**07-230 Tatra-111S2, Татра-111С2 6х6 самосвал 3-сторонней выгрузки грузоподъемностью 10 т с поздней металлической кабиной, мест 3, снаряженный вес 9.46 т, прицеп до 22 т, T-111A 180 лс, 61.5 км/час, серийно, всех 111-х поставлено в СССР 8290 экз., Tatra, n. p., Kopřivnice.ЧССР 1953/60-62 г.**

 Применение мастером в качестве прототипа армейского варианта этого самосвала несколько выводит модель за рамки тематики коллекции. Но это с лихвой компенсируется той щепетильностью, с которой мастер подходит к изготовлению модели. И огромное спасибо ему за это!

 В начале 1960-х годов, будучи 6-летним пацаном живущим в г. Ростове, часами мог наблюдать за работой этих могучих красавцев на строительстве Ворошиловского моста через Дон.

 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. Но некоторые водители были с ними уже знакомы по трофейным экземплярам. В первую очередь, трехосным полноприводным Tatra 111. Эту машину справедливо считают одним из лучших грузовиков своего класса времен Второй мировой. Производство модели с трубчатой хребтовой рамой и независимыми подвесками начали в 1942-м году. Автомобиль грузоподъемностью 8000-8500 кг оснащали дизелем V12 воздушного охлаждения, развивающим 210 л.с. Потом, ради долговечности мотора, мощность снизили до 180 сил, зато грузоподъемность поздних машин достигала 10240 кг.

Tatra 111 заслуженно простояла на конвейере до 1962 года и в значительных количествах поставляли в СССР. Это были бортовые грузовики и седельные тягачи, но особенно много самосвалов.

**Самосвалы на шасси Tatra-111**

 Примерно в 1946 г. 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. На заводе шла постоянная модернизация: «вермахтовские» эрзац-кабины заменили кабиной 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. 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, монтировалась 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 имел низкие борта, всего 400 мм. Кабина водителя имела 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.** 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 груженный автомобиль легко преодолевал 60%-ный подъем дороги. 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.

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.

Самосвалы Татра-111S1 и S2 стабильно поставлялись в СССР с 1948-го по 1962 год. Самые 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.

**По материалам компании Tatra n. p.**

Оригинальное название: Tatra-111S2

Производитель: Tatra, n. p., Kopřivnice.

Период производства: 1953-1962 г.

Количество выпущенных: 33690 (все версии, включая гражданское производство)

Количество посадочных мест: 1 + 2

**Технические данные:**

Конфигурация: 6x6

Снаряженная масса: 9460 кг

Полезная нагрузка: 10000 кг

Полная масса автомобиля: 19460 кг

Полная масса прицепа: 22 000 кг

Общий вес с прицепом/полуприцепом: 41460 кг

Общие: длина ширин высота мм: 7480х2500х2570

Дорожный просвет: 270 мм

Колесная база: 3825 мм - 1220 мм

Колея мм: 2080 -передняя ось, 1800 -задние оси

**Тормозная система:** рабочая-пневматическая, одноконтурная, барабанная: стояночный - механический;

**Электрическая система:** напряжение сети: 12В, заземление отрицательного полюса, батарея: 12В 105 Ач; генератор: 12 В 200 Вт

**Шины:** 11,00 - 20

**Двигатель**: Тип: Tatra T-111A

- воспламенение от сжатия, воздушное охлаждение, прямой впрыск топлива:

- количество цилиндров: 12; диаметр: 110 мм, ход: 130 мм, объем цилиндров: 14825 см3;

- максимальный крутящий момент: 726 Нм при 1400-1600 об / мин

- максимальная мощность: 132 кВт при 1800 об / мин

**Коробка передач**: механическая, 4+1, Нормальный и пониженный ход

**Сцепление:** 2-цепочное, сухое

Объем топливного бака: 135 л

Скорость движения: 61,5 км/ч

Расход топлива: 34 л/100 км

Дальность хода по дороге: ~550 км

Пересечение препятствий: угол съезда спереди / сзади: 45 ° / 45 °