**07-229 Tatra-111S, Татра-111С 6х6 самосвал 3-сторонней выгрузки грузоподъемностью 8/10.24 т с хребтовой рамой и деревянным кузовом, мест 3, прицеп до 20 т, снаряженный вес 8.96 т, Т-111/Т-111А 180 лс, 61.5 км/час, серийно, всех 111-х поставлено в СССР 8290 экз., Чехословакия 1948-55 г.**



 Глубокая благодарность уважаемому мастеру за возможность пополнить коллекцию моделью столь значимого для нашей автоистории автомобиля. Ведь именно с него начались поставки из Чехословакии в нашу страну не только автомобильного, но и других видов транспорта. Имеются ввиду трамваи, троллейбусы, автобусы, строительные и др. специальные машины, а также тепловозы. Но не стоит забывать и тот факт, что вся эта машиностроительная мощь в годы Великой Отечественной войны исправно трудилась на благо немецкого рейха, в том числе и эти Татры, которые были самыми мощными грузовиками вермахта.

 Мне посчастливилось наблюдать работу этих самосвалов, правда в варианте S2, на строительстве ворошиловского моста через Дон в Ростове вначале 1960-х г. Мощь, конечно, поражала детское воображение. Запомнились две детали, это руль цвета слоновой кости и маховик в заднем торце хребтовой трубы, который крутился то влево, то вправо в зависимости вперед или назад ехал грузовик.

*Л. Никифоров*

«Ганс Ледвинка, гениальный конструктор, дал миру изумительную конструктивную схему ходовой части автомобиля: могучая труба с валами и передачами трансмиссии внутри в качестве хребтовой рамы, а на ней независимо подвешенные на «качающихся полуосях» колеса. Эти идеи Ледвинки были реализованы в автомобилях Tatra очень давно. И по сей день они верой и правдой служат как фирме, так и водителям выпускаемых ею грузовиков».

*Из статьи «Tatra-111 - легендарный автомобиль на просторах СССР» уважаемого Михаила Владимировича Соколова на gruzovikpress.ru, ГП 12-2011.*

 Серийное производство автомобиля «Татра-111» началось в 1942 году. Уже в первый год было выпущено свыше 200 машин, а в 1943 году – 1200. Выпускались «111–е» в виде бортовых грузовиков и фургонов. Самым значительным достижением этой модели стала оригинальная и уникальная конструкция грузовиков Tatra: двигатели воздушного охлаждения, центральная несущая труба хребтовой рамы, независимая подвеска колёс и отменная проходимость по бездорожью. В связи с обнаруженными недостатками машины, было принято компромиссное решение – мощность сократить до 200 л. с. при 2000 об/мин и разрешить эксплуатацию машины с нагрузкой до 8,0 тонн. Серийный выпуск обновленной машины начался зимой 1944 года. Теперь она оснащалась прямоугольной деревянной эрзац-кабиной немецкого образца с плоскими лобовым и боковыми стеклами. Автомобиль со снаряженной массой 8350 кг развивал максимальную скорость 75 км/ч, имел расход топлива 35 л на 100 км и запас хода до 450 км. В общей сложности во время войны было построено 1445 грузовиков «Татра-111» всех видов.

 В первых числах мая 1945 г. город Копрживнице (Koprivnice) – родина «Татры» – был освобождён Красной Армией, и заводчане преподнесли освободителям подарок – 10 экземпляров «111-х». Этот год никак нельзя считать началом экспорта в СССР, в 1945 г. на заводе с трудом удалось собрать только 45 машин, в основном из-за отсутствия комплектующих. В следующем году появились первые самосвалы Tatra T-111 sklápěč трехсторонней выгрузки с эрзац-кабиной немецкого образца, двигателем с цепными приводами воздуходувок охлаждения, с бортами 400 мм и грузоподъемностью 8 тонн.

 Мирным условиям качество изготовления этой чрезвычайно удачной конструкции, естественно, не отвечало – нужно было увеличить срок службы двигателей и трансмиссии, повысить грузоподъемность и улучшить внешний вид автомобиля. Поэтому шла постоянная модернизация: «вермахтовские» эрзац-кабины стали делать также на деревянном каркасе, но с обшивкой стальными листами и более современной формы, увеличили качество и надёжность комплектующих (уже отечественного производства), а к 1949 г. все «111-е» стали 10-тонными.

 В первые послевоенные годы производство модели Tatra-111 оставалось мелкосерийным. До 1949 г СССР получил всего 440 машин этого типа. По официальной статистике поставки грузовиков из Чехословакии (ЧСР — ЧехоСловацкая республика, а с 1960‑го - ЧССР с добавкой «социалистическая») начали в 1948 году, когда в Союз завезли первые 150 машин. В основном поставлялись самосвалы.

 Индекс «111» относился к шасси грузовиков с кабиной и оперением, на которое завод в г. Копршивнице (а также сторонние производители) устанавливали различные кузова и надстройки.

Базовая версия - **Tatra-111R** – бортовой грузовик грузоподъемностью 10,0 т, который на шоссе мог развить максимальную скорость 61,5 км/ч и расходовал 34 л дизельного топлива на 100 км. Снаряженная масса машины достигала 8600 кг. При габаритных размерах 8300х2500х2640 мм клиренс равнялся 290 мм, а длина платформы – 5000 мм. Автомобиль мог буксировать прицеп полной массой до 22,0 т.

Самосвал в семействе 111 - **Tatra-111S** (sklápěč ) производился с 1947 г. Надо отметить, что с появлением самосвала Tatra-111S2 с укороченной на 350 мм базой и металлическим кузовом с двумя гидроцилиндрами подъема, к индексу этой машины добавили цифру 1. В отличии от последующих моделей самосвалов Tatra она означала не количество сторон выгрузки, а номер очередной модификации, хотя некоторые чехи трактуют ее как количество гидроцилиндров.

 Первоначально грузоподъемность самосвал составляла 8 т, а с 1949 г. - (включая экипаж) 10.24 т. Первые машины выпускались с двигателем военной поры Т-111, но с пониженной ради долговечности мотора мощностью 180 лс, а с середины 1953 г. - с новым модернизированным дизелем Т-111А **той же мощности.**

 **На шасси Т-111, с колесной базой как у Tatra-111R, смонтирована специальная двойная рама с кузовом и гидросистема с одним телескопическим цилиндром, масляный насос с приводом от коробки передач. Груз можно выгружать как на стороны, так и назад, что повышает возможности самосвала. Кузов деревянный, внутри обшит металлом и имеет низкие борта, всего 400 мм. Кабина водителя имеет деревянный каркас, обшитый снаружи металлом. Передние окна пологие как обычно. Между задней стенкой кабины и передней стенкой кузова смонтирован ящик для хранения инструментов и оборудования, с правой стороны-запасное колесо.** Хотя на бортовых Т-111R с 1953 г. устанавливали металлические кабины новой конструкции, поставлявшиеся в СССР самосвалы Т-111S1 и Т-111S2 вплоть до конца 1950-х г. комплектовались комбинированными.

 Самосвалы Татра-111S1 и S2 стабильно поставлялись в СССР с 1948-го по 1962 год. Самые первые крупные партии грузовиков шли в Сибирь, работали в Якутии, Магадане, на Колыме, где их дизели воздушного охлаждения были большим и весомым плюсом. Шли они также и на большие послевоенные стройки. Наиболее крупная партия ранних самосвалов Tatra-111S1 была направлена на строительство канала Волга–Дон (там работали сотни «Татр»).

 Судя по публикациям, выпуск этого самосвала прекратился в 1955 г., когда в производстве его полностью сменил модернизированный самосвал Tatra-111S2, поставленный на конвейер в 1953 г.

 **Tatra-111S2** – марка самосвала в семействе 111. Разгрузка металлического кузова осуществлялась на обе боковые стороны или назад. Колесная база самосвала была меньше на 350 мм по сравнению с самосвалом Tatra-111S и равнялась 3825 мм. Полный подъем кузова на 45° осуществляла пара гидроцилиндров за 20 с. По сухому асфальту полностью груженый автомобиль легко преодолевал 60%-ный подъем дороги.

Этот вариант выпускался вплоть до замены «Татры-111» новой моделью «Татра-138» в октябре 1962 года. Всего же с мая 1945 года из цехов завода вышло более 30 тыс. штук «111–х» в разных вариантах, из которых 8290 шт. было поставлено в СССР.

*Весьма познавательно и здесь sovautoimport.narod.ru/tatra/t111.html.*

**Tatra-111**

 История автомобиля Tatra-111 началась в 1939 г, когда началось производство трёхосного полноприводного автомобиля Tatra-81. Автомобиль обладал характерными особенностями грузовиков Tatra - хребтовой рамой-трубой и независимой подвеской всех колёс. Двигатель, впрочем, был водяного охлаждения. Запуск в производство Tatra-81 позволил отстоять завод - немецкие оккупационные власти планировали перевести его на производство запчастей к технике немецкого производства.

 В 1942 г, после выпуска 200 экземпляров, производство Tatra-81 прекратилось. Её место на конвейере занял автомобиль Tatra-111, отличавшийся двигателем воздушного охлаждения. Двигатель был одной из причин, по которым грузовики Tatra прославились своей надёжностью и неприхотливостью. Конструкторам удалось разработать действительно удачную гамму двигателей, которая устанавливалась на все грузовики Tatra. Базовым стал 12-цилиндровый дизель рабочим объемом 14,8 л мощностью 180 л.с. при 1800 мин-1. Двигатель имел отдельные цилиндры с индивидуальными головками, что позволяло создать множество модификаций с разным числом цилиндров при высокой степени унификации. После войны на его основе были разработаны и подготовлены к производству рядные 4-цилиндровые моторы для перспективных Tatra-114 и -115 грузоподъемностью 3,0 т; рядные 6-цилиндровые дизели для грузовых автомобилей Praga моделей V3S и S5T; 8-цилиндровые V-образные дизели для грузовиков Tatra-128 и рядный горизонтальный 6-цилиндровый дизель для опытного 7-тонного грузовика Tatra-116.

 Все выпускаемые автомобили передавались Вермахту для использования на Восточном фронте, а также для Африканского корпуса Роммеля. Предполагалось, что в тяжелых дорожных условиях этих ТВД Tatra-111 сможет если не заменить, то хотя бы органично дополнить немецкие машины, страдавшие от недостаточной проходимости. Благодаря трубчатой раме и качающимся полуосям Tatra-111 имела более высокую среднюю скорость на бездорожье, чем конкуренты с жесткими балками ведущих мостов. Однако из-за саботажа чешских конструкторов и рабочих выпускавшиеся во время войны Tatra-111 отличались крайне низкой надёжностью и успехом не пользовались. Всего Вермахт получил 1445 грузовиков этого типа.

 Когда в мае 1945 г город Копживнице был освобождён Красной армией, собираемые Tatra-111 стали передаваться ей. Параллельно проводилась работа по приспособлению автомобиля к условиям мирного времени. В частности, многие материалы были заменены на более качественные, что благоприятно сказалось на ресурсе двигателя и ходовой части. Изменилась кабина: вместо фанерной эрзац-кабины, характерной для грузовиков Вермахта, стала устанавливаться новая дерево-металлическая. Постепенно увеличивалась грузоподъёмность - если первоначально Tatra-111 имела грузоподъёмность 6,5 т (модификация 6500/111), то вскоре она повысилась до 8 т (модификация 8000/111), а с 1949 г составила 10 т.

 Как ни странно, но в первые послевоенные годы производство модели Tatra-111 оставалось мелкосерийным. До самого конца 1952 г автомобили собирали небольшими партиями, большая часть которых уходила в СССР, и лишь небольшое количество поставлялось армии Чехословакии. С 1953 г выпускалась модификация Tatra-111R с новой цельнометаллической кабиной с обратным наклоном лобового стекла. Капот при этом остался прежним. Также 111R отличались от более ранних 111 укороченной грузовой платформой и наличием инструментального ящика. Освоение модели Tatra-111R также сопровождалось развёртыванием крупносерийного производства. Для армии выпускался вариант Tatra-111N с лебёдкой. Кроме того, в крыше кабины с правой стороны появился круглый люк.

 Поставки Tatra-111 в СССР начались с мая 1945 г, когда машины этого типа поступили в Красную армию. До 1949 г СССР получил всего 440 машин этого типа. Поворот в судьбе Tatra-111 связан с развернувшимся в послевоенные годы строительством и восстановлением разрушенного народного хозяйства. В конце сороковых единственным производителем тяжёлых дизельных грузовиков был ЯАЗ, однако он не мог удовлетворить потребность в машинах этого типа. Tatra-111 была весьма удачной альтернативой ярославским тяжеловозам, освоенной советскими водителями, да и положительное заключение НАМИ сыграло свою роль. Вероятно, сказалась и Чехословацкая выставка автомобилей, которая прошла в Москве. В результате из 32308 построенных автомобилей Tatra-111 всех модификаций 8200 (по другим данным - 8290) были поставлены в СССР. При этом если до 1956 г в год поставлялись около 50 машин, то позже - до 1000. Tatra-111 массово применялись на всех крупных стройках послевоенного СССР. Несколько сотен самосвалов трудились на строительстве Волго-Донского канала. Около 2000 автомобилей отправились в Казахстан, Сибирь, Кемеровскую область, на Урал. Чешские специалисты внимательно следили за судьбой своего детища - немало техников и механиков приезжали в длительные командировки в районы, где работали Tatra-111.

 Несмотря на то, что имелись нарекания, автомобили показали себя с самой лучшей стороны. Особенно удачными они оказались в тяжёлых условиях Западной Сибири и Дальнего Востока. Первые Tatra-111 поступили в Управление автотранспорта Магаданского совнархоза в 1956 г. На тот момент дизельные автомобили в предприятии были представлены отечественными ЯАЗ-210 и МАЗ-200, а также американскими Mack NR и Diamond T980.

 Чешская новинка прекрасно зарекомендовала себя в условиях Крайнего Севера. Дизель воздушного охлаждения, который не боялся перегрева летом и не нуждался в воде зимой. Качающиеся полуоси обеспечивали большие ходы колёс, что и обуславливало отличную проходимость. Известен случай, когда Tatra-111 провалилась под лёд. Весной грузовик был поднят. После того, как убедились, что вода не попала в агрегаты, завели двигатель, и автомобиль поехал!

 Поначалу «Татры» использовались в составе автопоездов с двухосным прицепом типа 2-АП-8 грузоподъёмностью 8 тонн. Но уже в 1956 г была показана на практике возможность использования Tatra-111 с двумя такими прицепами. Грузоподъёмность автопоезда достигала 28 тонн. Его обслуживание осуществляли два шофёра и два их помощника, работавших в две смены. Первым «экипажем» стали водители Тюрин и Оськин автобазы № 5 Управление автотранспорта Магаданского совнархоза, которые и были авторами идеи использования двух прицепов. Уже в 1957 г автобаза эксплуатировала 18 автопоездов Tatra-111 с двумя прицепами. Наилучших результатов достигли водители В. Гольдшмидт и В. Аксионайтис (а также заменявший его во время отпуска Ф. Шпилевой), работавшие на автопоезде № 69-70, и Н. Иванов и Н. Тукаев, работавшие на № 42-71. довольно быстро почин подхватили и водители других типов грузовиков, и с двумя прицепами стали работать ЯАЗы и МАЗы, и даже ЗиС-150.

 В 1958 г в Магадан стали поступать самосвалы Tatra-111S2. Местные умельцы тут же сконструировали для них саморазгружающийся двухосный прицеп грузоподъёмностью 12 т. Эксплуатация быстро показала, что конструкция прицепа обладает достаточной прочностью, и, путём установки третьей оси, грузоподъёмность прицепа была повышена до 16 т.

 В 1962 г производство Tatra-111R было прекращено, и ей на замену пришла новая Tatra-138.

В СССР помимо бортовых Tatra-111R поставлялись следующие спецмашины на базе Tatra-111:

- самосвалы с трёхсторонней разгрузкой Tatra-111S и Tatra-111S2. Tatra-111S оснащались кузовом с деревянной платформой. Tatra-111S2, составлявшие основную массу поставок в СССР, получили стальной кузов и два гидроцилиндра подъёма вместо одного;

- карьерные самосвалы Tatra-147DC-5 с кузовом ковшового типа;

- гидравлические краны HOJ, HSC-4 и HSC-5 (наиболее массовые поставки) производства завода CKD Praha;

- экскаваторы D-030 и D-031 производства завода Podpolianske strojarne;

- различные цистерны, буровые установки, гудронаторы, цементовозы и прочая техника.

Библиография:

1. Юбилей. Леонид Круглов. Автомобили, № 2, 2000.

2. Приглашение торговать, или как чехословацкий автопром покорял СССР. Лев Шугуров. МКмобиль, 14.11.2005.

3. Tatra: вчера, сегодня, завтра. В. Мамедов. Грузовик Пресс, № 8, 2004

4. Энциклопедия грузовых автомобилей. Фирмы. Модели. Конструкции. М.: ЗАО "Книжно-журнальное издание "За рулём", 2001. - 576 с.

5. Просто "хорошая машина". Л. Суславичус. Моделист-Конструктор, № 4, 1994.

**Характеристики:**

Марка, тип автомобиля: Т-111S

**Двигатель:** Тип двигателя Т111А, дизельный, 4-тактный, с V-образный, с воздушным охлаждением, топливо дизель, количество цилиндров 12, емкость цилиндра 14 825 см3, диаметр x ход 110 х 130 мм, мощность 180 л.с. при 1800 об / мин.

**Основные размеры и вес:**

колея спереди 2080 мм, колея сзади 1800 мм, колесная база 4175 + 1220 мм,

общая ширина 2500 мм, общая высота 2580 мм, дорожный просвет 290 мм,

высота погрузочной площадки от земли 1340 мм,

снаряженная масса 8,960 кг,

полезная нагрузка автомобиля (включая экипаж) 10240 кг,

нагрузка на ось без груза: спереди / сзади 3,640/2,660 + 2,660 кг,

полностью загруженный автомобиль, перед / зад 3,800/7,700 + 7,700 кг,

общий вес 19200 кг,

допустимая полная масса прицепа (ов) 22000 кг,

радиус поворота 10 м.

**Скорость и расход:**

средний расход топлива на 100 км около 40 л, базовое потребление 34 л при скорости 45 км / ч, расход масла на 100 км двигателя около 0,8 л, другой смазки около 0,6 л,

макс. скорость автомобиля 61,5 км / ч, макс. скорость автомобиля с прицепом 25,6 км / ч,

макс. подъем 62,5% макс. уклон 7%.

**Кузов:** самосвал с трехсторонней разгрузкой, размеры платформы (длина x ширина) 4740 x 2350 мм, высота борта 400 мм.

**Кабина:** дверей 2, ширина двери 76 см, мест 3, теплый воздух от двигателя, вентиляция через окна кабины;

**Шасси:** тип смазки лубрикаторы в отдельных точках смазки,

тип коробки передач -четырехступенчатая и двухступенчатая вспомогательная коробка передач с механическим переключением количество передач (4 + 1 реверс) x 2, передаточные числа для отдельных передач I. 5.29; II. 2,78; III. 1,62; IV: 1,00; З. Х. 5.91,

сцепление сухое, дисковое, двойное, ламельное, управление винт, со штифтом на иглах, количество осей 3,

тип ведущего моста - маятниковые полуоси,

 передняя подвеска четвертьэллиптические листовые рессоры, расположенные под углом; задняя подвеска - полуэллиптические листовые рессоры,

продольно расположенные рабочие тормоза, тип система - воздушные,

количество барабанов 6, диаметр барабана 440 мм, площадь тормозных накладок 3825 см2, ручной тормоз - механический на коробке передач;

Размер шин 11.00 "- 20, количество шин 10, давление шин: передних 5,5 атм, задних 5,8,

Топливного бак 135 литров,

Масла: в коробке передач 7,5 л, в осях 3х6 л, в редукторе 7 л, в двигателе 23 л;

Вес шасси 7400 кг (с кабиной, с нижней рамой кузова и с кузовом, без оборудования) Электрооборудование, напряжение 12В, батареи 2 штуки - 12В/105 Ач, генератор 2 штуки - 200 Вт/12В, переключение света педальное, указатель поворотов - маятник,

Инструменты на приборной панели: спидометр, термометр масла, манометр тормозного давления, световые индикаторы (2 красных, зеленых, синий)