Юрий Пашолок «Мобилизационный полугусеничный тягач из Москвы» https://dzen.ru/a/YlEqE-TQgzIh9X9w

Во второй половине 1920-х годов начались работы по отечественным полугусеничным машинам. Возглавил работы Г.А. Сонкин, а центром разработки стал НАМИ (с 1931 года НАТИ - Научный Автотракторный Институт). Поначалу работы не клеились, но далее появились работоспособные схемы. Первенцем стал НАТИ-3, выполненный на базе грузовика ГАЗ-АА. В 1934 году начались работы по полугусеничной машине НАТИ-ВЗ, которая проектировалась на базе грузовика ЗиС-5. В результате эволюции родился ЗиС-22. Несмотря на ряд проблем, связанных как с системой привода, так и недостаточной мощности мотора, машина стала этапной. Далее начались работы по модернизированной версией ЗиС-22, которая велась совместно НАТИ и заводским КБ ЗиС. Наиболее перспективной работой стало развитие темы НАТИ-52.

В 1941 году на испытания вышел доработанный вариант полугусеничного грузового автомобиля НАТИ-52, получившего индекс ЗиС-22М. Между тем, проблемы с тягачами дивизионной артиллерии привели к тому, что в ГАБТУ КА любой грузовик стали рассматривать как потенциальный тягач. Летом 1941 года ЗиС-22М на испытаниях показал наилучшие показатели, обогнав даже полноприводные грузовики ЗиС-32 и ЗиС-36. Начались разговоры об организации серийного производства машины. Уже в сентябре 1941 года в переписке ее стали именовать как ЗиС-42. Увы, сложная ситуация осени 1941 года и частичная эвакуация завода сорвала планы по выпуску машины. Второй шанс у тягача появился уже в 1942 году: 13 апреля было подписано Постановление ГКО №1587с "О производстве полугусеничных автомашин ЗиС-42". Сегодня данному событию исполнилось 80 лет, так что есть смысл поговорить о машине.

Несмотря на то, что работы по теме ЗиС-42 осенью 1941 года заморозили, это совсем не означало окончание ее истории. Так сложилось, что именно совместная разработка НАТИ и КБ ЗиС имела наибольшие шансы на реализацию. Во-первых, разница между ЗиС-5 и полугусеничной машиной была невелика. То есть организация выпуска не представлялась огромной проблемой. Во-вторых, к весне 1942 года часть производства завода вернулось в Москву, что дополнительно повысило шансы машины. Наконец, выбирать оказалось не из чего. Выпуск ЗиС-32 прекратили, а единственной альтернативой выступал СТЗ-5, к которому хватало претензий. К тому же база ЗиС-42 рассматривалась как основа для перспективной САУ ЗиС-41.

Подписание постановления ГАЗ №1587с форсировало процесс работ. Согласно постановлению, выпуск машины организовывался с августа 1942 года, а всего за год предполагалось получить 5000 таких тягачей. Для подтверждений характеристик в апреле 1942 года на испытания вышел образец тягача, изготовленный в 1940 году. Речь идет о НАТИ-52, который был уже довольно изношен, посему гусеничные ленты нового типа заменили на старые - от ЗиС-22. Также не проводилось никаких мероприятий по ремонту. 26 апреля 1942 года последовал приказ НКО №323 на проведение испытаний, а сам они прошли на следующий день. Лишний раз стоит подчеркнуть, что вышедшая на испытания машина - не ЗиС-22М, а ее прямой предшественник.

Инициатором испытаний тягача стало ГАУ КА, что вполне естественно - артиллеристы были главными заказчиками тягачей. Комиссию возглавил генерал-лейтенант В.Г. Тихонов, зам начальника артиллерии Красной Армии, состоял в комиссии и Сонкин. В виду срочности задания испытания проходили в сокращенном виде. Вместо целого букета артиллерийских систем машина, которую в отчете именовали как ЗиС-42 (при том, что это даже формально не ЗиС-22М), таскала всего одно орудие - 122-мм гаубицу М-30. Вместе с передком она имела массу 2900 кг, для проверки характеристик вполне достаточно. С учетом того, что 107-мм пушка М-60 и 152-мм гаубица М-10 из ассортимента дивизионной артиллерии выпали, М-30 вполне хватило.

Километраж испытаний оказался небольшим - 78 км по шоссе, 18 км по булыжному шоссе и 30 км по разбитому проселку. Передок при этом использовался только при езде по шоссе, с ним машина прошла 40 километров, далее его убрали. В ходе испытаний периодически машина перебиралась через кювет, имитируя выход на огневую позицию. С учетом того, что речь шла о ресурсных испытаниях, объема проведенных испытаний вполне оказалось достаточно. Средняя техническая скорость по шоссе составила 30 км/ч, по булыжному шоссе 20 км/ч, а по проселку 10 км/ч. Общая оценка машины оказалась очень похожей на то, что получили летом 1941 года во время испытаний ЗиС-22М.Недостатки, впрочем, оказались очень похожими. Отмечалась недостаточная маневренность на некоторых видах покрытия, а радиус поворота составил 15-18 метров. Расход горючего в несколько раз превышал показатели обычного грузовика ЗиС-5. Неудачным оказалось размещение прицепного устройства. Еще до начала испытаний нижняя часть кормы кузова была сильно повреждена. Требовалось сцепное устройство перенести, а также переделать кузов, чтобы обеспечить нормальное размещение расчета и облегчить его попадание внутрь. Также кузов получал тент. Несмотря на выявленные недостатки, общая оценка машины оказалась вполне положительной. ГАУ КА дало добро на ее производство, признав вполне удачным тягачом для гаубицы М-30. Отдельно отмечалось, что расчет орудия, во время движения, не утомляется. 28 апреля 1942 года производство ЗиС-42 окончательно утвердили постановлением ГКО №1671с.Оставалась самая малость - запустить ЗиС-42 в серию. А вот с этим дела обстояли не самым лучшим образом. Эвакуация и прочие мероприятия создали немало проблем, одной из ключевых оказался мотор. На НАТИ-52 и ЗиС-22 ставился более мощный мотор от автобуса ЗиС-16. Так сложилось, что именно с этим самым мотором дела обстояли плохо. Больше того, перед войной хотели ставить другой мотор - дизель Д-7, более мощный и экономичный. Но крайне сложная ситуация 1942 года привела к тому, что на серийный ЗиС-42 ставили обычный двигатель ЗиС-5. То есть вместо улучшенного ЗиС-22М в серию запускался упрощенный и чуть доработанный вариант ЗиС-22. На всякий случай, зимой 1940-41 годов ЗиС-22 подвергся в войсках критике. Наиболее ёмко претензии к машине были сформулированы в прозвище "вездестой".Свалившиеся на завод проблемы привели к тому, что программа по выпуску ЗиС-42 оказалась сорвана. В августе 1942 года ни одной машины завод не сдал, а к 1 октября на ЗиС отрапортовал о наличии 9 таких тягачей. На октябрь план по выпуску отсутствовал, тем не менее, к концу месяца сдали 133 машины, в ноябре объем выпуска вырос. Судя по отправкам, 100% машин шло либо в Главное Управление Наземной Артиллерии, либо напрямую в части. Например, 22 ноября 1942 года 15 таких тягачей было отправлено в состав 2-го гвардейского мехкорпуса. Также следует заметить, что выпуск "вездестоя", то есть ЗиС-42 с мотором ЗиС-5, шел совсем недолго. Уже в октябре 1942 года на НИБТ Полигон отгрузили первый образец машины с форсированным мотором. Он получил обозначение ЗиС-42, являясь чем-то средним между мотором ЗиС-5 и ЗиС-16. Номинально мотор имел мощность 84 л.с. при 2650 об/мин. Машины с таким мотором получили обозначение ЗиС-42М, но в документах их не разделяли.

Всего же за 1942 год сдали, по разным данным, от 600 до 752 машин. Цифра гуляющая, причина в том, что считать "выпустили". Крайне сложная ситуация привела к тому, что качество изготовлявшихся ЗиС-42 было низким. По этому поводу ругались и с НИИБТ Полигона. Да и сама машина была, скажем так, разнообразной. Самые первые машины не имели "кенгурятника", причем всё могло зависеть от их наличия в производстве. Даже октябрьские машины могли быть как с ним, так и без него. Отдельная песня, сколько именно выпустили "чистых" ЗиС-42. Выпуск ЗиС-42М начался в 1942 году, но сколько и когда, тоже вопрос. Две-три сотни тягачей с моторами ЗиС-5 вполне могли выпустить. Различить ЗиС-42 и ЗиС-42М одного временного периода по фото - ну удачи вам в этом безнадежном деле. Одним словом, всё сложно.

До наших дней дожил всего один ЗиС-42 в исходной конфигурации. Он восстановлен мастерской Евгения Шаманского в "максимальной" комплектации. С учетом того, что творилось с машиной в тот временной период, такая конфигурация имеет полное право на существование. Сейчас машина находится на выставке "Моторы Войны", где стоит с еще одним детищем военного периода - автобусом ЗиС-44. Благодаря таким фанатам своего дела, как Евгений Шаманский и сотрудники его мастерской, постепенно история нашего военного автопрома возрождается. Да и ЗиС-42 уже не один, постепенно эти машины появляются в музейных коллекциях. Спасибо тем, кто их возвращает с того света. Еще совсем недавно эту страницу истории отечественного автопрома можно было наблюдать только в виде нескольких картинок в профильной литературе.

Автор благодарит историка Дмитрия Дашко за помощь в подготовке публикации

Список источников:

ЦАМО РФ

РГАСПИ

Архив Дмитрия Дашко