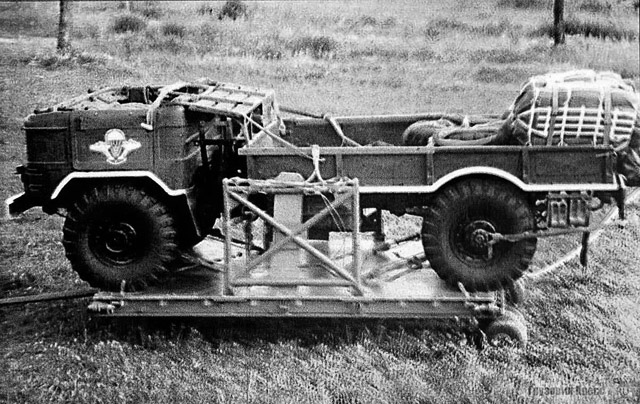
**08-201 ГАЗ-66Б 4х4 десантный грузовой автомобиль грузоподъемностью 2 т на платформе П-7 с многокупольной парашютной системой МКС-5-128Р, база ГАЗ-66-04/05, прицеп до 2 т, снаряженный вес 3.65 т, ЗМЗ-66 115 лс, 85 км/час, порядка 500 экз., авторемонтный завод(ы) Минобороны СССР, 1966-84 г. в.**



**Разработчик:** Опытный завод №38 МО СССР в Бронницах.

**Изготовители:** 38 завод в Бронницах, 52 АРЗ в ГСВГ и, возможно, др.

Авиадесантный вариант ГАЗ-66Б - это обозначение спецкомплектации для частей ВДВ. Основным отличием данной комплектации было применение складной кабины с брезентовым верхом, съемными боковинами дверей, съемной рамкой ветрового стекла и разъемной рулевой колонкой, были и еще мелкие вещи, облегчающие эксплуатацию в ВДВ. Применение складной кабины было продиктовано размерами грузовой кабины самолета АН-12Б, поступившего на вооружение в 1959 году, т.к. машина с металлической кабиной, на парашютной платформе не умещалась. В 1976 году на вооружение поступил Ил-76 и проблема габаритов была решена,

**На базе ГАЗ-66Б:**

- радиостанции: Р-142Д, Р-440ОД.

- топливозаправщик ТЗ-2-66Д

- система залпового огня БМ-21В

- мастерские: РМ-ВДВ, МРС-ДАТ.

- десантируемый понтонный парк ДПП-40..

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

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

Появление на рубеже 1940–50-х г. 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-8 4254 115 |

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.

*Из статьи А. Рубана «Десантный автомобиль ГАЗ-66Б – Горький или Бронницы?» ГП 12-2020 gruzovikpress.ru*

В предыдущей статье содержалось утверждение о том, что Горьковский автозавод не имел отношения ни к разработке, ни к производству ГАЗ-66Б. Как теперь выяснилось, в действительности разработку опытных образцов ГАЗ-66Б начали именно в Горьком в 1963 г. Основанием для начала работ стало техническое задание, выданное в мае 1963 г. Центральным автотракторным управлением Министерства обороны.

**Опытные образцы № 1 и № 2**

В феврале 1964 г. эскизно-технический проект десантного автомобиля утвердили в ЦАВТУ, в Управлении командующего ВДВ, а также в Госкомитете по оборонной технике и Госкомитете по автотракторному и сельскохозяйственному машиностроению.

В 1965 г. на базе серийных автомобилей ГАЗ-66, которые в то время ещё не имели централизованной системы регулирования давления воздуха в шинах, построили два опытных образца ГАЗ-66Б, один из которых (шасси № 67564, двигатель № 002990) предназначался для специальных испытаний (парашютное десантирование), авторой (шасси № 60527, двигатель № 002884) – для пробеговых испытаний в объёме 25 000 км.

По своей конструкции опытные образцы полностью соответствовали базовым ГАЗ-66 за исключением кабины, которую сделали складной. Для повышения жёсткости в местах разъёма с тентом её дополнительно усилили с помощью коробчатого сечения. Усилили и каркас в нижней части кабины. Для обеспечения заданной высоты автомобиля при десантировании заново спроектировали рамку ветрового стекла и боковины дверей, выполнив их съёмными. С этой же целью уменьшили высоту откидных решётчатых бортов платформы.

Испытания опытных образцов десантного автомобиля провели в сентябре–декабре 1965 г. Для руководства испытаниями назначили комиссию, в состав которой вошли представители ЦАВТУ, Управления командующего ВДВ, Горьковского автозавода и Министерства оборонной промышленности СССР.

Специальные испытания опытного образца № 1 в объёме трёхкратного десантирования на парашютной платформе ПП-128-5000 из самолета Ан-12 провели в филиале ГНИКИ ВВС на подмосковном аэродроме «Чкаловский». К этим испытаниям привлекли специалистов завода «Универсал» – ведущего предприятия-разработчика средств десантирования. Затем по решению комиссии опытный образец № 1 направили на пробеговые испытания в объёме 5000 км в расположение 119-го гвардейского парашютно-десантного полка 7-й гвардейской воздушно-десантной дивизии (г. Капсукас, Литовская ССР), где к тому моменту уже проходил пробеговые испытания опытный образец № 2.

**Рекомендован для СА**

Результаты испытаний обоих опытных образцов были положительными. ГАЗ-66Б признали соответствующим заданным тактико-техническим требованиям, пригодным к парашютному десантированию и условиям эксплуатации в ВДВ. Проходимость, манёвренность, средние скорости движения и расходы топлива (с прицепом и без него), удобство размещения личного состава и грузов оказались у нового автомобиля такими же, как и у базового ГАЗ-66.

Однако, несмотря на положительное в целом заключение, комиссия отметила и ряд недостатков, которые нужно было устранить, а именно:

- недостаточное уплотнение в рамке ветрового стекла и боковинах дверей как по разъёму, так и в местах прилегания тента;

- неудачная конструкция крепления петель рамки ветрового стекла;

- ненадёжное крепление съёмных боковин дверей;

-ненадёжное крепление механизма тента к рамке ветрового стекла;

- непрочный и недостаточно утеплённый тент;

- неэффективный обогрев ветрового стекла.

Учитывая специфику применения ГАЗ-66Б в ВДВ, комиссия предложила снабдить автомобиль лебёдкой самовытаскивания, системой регулирования давления воздуха в шинах (СРДВШ) и усиленным комплектом ЗИП.

В итоге в конце 1965 г. ГАЗ-66Б рекомендовали для принятия на вооружение Воздушно-десантных войск Советской Армии и постановки на производство при условии устранения замечаний и выполнения рекомендаций комиссии по проведению испытаний. Доработку конструкции планировали провести на этапе подготовки серийного производства. Эффективность доработки предстояло проверить на первых образцах промышленной партии путём проведения специальных и пробеговых испытаний. Руководитель работ со стороны Горьковского автозавода в связи с этим отметил, что принятая методика испытаний по парашютному десантированию, даже с последующим пробегом 5000 км, не позволяет сделать обоснованный вывод о возможности постановки автомобиля на производство, так как, во-первых, не было определено максимально возможное количество десантирований для одного автомобиля; во-вторых, не был определён гарантийный пробег после десантирования и, в-третьих, не было получено достаточного объёма статистических данных, так как эти испытания проходил один-единственный образец. Поэтому специалисты завода предложили окончательно решить вопрос о постановке ГАЗ-66Б на производство позднее, после изготовления небольшой серии доработанных образцов и их повторных специальных испытаний по усовершенствованной методике.

**Первый с СРДВШ**

Эти предложения, однако, реализованы не были, так как в случае их принятия начало серийного производства новых машин пришлось бы отложить, в то время как потребность в ГАЗ-66Б была очень велика. По штатам 1965 г. для укомплектования одного парашютно-десантного полка требовалось 112 десантных автомобилей, а всей воздушно-десантной дивизии – порядка 450. Поскольку в середине 1960-х гг. в боевом составе советских Воздушно-десантных войск насчитывалось 10 дивизий, то суммарная потребность в ГАЗ-66Б оценивалась приблизительно в 4500 шт. Поэтому уже 2 марта 1966 г. приказом Министра обороны СССР № 38 десантный автомобиль официально приняли на вооружение ВДВ без проведения повторных испытаний. К приказу была приложена техническая характеристика, в соответствии с которой машина должна была иметь шины переменного давления размером 12,00-18”. Таким образом, ГАЗ-66Б стал первым серийным представителем 66-го семейства, получившим СРДВШ. Автомобили, не предназначенные для Воздушно-десантных войск, стали оборудоваться ею лишь с 1968 г.

В ходе подготовки к производству, проанализировав недостатки конструкции складной кабины, решили отказаться от вновь разработанных рамки ветрового стекла и боковин дверей, и позаимствовать эти детали у базового ГАЗ-66. Вот так у десантного автомобиля и появилась рамка с узкими боковыми окошками и куском крыши.

Вопрос о месте производства ГАЗ-66Б до сих пор открыт. Вероятно, первоначально оно велось в Горьком, а впоследствии, после внедрения СРВДШ в конструкцию базовой модели ГАЗ-66, доработка стандартных машин (модификаций ГАЗ-66-04 и ГАЗ-66-05) в десантный вариант производилась уже силами одного из авторемонтных предприятий Министерства обороны. Известно лишь, что первую партию грузовиков изготовили с использованием задела 1964 г. Поэтому в отличие от опытных машин самые первые серийные десантные автомобили имели облицовку радиатора раннего образца – с четырьмя горизонтальными отверстиями.