

Во глубине Сибирских руд

...На всю
великую
Россию — лишь
один памятник
иностранному
автомобилю



Алексей КРУГЛОВ

Фото из архива редакции и АО "Татра"

...Если собрать машины, поднятые по всей России на пьедесталы, наберется на приличный автомобильный музей. Полторки и "захары", хлебозки и "катюши", многие из них действительно уникальны и не имеют аналогов. Сотни советских автомобилей застыли на постаментах. И на всю великую Россию — лишь один памятник автомобилю иностранному. В далеком заполярном Берелехе поднята на пьедестал видавшая виды Tatra 111. За что же чешскому самосвалу такая честь?



Эта история берет свое начало в 1942 г., когда в Копрживнице группа конструкторов завода Tatra, в которую входил и знаменитый Ганс Ледвинка, спроектировала тяжелый грузовик высокой проходимости, получивший заводской индекс "111". В 1943 г. первая Tatra 111 вышла из заводской ворот.

Автомобиль получился необыкновенный и по конструкции, и по своим возможностям. "Сто одиннадцатая", как и все нынешние грузовые "Татры", несла на себе "родимые пятна" генеральной концепции фирмы — центральная несущая рама в виде трубы большого диаметра (внутри которой проходит трансмиссионный вал), разрезные мосты с независимой подвеской и двигатель воздушного охлаждения. V-образный 12-цилиндровый дизель объемом почти 15 л и мощностью 210 л.с., в блоке со сцеплением, коробкой передач и раздаткой, крепился к трубе спереди. Задние мосты также крепились к трубе, но при этом кожухи полуосей имели подвижное крепление, что позволяло им при наезде колеса на препятствие перемещаться вокруг трубы, защищая полуось, дифференциал и трансмиссионный вал от механических повреждений. Аналогичным образом был защищен и передний мост. Независимая подвеска всех мостов обеспечивала автомобилю высокую проходимость. На трубу крепилось основание кабины и бортовая платформа. Несмотря на кажущуюся простоту, конструкция обладала высокой прочностью. Грузоподъемность автомобиля составляла 12 т и он мог буксировать прицеп общей массой до 8 т.

Конструкция автомобиля Tatra 111 вобрала в себя все преимущества концепции, которая впервые была реализована еще в 1923 г. (легковая Tatra 11, 1925 г. — легкий грузовичок на ее базе). Доведенная до совершенства, она на многие годы определила развитие большегрузных автомобилей капотной компоновки.

Драматична и интересна сама история появления "сто одиннадцатой" в конце Второй мировой войны. По признанию экспертов, такими характеристиками не обладал ни один грузовой автомо-



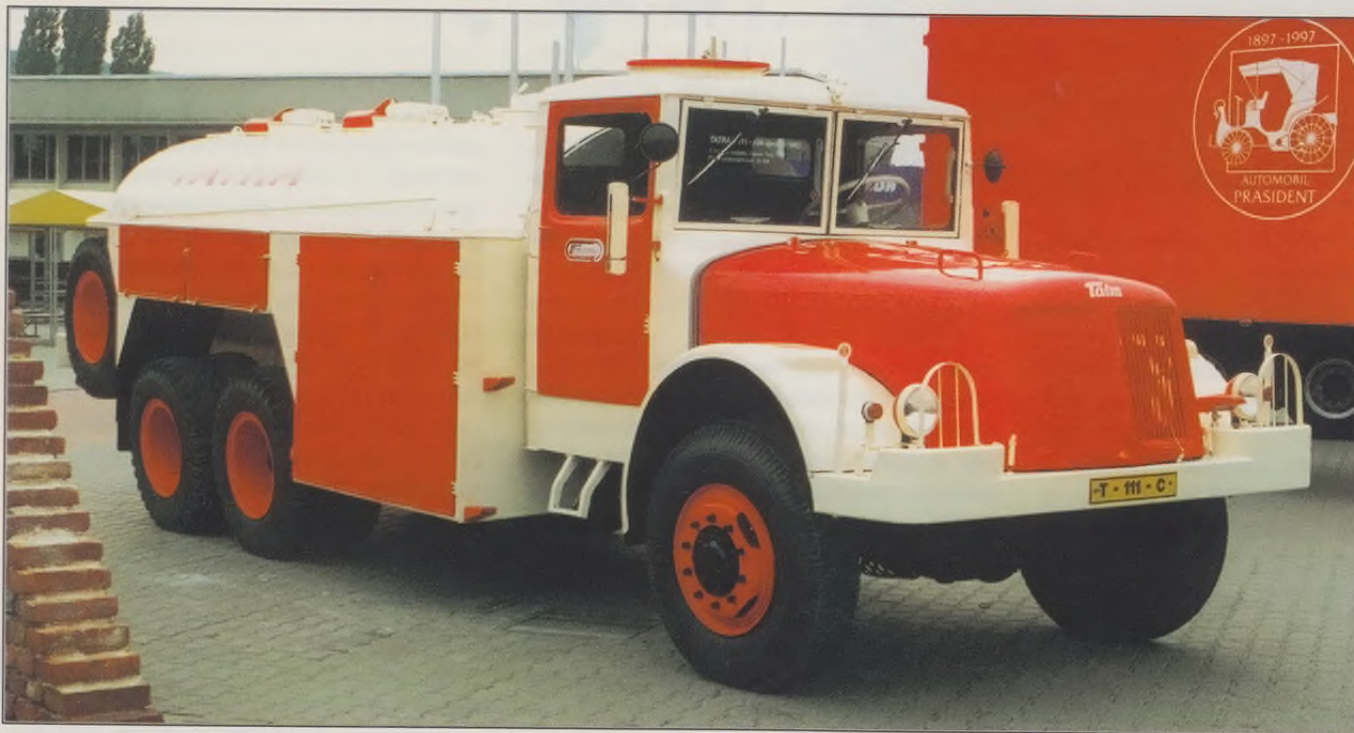
билль вермахта, и немецкое командование торопилось с запуском автомобиля в серийное производство. Однако, по имеющимся в заводских архивах данным, ни одна Tatra 111 так и не попала в войска. Несмотря на это, в пятидесятые годы Ганс Ледвинка подвергся репрессиям якобы за активное сотрудничество с оккупантами при ее проектировании.

Серийное производство "сто одиннадцатой" развернулось в 1945 г. и первые серийные машины сразу же ушли в Москву. Так началась пятидесятилетняя история поставок "татровских" капотников в СССР, а позже — Россию. Несмотря на то,

ность, неприхотливость и высокая ремонтпригодность.

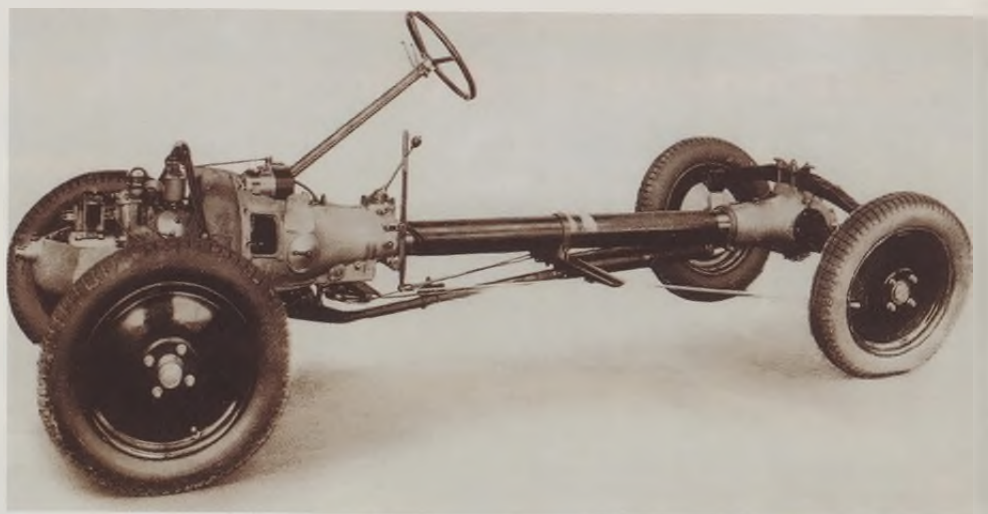
Воздушное охлаждение отлично работало в условиях резко континентального климата, избавляя водителей от длительного прогрева двигателя зимой и борьбы с воздушными пробками в системе охлаждения летом. Три ведущих моста делали автомобиль проходным едва ли не в условиях полного бездорожья, которым и по сей день знамениты наши зауральские просторы. Недаром же нефтяники, газовщики, угольщики, горняки в шутку говорили, что Tatra помогла им заново открыть и освоить Сибирь и Север. Увы, ничего подобного по

думать о смене модельного ряда. На заводе еще в 1952 г. был готов прототип двухосного грузового автомобиля среднего класса Tatra 137 грузоподъемностью 8 т. Машина была оснащена 8-цилиндровым двигателем объемом 11,7 л мощностью 180 л.с. Освоение ее откладывалось и откладывалось до тех пор пока в 1956 г. не был готов опытный образец нового автомобиля Tatra 138. После двух лет доработки прототипа были подготовлены две модификации 4x4 и 6x6, из которых именно трехосная машина была выбрана в качестве базовой. Объем двигателя почти не изменился, а его мощность возросла до 220 л.с. Грузоподъемность была со-



■ Прекрасно реставрированная Tatra 111 в модификации топливозаправщика была выставлена на салоне грузовых автомобилей Autotec '97 в Брно

■ "Отец" идеи — Ганс Ледвинка



■ Первое воплощение идеи — шасси Tatra 11 1923 г.

что к 1947 г. в нашу страну уже было поставлено несколько десятков самосвалов Tatra 111 S2, официальной датой крупномасштабного экспорта новых машин принято считать 1947 г. К 1949 г. в Советском Союзе исправно трудились уже 440 автомобилей. К 1962 г. их число достигло 7300 единиц. В основном, это были самосвалы модификации "111 S2".

Основным местом службы "татровок" стали Восточная и Западная Сибирь, Заполярье. Именно в тяжелых климатических и дорожных условиях и выявились основные достоинства машин: надеж-

степени надежности и работоспособности наше советское автомобилестроение в те годы предложить не могло. Довольно много машин работало в Ленинграде и Москве.

Tatra 111 продержалась на конвейере до 1962 г. За это время было выпущено более 45 тыс. машин. Однако, неумолимое время брало свое. Надо было

хранена на уровне "сто одиннадцатой" — 12 т. В 1959 г. Tatra 138 встала на конвейер. Кроме ставшей уже традиционными для копрживнических грузовиков надежностью, простотой и выносливостью, новый автомобиль отличался необычной внешностью и универсальностью.

Появление в середине пятидесятых годов боль-



■ Tatra 138

шегрузного автомобиля, во внешнем виде которого угадывались обводы легкового автомобиля Tatra-603, стало сенсацией.

Достаточно вспомнить царившие в то время на наших дорогах МАЗ-200 или ЯАЗ-210. Впрочем, не лучше дело обстояло и у зарубежных фирм. Несколько слов стоит сказать и об интерьере кабины. Форма руля, расположение педалей и приборного щитка должны были не только физически облегчить труд водителя, но и создать у него иллюзию управления легковым автомобилем.

Проектируя новую машину, чехословацкие конструкторы разрабатывали, по сути, целое семейст-

■ Tatra 148



во, которое состояло из 27 модификаций. Трудно представить, его только не монтировали на шасси "сто тридцать восьмой" за годы ее существования. Цистерны для перевозки пива и битума, самосвальные кузова и тягово-сцепные устройства, буровые установки и экскаваторы... В СССР же по-прежнему поставлялись лишь самосвалы с одно- или трехсторонней разгрузкой. По пути, проторенному "сто одиннадцатой", к нам поступило более 11 тыс. автомобилей из 46 тыс., вылущенных в 1959-1971 гг.

В 1969 г. в Копрживнице заканчивается работа



■ "Ямал — первый"...

по модернизации модели 138, в результате которой, по существу, рождается новая модель большегрузного автомобиля высокой проходимости — "148". Значительно возрастает грузоподъем-

ность, для самосвала она составляет 15 т. плюс возможность буксировать 16-тонный прицеп. В составе магистрального автопоезда Т-148 может теперь перевозить грузы массой до 30 т. Интересно отметить, что одновременно с увеличением объема двигателя до 12,7 л его мощность понижается до 200 л.с., что увеличивает срок службы и межремонтных пробегов. Значительным изменениям подвергается компоновка ходовой части. Чтобы улучшить распределение нагрузки и приводных усилий по осям, а заодно повысить комфортабельность кабины, коробка передач вместе с раздаткой "переезжают" под грузовую платформу. Для передачи к ним крутящего момента от сцепления используется небольшой вал.

С 1972 г. Т-148 запускается в серию и сохраняется в программе завода до 1982 г. Их выпуск превышает 113 тыс. шт., из которых 27300 шт. экспортируется в СССР.

Ориентация завода на выпуск в рамках интеграционной программы СЭВ большегрузных автомобилей для поставок в СССР находит свое отражение в появлении целого ряда

специальной модификаций и исполнений. Т-148 получает возможность преодолевать броды глубиной более 1,2 м. Появляются машины с двухконтурным выполнением кабины, улучшенной термоизоляции. А один из вариантов самосвала Т-148 S1 даже получает марку "Сибирянка".

Надо отметить, что за годы массовых поставок автомобилей Tatra в нашей стране сформировалась целая сеть автотранспортных и авторемонтных предприятий, ориентированных на эксплуатацию и обслуживание этих автомобилей. В Тюмени, Сургуте, Сусумане, Билибине и других городах было налажено централизованное обучение специалистов и снабжение запасными частями. У водителей чешские автомобили пользовались заслуженной популярностью и признанием. Отмечая юбилей начала экспорта грузовиков Tatra, заполярные водители подняли на пьедестал последнюю "сто одиннадцатую". Так они выразили свою благодарность и этим трудягам, и тем, кто их создавал.

С копрживицких конвейеров еще сходили Т-148, а в конструкторском бюро уже заканчивалась разработка перспективного грузовика бескапотной компоновки. В конце шестидесятых считалось, что именно такой тип большегрузного автомобиля имеет реальное будущее. Разработки капотных моделей были приостановлены на добрых полтора десятка лет. Однако, как показал опыт эксплуатации бескапотных машин в условиях Крайнего Севера и Заполярья, несмотря на их большие преиму-

■ Опытный образец Т-162 рядом со своей "бабушкой" Т-53

