили сварной тонкостенный несущий корпус коробчатой

формы (понтон). Это заметно снизило массу тягача, повысило прочность и надежность,

улучшило размещение и защиту расположенных внутри агрегатов от пыли и грязи. При

преодолении брода до 1 м, вода внутрь корпуса уже не попадала. Обтекаемая же носовая часть корпуса и гладкое днище улучшили ходовые качества при движении по глубокому снегу.

Впервые на тягачах появилась фара-искатель.

*Определить первородного автора текста не удалось.*

ГТ-Т представляет собой быстроходную плавающую машину высокой проходимости с несущим корпусом и передними ведущими колесами. Транспортер предназначается для перевозки людей и различных грузов по бездорожью в условиях заснеженной целины и лесисто-болотистой местности с одновременной буксировкой прицепов или других систем общей массой до 4 тонн.

Движение транспортера вплавь обеспечивается гусеничным движителем. Для увеличения скорости движения на плаву при преодолении водных преград спереди на подкрылках

корпуса транспортера устанавливаются быстросъемные гидродинамические щитки.

Транспортер оборудован водооткачивающими средствами, состоящими из механического центробежного и ручного поршневого насосов. Для улучшения сцепления гусеничных цепей с грунтом имеются добавочные грунтозацепы, а для самовытаскивания - специальные цепи и бревно.

Силовая установка тягача состоит из дизельного двигателя В-6 мощностью 200 л.с. и массой 815 кг и обслуживающих его систем питания топливом, питания воздухом, смазки, охлаждения, подогрева и пуска. Трансмиссия ГТ-Т состоит из главного фрикциона, 2-поточной главной передачи, объединяющей в одном корпусе коробку передач с механизмами поворота, карданных

сочленений и двух бортовых передач. Бортовые передачи служат для увеличения крутящего момента, подводимого к ведущим колесам от главной передачи, и снижения оборотов ведущих колес. Бортовые передачи размещены снаружи по бортам носовой части транспортера и соединяются с главной передачей карданными сочленениями.

Ходовая часть состоит из гусеничного движителя и подвески. Гусеничный движитель состоит из двух гусениц, двух ведущих колес, двух направляющих колес и двенадцати опорных катков. Гусеница металлическая, мелкозвенчатая, с шарнирно-плавающими пальцами и цевочным зацеплением. Траки гусеницы литые, симметричного строения, ширина трака 540 мм. В гусеницу входит 92 трака.

Ведущее колесо состоит из двух зубчатых венцов и ступицы с приваренными к ней двумя дисками и защитным кольцом. Опорный каток состоит из ступицы с приваренными к ней дисками и обода с массивной резиновой шиной. Размер опорного катка 700х120 мм. Направляющие колеса расположены по бортам в задней части транспортера. Они направляют движение гусениц и с помощью натяжного механизма позволяют регулировать их натяжение. Размер направляющего колеса 530х120 мм.

Подвеска транспортера независимая торсионная, состоит из двенадцати балансиров, двенадцати торсионных валов и двенадцати упоров балансиров (кронштейн с буфером). Упругим элементом подвески являются торсионные валы.

Корпус транспортера несущий, представляет собой цельнометаллическую сварную конструкцию с герметичным основанием и кузовом открытого типа. Сверху кузов закрывается съемным тентом из специальной ткани. По назначению и размещению основных узлов и агрегатов корпус делится на три отделения: моторно-трансмиссионное (МТО), кабину и кузов. МТО расположено в передней части корпуса и отделено от кабины перегородкой и ограждением двигателя, расположенного посередине кабины. Кабина и кузов не разделены между собой.

Кабина цельнометаллическая, с двумя дверями, открывающимися наружу, назад. В кабине четыре сиденья, по два с левой и правой стороны от кожуха двигателя. Перед передним левым сиденьем водителя расположены приводы всех механизмов управления транспортером и контрольно-измерительные приборы. Переднее сиденье можно регулировать по горизонтали. Для удобства доступа к аккумуляторам и масляному баку левое заднее сиденье выполнено съемным, а правое – откидным.

Благодаря широким гусеницам и низкому среднему давлению на грунт ГТ-Т является одним из лучших вездеходов для работы на заснеженных территориях или в болотистой местности.

**На Семипалатинском машиностроительном заводе**, *auto.mirtesen.ru*

Семипалатинский машиностроительный завод (СМЗ) был основан в 1969 году как филиал РМЗ. Начав с производства одного из многочисленных элементов гусеничного транспортера ГТ-Т - опорного катка, завод последовательно осваивал производство ходовой части, подвески, зубчатых зацеплений, технологию химико-термической обработки металлов, бортовых редукторов, трансмиссий и других узлов.

В 1978 году проведены испытания первой машины ГТ-Т, собранной на заводе в Семипалатинске. Через три года Семипалатинский филиал РМЗ приступил к серийному производству гусеничных транспортеров-тягачей и запасных частей к нему. При этом завод имел полный цикл машиностроительного производства, кроме литейного. Ежегодный выпуск транспортеров ГТ-Т составлял 700 машин. Кроме того, СМЗ выпускал запасные части - до 30 % от объема производства основного изделия.

В 2000-е годы гусеничный транспортер модернизировали: вместо двигателя В-6 мощностью 200 л. с. стали устанавливать более мощный двигатель ЯМЗ-238 (240 л. с.) производства Ярославского моторного завода. Машина стала называться ГТ-ТБ. Моторный отсек, при этом, перенесли в среднюю часть машины, что позволило равномерно распределить центр тяжести. Кроме того, были разработаны опорные катки с износостойким полиуретановым покрытием. В 2007 году начался выпуск нового транспортера-тягача ГТ-ТБУ с увеличенной длиной грузовой площадки и семью опорными катками.

Следует отметить, что если с 1969 г. по 1998 г. гусеничные транспортеры ГТ-Т использовались на 90% как транспортное средство, то с 2007 года в 70% от общего количества заказов ГТ-Т выпускается как база для создания технологических машин путем установки различного навесного оборудования.