**02-242 Tatra/Татра-111R 6х6 бортовой грузовик гп 10 тн с хребтовой рамой, объем платформы 5.8 м3, мест 3, прицеп до 22 тн, снаряженный вес 8.6 тн, Т-111А 180 лс, 60 км/час, в СССР всех поставлено 8290 шт., ЧССР, 1942/53-62 г.**



*Из статьи Михаила Владимировича Соколова «Яркий след «Сто одиннадцатых»*

*Tatra-111 - легендарный автомобиль на просторах СССР» на gruzovikpress.ru, ГП 12-2011. Читаешь и ощущаешь истинную радость познания. Глубокая благодарность автору за его труды.*

 В октябре 1938 г. после аннексии Чехословакии компания Ringhoffer-Tatra Werke AG, к тому времени входящая в немецкий концерн Ringhoffer, переключилась на выпуск двигателей для танков, лёгких армейских вездеходов, грузовиков и колёсно-гусеничных бронетранспортеров SWS для вермахта.

 Но самым значительным достижением той поры стала оригинальная и уникальная конструкция грузовиков Tatra: двигатели воздушного охлаждения, центральная несущая труба хребтовой рамы, независимая подвеска колёс и отменная проходимость по бездорожью. В классе тяжёлых машин вермахт тогда не имел ничего подобного, поэтому уже в 1939 г. был налажен выпуск 3-осного 6,5-тонного грузовика Tatra 81 (6х4). И хотя сам он не получил распространения (изготовили менее 200 шт.), в конце 1940 г. стал основой для нового трёхосного грузовика Tatra 111 (6х6) полезной нагрузкой 6,35 т, в конструкции которого использовались как традиционные фирменные решения, так и новые.

 Так называемая рама-труба представляла собой сложную, составную из 7 отдельных узлов конструкцию. В неё входили передний мост с подвеской и рулевым механизмом, передняя трубчатая вставка, картер дополнительной КП, средняя вставка, средний мост, межмостовая вставка с подвеской и задний мост со стояночным тормозом. Каждая часть имела круговые фланцы для соединения между собой, а все остальные узлы и агрегаты монтировались уже на этом хребте.

 В то время столь тяжёлую машину с независимой подвеской не выпускал никто. Лишь рама-труба позволила применить для всех мостов качающиеся полуоси, обеспечивавшие отличную работу подвески при движении по бездорожью с высокой скоростью. Еще один камень преткновения для конструкторов – шарниры полуосей – у «Татры» был решён самым простым способом: при вертикальном качании полуосей их фланцы просто обкатывались по шестерням вала ГП. А чтобы величина фланцев-сателлитов обеих полуосей была одинаковой, поступили весьма оригинально – левые колеса задних мостов сдвинули на 45 мм вперед по отношению к правым. Новыми стали коленчатый вал в роликовых подшипниках, передняя подвеска на ¼-эллиптических рессорах совместно с тягами, установленными V-образно под углом 45°. Качающиеся полуоси задних мостов опирались на закреплённые на межмостовой вставке перевернутые полуэллиптические рессоры и удерживались тягами, тоже расположенными под 45°.

 Отличалось от традиционного и рулевое управление: к каждому поворотному кулаку шла собственная продольная тяга, а задние концы их соединялись оригинальной поперечной тягой, состоявшей из двух частей, охватывавших хребтовую раму сверху и снизу. На нее воздействовал рычаг, насаженный на вал пары «червяк и палец» рулевого механизма «Росс».

 Необычным было и крепление двигателя: основой являлась дополнительная КП, а к ней крепились основная 4-ступенчатая КП вместе с двигателем, образуя единый жёсткий узел, на котором вдобавок держалась и передняя стенка деревометаллической кабины (!). Передний мост сделали отключаемым, дифференциалы задних ГП снабжались блокировками, тормозная система была пневматической.

 В течение 1941 г. шли испытания и доводка, а серийный выпуск Т-6500/111 начался в 1942 г. Первые партии шли в войска Венгрии и Румынии, где сначала вызывали много нареканий (низкий ресурс 210-сильного дизеля, поломки узлов шасси и т. д.). Поэтому в марте 1943 г. машину улучшили, ограничив мощность до 180 л.с., усилив задние мосты и увеличив грузоподъёмность до 8–8,5 т.

 Осенью 1943 г. во время сокращения номенклатуры автопарка вермахта, когда производство всех прочих машин класса от 6,5 т и выше было прекращено, «Татры» оказалась единственными тяжёлыми грузовиками Третьего рейха. Теперь их оснащали угловатыми фанерными эрзац-кабинами и отправляли в том числе и на Восточный фронт. Всего для вермахта изготовили 1445 единиц Tatra 111.

 В первых числах мая 1945 г. город Копрживнице (Koprivnice) – родина «Татры» – был освобождён Красной Армией, и заводчане преподнесли освободителям подарок – 10 экземпляров «111-х», собранных из запчастей. Если не считать захваченных у немцев трофеев, это были самые первые «Татры» на службе в Красной Армии. Меж тем качество изготовления этой чрезвычайно удачной конструкции было тогда далеким от идеала, поэтому с наступлением мирной жизни шла постоянная модернизация: «вермахтовские» эрзац-кабины стали делать из стальных листов на деревянном каркасе, увеличили качество и надёжность комплектующих, а к 1949 г. все «111-е» стали 10-тонными.

**И вновь на Восток**

 Официальные поставки в СССР единственного импортного грузовика Tatra 111 начались в 1945 г. и продолжались до 1955 г. Итогом его испытаний в НАМИ стали весьма положительные отзывы и рекомендации о дальнейшей закупке. К 1949 г. в Союзе насчитывалось уже 440 грузовиков «Татра-111». Казалось бы немного, но каждая «Татра», работая с одним или несколькими прицепами, заменяла добрый десяток «газонов» и ЗиСов. К тому же эти самые мощные, проходимые и надёжные на тот момент машины работали в чрезвычайно тяжёлых условиях – на бездорожье Севера и Сибири, где другие автомобили оказывались просто бессильны. К тому же у «Татр» было ещё одно неоспоримое преимущество – дизель воздушного охлаждения, который невозможно разморозить и легче обслуживать.

 Хотя на бортовых Т-111R с 1953 г. устанавливали металлические кабины новой конструкции, поставлявшиеся в СССР самосвалы Т-111S2 вплоть до 1960-х по-прежнему комплектовались комбинированными.

 Кроме Сибири наиболее крупная партия ранних самосвалов Tatra 111S1 была направлена на строительство канала Волга–Дон (там работали сотни «Татр»). Увы, их судьба была печальной: неумелая эксплуатация и безжалостная перегрузка в считаные месяцы превратили новенькие самосвалы в металлолом.

 Кстати, в советской прессе той поры освещалась лишь машина, но почти ни слова не говорилось о ее закупках и работе в нашей стране. Ещё одна примета эпохи: импорт (как чуть позже и австрийских OAF) не афишировали. Поначалу это удавалось, так как до 1952 г. Tatra 111 собирали лишь небольшими партиями, из которых большинство поступало в СССР, а остальные в основном в армию ЧССР. Однако к середине 1950-х уже около 2000 «Татр» работало в Якутии, Магаданской и Кемеровской областях, на Урале и в Казахстане.

 Со временем менялась конструкция двигателя и других узлов Tatra 111. В начале 1950-х их стали комплектовать новыми, более массивными и выдвинутыми вперед бамперами, а с середины 1953 г. выпускалась модель Tatra 111R с новой цельнометаллической кабиной, укороченной бортовой платформой и модернизированным дизелем 111А (кстати, та кабина была создана для двухосного грузовика Tatra 128, а уж потом закрепилась на поздних «111-х»). Вместо прежних подножек-площадок на Tatra 111R применили упрощённые подножки-стремянки, однако их, как менее удобные, в СССР шофёры часто переделывали на прежние.

 По мнению наших эксплуатационников, конструкция Т-111 хорошо отвечала специфике именно северных условий – зимой она не нуждалась в воде, да и в жару можно было не опасаться закипания радиатора. Со своими обязанностями в европейской части СССР «Татры» справлялись легко. Гораздо труднее были условия на Севере и в Сибири, где зимой их двигатели не глушили помногу дней подряд, а какой-либо технический сервис отсутствовал на протяжении 2000 км и более. Здесь даже у «111-х» некоторые детали начинали преждевременно изнашиваться и ломаться. Для решения этих проблем были налажены прямые связи с заводом «Татра», куда адресовали пожелания и претензии, а на местах создавались специализированные базы обслуживания и ремонта, куда для обучения наших механиков приезжали специалисты из ЧССР.

**В суровом краю**

 В тяжёлых условиях Якутии и Магаданской области, где водитель в пути мог рассчитывать только на себя и выносливость своей «Татры», прежде чем посадить его за руль, в течение целого года обучали устройству Tatra 111. Только отработав слесарем и хорошо научившись ее ремонтировать, шофёры допускались к дальним рейсам.

 Многое делалось для повышения грузоподъёмности машин. Своими силами шофёры и слесари оборудовали двухосные и одноосные прицепы (было изготовлено 30 шт.), что позволяло затем брать груз в 1,5–2 раза больше обычного.

 В конце 1950-х в СССР стали поступать и самосвалы 111S2 с цельнометаллическими кабинами нового типа (с обратным наклоном лобового стекла), унифицированные с Т-111R.

 Малыми партиями завозились в СССР и балластные тягачи «Татра-141» со сдвоенными 7-местными деревометаллическими кабинами и специальными платформами для балласта.

**Модификации**

Кроме бортовых и самосвалов выпускали и в небольшом количестве поставляли в СССР другие исполнения Т-111: карьерные короткобазные самосвалы Tatra 147DC-5 с кузовами ковшового типа, цистерны, фургоны с различным оборудованием, гидравлические автокраны HOJ, HSC-4 и HSC-5, экскаваторы D-030 и D-031, буровые установки, гудронаторы и т. д. Их комплектовали только цельнометаллическими кабинами.

 В процессе эксплуатации в СССР на Т-111 устанавливалось и немало отечественных надстроек: фургонов, цистерн и т. д. Пробовали Т-111R и в качестве тягача горного автопоезда-лесовоза. В ноябре–декабре 1961 г. лаборатория горного автотранспорта леса Кавказского филиала ЦНИИМЭ проводила сравнительные испытания лесовозов МАЗ-501 и Т-111 с двухосными роспусками 2-Р-15Т и лесовоза Praga-V3S с одноосным роспуском 1-Р-8Тм (оба – горные роспуски, оборудованные тормозами). Машины использовали в Горяче-Ключевском леспромхозе на вывозе хлыстов по грунтовой дороге с крутыми подъёмами, спусками и поворотами в период ежедневных дождей и ночных заморозков. «Татра» показала наилучшие результаты: наибольшую рейсовую нагрузку (22,4 м3), наивысшую техническую скорость (29,5 км/ч), а часовая транспортная работа у неё оказалась на 85% выше, чем у отечественного МАЗ-501. И это при том, что расход топлива у «Татры» получался на 40% меньше, чем у МАЗа, и лишь немного превышал расход более лёгкой «Праги». Заключение комиссии гласило: «Данные испытаний дают основание настойчиво рекомендовать применение на вывозке леса в горных условиях большегрузных тягачей «Татра» с тремя ведущими мостами и двигателем мощностью 180 л.с. и более».

 С 1955 по 1970 г. на основе Т-111 изготавливали и специальный тяжёлый балластный тягач Tatra 141 для буксировки прицепов массой до 100 т, в то время единственный автомобиль такого типа во всем соцлагере. Выпущенный в количестве 5000 экземпляров, он отличался двойной 7-местной кабиной на деревянном каркасе, короткой базой, установкой бортовых планетарных редукторов и блокировок всех дифференциалов. Максимальная скорость Т-141 не превышала 45 км/ч.

 Модернизированный же базовый вариант 111R производили вплоть до замены всего модельного ряда новым семейством Tatra 138 в октябре 1962 г. Всего же с мая 1945-го из цехов завода вышло около 33,5 тыс. различных версий Tatra 111, из которых почти 15 тыс. ушло на экспорт в 58 стран мира, но более половины – 8290 единиц – поступило в СССР.

**Технические характеристики основных вариантов Tatra 111,**

**поступавших в СССР**.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Tatra Т-8000/111 | Tatra 111S1 (Tatra 111S2 и S3) | Tatra 111R |
| Тип | Бортовой | Самосвал с разгрузкой на 3 стороны (с разгрузкой назад) | Бортовой |
| Годы выпуска | 1943–1949 | 1946–1953 (1952–1962) | 1953–1962 |
| Грузоподъёмность, кг | 8000–8500 | 10 240 | 10 000 |
| Масса буксируемого прицепа, кг | 16 000 | – | 22 000 |
| Снаряжённая масса, кг | 8350 | 9250 (9260) | 8600 |
| Габаритные размеры, мм | 8550х2500х3100 | 8320х2500х2504 (7430х2500х2570) | 8300х2500х2880 |
| Колёсная база, мм | 4175+1220 | 4175+1220 (3825+1220) | 4175+1220 |
| Клиренс, мм | 270 | 290 |
| Двигатель:* рабочий объём, cм3
* мощность, л.с.
 | Т103 (V850), дизель, V-12 14 825, 180 при 1800 мин-1 | Т111 (V950), дизель, V-12 14 825 180 при 1800 мин-1 |
| Платформа: размеры платформы, мм | Деревянная 5500х2350х600 | Деревянная (металлическая) 4740х2350х400 (3940х2340х480) | Деревянная 5000х2340х500 |
| Колеса | Дисковые, обод 7,33V-20 |
| Размер шин | 10,50-20 (270-20) | 11,00-20 |
| Макс. скорость с полн. нагрузкой, км/ч | 60 | 61,5 | 62 |
| Расход топлива, л/100 км | 38 | 35 | 34 |