Родоначальник семейства ГТ-Т (гусеничный транспортер-тягач или изделие № 21, или гусеничный тягач тяжелый) разработан на Харьковском тракторном заводе в 1961 г. В 1962 г. производство этих машин началось на Рубцовском машиностроительном заводе, к 1966 г. их производство было доведено до 110-120 единиц в год. С 1977 г. производство ГТ-Т было налажено также в Семипалатинске.

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 специальных колесно-лыжных 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. К комплекту ЗИП транспортера придаются средства повышенной проходимости. Для улучшения сцепления гусеничных цепей с грунтом имеются добавочные грунтозацепы, а для самовытаскивания при застревании – 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, двух 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 (Западная Сибирь, тундры Кольского п-ва и т.д.).

В настоящее время классический ГТ-Т можно приобрести только в воинских частях или у посредников, скупающих машины в этих самых частях. Но и в Рубцовске, и в Семипалатинске продолжается производство наследников легендарного транспортера.

Прямыми потомками ГТ-Т являются снегоболотоходы ГТ-ТБ и ГТ-ТБу. Эти машины выпускаются сразу с двигателем ЯМЗ-238, ходовая часть ГТ-ТБу имеет по семь опорных катков на борт – та самая удлиненная машина с повышенной грузоподъемностью и увеличенной грузовой платформой.

Близкими родственниками ГТ-Т можно назвать снегоболотоходы ГТ-ТМ и ГТ-ТМС. Эти машины выпускаются с двигателем ЯМЗ-238, в ходовую часть добавлены поддерживающие катки, на которых лежит верхняя ветвь гусеницы. Такое изменение конструкции позволило увеличить скорость машины на твердой поверхности, однако привело к потере управляемости и сильному снижению скорости на плаву. Изменения внесены также в трансмиссию. На ГТ-ТМ устанавливается гидрообъемная коробка

переключения передач (ГОП). Применение ГОП было призвано повысить управляемость машин и «расфиксировать» радиусы поворотов. Побочным эффектом стала сложность регулировки и обслуживания трансмиссии.

Кабина ГТ-ТМ вмещает троих человек, включая водителя, при этом в салоне могут разместиться 24 пассажира. Объем кузова относительно ГТ-Т увеличен в 1,5 раза.

ГТ-ТМС является «северным» вариантом ГТ-ТМ с двойным остеклением окон на боковых листах салона и на двери в кормовой части салона и улучшенной шумоизоляцией.

Но главным современным наследником ГТ-Т является снегоболотоход ГТ-ТР. Эта машина оснащена двигателем ЯМЗ-238 с очень удобным доступом для обслуживания. Компоновочная схема ГТ-ТР отлична от ГТ-Т – «морда» значительно короче, сама машина визуально кажется шире, хотя габариты у ГТ-Т и ГТ-ТР по ширине совпадают. Двигатель со всеми его агрегатами и системами размещен в средней части корпуса в специальном отделении огороженном теплошумоизоляционными перегородками. Кабина ГТ-ТР сообщается с пассажирским салоном в кузове с проходом с правой стороны от двигателя. Шины опорных катков и направляющих колес ГТ-ТР не резиновые, а полиуретановые, что по замыслу производителей должно значительно увеличить срок службы катков. По бортам ГТ-ТР установлены металлические склизы, при ударах о которые гусеницы очищаются от налипшего снега и грязи. Огромным достоинством ГТ-ТР являются удлиненные (относительно ГТ-Т) торсионные валы. Их длина соответствует ширине машины и значительно увеличивает надежность подвески.



Конструкция корпуса ГТ-ТР в корне отлична от конструкции корпуса ГТ-Т. Изменения заключаются в появлении рамного каркаса – своеобразного скелета, который обшивается листами металла различной толщины (в зависимости от желания заказчика). Длина металлических листов при этом отвечает длине машины, поэтому в корпусе нет сварных швов, по которым машина, работая в горных условиях, могла бы развалиться на части (как это делают снегоболотоходы ГАЗ, например). Применение металла различной толщины позволяет находить компромисс между требуемой прочностью и грузоподъемностью машины.



Следует заметить, что снегоболотоходы семейства ГТ-ТР используются не только как пассажирские или грузовые транспортеры, но являются отличным шасси для установки различного навесного оборудования, в том числе буровых установок, кранманипуляторв, автогидроподъемников, топливных цистерн, и широко используются при инженерных изысканиях, обслуживании трубопроводов и ЛЭП в самых северных районах нашей страны.




Чайка Сервис
ПАЛ 8
МАРАЛ





Описание, технические характеристики и модификации гусеничных транспортеров (снегоболотоходов) серии ГТ-ТР

Получить более подробную информацию и купить вездеходы серии ГТ-ТР и не только Вы можете, обратившись к нам по телефону/факсу +7 (812) 313-53-81, отправив запрос по электронной почте skarn@skarn-spb.ru, или заполнив форму обратной связи прямо с нашего сайта.