www.autotruck-press.ru 11.08.2007 Автор: **Михаил Соколов**

ПРАГА – НЕ ТОЛЬКО ГОРОД

Это еще и марка автомобилей, уникальных и единственных в своем роде. И хотя наиболее выдающийся ее представитель – легендарный трехосный грузовик, на «родном» предприятии выпускался недолго, его «жизнь» успешно продолжалась на нескольких других конвейерах в общей сложности около полувека. И до сих пор этот вездеход пользуется огромным авторитетом и уважением у водителей нескольких континентов.

В далекие теперь уже семидесятые годы в СССР большим праздником для детворы было посещение чехословацкого Луна-парка. Обилие невиданных доселе аттракционов и гарантированные утешительные призы – «ковбойские жвачки», магнитом притягивали сюда тысячи мальчишек и девчонок. Среди всего этого праздника мое внимание привлек грузовик-фургон настолько диковинного и своеобразного вида, что, увидев лишь раз, его уже невозможно было забыть или с чем-то спутать.

Крохотный, будто игрушечный, капотик; высоко посаженная необычная кабина с дверцами, открывавшимися назад; мосты – все ведущие, причем, что особо поразило, балки осей располагались гораздо выше ступиц! Сейчас-то понятно, что эту особенность придают колесные редукторы, но тогда… Четырехоконные колесные диски и плоские ступицы роднили машину с немецкой «Ифой», но нигде не было ни названия, ни фирменного знака, позволившего бы установить марку этого «чуда». Грузовик неброского серого цвета был столь необычен и колоритен, что долго не выходил из головы, невольно заставлял допытываться до «истины», что же это за машина?

В то время все богатство нашего автомобильного мира ограничивалось несколькими отечественными моделями, до боли примелькавшимися глазу. Такое однообразие нарушалось лишь кое-какой стариной, не успевшей загреметь в утиль, да партиями зарубежных машин, в основном из социалистических стран. Но если «татры», «шкоды» или «ифы» встречались на отечественных дорогах довольно часто, то эти диковинные грузовики были весьма редки. И далеко не сразу узнал я, что носят они гордое и красивое имя древней и вечно юной чешской столицы – Праги. А помогла в этом заметка из популярного тогда журнала «Техника – молодежи» (№12 за 1977 г.) под заголовком «Автозаводу «Прага» – 70 лет» с кратким изложением истории предприятия и снимком той самой диковинной машины: «Прага-В3С» – автомобиль для пересеченной местности».

Как все начиналось

«Прага» имела солидную и яркую биографию. Сто лет назад, в марте 1907 г. «Первый чешско-моравский машиностроительный завод» в Праге, объединившись с компанией Ф. Рингхоффера, стал называться «Пражским автозаводом». Его первой продукцией была двухцилиндровая «коляска», сделанная по лицензии французской фирмы «Шарон». А уже четыре года спустя грузовик «Прага-V» был признан лучшим в соревнованиях протяженностью 2000 км по горным трассам, организованных военным ведомством Австро-Венгрии. В двадцатые–тридцатые годы автозавод «Прага» (в ту пору автомобильное отделение концерна «ЧКД») стало крупнейшим в стране автопредприятием и выпускало столько же автомобилей, сколько все остальные автозаводы, вместе взятые. Кроме грузовиков, «Прага» славился своими легковыми автомобилями, колесными и гусеничными тракторами, мотоциклами…

В годы Второй мировой войны автозавод был загружен заказами для Вермахта, а за два месяца до Победы почти полностью разрушен.

Автомобильное производство пришлось перенести в другие корпуса в пражском районе Высочаны (Vysocany Praga). В сентябре 1945 г. возобновилась сборка довоенных грузовиков серии RN, затем ND и RND. История же замечательной модели V3S началась в 1948 г., когда завод был национализирован, и на первый план вышла задача создания грузовика высокой проходимости для бездорожья. Причин тому было несколько. Это и нужда в многоцелевом армейском грузовике, появившаяся с началом «холодной войны», и отсутствие гражданской машины подобного класса в ЧССР: довоенная Praga-RN 4х2 обладала довольно посредственной проходимостью, а выпускавшиеся в то время полноприводные Tatra-111 и «128» использовать как многоцелевые ввиду их малочисленности, большой стоимости и тяжелой «весовой категории» было затруднительно.

Создание трехосного вездехода поначалу тормозилось отсутствием технического задания на машину, которое было оформлено военным ведомством только в 1951 г. Поэтому сроки его реализации оказались очень малы: на всю конструкторскую разработку было дано 4 месяца. И надо отдать должное создателям грузовика – заводскому конструктору Ланчу и сотруднику Пражского автомоторного института Корбелу, которые с честью вышли из цейтнота и прессинга «сверху» в рекордно короткое время и почти без проб создали практически нетленный образец грузовика-вездехода. Его первый прототип был закончен уже 19 февраля 1952 г. А вскоре построили и испытали еще два опытных образца, после чего автомобиль буквально сразу пошел в серийное производство.

«Другой такой на свете нет»

2 апреля 1953 г. на заводе, переименованном к тому времени в «Завод Прага имени Клемента Готвальда» (Praga ZKG), собрали первые серийные V3S. Машина и впрямь получилась весьма интересной и своеобразной. Она комплектовалась рядным шестицилиндровым дизелем Tatra-T912 мощностью 98 л.с., развиваемых при 2100 об/ мин, который вел свою родословную от 12-цилиндрового двигателя Tatra-111, а проще говоря, представлял собой его «половинку». Как и на «татрах», он имел воздушное охлаждение, поэтому шум его работы характеризовался довольно высоким тембром, этаким «тенорком с хрипотцой», в отличие от отечественных дизелей. Располагался он тоже не совсем обычно – за передней осью машины, поэтому большая его часть находилась практически в кабине, закрытая кожухом, простиравшимся от панели управления до сидений. Доступ к двигателю предусматривал как открытие «капотика», так и откидывание на 90о всей кабины, покоившейся на трех подушках.

Крутящий момент через сухое однодисковое сцепление передавался на четырехступенчатую коробку передач, которая вместе с двухступенчатой раздаточной коробкой создавала комбинацию из восьми передач переднего и двух заднего хода, позволявших оптимально использовать тяговые свойства двигателя в самых различных дорожных условиях. От раздаточной коробки усилия распределялись через карданные валы на три ведущих моста (передний – отключаемый). Сдвоенные колеса на задних осях и сравнительно малый вес автомобиля предупреждали его проваливание на мягком или размокшем грунте. Установленные на всех мостах колесные редукторы (отчего «Прага» в определенных ракурсах смахивала на трактор) позволили ощутимо увеличить дорожный просвет (до 400 мм) для обычных колес типа ЗИЛ-130 и тем самым еще более улучшить проходимость. Для этого же предусматривалась и блокировка дифференциала. Интересно были решены ступицы: простые плоские «круги» без шпилек и прочих выступающих частей, к каким мы привыкли. «Прага» оснащалась шинами размера 8,25-20 с протекторами преимущественно типа «вездеход». Одноконтурная пневматическая тормозная система на машинах первых лет выпуска вскоре уступила место двухконтурной.

Клепанная лонжеронная рама, допускавшая значительную деформацию при кручении, вместе с рессорной подвеской колес делала машину исключительно гибкой при движении по сильнопересеченной местности. Передний мост кроме рессор комплектовался гидравлическими рычажными амортизаторами двухстороннего действия. Цельнометаллическая трехместная кабина изначально спроектирована для бескапотной Tatra-805. Она была с некоторыми изменениями успешно использована на V3S. В связи с этим становится понятным странный изгиб низа дверей: у «805-й» там начинались колесные ниши.

Обогрев кабины производился регулируемым подводом теплого воздуха к стеклам. Автомобиль оборудовался 12-вольтовой системой электрооборудования и 24-вольтовым стартером. Одно или два запасных колеса устанавливались вертикально за кабиной на кронштейнах. Стандартная бортовая платформа объемом 4,45 м3 комплектовалась надставными бортами для легких объемных грузов и брезентом, натягивавшимся на 4 дуги, закрепляемых на высоте 1530 или 1720 мм. По заказу на автомобиль устанавливалась горизонтальная лебедка с тросоукладчиком, приводившаяся в действие от раздаточной коробки и имевшая максимальное тяговое усилие на 55-метровом тросе в 3000 кгс.

Praga V3S, имевшая габаритные размеры 6910х2310х2510 мм и базу 4140 мм, была рассчитана на перевозку до 3330 кг грузов по пересеченной местности и до 5330 кг по шоссе. На качественных дорогах с твердым покрытием и без больших подъемов полезную нагрузку можно увеличить до 6200 кг. Масса буксируемого прицепа составляла 4000 кг на бездорожье, 5500 кг на шоссе, а в коротких рейсах допускалась до 8000 кг.

Грузовик с очень тяговитым дизелем, удачно подобранными передаточными числами в трансмиссии и оптимальной развесовкой поражал своей проходимостью и надежностью. О нем говорили: «Где не пройдет V3S, не пройдет даже танк». Доля веса, приходившаяся на передний мост, как с грузом, так и без него оставалась почти постоянной (2,3–2,4 т). Добавлю, что «Прага» могла преодолевать брод глубиной 0,8 м, вертикальное препятствие высотой 0,3 м, ров шириной 0,7 м и подъемы крутизной до 37о. Автомобиль развивал кратковременную максимальную скорость до 60 км/ч и «крейсерскую» около 50 км/ч (а больше на бездорожье и не требуется) и расходовал 25–32 л горючего (зимой – до 37 л) на 100 км. Топливный бак на 160 л обеспечивал машине запас хода около 530 км.

И боец, и жнец, и первопроходец

Практически сразу же начались поставки V3S и в армию Чехословакии, и в народное хозяйство страны.

На базе «Праги» создали 32-ствольную артустановку калибра 130 мм и самоходную зенитную установку М53/59 со спаренной 30-мм автоматической пушкой полной массой 9500 кг и запасом хода 650 км. На шасси V3S для армии строили варианты с кузовами типа КУНГ, радиостанции, дизель-генераторные установки, передвижные госпитали, ну а бортовые грузовики этой модели использовались для транспортировки грузов и личного состава. Армейские модификации отличались зарешеченными фарами, габаритными прутиками по бокам бампера, а многие имели люк в правой части крыши кабины.

Существовало и множество «гражданских» модификаций. На базе V3S выпускались различные спецмашины: подъемные краны АД-060 и АД-080, лесовозы, 3500-литровые цистерны, различные фургоны, лаборатории и т. д., работавшие на стройках, пищевых предприятиях, в сельском хозяйстве, лесной промышленности, рыболовецких кооперативах и многих других отраслях.

Автомобиль-самосвал Praga-V3S-S отличался от базового автомобиля цельнометаллическим (или дерево-металлическим) кузовом объемом 2,6 м3 и грузоподъемностью в 4,5 т. Он предназначался для работы преимущественно в карьерах с наиболее тяжелыми дорожными условиями.

Национальное предприятие «КАРОСА» выпускало на шасси V3S весьма распространенные ассенизационные цистерны для откачки и вывоза нечистот из канализации (с глубины до 6 м). Для разбрызгивания содержимого на поля автомобили оснащались разметывающим устройством, работавшим от избыточного давления в цистерне.

Наконец, не будет ошибкой упомянуть и появившийся в 1956 г. двухосный пяти-, шеститонный вариант 4х2 - S5T, созданный на основе V3S и максимально с ним унифицированный. Эта модель сама затем стала базой для многих модификаций, в частности бескапотного седельного тягача с кабиной от «Шкоды», также поставлявшегося в СССР.

Вездеход V3S оказался незаменимым транспортным средством в самых разнообразных путешествиях. В 1956-1957 гг. «Прага» успешно прошла маршрут в 4000 км от Пекина до Лхассы, пролегавший по пустыне Гоби и горным перевалам на высоте до 5300 м над уровнем моря. За этим «боевым крещением» последовали весьма масштабные экспедиции естественно-исторического отдела Чешского национального музея в Иран, Африку, Южную Америку и экспедиция работников Моравского музея из Брно в Австралию.

Да и на экспорт «Прагу» с конца пятидесятых годов поставляли в страны с самыми разными условиями. В Польше V3S служили в качестве лесовозов и долгое время считались там лучшими машинами для лесозаготовок. В Венгрии и Болгарии «праги» эксплуатировались преимущественно в сельском хозяйстве. Несколько сотен бороздили пространства Сирии, Пакистана и Вьетнама, где эксплуатировались в условиях бездорожья и тропического климата. Во всех этих государствах, несмотря на разнообразие требований к машинам и неизменно тяжелые условия работы, Praga V3S стабильно получала высокую оценку потребителей.

Кстати, экзотическая внешность «Праги» способствовала появлению машины и на экране. Можно вспомнить фильм «Ночь над Чили», где V3S показаны в роли армейской латино-американской техники, а также некоторые чехословацкие ленты, бывшие в то время в отечественном кинопрокате.

Еще одним своеобразным рекордом «Праги» стало количество ее предприятий-изготовителей. Так как «родной» пражский автозавод к 1964 г. перешел полностью на выпуск коробок передач, производство очень нужных стране грузовиков с 1961 г. постепенно стали передавать в другой район Праги – Летняны (Letnany), на завод «АВИА», где их собирали до конца восьмидесятых годов. Также V3S производили и на ремонтном заводе сельскохозяйственной техники в Прага-Выноре, и на заводе BAZ в Братиславе их сборка велась до 31 марта 1991 г., когда производство семейства V3S официально было прекращено. Но и даже после этого на военном авторемонтном заводе VOP 016 PRELOUC еще продолжали сборку V3S из хранившихся на военных складах комплектов деталей. Фактически, выпуск этих машин для армии продолжался до 2003 г., т.е. в общей сложности – полвека!

Естественно, за это время автомобиль просто не мог не претерпевать конструктивных изменений. Даже внешне первые «праги» значительно отличались от последующих. На их капотах присутствовала не только надпись «Praga», но и эмблема над ней, исчезнувшая с передачей производства на «АВИА», а нижняя, «подкапотная» часть облицовки передка имела аналогичные капотным (но более короткие) овальные подштамповки, от которых затем отказались. В 1978 г. модернизированный автомобиль с улучшенными ходовыми качествами получил обозначение «V3S M1». Вторая модернизация V3S – «М2» – состоялась в 1982 г., а всего их последовало шесть (М1 – М6).

Модернизированные «праги» отличались иными колесными дисками с измененным профилем самой дисковой части и некоторыми другими новшествами. Последние версии имели увеличенные рабочий объем (8,1 л), мощность двигателя в 110 л. с. и усилитель рулевого управления, а их фары располагались прямо в бампере. Более того, армейские «праги» девяностых годов уже комплектовались дизелями «АВИА» водяного охлаждения, а по желанию заказчика на них могли ставить и усовершенствованные бескапотные кабины «АВИА».

Сколько же всего было изготовлено экземпляров V3S? Ясности здесь нет. Согласно чешскому «Мотор-ревю», уже в 1969 г. общее число выпущенных машин превысило 71 000. Возможно, опечатка, поскольку у нас чаще всего фигурирует цифра в 61 646 штук, изготовленных до 1985 г. Но ведь сборка их продолжалась много дольше, поэтому реальное количество этих машин может колебаться в пределах от 70 до100 с лишним тысяч.

В стране Советов

Наши соотечественники впервые могли увидеть «Прагу» еще в 1954 г. на выставке чехословацкой техники. Впоследствии познакомиться с этими замечательными машинами было можно еще на целом ряде подобных выставок в Москве или при посещении чехословацких Луна-парка и цирка, гастролировавших по городам СССР в шестидесятые–семидесятые годы. Осуществлялись и небольшие экспортные поставки этих машин в нашу страну. В семидесятые–восьмидесятые годы в Советский Союз поставлялись передвижные лаборатории и медицинские флюорографические кабинеты. Последние, самые распространенные, использовались в основном до начала-середины девяностых.

Век V3S у нас в стране, к сожалению, был не особенно длинным. В основном из-за отсутствия соответствующего ухода и запчастей. Уже неходовые «праги» где-то использовались затем как стационарные флюорографические установки, а нередко их кузова со спецоборудованием просто переставлялись на шасси отечественных машин. Кроме флюорографических кабинетов на шасси V3S в СССР в небольшом количестве поставлялись мобильные ремонтные мастерские.

Изредка мелькали у нас и бортовые «праги». Например, в семидесятые годы небольшая их партия эксплуатировалась в Туле. А вообще, повстречать V3S можно было где угодно: и в Прибалтике, и в европейской части России, и на Севере, и в Сибири, а отдельные экземпляры попадались даже в горных районах Таджикистана. Но «львиную долю» таких машин составляли все же медицинские фургоны с передвижной флюорографией, имевшиеся во многих городах.

В частности, в Барнауле на протяжении почти трех десятков лет пять автомобилей Praga V3S, раскрашенных в желто-синие цвета, сменяя друг друга, обслуживали население города и всего Алтайского края. Последние два экземпляра, приписанные к тубдиспансеру на ул. Сизова, были списаны и сданы на лом в 1994 г. Интересно, что капот одной из них был вскоре использован при создании джипа-репликара в стиле «виллиса», созданного на базе ГАЗ-69 одним из местных умельцев. Подобная участь постигла почти все V3S, попавшие в нашу страну. И сейчас кое-где «на задворках» попадаются облезлые полураскуроченные остовы – призраки тех машин.

Однако на обширном пространстве бывшего СССР все же можно встретить еще и вполне приличные старые добрые V3S: один экземпляр «Праги» приобретен Национальным автомобильным музеем (Санкт-Петербург), другой имеется в железнодорожном музее в Переяславле-Залесском, а парочка ходовых «флюорографий» еще ходит по Москве и по Алма-Ате. На Алтае, в одном из райцентров, тоже уцелела одна «Прага». К сожалению, не на ходу – отсутствует двигатель.

Разумеется, жаль, что для нас эта в высшей степени интересная и оригинальная машина осталась, в общем-то, малоизвестной, зато у себя на родине «Прага» популярна до сих пор. Многие экземпляры трудятся и поныне. К тому же чехи бережно сохраняют образцы старой техники, поэтому уж там-то, надо думать, жизнь этого неповторимого и заслуженного автомобиля наверняка будет продолжаться не только в легендах и воспоминаниях.