

«РАД ШЛЕППЕР ОСТ»

или тягач профессора Фердинанда Порше



Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

Адольф Гитлер, как и другие диктаторы XX века, мнил себя специалистом во всех областях, способным давать ценные указания по любому вопросу. Как известно, командовал он и конструкторами автомобилей. Надо признать, указание о создании «фольксвагена» оказало огромное влияние на историю автомобилизации второй половины XX в. Но больше было промахов и самым крупным, во всяком случае, по размерам, был RSO.

Но начнём по порядку. Сражения 1941–1942 г. на Восточном фронте сильно сократили парк артиллерийских тягачей вермахта, но по настоящему тяжёлое положение у немецких войск сложилось поздней осенью 1941 г., когда буквально за несколько дней почти весь автотранспорт встал, застряв в русской грязи. Положение частично удалось исправить, мобилизовав трофейные русские гусеничные трактора, тягачи и исправные танки. Но к весне 1942 г., когда началось таяние снегов, всё опять повторилось. Стало ясно – для бездорожья нужны совершенно другие тягачи, нежели те, которые состоят на вооружении вермахта.

Так как автомобильная промышленность была «по горло» завалена военными заказами, 6-й отдел Управления вооружений создал специальную комиссию под руководством профессора Фердинанда Порше, которая рассмотрела разработанные специалистами завода «Steyr» проекты гусеничного и колёсного тягачей на базе агрегатов полноприводного (4x4) грузовика Steyr 1500A.

Гусеничный RSO (Raupen Schlepper Ost – гусеничный тягач «Восток») получился довольно удачным, а вот колёсная машина под тем же индексом RSO (Rad Schlepper Ost – колёсный тягач «Восток») не получилась – замена обычных колёс огромными спицованными, диаметром 1,5 м, не превратила лёгкий грузовик в мощный тягач. И тут в ход разработок вмешался фюрер, с самого начала следивший за всем этим. Он помнил, как в годы первой мировой войны громадные колёсные тягачи Austro Daimler M16 таскали 305 мм осадные орудия. Решив, что подобные автомобили и есть то единственно правильное направление разработок, Гитлер поручил профессору Ф. Порше, которому, как австрийцу, он очень доверял, создать современный вариант впечатлившей его в годы той войны машины. Причём он прямо говорил о необходимости в целях экономии резины использовать цельнометаллические колёса с грунтозацепами.

Итак, конструкторское бюро профессора Порше получило официальный заказ от Управления вооружений на создание тягача с колёсной формулой 4x4, а завод «Skoda» в Пльзене – указание готовиться к производству прототипов. Возможно, что это тоже был не случайный выбор – в годы первой мировой разработанные фирмой «Austro Daimler» тягачи выпускались для нужд австро-венгерской армии именно заводами «Skoda» (как и осадные мортиры, которые эти тягачи таскали).

В конструкторском бюро Порше новая разработка получила индекс «175». Согласно «выставленным фюрером вехам» инженеры раз-

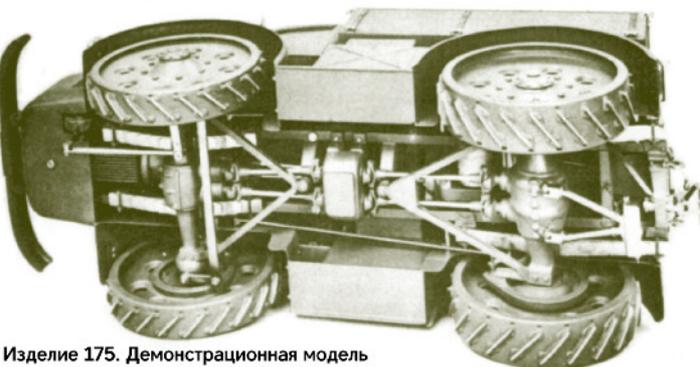
RSO на испытаниях



RSO на испытаниях



Изделие 175. Демонстрационная модель



Изделие 175. Демонстрационная модель

RSO на показе



Первые два опытных прототипа RSO





работали короткий и высокий (размеры 6220x2300x3065 мм, база – ровно 3000 мм) тягач на огромных металлических дисковых колёсах диаметром 1500 мм. На первых прототипах для облегчения веса в дисках были сделаны отверстия, от которых потом отказались. Благодаря этим колёсам клиренс изделия «175» составлял 490 мм.

В соответствии с требованием обеспечения хороших пусковых качеств на «175-й» установили четырёхцилиндровый верхнеклапанный бензиновый двигатель воздушного охлаждения. Рабочий объём двигателя – 6024 см³, мощность – 90 л.с. при 2000 об/мин. В качестве «пускателя» использовалась половинка двигателя «Фольксваген» мощностью 12 л.с. Трансмиссия достаточно сложная: крутящий момент от двигателя через 5-ступенчатую механическую КПП и раздаточную коробку передавался на ступицы колёс отдельными для каждого колеса карданными валами. Подвеска – на продольных полуэллиптических рессорах с упорными штангами, образующими с мостами треугольники. Тягач полной массой в 12 т на ровной дороге развивал скорость 15 км/час, а его двигатель пожирал невероятное количество дефицитного в Германии бензина – 100 л на 100 км, поэтому бака в 250 л хватало в лучшем случае на 125 км. После провалившегося первого показа в октябре 1942 г. и представления двух прототипов 4 января 1943 г. недалеко от бункера Гитлера «Вольфшанце» самому фюреру, вначале было даже отказано в выделении бензина для дальнейших испытаний!

Все же Гитлер поддержал своего фаворита

и Порше продолжил работы, несколько улучшив конструкцию. Глушитель из-под рамы перенесли на крышу, изменили форму грунтозацепов и передаточные числа в трансмиссии, за сцеплением была установлена гидромфта Voith 384T.

Тем не менее, специалисты Управления вооружений были прямо-таки несчастны – вопреки их мнению, войскам навязывали явно неудачный, слабосильный (мог тянуть всего-то 5-тонный прицеп), тихоходный тягач. Что из того, что он преодолел брод в 1,18 м и взбирался на уклон в 33 градуса? Маленькая скорость, большой радиус разворота (14 м) и большая высота делали его непригодным для использования близко к фронтовой линии. Но фюрер есть фюрер, и против его мнения пойти никто не решался.

Повторный показ улучшенной конструкции RSO весной 1943 г. послужил основой для заказа серии из 200 шт. К концу года заводы «Skoda» выполнили заказ. Правда, была сделана попытка сократить заказ наполовину, но завод, чувствуя поддержку самого фюрера, письмом из Управления вооружений попросту проигнорировал.

И вот 200 шт. RSO готовы, а куда их отправлять? За 1943 г. фронт приблизился к границам Польши, Чехословакии, а здесь дороги были лучше российских и RSO вроде бы не требовались. Тогда часть тягачей зимой 1944–1945 гг. перебросили на Запад в Голландию. Но эти окрашенные в тёмно-жёлтый цвет монстры, которых местное население считало частью какой-то системы тайного оружия, на дорогах показывались редко –



RSO у завода Порше. 1944

Skoda



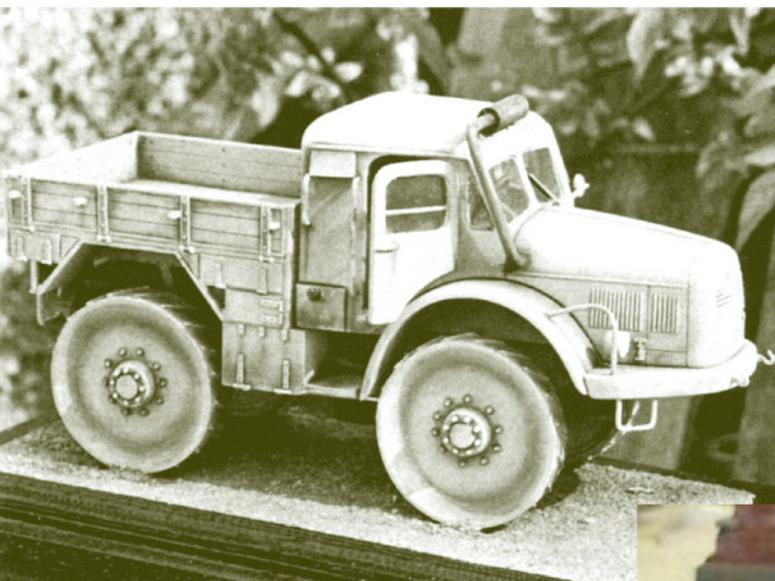
для них просто не выделяли бензин. Их пытались использовать в инженерных подразделениях и для разрушения железных дорог. На поле боя несколько RSO появились во время Арденнской операции, где их захватили американцы.

RSO на восточном фронте

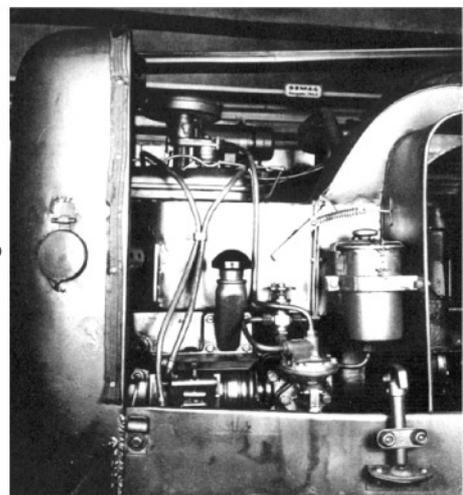


Брошенный RSO во Франции





Модель RSO в масштабе 1:35 (Gordon Dweddlow Co)

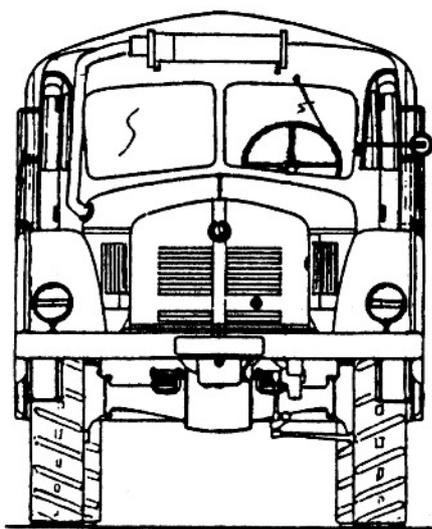


Двигатель RSO

Модель RSO в масштабе 1:43



В общем, большинство RSO были брошены немцами на путях отступления и позднее разрезаны на металлолом. Оставшиеся в восточной части Германии эпизодически использовались в дорожном строительстве вплоть до 1960 г. В этом же году в Штутгарте нашли один RSO. Этот тягач оставался на территории фирмы «Porsche» и перед приходом американцев кто-то загнал его в находившийся рядом со зданием пожарный пруд. Во время бомбардировки стены рухнули и похоронили тягач. Когда в 1960 г. начали расчищать развалины, нашли и останки RSO. Но для восстановления они не годились...



Sériový Škoda RSO

