

GAZ-44: plovoucí nákladní automobil ze Sovětského svazu

 lipovylisť.cz/wordpress/gaz-44-plovouci-nakladni-automobil-ze-sovetskeho-svazu

David Z Moravy

8. srpna 2024

R&D “Universal-1”

Na počátku 70. let minulého století došlo v Sovětském svazu k pokusu o vytvoření obojživelných nákladních vozidel pro potřeby armády. Stroje měly být postaveny úplně jinak než vodní ptactvo – žádné kýly ani trupy lodí. Na jedné straně to umožnilo unifikovat vozidla s čistě pozemními modely a racionálněji uspořádat komponenty. Na druhou stranu na sto kroků nebylo možné takového obojživelníka rozeznat od běžného nákladáku. Vynikající kamufláž od rozvědky NATO.

Rozsáhlá říční síť v Evropě vypadala jako ideální bitevní prvek pro obojživelná nákladní vozidla. Kolona obojživelníků by mohla dezorientovat nepřítele a vstoupit do operačního prostoru na nejneočekávanějším místě.

Bylo navrženo vyrábět plovoucí nákladní automobily v Sovětském svazu dvěma způsoby – přizpůsobením hotových řešení a vytvářením nových návrhů.

V roce 1976 byl testován Ural-375P „Float“, což byl obyčejný nákladní automobil s pohonem všech kol s vrtulí na zádi. Nemohl se hned vrhnout do vody – posádka ho za 12 minut přenesla do plovoucí polohy.

O nějakém utěsnění standardní uralské kajuty samozřejmě nebyla řeč a řidič byl nucen řídit loď téměř v potápěčské výstroji. 375 se udržela na vodě díky standardním plovákům a výtlačovému tělesu. Testy

potvrdily deklarované vlastnosti a uspokojily zákazníka. Ale nešel do série „Float“.

Jak jsem neviděl skutečnou bojovou službu Ural-379P, který se snažili naučit plavat od narození. Nákladní auto muselo do vody prakticky bez přípravy – za tímto účelem byly kabina a korba utěsněny. V zádi byly dvě vrtule, které spolu s koly zrychlily kamion na vodě na 6 km/h.

Kromě třinápravové verze bylo pro testování v Miass připraveno i plovoucí vozidlo s uspořádáním kol 8×8. Neexistují žádné veřejné údaje o výsledcích práce, ale lze předpokládat, že byly nejednoznačné.

Nákladní vozy se do výroby nedostaly, ale nápad neopustili. Později v rámci programu Susha vznikly prototypy obojživelníka s kapucí jménem Ural-43221A, jehož testy se datovaly do roku 1979.



Ural-379P, zavěšený s plováky v „složené“ poloze

Na pozadí těchto tajných příběhů se rozvinuly pokusy Gorského automobilového závodu obsadit významnější místo v řadě armádního vybavení. Jedním z nich byla vývojová práce „Universal-1“. Tento projekt skrývá vývoj celé rodiny plovoucích armádních nákladních vozidel s uspořádáním kol 4×4, 6×6 a 8×8. Pouze dva vozy byly smontovány z kovu (podle jiných zdrojů byl postaven pouze jeden exemplář).





GAZ-44

I povrchní pohled zachytí podobnost s obrněnými transportéry BTR-70. Z vojenského vozidla byly zapůjčeny hnací nápravy, závěsy, převodovky, brzdy a kola.

Zvenčí se může zdát, že vícekolové téma je Gorky Automobile Plant cizí, ale není tomu tak. Koncem 50. let vyvinuli konstruktéři GAZ slavný BTR-60, jehož koncept je stále živý. Pro vývoj technických řešení byly v letech 1956–1957 postaveny prototypy s uspořádáním kol 8×8 – GAZ-62B a GAZ-62P. První neuměl plavat, ale druhý vůz byl vyroben ve dvou Gorkého loděnicích č. 21 a 112 a měl lodní trup.



GAZ-62B





Plovoucí GAZ-62P

Experimentální vozidla byla ukázána armádě, ale nedostala se do sériové výroby. Ale tento pár lze dobře považovat za předchůdce naší hlavní postavy – GAZ-44.

Mimochodem, nepleťte si obojživelníka s jeho úplným jmenovcem z roku 1939. V té době byl tento název dán modifikaci plynového válce nákladního automobilu GAZ-MM, vyráběné v limitované edici.

Voda je jako sucho

Jak již bylo zmíněno výše, od 60. let se Gorky Automobile Plant snaží zvýšit tonáž svých nákladních vozidel. Důraz byl kladen na produkty závodu Lichačev v hlavním městě. Proč se tak stalo, není zcela jasné. GAZ vždy pracoval na hranici svých možností a vyráběl širokou škálu zařízení.

Na prvním místě byla bojová vozidla (obrněné transportéry a BRDM), následovaná vojenskými terénními vozy GAZ-66 a GAZ-69. Další prioritou byly civilní „trávníky“, následované osobními vozy, včetně maloobjemových a výkonných „čajků“. Kam by se sem mohly vklínit nové modely?

Přesto v Gorkém fantazírovali o třínápravovém GAZ-34 s nosností tři tuny. ZIL-131 přímo nekonkuroval kvůli menší nosnosti, ale řešil podobné problémy. Sedmitunový experimentální GAZ-34 už byl ale přímým konkurentem ZIL-130. Ani jedno, ani druhé nákladní auto dopravník nevidělo.

GAZ-44 byl posledním pokusem Gorkého automobilového závodu skočit na úroveň těžké techniky. Obojživelník unesl až 5 tun. Archiv obsahuje fotografie „shishigy“, která byla naskládána do zadní části experimentálního čtyřnápravového vozidla. A auto s takovým společníkem proplouvalo celkem úspěšně.

Pohonnými jednotkami pro dva sestavené obojživelníky byla dvojice motorů – 8válcový karburátor ve tvaru V o výkonu 140 koní. S. a Yaroslavl diesellový motor o výkonu 210 hp. S.







GAZ-44 a GAZ-66

Obyvatelé Gorkého si pro svého obojživelníka vybrali výklenek pár kroků pod produkty Brjanského automobilového závodu. Nejlehčím vozidlem mezi konkurenty byl BAZ-5937 s nosností 7,5 tuny. Na tomto obojživelníku byla v Zemi Sovětů namontována střela Tochka-U a systém protivzdušné obrany Osa.

GAZ se zřejmě rozhodl nabídnout armádě něco skromnějšího, ale pro podobné úkoly. Tato verze je podpořena zvláštností uspořádání obojživelníků. Přetížená příď s převodovými prvky a motorem neměla nejlepší vliv na plavební způsobilost produktu. Obojživelník plovoucí s GAZ-66 vzadu neudržel žádnou roli, ale co by se stalo, kdybyste museli jít do vody s prázdnou? Platforma GAZ-44 prosila o protizávaží v podobě bojového modulu.







GAZ-44

GAZ-44, stejně jako jiné pokusy o výrobu plovoucího nákladního vozu, selhal. Hra rozhodně nestála za problémy. Univerzální auto schopné jízdy v blátě, na dálnici i ve vodě nebylo levné a za celou kariéru muselo plavat v nádržích jen párkrát. Například: viděli jsme spoustu námořních talentů komplexů Tochka-U nebo systémů protivzdušné obrany Osa v akci?

Sovětská armáda se svého času snažila naučit plavat veškerou vojenskou techniku bez výjimky, což vyžadovalo kompromisní a někdy i kontroverzní rozhodnutí. V příběhu obojživelného kamionu byla úroveň technických kompromisů zjevně příliš vysoká.



GAZ-59037 lze nazvat velmi podmíněným nástupcem GAZ-44

Na konci příběhu nelze než vyjádřit lítost. Za prvé, ne nejuctivější postoj k technické historii naší země. V Nižním Novgorodu bylo vytvořeno velmi dobré muzeum civilních produktů GAZ, ale všechny slavné stránky pracovníků automobilových závodů nesouvisejí s Volgami, Čajkami a Trávníky, ale s vojenskou technikou. Jedná se především o vojenský závod a poté o dodavatele výrobků pro národní hospodářství.

Nyní tomu tak není a existuje pocit, že GAZ se za svou vojenskou minulost prostě stydí. Existuje pro to racionální vysvětlení – zapomenutím historie se pokuste odvrátit další balíček zahraničních sankcí. Říkají, že jsme tehdy takoví byli, ale teď je všechno nové. Nepomohlo. GAZ dostal velkorysé sankce ještě před speciální operací.

Nenásledovalo ale žádné přehodnocení historie závodu Gorského Automobile Plant. V historické literatuře, kterou občas vydávají automobilky, nejsou prakticky žádné informace o experimentální vojenské technice. Informace o GAZ-44 doslova rozplakaly kočku. Archivy přitom pravděpodobně uchovávají mnoho zajímavého a jedinečného dědictví.

Pokud jste tuto techniku nemohli zachovat pro potomky, řekněte nám o ní alespoň.

Jevgenij Fedorov

Continue Reading

[Previous Globální vláda není konspirační teorie](#)

[Next Revoluce dronů je zrušena](#)