

«ЗИС-6» – СОВЕТСКИЙ «WD»

Людзиус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



ЗИС-6 в литовской армии

Еще лет тридцать назад, листая старые, потрепанные комплекты журналов «Карис» («Воин») 1936–1939 гг., чудом сохранившиеся в подвалах (говоря «чудом», т.к. люди после 1945 г. сами уничтожали эти журналы, чтобы «не загромоздить» в Сибирь), я удивлялся многообразию армейских грузовиков, находившихся на вооружении армии Литовской Республики. В основном это были трехоски – английские «Моррис Коммершл», «Лэйланд», «Форд» датской сборки и даже советские ЗиС-6!

Да, в тридцатые годы Литва была одним из государств, покупавших советские автомобили, причем для нужд литовской армии поставлялись не столь уж частые и в СССР трехоски ЗиС-6.

Гораздо позже, уже после восстановления независимости Литовской Республики и распада СССР, стало возможным более подробно узнать о поставках автомобилей для литовской армии, в том числе и из СССР. И даже достать оригинальный проспект автомобилей ЗиС – небольшой альбомчик с темно-синей обложкой из плотной бумаги. На ней – белые буквы «ЗИС» и угловатый силуэт быстро мчащегося грузовика. Это издание 1937 г. На первой странице строчки: «Завод имени Сталина экспортирует свои грузовики в Иран, Турцию, Китай, Монголию, Эстонию, Литву...» Всего же Литва закупила за 5 предвоенных лет примерно 60 шасси ЗиС-6. В армейских мастерских для них были изготовлены несколько отличавшихся от «фирменных» кабины и кузова. «Литовские» ЗиС-6 служили тягачами зенитных пушек, дивизионной артиллерии, использовались в инженерных подразделениях.

Но попробуем «вернуться к истокам», т.е. к обстоятельствам появления трехосной машины в производственной программе московского автозавода «АМО». В начале тридцатых годов здесь выпускался лицензионный вариант американского грузовика Отокар СА под названием АМО-2. Из этой конструкции КБ

трехоски послужили английские грузовые автомобили типа «WD», выпускавшиеся по единым требованиям военного министерства Великобритании фирмами «Кроссэй», «Моррио», «Торникрофт» с середины двадцатых годов. Считалось, что английские конструкции наиболее пригодны для армейских целей – их копировали и немцы, и японцы, и итальянцы. Особенностью конструкции типа «WD» были червячные главные передачи задних ведущих мостов и их подвеска: на картеры мостов надевались шарниры, к которым крепились концы верхней и нижней рессор; средние части рессор стремянками крепились к шарнирным опорам на раме, причем крутящие моменты от мостов на раму передавались при помощи верхних реактивных тяг, а рессоры передавали толкающие усилия. Именно такой грузовик создавался в 1931–1932 гг. под маркой АМО-6 в КБ завода «АМО» под руководством тогдашнего начальника бюро Евгения Ивановича Важинского одновременно с другими автомобилями нового семейства – АМО-5, АМО-7, АМО-8.

Первые два автомобиля АМО-6, изготовленные в 1932 г., испытывались 25 июня–4 июля в пробеге на маршрут Москва–Минск–Москва. После доводки названные уже ЗиС-6 грузовики еще в экспериментальном порядке начали собирать 26 июня 1933 г., а серийное производство началось 7 декабря того же года и продолжалось до октября 1941 г. – до эвакуации завода. За это время было изготовлено 21 239 шт. ЗиС-6.

ЗиС-6 был максимально унифицирован с базовой моделью ЗиС-5: на нем стоял тот же надежный шестицилиндровый двигатель мощностью 73 л.с., то же сцепление, передний мост с подвеской, рулевое управление, кабина, оперение. Отличались рама, трансмиссия и ведущие мосты, был установлен дополнительный бензобак. За стандартной 4-ступенчатой коробкой передач стоял 2-ступенчатый демультипли-



Модель ЗиС-6 (МиниКлассик)

катор ($I_1 = 1,00$, $I_2 = 1,53$). Для специальных целей (шасси для броневедомохода БА-5) он снабжался еще и задней передачей ($I_{з.к.} = 1,11$), что позволяло иметь 9 передач вперед и 6 – назад. От демультипликатора крутящий момент передавался на задние ведущие мосты с червячной передачей ($I_0 = 7,4$), изготовленные по типу мостов фирмы «Тимкен». Интересным было то, что крутящий момент на задний мост передавался от среднего с помощью короткого карданного вала (т.е. по принципу «проходного моста» наподобие ЗиЛ-131 и Урал-375). Всего же на ЗиС-6 было 3 коротких карданных вала: от коробки передач к демультипликатору, от него – к среднему мосту, от которого, как уже упоминалось, – к заднему. Ведущие червяки располагались сверху, червячные колеса изготовлялись из бронзы. В открытых карданных шарнирах применялись подшипники скольжения, требовавшие регулярной смазки.

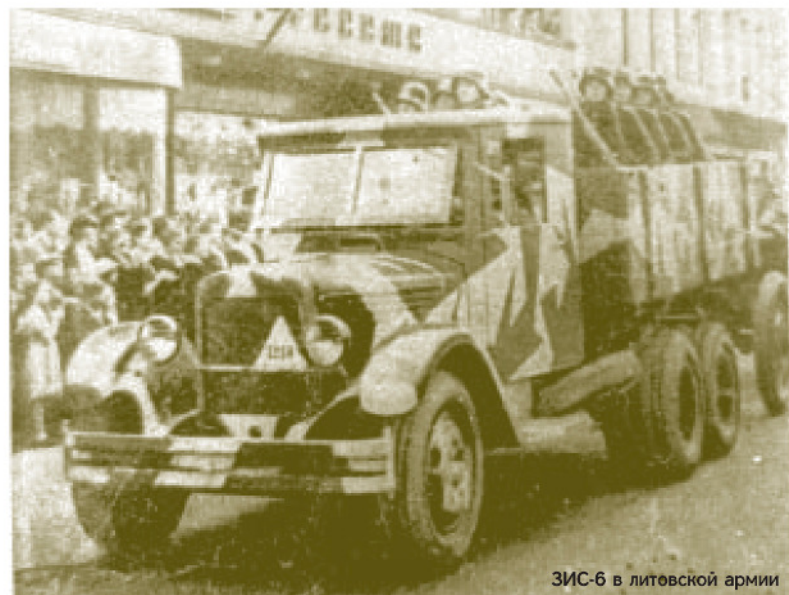
Подвеска переднего моста – на продольно-



Модель ЗиС-6 (ЛОМО-АВМ)



Модель ПАРМ крюковского завода (Ким)



ЗИС-6 в литовской армии

Модель бензозаправщика (ЛОМО-АВМ)



Модель БМ-13 (МиниКлассик)

ных полуэллиптических рессорах, а тележка задних мостов имела подвеску типа «WD».

Серийные автомобили имели механических привод тормозов на все колеса с вакуумным усилителем, в то время как на опытных образцах применялись тормоза с гидроприводом.

ЗиС-6 имел массу 4230 кг и по хорошей дороге мог перевозить до 4 т груза. Максимальная скорость – 55 км/ч, габаритные размеры 6060x2235x2160 мм, т.е. такие же, как у базовой модели ЗиС-5. В целом ЗиС-6 был достаточно надежным, хотя из-за низкой удельной мощности был нединамичен и имел большой расход топлива – 40–41 л/100 км по шоссе. Как грузовая машина ЗиС-6 использовался мало, в основном на Севере и в пустынях, т.е. там, где требовалась повышенная проходимость, хотя ею он и не отличался.

В войсках он применялся как тягач для артсистем, на его базе строились ремонтные летучки, бензовозы, другие специальные машины. В Одессе на шасси ЗиС-6 выпускался автокран «Январец». Но наибольшую извест-



Модель БЗ-35 (ЛОМО-АВМ)



Бензозаправщик БЗ-35

ность ЗиС-6 приобрел как носитель легендарных реактивных минометов БМ-13 (или «Катюш»). До поступления импортных трехосных автомобилей «Катюши» в основном монтировались на ЗиС-6. Одна из таких машин находится в Санкт-Петербурге в Артиллерийском музее, а «на ходу» она показана в художественном фильме «Поединок» по роману Льва Шейнина. К сожалению, все памятники «Катюш», установленные в гг. Рудне, Орше, Москве, базируются на имитации шасси ЗиС-6.

Известен ряд опытных и малосерийных модификаций ЗиС-6. Еще в 1932 г. был построен вариант АМО-6 с обычной шестеренчатой 2-ступенчатой главной передачей, обладавшей лучшими показателями, но в СССР и за рубежом в то время было увлечение 3-осными машинами с червячными передачами, и это, по-видимому, решило дело. Шестеренчатые передачи были вновь применены в 1940 г. на экспериментальных трехосных полноприводных (6х6) машинах ЗиС-36, которые в принципе являлись тоже модификацией ЗиС-6, но сделанной на более высоком уровне. Небольшая часть укороченных шасси ЗиС-6 с более мощным двигателем (90 л.с.) применялась для тяжелых пушечных броневых автомобилей БА-11, использовавшихся в начале Великой Отечественной войны.

Большинство ЗиС-6 погибли в боях в первые годы Великой Отечественной войны. Например, в воспоминаниях одного из участников боев 22–23 июня 1941 г. на территории Литвы упоминается, что их артиллерийская часть, после приграничных боев отступившая к г. Каунас, из-за взорванных мостов не могла переправиться через Неман и сбросила свои пушки вместе с тягачами ЗиС-6 в реку со взорванного железнодорожного моста. К сожалению, подобная участь не редкость на войне. Поэтому после войны ЗиС-6 встречались редко. Правда, они участвовали в параде Победы, дослуживали в тыловых частях, разных мелких организациях, переоборудованные для работы с газогенераторами возили грузы далеко на Севере.

К настоящему времени этих интересных автомобилей сохранились буквально единицы. Но есть надежда, что где-нибудь – может на севере, может на юге, в заваленных Аджимущкайских каменоломнях, где уже находили автомобили, а может, и в гараже какой-нибудь организации, следопыты автостарины найдут еще одну старую «трехоску» ЗиС-6 – удалось же в 1984 г. найти в Подмоскowie уникальную пожарную лестницу на удлинненном шасси ЗиС-6...

Зато моделей ЗиС-6 в настоящее время



Модель бензозаправщика БЗ-35 в масштабе 1:72

предостаточно – и самых маленьких, в масштабе 1:87, и «авиационного» масштаба (1:72), и самых популярных в масштабе 1:43.

Первыми на модельном рынке появились самые маленькие (1:87) модели из



Модель БМ-13 в масштабе 1:72

Модель ПАРМ-2 в масштабе 1:72 (AER-Moldova)



Киева. Сначала это был просто грузовой вариант, потом появилась автоцистерна. Надо сказать, что, как и у всех моделей семейства ЗиС, производимых в Киеве, не соответствовали оригиналу ни кабина, ни крылья. Их придется исправлять своими силами.

Потом появились наборы в масштабе 1:72. В этой серии вариантов было значительно больше, причем имелась даже «Катюша». Модели детализованы лучше, чем киевские, что, вообще-то, само собой разумеется ввиду больших их размеров, да и внешне собранная модель больше походила на «живой» ЗиС-6.

В масштабе 1:43 модели ЗиС-6 и специальные автомобили на их базе производит «ЛОМО-АВМ» и «МиниКлассик». В отличие от маленьких масштабов, ЗиСы от «ЛОМО-АВМ» металлические. К сожалению, санкт-петербургская модель имеет много отличий от своего прототипа. Это и радиатор угловатой формы, и «обвисшие» передние крылья, и не соответствующая оригиналу кабина. ЗиС-6 от «МиниКлассик» лучше – у него с радиатором, капотом двигателя и кабиной все в порядке. Увы, передние крылья сделать и им не удалось – видно, очень уж хитроумно переходят их поверхности одна в другую и изгибаются... Ну, и колеса великоваты для ЗиСа. А так модель приятная, ничего не скажешь.

Кстати, интересно почему никто из мелких производителей деталей для конверсии и доукомплектования моделей 1:43 не занялся производством «правильных» радиаторов для ЗиСов или нормальных крыльев для санкт-петербургских же «полугорок»? Или соответствие модели прототипу – дело второстепенное?



Модель ПАРМ-2 (Дмитриев)