**07-092 Tatra-138S1, Татра-138С1 6х6 самосвал задней выгрузки гп 12.7 тн с хребтовой рамой, емкость кузова 5.2 м3, снаряженный вес 9.6 тн, Т-928 180 лс, 71 км/час, поставлено в СССР 8200-8550 экз., Tatra n.p., Kopřivnice ЧССР, 1959-67/72 г**.

Переименования завода:

1850-1858 Ignác Šustala

1858-1891 Schustala and Comp.

1891-1918 Neselsdorfer Wagenbau-Fabriks Gesellschaft AG

1918-1921 Kopřivnická vozovka / Nesselsdorfer Wagenbau

1921-01.1936 Tatra, akciová společnost pro pro stavbu automobilů a železničních vozů

01.1936-1938 Ringhoffer-Tatra a.s.

1938-1945 Ringhoffer-Tatra-Werke AG

1945-31.12.1945 Ringhoffer-Tatra a.s.

**01.01.1946-31.12.1985 Tatra, n.p.**

01.01.1986-30.06.1988 Tatra oborový podnik

01.07.1988-31.03.1992 Tatra kombinát, s.p.

01.04.1992-02.04.2013 Tatra, a.s.

02.04.2013-TATRA TRUCKS a.s.

"Татра-138" происходит по прямой линии от знаменитой "Татры-111" с 12-цилиндровым дизелем воздушного охлаждения, пошедшей в серийное производство после окончания Второй мировой войны. Серийное производство "111-х" продолжалось до октября 1962 года, когда налаживают выпуск нового типа грузового автомобиля "Татра-138".

*Слово тому, кому Бог дал талант доносить свои знания, добытые нелегким трудом.*

*Из статьи Михаила Владимировича Соколова «Сто тридцать восьмые» на советских просторах. История автомобилей Tatra серии Т-138 в СССР на gruzovikpress.ru, ГП 01-2013.*

Появившись в 1960-х годах на наших улицах, трассах и бездорожье, они произвели настоящий фурор. На фоне тёмно-зелёных угловатых отечественных грузовиков новые «Татры» с ультрамодными, прямо-таки легковыми внешними формами, спроектированными чешским автодизайнером Зденеком Коваржем (Zdenek Kovarzh), и необычно-яркой расцветкой казались пришельцами из другого, диковинного мира. Округлый, батонообразный капот с лучами на облицовке был узнаваем всеми, кто видел машину хоть раз. Ощущение экзотики усиливал и непривычно комфортабельный внутренний интерьер просторной трёхместной кабины с мягкой подвеской, удачной эргономикой и мощным отопителем, удобная посадка водителя в регулируемом кресле при «автобусном» наклоне руля. Даже ещё не видя машины, можно было угадать, что вдали едет именно «Татра» – по характерному только для неё довольно высокому с хрипотцой «тембру» двигателя с нехарактерным для наших машин воздушным охлаждением.

Однако чтобы автомобилю стать популярным в СССР, мало обладать выразительной внешностью – «138-я» отличалась и завидными эксплуатационными характеристиками. Четырёхтактный V-образный 8-цилиндровый дизель Т-928 с высоким КПД развивал мощность 180 л.с. при 2000 об/мин. При снаряжённой массе 9,6 и 10 т обоих самосвальных вариантов, в основном поставлявшихся в СССР (Т-138S1 c задним опрокидыванием кузова и Т-138S3 с трёхсторонней разгрузкой), грузоподъёмность их была почти на треть большей (12,7 и 12,54 т). Несмотря на полную массу более чем 22 т, машина отличалась компактностью (длина 7,1–7,4 м), силой и выносливостью, отменной проходимостью по бездорожью (все три моста ведущие) и при этом небывалой плавностью хода, отличной управляемостью и маневренностью (радиус поворота всего 7,5 м). Отечественная промышленность в то время просто не имела автомобиля подобного класса, сравнимого по показателям со «138-й».

**Татра-138 как она есть**

Первые опытные образцы семейства Т-138 (6х6) и версии Т-137 (4х4) были построены в 1955 г., дебют грузовиков состоялся летом 1956 г. на международной выставке в Брно. Как известно, основа конструкции «Татры», состоявшая из хребтовой трубы вместо рамы и качающихся полуосей, была разработана ещё в 1920-х знаменитым конструктором Гансом Ледвинкой (Hans Ledwinka) и в течение всего ХХ века оставалась по сути неизменной. Однако расположение агрегатов на Т-138 несколько изменилось в сравнении с «111-й», было построено по модульному принципу. Двигатель размещался на четырёх опорах над передним мостом. Единственный карданный вал в трансмиссии шёл от двигателя к КП, которую вместе с раздаточной коробкой перенесли к среднему мосту. Хребтовая труба была сборной конструкцией, фланцами соединявшейся с главными передачами всех мостов. При этом для изменения колёсной базы достаточно было посередине установить фрагмент нужной длины. Рама также варьировалась в зависимости от модели: у бортовой она являлась основанием для платформы, а производители спецтехники проектировали её как составную часть надстройки, что снижало металлоёмкость всей машины. К тому же многие узлы были оригинальными и свежими техническими решениями: система очистки воздуха с фильтрами Donaldson, торсионная передняя подвеска вместе с гидравлическими рычажными амортизаторами, электропневматическое включение привода переднего моста с приборной панели, усилитель рулевого механизма, эффективная система шумоизоляции и амортизации кабины, габаритные огни внутри основных фар.

Опытные Т-138 имели двери кабины, открывавшиеся против хода движения, зеркала заднего вида крепились на крыльях, а круглые «поворотники» находились на кабине перед дверьми. Колёсные диски в отличие от дисков Т-111, имели по 2 или 4 маленьких окна. При подготовке к массовому производству в 1962 г. внешность «138-х» слегка изменили: двери стали открываться по ходу движения; сигналы поворотов, став овальными, перешли на верх передней кромки крыльев; а чуть ниже их прежнего места появились повторители тоже овальной формы. Наряду с 2- и 4-оконными колёсными дисками на них вновь стали устанавливать и аналогичные дискам Т-111 5-оконные. В таком исполнении «Татры» выпускали до 1967 г., и в СССР они поступали не только как выставочные, но и в текущих поставках.

В 1967 г. появились модернизированные самосвалы с увеличенным полезным объёмом кузовов и высотой бортов: у Tatra Т-138S1 – с 5,2 до 7,4 м3, а у S3 – с 5,4 до 7 м3. Соответственно выросла и грузоподъёмность – до 13 и 13,24 т. У Tatra Т-138S3 к тому же до 200 л возросла вместимость топливного бака. Подвергались многочисленным изменениям и внешние элементы. На крыльях появились лувры воздухозаборников, куда перешли и указатели поворотов, но выштамповки от них на самих крыльях ещё сохранялись и были упразднены лишь в 1970-м. Располагавшиеся на этих коробах фильтры-циклоны на выставочных машинах ставили уже с 1967 г., но в серию это новшество пошло позже, и то лишь на малой части «Татр», так что поступавшие в СССР Tatra Т-138 за редким исключением ими не комплектовались. Зеркала заднего вида, сначала маленькие и круглые (как у ГАЗ-51), располагались на крыльях, затем их перенесли на участок между капотом и кабиной, потом изменили форму, сделав квадратными, а затем и прямоугольными, увеличили в размерах, получая как одинарные, так и двойные крепления. Вместо них на крыльях появились усы габаритных ограничителей. Тогда же на дверях кабины возникли выштамповки под ручками для удобства их открывания. Не раз изменяли стеклоочистители, делая их то 2-рычажными, то 1-рычажными. По-видимому, такое разнообразие внешнего оформления в период 1967–1971 гг. было связано с подготовкой к производству новой модели Т-148, в ходе которой по мере освоения тех или иных элементов ими оснащали и часть «138-х». Однако все эти изменения не затрагивали индекса модели. Поставлявшиеся в СССР Т-138S1 имели в большинстве оранжевую, изредка красноватую окраску. Т-138S3 сначала были в основном шарового серого цвета, а с 1970-го – преимущественно синего.

Т-138 стала достойной заменой своей предшественнице Т-111. С 1962 по 1972 г. в СССР поступило, по разным данным, 8200–8550 единиц «138-х». Они предназначались в первую очередь Министерству нефти и газа, во множестве эффективно работали на Севере на обустройстве нефтегазовых месторождений, у нефтяников Татарии. «Татры» эксплуатировали на строительстве Братской ГЭС на Ангаре, каскадных ГЭС в Карелии, они составляли солидную часть автотранспорта Якутии, Магаданской области, Дальнего Востока. Их приобретали золотодобытчики, Минцветмет, Минтяжмаш, широко применяли на строительстве городов за Полярным кругом, в частности Норильска, «Татры» играли важную роль в промышленном и жилищном строительстве Ленинграда и области.

Спецтехника на шасси Т-138 встречалась в СССР значительно реже самосвалов.

**Чешские и отечественные**

Разумеется, в ЧССР на шасси Т-138 производилось множество модификаций и спецтехники. Кроме самосвалов S1 и S3 это были седельные тягачи Т-138NT; 6-тонные автокраны AJ 6 и AB 063, к которым позже прибавились 7-тонный AD 070 и 8-тонный AV 8; экскаваторы D 031 и сменивший его в 1969 г. D 032; автобетоносмесители VD5 и AM50; цементовозы, буровые установки, различные цистерны большой вместимости и другая спецтехника. Некоторые из них в небольшом количестве поступали и в СССР (в основном – автокраны и седельные тягачи).

|  |  |
| --- | --- |
| **Оригинальное имя:** | Татра 138 S1M |
| **Категория:** | самосвал в одну сторону |
| **Производитель:** | [Tatra np](https://www.valka.cz/topic/view/125834/Tatra-a-s-) , [Копривнице](https://www.valka.cz/topic/view/142277/Koprivnice) |
| **Срок изготовления:  Срок изготовления:** | 1959-01.1972 (все модификации, в том числе гражданского производства) |
| **Количество произведенных:** | 45 996 (все модификации, включая гражданское производство) |
| **Построенный прототип :** | ДД.ММ.1958 (прототип Т-138 С1 / Т-138 С1 прототип) |
| **Количество мест:** | 1 + 2 |
| **Технические данные:** |  |
| **Привод:** | 6x6 |
| **Снаряженная масса:** | 9740 кг |
| **Полезная нагрузка:** | 13000 кг |
| **Полная масса автомобиля:** | 22740 кг |
| **Полная масса прицепа:** | - кг |
| **Общая длина ширина высота:** | 7140 мм 2438 мм 2645 мм |
| **Дорожный просвет: :** | 290 мм |
| **Колесная база:** | 3690 мм - 1320 мм |
| **Колея:** передняя ось / задняя ось | 1930 мм / 1752 мм |
| **Тормозная система:** | рабочий - пневматический, двухконтурный  аварийный - ручной, механический  стояночный - ручной, механический  предохранительный - моторный тормоз |
| **Электрическая система:** | напряжение сети: 24 В,  заземленный отрицательный полюс,  две батареи: 12 В / 165 Ач,  динамо-машина: PAL MAGNETON 02-9087.00, 24 В / 500 Вт |
| **Шины:** | 11.00-20eHD |
| **Силовая установка:** |  |
| **Тип:** | Tatra T-928-12  - дизельный, V-образный, с воздушным охлаждением, с непосредственным впрыском топлива  - количество цилиндров: 8  - диаметр цилиндра : 120 мм  - ход поршня: 130 мм  - объем цилиндра: 11762 см 3  - макс. крутящий момент: 720 Нм при 1200 об / мин  - макс. мощность: 132,5 кВт при 2000 об / мин |
| **Коробка передач:** | синхронизированный 5 + 1; механическое переключение, нормальная и пониженная работа |
| **Сцепление:** | сухой, трение, двойные ламели, управление воздух-жидкость |
| **Емкость топливных баков :** | 150 л |
| **Скорость на дороге: :** | 71 км / ч |
| **Расход топлива:** | 36 [**1)**](javascript:valkaScrollTo('#pznpdcr_1');) л / 100 км |
| **Запас хода на дороге:** | 500 км |
| **Преодоление препятствий:** | |
| **Угол въезда / съезда:** | 45 ° / 47 ° |
| **Уклон:** | 17 ° |
| **Вертикальное препятствие:** | 0,35 м |
| **Глубина брода:** | 0,8 м |
| **Примечание:** | **1)** базовый расход топлива |
| **Источники:** | *Каталог автомобилей и шасси TATRA - np Kopřivnice* |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Технические характеристики автомобилей Tatra серии Т-138 образца 1962 г. | | | |
| **Модель** | **Т-138** | **Т-138S1** | **Т-138S3** |
| Грузоподъёмность, т | 12 | 12,7 | 12,54 |
| Масса буксируемого прицепа, т | 21 | – | 15 |
| Снаряжённая масса, т | 8,82 | 9,6 | 10 |
| Полная масса, т | 20,82 | 22,3 | 22,54 |
| Распределение полной массы по осям, т:   * на переднюю ось * на заднюю тележку | 4,12 16,7 | 4,6 17,64 | 4,54 18 |
| Колёсная база, мм | 4260+1320 | 3690+1320 | 3690+1320 |
| Габаритные размеры, мм | 8745х2450х2440 | 7140х2450х2585 | 7425х2450х2570 |
| Топливный бак, л | 150 | 150 | 150 |
| Радиус поворота, м | 8 | 7,5 | 7,5 |
| Максимальная скорость с полной нагрузкой, км/ч | 71 | 71,2 | 71,2 |
| Преодолеваемый подъём, max, % | 45 | 42 | 45 |
| Контрольный расход топлива, л/100 км | 32,5 | 36 | 36 |
| Грузовая платформа | Деревянная с тремя откидными бортами | Металлическая | Металлическая |
| Вместимость кузова, м3 | 6,8 | 5,2 | 5,4 |
| Подъёмный механизм | – | Гидравлический, телескопический 2-цилиндровый | |
| Число выдвижных элементов | – | 3 | 3 |
| Время разгрузки платформы, с | – | 15 | 15 |
| Угол наклона платформы назад, град | – | 70 | 50 |
| Угол наклона платформы на сторону, град | – | – | 50 |