

HENSCHEL 33 – ИСТОРИЯ «ЛОМОВОЙ ЛОШАДИ» ВЕРМАХТА



Люциус СУСЛАВИЧЮС
г. Вильнюс (Литва)
Фото из архива автора

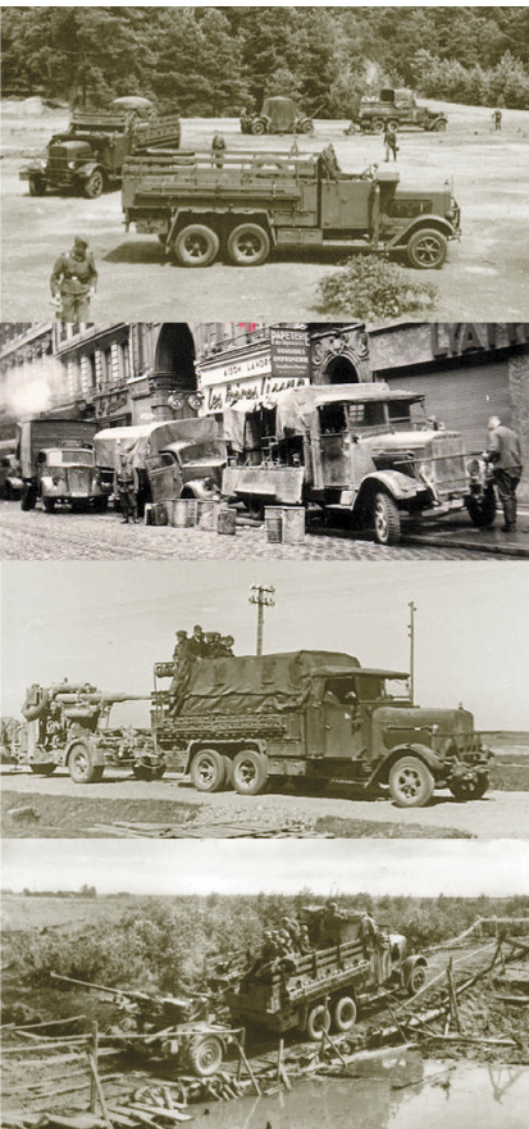
В наши дни из издания в издание кочают рассказы о начале Второй мировой, о сверхмоторизованной немецкой армии — вермахте, имевшей десятки, если не сотни тысяч автомобилей-вездеходов, и за счёт мобильности сумевшей добиться огромных успехов. Согласен — вермахт действительно был по тем временам высокоподвижной армией, располагавшей наряду с огромным числом лошадей также и большим количеством автотранспорта. Только вот специальных армейских автомобилей на её вооружении было куда меньше, чем представляется, особенно если сравнить автомобильный парк вермах-

та с таковым у союзников.

Для того чтобы понять, как происходила моторизация немецкой армии, следует вернуться в третье десятилетие XX в. Тогда к середине двадцатых годов англичане разработали и запустили в серийное производство стандартные 1,5- и 3-тонные трёхосные армейские автомобили типа 6x4. Отличительной особенностью этой, названной «WD», конструкции была задняя подвеска балансирного типа с двумя (верхней и нижней) продольными рессорами на каждой стороне. Их концы соединялись с картерами мостов. Благодаря тому, что рессоры крепили к раме центральной частью при помощи шаровых опор, они допускали значительный взаимный перекос мостов. Для передачи толкающих усилий с мостов на раму были применены реактивные штанги, что разгрузило рессоры. Приняв за образец английскую модель — иного, более подходящего прототипа в то время попросту не было, первой за создание трёхосного автомобиля для немецкого рейхсвера, примерно соответствующего английскому типу «WD», взялась старейшая автомобильная фирма «Daimler Benz». Первый образец G1, испытанный в 1926 г., оказался неудовлетворительным, как и аналогичная разработка фирмы «Horch». Но уже следующий образец — G3 был одобрен заказчиком, принят на вооружение и после некоторых доработок как G3A поставлен на конвейер. Этот 1,5-тонный грузовик универсального назначения выпускался с 1929 по 1935 г. и использовался в первые годы II мировой войны. Точно такие же грузовики, но с собственными агрегатами, в этот же период выпускали фирмы «Buessing-NAG» и «Magirus». Общий выпуск этих «полуторок» составил менее 5,5 тыс. шт. В более тяжёлом классе — грузоподъёмность 3 т — автомобили типа «WD» создали фирмы «Buessing NAG» (3GL6), «Krupp» (L3H136), «Daimler Benz» (LG 3000), но эти армейские трёхтонки выпускались небольшими сериями. Наибольший успех на этот раз выпал на долю фирмы «Henschel». Разработанная в Касселе модель 33D1 (6x4) выпускалась с 1933 по 1942 г.; всего здесь было построено 22000 шт. Так как этот грузовик был принят как стандартный, он изготовлялся и фирмой «Magirus» с дизельным двигателем Deutz как 33G1 (построено 3800 шт.). Они считались надёжными и конструктивно хорошо выполненными автомобилями. Но во время войны на восточном фронте сразу же оказалось, что проходимость их оставляет желать лучшего, т.к. в русской грязи при не ведущем переднем мосту сопротивление движению задних сдвоенных колёс оказывалось столь большим, что грузовики безнадежно застревали. А на такие дорожные условия создатели этих автомобилей явно не рассчитывали.

История модели «33» началась в 1928 г., когда новый главный конструктор «Henschel» оберинженер Пауль Филер (Paul Fiehr, 1884–1964) разработал первый трёхосный грузовик с ходовой частью типа «WD» и скопированной у английских грузовиков трансмиссией с главными червячными передачами задних ведущих мостов. Получивший индекс 33B1 автомобиль предлагался с карбюраторными 4-х и 6-тицилиндровыми двигателями (63, 85 или 100 л.с.). По заказу можно было установить 60-сильный дизель «Deutz». В последующие несколько лет эта конструкция неоднократно совершенствовалась.





В 1931 г. её окончательно стандартизировали и приняли к серийному производству как армейский тип 33D1 с открытой трёхместной кабиной и приспособленным для транспортировки военных грузов деревянным кузовом с тентом. Основная часть грузовиков выпускалась с карбюраторным 6-цилиндровым верхнеклапаным мотором рабочим объёмом 10,9 л и мощностью 100 л.с. при 1600 об/мин, но позднее, в 1937 г., параллельно началось производство и дизельной модификации 33G1 с новым (тоже 100-сильным) дизелем «Henschel» рабочим объёмом 9,1 л. Фирма «Магирус», подключившаяся к выпуску грузовика, ставила на стандартное шасси другие двигатели — 6-цилиндровые дизели Deutz F6M516H мощностью 100 л.с./1500 об/мин (была небольшая серия и с дизелем F6M516 в 125 «лоша-

дей» при 2000 об/мин). Дизель Henschel работал по системе Lanova, изобретённой немецким инженером Фрицем Лангом ещё в начале 1920-х гг. Сцепление — сухое многодисковое, коробка передач — 4-ступенчатая с дополнительной понижающей передачей для бездорожья (11,66). При оценке ходовых качеств следует учитывать, что эти автомобили разрабатывались в конце двадцатых годов, поэтому конструкция соответствовала принципам тех лет — лонжеронная рама, неразрезные мосты, передняя подвеска на двух полуэллиптических рессорах, задняя подвеска типа WD. Тормоза — фирмы «Клопп» с пневмоприводом, причём только на задние колёса, т.к. считалось, что этого достаточно при максимальных скоростях порядка 50 км/час — ведь при разработке заказчиками заранее задавалось условие, что «хеншелям» придётся двигаться в войсковых колоннах совместно с гужевым транспортом. Колёса имели узковатые для армейского грузовика шины 7,25-20. За то для облегчения их замены Henschel 33 имел бездисковые колеса типа Trilux. Две запаски крепились сзади под кузовом. Так как автомобиль предназначался для использования в сложных дорожных условиях, конструкторы для самовытаскивания оборудовали его установленной под кузовом лебёдкой. Барабан лебёдки выходил слева за кабиной. На барабан можно было намотать трос длиной 50 м. Трос, закреплённый на барабане, пропускали через отверстие в левом крыле и приваренную к концу левого лонжерона скобу, якорем закрепляли за дерево или столб. Водитель включал в раздаточной коробке привод лебедки, и грузовик медленно начинал выбираться из грязи.

Очень массивный (собственный вес 6,1 т бензинового и 6,45 т дизельного вариантов) грузовик был рассчитан для транспортировки 3,5 т груза по дороге и около 3 т по бездорожью. Размеры при снятом тенте — 7050x2500x2500 мм, база — 3750+1100 мм. По принятому в вермахте порядку дуги для тента в снятом положении закреплялись над торпедо водительской кабины перед ветровым стеклом и подножках. На бортах в специальных держателях возили гусеничные цепи типа Overroll, надеваемые на колёса задней тележки для повышения проходимости при движении по бездорожью. Словом, грузовик со всех сторон был обвешан разными дополнительными приспособлениями как солдат снаряжением. Грузовик вначале предназначался для использования в артиллерийских частях как тягач лёгкой и средней артиллерии, но позднее по мере насыщения вермахта полугусеничными тягачами, «хеншели» передавались в инженерные и просто пехотные части, где широко использовались для транспортировки самых разных грузов. Часть шасси оснащалась разными специальными кузовами, в том числе и закрытыми деревянными фургонами для радиостанций. Грузовики с баком ёмкостью 114 л имели запас хода 190—380 км в зависимости от типа двигателя и дорожных условий. Перед войной



«хеншели» экспортировались в ряд стран, в том числе в Латвию. В составе 24-го стрелкового корпуса Красной армии латышские артиллерийские части, имевшие на вооружении тягачи Henschel 33, сражались с немцами в первые месяцы войны, причём известно, что под Вязьмой латышский зенитный дивизион вырвался из окружения именно благодаря этим грузовикам. В сумерках немцы не разобрались, что за часть проезжает мимо них на «хеншелях», что позволило дивизиону в последний момент выскользнуть из кольца окружения.

В 1942 г. немецкая промышленность стала всё острее чувствовать недостаток сырья. Пришлось





сокращать выпуск цельнометаллических кабин, лёгкие полуторатонные модели стали выпускаться только с одноосной ошиновкой на задних колёсах. Из производственных программ автозаводов убрали не оправдавшие себя в условиях Восточного фронта модели, тогда же практически все специальные конструкции довоенной разработки были заменены более простыми в изготовлении гражданскими моделями, соответственно перестали выпускаться и весьма металлоёмкие ветераны Henschel 33. Тем не менее, до самого конца военных действий «хеншели» продолжали использоваться в войсках, в том числе трофейные в Советской армии. Даже на снимках августа 1945 г., сделанных военными корреспондентами в Маньчжурии, порой можно разглядеть среди «студеров» и «полторок» угловатый силуэт немецкой трёхоски. Следует отметить, что грузовики типа WD оказались сделанными очень качественно, и, несмотря на недостаточную проходимость, тихходность, большой расход топлива, отличались завидной надёжностью и высоко ценились в вермахте.

Пожалуй, наиболее интересным специальным автомобилем на шасси Henschel 33 стал аэродромный пожарный автомобиль Flugplatztankspritze TS 2,5. С 1937 г. его выпускала сначала фирма «Metz», позднее к выпуску TS 2,5 подключилась и фирма «Magirus». Всего до конца 1942 г. было изготовлено порядка 730 пожарных автомобилей для BBC Германии. Flugplatztankspritze TS 2,5 можно считать одним из первых изготовленных крупной серией специальных аэродромных пожарных автомобилей в мире. Он, кроме бака для воды, был оборудован ёмкостью для пенообразователя, имел углекислотные огнетушители и закреплённые на передних крыльях направленные вперед лафетные стволы для тушения огня на расстоянии. В названии Flugplatztankspritze TS 2,5 закодирована ёмкость его бака для воды — 2500 л. Словом, достаточно современный автомобиль, жаль, слишком тихходный. Они использовались во всех стационарных и полевых аэродромах до конца Второй мировой. И именно пожарные «хеншели 33» в небольшом количестве сохранились до наших дней, тогда как о существующих на сегодня грузовиках этого типа слышать как-то не приходилось. Один такой пожарный автомобиль недавно был восстановлен в Латвии мастерами-реставраторами Рижского музея моторов.

Как уже говорилось, многие десятки TS 2,5 ис-

пользовались на аэродромах на Восточном фронте и при отступлении вермахта из-за поломок или просто недостатка горючего доставались противнику. Можно предположить, что рижский экземпляр мог быть обнаружен летом 1945 г. на одном из полевых аэродромов так называемого «Курляндского котла», где до самого конца войны оборонялись окружённые части 18-й армии вермахта. В декабре 1945 г. он уже числится в Рижской пожарной части, ему присваивают номер «ЛЦ 07-74». Рижские пожарные в своем гараже, что был на улице Твайкос 7, модернизируют трофей — устанавливают самодельную многоместную деревянную кабину для расчёта — зимы в Латвии достаточно холодные. С 1947 по 1965 г. «хеншель» ездит с новым госномером «ЛО 64-29», а после передачи в пожарную часть города Талси ещё раз его поменял — теперь на нём стоят чёрные «55-01 ЛАН». Однако время делает своё — автомобиль списывают, и он опять возвращается в Ригу, на этот раз в киностудию, где используется в качестве реквизита при съёмках.

В конце 70-х гг. прошлого века пришедший в негодность старый пожарный автомобиль стараниями членов клуба ААК поступает в клубную базу старинной автотехники Бебербеки под Ригой, а потом, после 1990 г., попадает к частному владельцу. В 2001 г. к нему прицениваются эстонцы с острова Саремаа, и работникам Рижского музея буквально в последний день перед продажей старого Henschel в Эстонии ценой огромных усилий удаётся убедить одного жителя Риги не пожалеть денег для того, чтобы редкий автомобиль все же остался в Латвии. Затем последовали два года реставрации раритета, которая началась, как и полагается, с поисков технической документации.

Несмотря на солидный возраст, основные агрегаты TS 2,5 сохранились весьма неплохо, и какого-то особого ремонта не требовалось. Кстати, так обычно и бывает с пожарными автомобилями — ездят они сравнительно немного, присматривают за ними хорошо, да и хранят обычно в закрытых помещениях. Больше всего забот доставили реставраторам утерянные за долгие годы мелкие детали оборудования, без которых воссоздать полностью аутентичный автомобиль трудно. Пришлось заново делать новый опривленный деревом руль, деревянный интерьер водительской кабины, различные ручки и рычажки, ящики для аккумуляторов, ресиверы тормозной системы, баллоны для углекислоты. Два раза рижане ездили в Германию, чтобы детально, до мелочей осмотреть и обмерить сохранённый там аналогичный пожарный автомобиль, на ярмарках автоветеранов искали отсутствующие оригинальные приборы и светотехнику. Так что после реставрации автомобиль снова стал таким, каким был выпущен из завода. В одном лишь реставраторы погрешили против истины — они окрасили машину в ярко красный цвет, в то время как первоначально «хеншель» был окрашен в защитный. Но может так и лучше — ведь из других четырёх сохранившихся TS 2,5 три тоже красные и лишь один зелёный.

Производители масштабных моделей до пос-



ледного времени как-то не уделяли внимания автомобилям Henschel 33. Вот Opel Blitz — это да, его модели наперегонки производят многие фирмы в самых разных масштабах. Только недавно австрийская фирма «Modelleisenbahn GmbH» из г. Галлейн, преемница известной модельной фирмы «ROCO» (и её модельных пресформ), представила на суд коллекционеров модель Flugplatztankspritze TS 2,5 в своей серии моделей автомобильной и танковой техники, известной как «MiniTanks». Вначале модель в масштабе 1:87 шла в серой войсковой окраске, а под конец 2006 г. её выпустили и в зелёной окраске довоенной немецкой «Feuerloschpolizei», да ещё и с таким же зелёным одноосным прицепом. И уж после этого появилась модель базового варианта — вермахтовского грузовика Henschel 33D1 стоимостью 14,40 евро.

