

ГРУЗОВИКИ TATRA В ЖИЗНИ И МОДЕЛЯХ



**Люциос СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)**
Фото из архива автора
Фото моделей Z.Staskevicius

Tatra T24 Bulldog (1924)

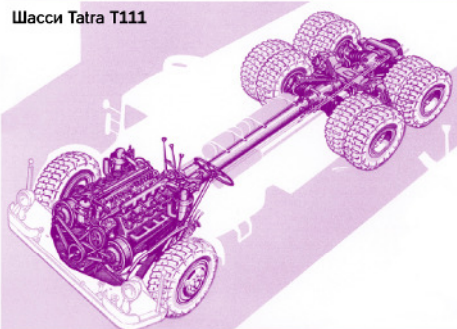


Tatra T25A (1934)



Tatra T81H

Шасси Tatra T111



Tatra T111



Tatra T111



Tatra T111

В первых числах мая победного 1945 г. советские части вошли в г. Корги́нице, где были радостно встречены населением. Это было действительно так – ведь весь этот регион был отторгнут от Чехословакии и включён в состав третьего рейха со всеми вытекающими для чешского населения этой части страны последствиями. Работники завода через несколько дней преподнесли освободителям подарок – 10 шт. собранных из запасных частей трёхосных грузовиков Tatra T111/6500. Это, наверное, были первые Tatra на советской службе, если не считать захваченных у немцев трофейных машин этой марки. Спустя некоторое время после Второй мировой войны грузовые автомобили Tatra стали довольно обычными в СССР – только до 1949 г. было поставлено 440 машин. Правда, далеко не во всех регионах – конструкция полноприводных трёхосных (6x6) грузовиков тяжелого класса с дизельным двигателем воздушного охлаждения прямо-таки предназначала их для эксплуатации в северных регионах Сибири. Но закупленная в ЧССР первая действительно крупная партия самосвалов Tatra T111S1 была направлена на строительство Волго-Донского канала. Увы, судьба их была довольно печальной – неумелая техническая эксплуатация, безжалостная перегрузка в считанные месяцы превратили новенькие самосвалы в металлолом... Куда больше повезло «Татрам», направленным в северные районы страны, где их качества и особенности (полный привод, не боящийся мороза дизель воздушного охлаждения) сразу оценили, заботливо ухаживали, со временем создали действующие до настоящего времени первоклассные базы обслуживания и ремонта чешских грузовиков. Кстати, позднее туда шла основная масса импортируемых из ЧССР грузовых Tatra – сначала забываемых «сто одиннадцатых», потом «138-х», «148-х», «815-х», а теперь и мощнейших короткокапотных «Ямалов» (Tatra 163). Часть машин поставлялась в европейскую часть СССР – в Ленинграде, Москве, ряде других мест на стройках и в карьерах трудилось немало самосвалов из Корги́нице. Грузовики Tatra разных модификаций и сегодня успешно работают в России.

Любой специалист скажет, что вот уже более 80 лет автомобили Tatra отличает два особых технических решения – шасси с центральной рамой-трубой и независимой подвеской колёс с качающимися полуосями, а также доведенные до совершенства двигатели воздушного охлаждения. Эти особенности – наследие долготелного главного конструктора завода Ханса Ледвинки (Hans Ledwinka). Они были воплощены в металле ещё в далёком 1923 г., когда в г. Корги́нице, на вновь построенном заводе, был запущен в серию небольшой «народный» автомобиль Tatra 11. Он был первым автомобилем с расположенным впереди двигателем воздушного охлаждения, тогда ещё двухцилиндровым, и соединяющую передний и задний мосты трубу, в передней развилке которой крепился двигатель, а вся трансмиссия размещалась внутри этой трубы. Задние ведущие колёса имели сдвинутые продольно в отношении друг друга грибообразные полуоси, качавшиеся в поперечной плоскости и прекрасно справлявшиеся с неровностями дороги. Куда более жёсткая, чем лон-

жеронная рама, татровская центральная труба не передавала перекосов на закреплённый на ней кузов. Конструкция этой маленькой легковушки оказалась настолько удачной и надёжной, что уже в 1925 г. появляется построенная на таком шасси грузовая модель – однотонная Tatra 13, а чуть позже – огромная 10-тонная трёхоска Tatra T24 «Bulldog», построенная по аналогичной схеме. Она являлась модификацией выпущенного ранее двухосного грузовика Tatra T23. Короткокапотная Tatra T24 конструктивно была значительно сложнее других грузовиков того времени. Основу шасси составляла труба большого диаметра, на одном конце которой крепился силовой агрегат – 4-цилиндровый карбюраторный двигатель водяного охлаждения с коробкой передач. Трансмиссия и главные передачи с цилиндрическими дифференциалами располагались внутри рамы-трубы. Подвеска колёс независимая. Однако в приводе не было ни одного карданного шарнира, благодаря типично Tatr'овской конструкции полуосей – они были выполнены заодно с ведомыми шестернями. При перемещении колеса вверх-вниз ведомая шестерня просто обкатывалась по ведущей. Из-за такой конструкции ведущие колёса одной стороны были смещены по отношению к колёсам другой на расстояние между ведомыми шестернями одного моста. Кроме того, в зависимости от нагрузки и ровности дороги изменялась колея колёс, но обеспечивалось постоянное сцепление шины с поверхностью дороги без излишних перекосов кузова. На Tatra T24 впервые нашли применение такие способствующие повышению проходимости и сейчас само собой разумеющиеся решения, как одинаковая колея всех колёс, широкопрофильные (но ещё высокого давления) шины, одинаковые на всех колёсах, подвеска на цилиндрических пружинах. Но Tatra T24, как и более мощная её полноприводная модификация Tatra T26, была выпущена в незначительном количестве – армии и предпринимателям в то время не требовались столь большие автомобили.



Tatra T111



Tatra T111/6500



Tatra T111/6500 (1943)

За ней последовало около 20 моделей грузовиков с двигателями как воздушного, так и жидкостного охлаждения, но обязательно с центральной рамой-трубой и качающимися полуосями. Были среди них также полноприводные модели Tatra T25 и Tatra T93. Когда 10 октября 1938 г. немецкая армия вошла в г. Koprivnic, судьба завода, как производителя автомобилей, буквально «повисла на волоске». Немецкие фирмы не желали иметь на рынке столь именитого конкурента и делали всё, чтобы «Tatra» стала просто одним из поставщиков комплектующих узлов без полного цикла автомобильного производства. Завод спасала новая модель грузовика, для которой во всей Германии тогда не нашлось аналога – 8-тонная полноприводная (6x6) Tatra 81. Такой грузовик потребовался военным, и они настояли на его серийном производстве. Однако после необычайно холодной зимы 1941–1942 гг., когда Вермахт потерял тысячи автомобилей из-за того, что у них просто полопались от мороза блоки двигателей водяного охлаждения, специалисты потребовали установить на «81-ю» дизель V-12 воздушного охлаждения модели V910, развивавший аж 210 «лошадей», который на «Tatra» создавали для полноколёсного броневых автомобиля. Его конструкцию несколько изменили, дефорсировали до 185 л.с. и последние 60 единиц Tatra T81 были изготовлены с этими «воздушниками» уже как Tatra T111/6500. После некоторой модернизации шасси, сводившейся к отказу от всех дефицитных материалов – меди, бронзы, хромоникелевых сталей, замене нормальной деревометаллической кабины стандартной эрзац-кабиной из дерева и фанеры, в конце 1942 г. Tatra T111 стала собираться в г. Koprivnic серийно.

Так как именно этот грузовик положил начало всем производившимся после него грузовикам марки «Tatra», следует рассмотреть его конструкцию внимательнее. В первое послевоенное время выпуск Tatra T111 продолжался в «вермахтовском» варианте (грузоподъёмность 6,5 т), однако постепенно начались усовершенствования – подвеску усилили и повысили грузоподъёмность до 8 т, снова стали ставить нормальную деревометаллическую кабину, аналогичную другим тогда производившимся грузовым Tatra моделям «114» и «115». Производство несколько раз останавливалось из-за нехватки металла, резины, комплектующих изделий. Позднее к экономическим и техническим проблемам прибавились политические – конструкторов, в том числе Ханса Ледвинку, осудили как коллаборационистов и отправили в тюрьму, а рьяно следовавшие «курсу Сталина» партийцы поставили даже вопрос о замене «буржуазной» татровской концепции шасси обычными конструкциями с лонжеронной рамой «лестничного» типа, как у советских грузовиков. К счастью, нашлись люди, которые поняли, что отказ от оригинальной конструкции приведёт к хаосу и остановке производства. Их мнение взяло верх. Надо признать, что конструкция «111-й» действительно была сложной. Уже один взгляд под откидывающейся вместе с фальшрадиаторной облицовкой капота, открывавший громадный 12-цилиндровый двигатель с двумя закапотированными вентиляторами, лагутиной трубок топливopроводов, двойными ремнями вентиляторов, фильтрами, прочими дополнительными агрегатами мог привести в трепет не то что обыкновенного шофёра, но и инженера-автомобилиста. А составной колёчатый вал, вращавшийся в роликoвых подшипниках, а шасси с его пачками стоящих под углом в 45 градусов передних четвертьэллиптических рессор, мощные кронштейны задних перевёрнутых рессор, колёса, стоящие не вертикально, а под углом... И карданов не видно (они проходят внутри рамы-трубы), и сзади зачем-то

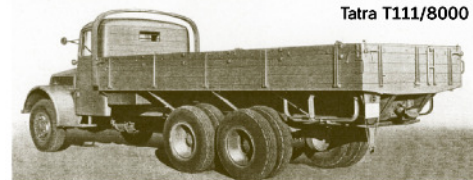
какой-то рифленый барабан крутится (это был барабан центрального стояночного тормоза на самом конце центральной трубы). Словом, задка, а не машина...

Очередная модернизация была проведена в 1953 г. Установили 200-сильный двигатель модели «111А» и окончательно «оформили» внешность грузовика. «Сто одиннадцатая» наконец-то получила цельнометаллическую кабину с передними стойками обратного наклона (машина ведь в основном поставлялась в армию, а что бы стёкла не бликовали, демаскируя автомобиль, их слегка наклонили вперёд). Вот эту модель – Tatra T111R – специалисты по автомобильному дизайну оценивают как одну из наиболее функционально оформленных коммерческих моделей в истории автостроения.

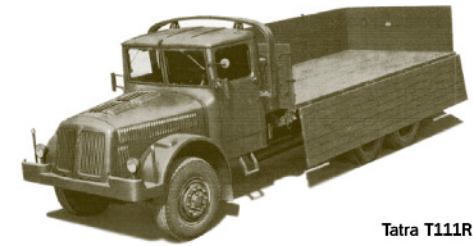
Кроме 10-тонного бортового грузовика и самосвала с двухсторонней разгрузкой, автоцистерны, автокрана, экскаватора, на укороченном шасси изготавливались самосвал DC 5 и балластный тягач Tatra T141 с вместительной двойной кабиной. Выпуск грузовиков «111-го» семейства прекратился в начале 1962 г., когда завод полностью освоил производство нового поколения тяжёлых автомобилей. Всего же было выпущено 32308 шт. Tatra T111, из них 14963 были экспортированы в 58 стран мира. В СССР поступило 8200 единиц.

Следующая модель – Tatra T138 – отличалась более простым по конструкции двигателем V8 воздушного охлаждения и разработанной дизайнером Зденеком Коваржем (Zdenek Kovarzh) совершенно новой кабиной и капотом двигателя. В шасси самым значимым новшеством стала замена в передней подвеске четвертьэллиптических рессор продольными торсионными. Но в принципе Tatra оставалась Tatr'ой – не боявшейся бездорожья, холодов и жары, комфортабельной на самой плохой дороге, надёжной и долговечной. Те же качества (и оригинальную, не похожую на автомобили конкурентов, конструкцию) сохранили последующие модели Tatra T148, Tatra 815 и их наследники, высоко ценимые во многих странах мира.

Модели грузовых автомобилей Tatra в «моём» масштабе НО впервые появились в начале 1960-х гг. в тогдашней ГДР. Причём восточные немцы намеренно избрали «близкий к железной дороге» прототип – 3-осный балластный тягач Tatra T141 с двойной кабиной да ещё укомплектовали его «кулемером» – низкорамным многоосным прицепом-тяжеловозом из двух секций, специально приспособленным для перевозки железнодорожных вагонов. Была в Германии в 1930–1960-е гг. такая услуга, предоставляемая как «Deutsche Reichsbahn», так и послевоенной «Deutsche Bundesbahn» – доставка железнодорожных вагонов от станции к дверям получателя или отправителя груза, не имевшего своей железнодорожной ветки. В ФРГ имелось несколько типов предназначенных для этой цели тяжёлых тягачей – и Faup, и особенно Kaelble, а у ГДР для буксирования тяжёлых «кулемеров» имелся только один возможный вариант – чехословацкая Tatra, кстати, кроме ЯАЗ-210Г, единственный настоящий серийно выпускавшийся в 1950-е гг. в Восточной Европе тягач тяжёлых прицепов. Модель специально приспособили к использованию в железнодорожных макетах – его масштаб чуть меньше 1:87, поэтому его можно поставить на грузовую железнодорожную платформу. Сама модель детализирована достаточно хорошо, передаёт все особенности конструкции грузовой Tatra – центральную раму-трубу, узлы независимой подвески всех колёс, функциональный дизайн его внешности. Модели «VEB Spezialpragewerk Annaberg-Buchholz» производились долго – автору этих строк удалось купить в Москве в магазине «Лейпциг» такую модель в



Tatra T111/8000



Tatra T111R



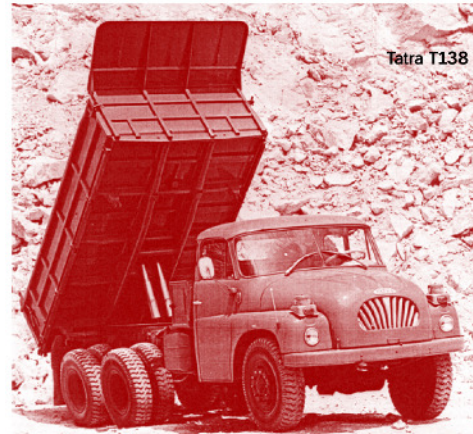
Tatra T111R (1955)



Tatra T111R



Tatra T111S2



Tatra T138



Tatra T138



Tatra T138S1



Tatra T138S2 6x6



Tatra T141



Tatra T141 с полуприцепом



Самосвал DC5 на шасси Tatra T147



Шасси самосвала DC5 на шасси Tatra T147



Tatra T148



Tatra T148

1969 г. В 1990-е гг. уже на фирме «SES» форму модели отреставрировали и вновь запустили в производство, чуть его облагородим и применив более близкие к оригиналу дисковые колёса чуть большего диаметра, чем были колёса типа «Trix», использовавшиеся на модели в начале её производства. На настоящем тягаче Tatra T141, как и на других модификациях «сто одиннадцатой», разборные колёса типа «Trix» никогда не применялись. Так что те, у кого есть старая модель, могут заменить колёса. Однако об импорте «141-х» в СССР в значительных объёмах у автора сведений нет, если эти тягачи и были, то, наверное, их можно сосчитать по пальцам.

Следующую модель – грузовую Tatra 815 с длинной бортовой платформой в смешанном металлопластмассовом исполнении с отличной детализировкой успели выпустить перед своим развалом в той же ГДР, а потом наступил долгий перерыв, пока за дело не взялись сами чехи, а именно фирма «IGRA». Чехи взялись за дело основательно – «выбросили» на рынок сразу две Tatra – «138-ю» и «148-ю», причём в самых разных вариантах, как гражданских, так и военных: бортовой грузовик, самосвал, седельный тягач. Для нас из этой серии моделей самые интересные – самосвалы моделей «138S1» и «148S1», как наиболее распространённые в СССР в 1960–1970-е гг. На базе двух этих моделей до сих пор регулярно появляются новые варианты Tatra, отличающиеся то кузовами, то раскраской и декалями.

Через некоторое время «IGRA» занялась современным рядом грузовиков Tatra 815. Вначале выпускали разные варианты, включая достаточно сложные пожарные автомобили на длиннобазном шасси с выдвинутой вперёд кабиной, а потом появились модели самосвалов, у которых, как и у их настоящих прототипов, кабина сдвинута назад, что придаёт этим модификациям некий «бульдожий» вид. На самом деле у настоящих самосвалов семейства «815» кабины сделаны как у прототипа – откидными с макетом V-образного двигателя под ними. Эта мелочь, вкупе с подъёмными кузовами самосвалов, позволяет при создании макетов изобразить реальную рабочую ситуацию (разгрузку грунта, ремонт самосвала и т.п.) и «оживить» сам макет. Но не только «IGRA» выпускает «815-ю» серию. В Чехии есть ещё несколько мелких модельных фирм, которые изготавливают разные специальные модификации этих Tatra, используя детали от моделей фирмы «IGRA».



Tatra T148S3



Tatra T815



Tatra T815



Tatra T815S1



Tatra Jamal

МОДЕЛИ В МАСШТАБЕ 1:87



Tatra T111/6500



Tatra T815



Tatra T141



Tatra T111S1 на строительстве Волго-Дона



Tatra T111



Tatra T111R



Tatra T138b1



Tatra T148



Tatra T815S1