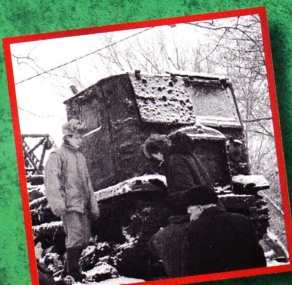
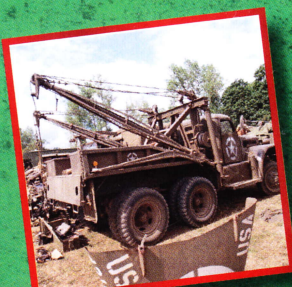


# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Герои Великой  
Отечественной



Арттягачи  
из Черногловки



№  
64

модель номера

СТЗ-5



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213707

00064

hachette

12+

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,  
ул. Барклая, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

**БЕЛОРУССИЯ**

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

**КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

**УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей  
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

**Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номе-  
ров и их содержание. Воспроизведение материалов  
в любом виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.

Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 04.05.2017

Дата выхода в свет: 27.07.2017.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

**www.traktory-collection.ru**

## Содержание

### Модель номера

3

### Транспортный трактор СТЗ-5



### В контексте времени

8

### Герои Великой Отечественной



### Портреты

10

### Арттягачи из Черногловки



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 5, 8, 9 (внизу) © РИА Новости;  
стр. 3 (внизу), 9 (вверху) © ИТАР ТАСС; стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков;  
стр. 4 (внизу), 7 © фотобанк Лори; стр. 6 © О. Иванов; стр. 10-11 © Wikimedia Commons;

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





*Трактор СТЗ-5 относится к существовавшему когда-то классу транспортных гусеничных тракторов, приспособленных для буксировки различных прицепов и перевозки грузов на собственной грузовой платформе. Транспортный трактор СТЗ-5 производили на Сталинградском тракторном заводе (СТЗ) с 1937 по 1942 год. Он стал наиболее массовым артиллерийским тягачом в Красной армии.*

Трактор СТЗ-5 был разработан на базе агрегатов сельскохозяйственного трактора СТЗ-3 и отличался тем, что у него имелись: кабина водителя закрытого типа, вынесенная в переднюю часть трактора; грузовая платформа; кабестан, служивший для буксировки застрявших машин и самовытаскивания трактора путем введения пятой передачи; ножной тормоз, обрезиненные опорные катки и поддерживающие ролики.





# Транспортный трактор СТЗ-5

*СТЗ-5 (другое обозначение СТЗ-НАТИ) – марка отечественного транспортного трактора, с 1937 года сходящего с конвейера Сталинградского тракторного завода.*



Трактор СТЗ-5.

В 1932 году на СТЗ началась разработка пахотного гусеничного трактора средней мощности. В рамках этой работы была предпринята попытка создания универсального трактора, который мог бы выступать в роли сельскохозяйственной, транспортной машины и тягача. В мае 1933 года опытный образец такого трактора был изготовлен и испытан. Тут-то и выяснилось, что совместить в одной машине противоречивые требования к принципиально разным условиям эксплуатации невозможно. Пришлось разрабатывать два трактора.

## Цель – унификация

Летом 1933 года конструкторы Научного автотракторного института (НАТИ) выступили с инициативой спроектировать два трактора – сельскохозяйственный и транспортный, максимально унифицированных по своим основным агрегатам, которые можно было бы выпускать на одном конвейере. Разработка этих тракторов шла на СТЗ два года в объединенном конструкторском бюро, куда входили как заводские инженеры, так и прикомандированные сотрудники института. Руководил проектированием В. Я. Слонимский из НАТИ.

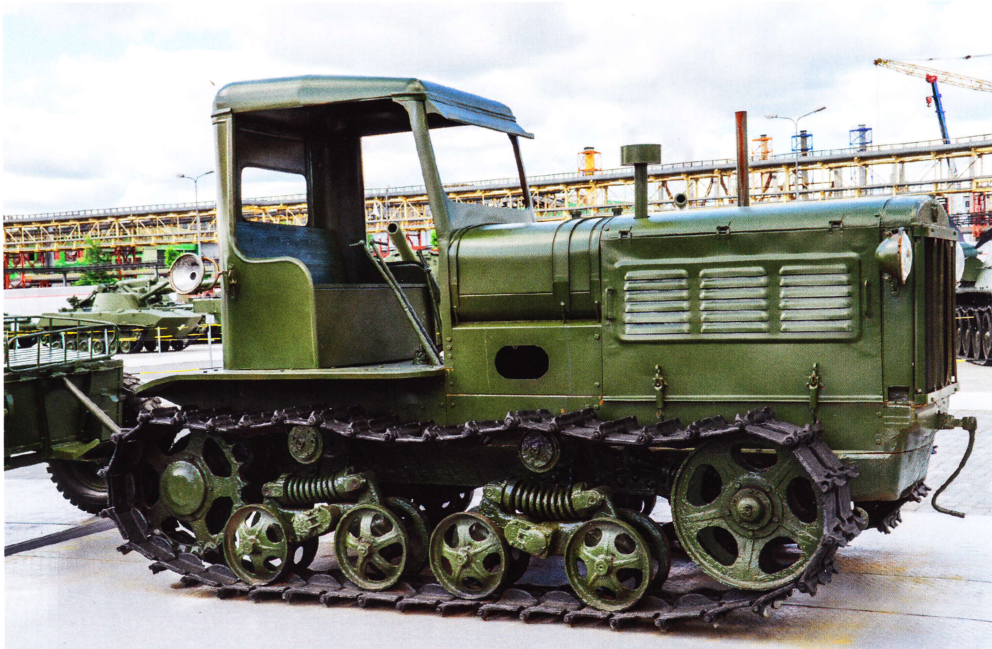
В начале 1935 года была построена третья серия опытных образцов СТЗ-5. Эти машины, показанные 16 июля вместе с сельскохозяйственным трактором СТЗ-3 высшему руководству страны во главе с И. В. Сталиным, получили полное одобрение, а в кузове

СТЗ-5 члены Политбюро даже проехали по опытному полю НАТИ. 10 декабря 1935 года два СТЗ-5, участвовавших в зимнем пробеге Сталинград – Москва, также успешно продемонстрировали в Кремле.

Обнаруженные во время испытаний недостатки транспортного трактора устранили к 1936 году. Но на подготовку его к производству, вслед за СТЗ-3, на Сталинградском тракторном заводе ушло два года.

## Создатели

Большой вклад в создание транспортного трактора СТЗ-НАТИ 2ТВ (чаще использовалось заводское название СТЗ-5) внесли конструкторы И. И. Дронг, В. А. Каргополов, Г. Ф. Матюков и Г. В. Соколов – от СТЗ; А. В. Васильев, В. Э. Малаховский, Д. А. Чудаков и В. Н. Тюляев – от НАТИ.



Сельскохозяйственный трактор СТЗ-3, на базе которого разработали СТЗ-5.





Тягач в работе. 1942 г.

## ВМЕСТО ЛЕБЕДКИ

На картере заднего моста под платформой устанавливался вертикальный кабестан с тросом длиной 40 м для подтягивания прицепов, самовытаскивания трактора и буксировки других машин. Тяговое усилие кабестана составляло 4000 кгс. Такое довольно простое и эффективное устройство вполне заменяло лебедку, которая уже тогда считалась обязательной для каждого артиллерийского тягача, кроме легкого.



Руины Сталинградского тракторного завода. 1943 г.

## Компоновка

Машина имела уже ставшую традиционной для транспортных тракторов компоновку с передним расположением двухместной (водитель и командир орудия) закрытой деревометаллической кабины, установленной над двигателем. За кабиной и топливными баками находилась двухметровая грузовая деревянная платформа с откидными бортами и съемным брезентовым верхом с целлулоидными окнами. Здесь для орудийного расчета располагались

четыре откидных полумягких сиденья, а на полу – боеприпасы и артиллерийское снаряжение. Кабина имела открывающиеся передние и боковые стекла, а также регулируемые жалюзи в передней и задней части для организации ее проточной вентиляции. В противном случае летом температура здесь от нагрева массивным двигателем достигала +50 °С. Рама трактора состояла из двух продольных швеллеров, связанных четырьмя поперечинами.

## Мотор

Двигатель 1МА – четырехцилиндровый, карбюраторный, с зажиганием от магнето, малооборотный и относительно тяжелый, но выносливый и надежный. Он имел полноценные системы смазки, охлаждения, питания, электрооборудования. Запуск – электростартером или безопасной (при обратном ударе) пусковой рукояткой, управление – ножной педалью по-автомобильному. Двигатель 1МА заводился и какое-то время мог работать на бензине (объем бака – 14 л), переходя после прогрева до 90 °С на керосин или лигроин (148 л), то есть был фактически многотопливным. Для предупреждения детонации и повышения мощности, особенно при работе на керосине с большой нагрузкой в жаркое время года, в цилиндры через специальную систему карбюратора впрыскивалась вода, пока в 1941 году не была введена антидетонационная камера сгорания. В 1939 году специально для СТЗ-5 на Харьковском тракторном заводе был изготовлен дизельный двигатель Д-8Т (транспортный) мощностью 58,5 л. с. при 1350 об/мин, рабочим объемом 6,876 л. Но из-за присущих ему недостатков и технологических трудностей в производство он не пошел.

## Трансмиссия и ходовая часть

В коробке передач, стыкуемой с задним мостом, были изменены передаточные числа с целью увеличения силового диапазона и скоростей движения, введена еще одна (понижающая) передача.



Задний мост с бортовыми фрикционами и тормозами вместе с конечными передачами полностью заимствовались от СТЗ-3. Ходовая часть была более приспособленной к движению с высокими скоростями: введены обрезиненные опорные и поддерживающие катки и мелкозвенчатая гусеница с вдвое уменьшенным шагом. Ведущее колесо при этом осталась прежним, а потому быстро изнашивалось.

### Испытания показали

Летом 1939 года машина проходила армейские испытания в районе города Медведь Новгородской области. В ходе испытаний были определены параметры ее геометрической проходимости: ширина рва – до 1 м, высота стенки – до 0,6 м, глубина брода – до 0,8 м. Это же подтвердили испытания СТЗ-5, проведенные в 1939–1940 годах на НИБТПолигоне Главного автобронетанкового управления. Среднетехническая скорость

движения тягача с прицепом по шоссе в составе батареи достигала 14 км/ч, в составе полка – 11 км/ч, по грунту – 10 км/ч.

### Производство

В 1937 году были выпущены первые 173 транспортных трактора СТЗ-5, в 1938-м – 136, в 1939-м – 1256 и в 1940-м – 1274. В артиллерийских частях они буксировали артсистемы массой до 3400 кг, в том числе 76-мм полковые и дивизионные пушки, 122-мм и 152-мм

## ХАРАКТЕРИСТИКА СТЗ-5

### Назначение

*Буксировка прицепов и артиллерийских систем массой до 4,5 т и перевозка грузов массой до 1,5 т.*



Кабина двухместная, закрытого типа, деревометаллической конструкции.

Топливные баки (основной и пусковой) находятся между кабиной и грузовой платформой.



Ширина трака гусеницы – 310 мм.

Изготовитель

Сталинградский тракторный завод

Время выпуска

1937–1942

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

52–56 (38–41)

Конструктивная масса, кг

5840

Число передач вперед

5

Габаритные размеры  
(длина × ширина × высота), мм

4150 × 1855 × 2360



гаубицы образца 1938 года, а также 76-мм (позже и 85-мм) зенитные орудия. СТЗ-5 быстро стал наиболее распространенным и доступным артиллерийским тягачом в Красной армии, успешно работавшим во всех климатических зонах страны.

Несмотря на большие потери осенью 1941 года, другие заводы были вынуждены прекратить производство тягачей, поэтому вся тяжесть снабжения Красной армии транспортными гусеничными машинами легла на Сталинградский тракторный, который с 22 июня до конца года произвел 3146 СТЗ-5, а за 1942 год – 3359. Даже приближение противника к Сталинграду не остановило столь нужное армии производство. С 23 августа, дня прорыва немцев к заводу, по 13 сентября 1942 года, когда производство было остановлено, с конвейера удалось снять 31 тягач СТЗ-5. Всего же завод изготовил 9944 СТЗ-5, из них 6505 – после начала войны.

### Эксплуатация

При эксплуатации отрицательно сказывалось сельскохозяйственное происхождение машины. Из всех отечественных тягачей СТЗ-5 имел самую плохую проходимость, небольшую удельную мощность, узкую колею (выбранную для работы с четырехкорпусным плугом), малый клиренс, недостаточные сцепные возможности гусениц с мелкими грунтозацепами высотой всего 35 мм, значительное удельное давление на грунт из-за малой ширины гусениц и сильную продольную раскачку при движении на больших скоростях. На зимних обледенелых дорогах сцепление гусениц с грунтом было недостаточным для устойчивого движения. Вместе с тем выносливость тягача не вызывала сомнений. Это подтвердили два



СТЗ-5, отреставрированный в мастерской Шаманского.

(в ноябре – декабре 1935 года и в марте – апреле 1939-го) безостановочных пробега Сталинград – Москва и обратно. Они прошли без поломок и недопустимых износов узлов и агрегатов.

По состоянию на 1 января 1941 года в артиллерии Красной армии эксплуатировалось 2839 тягачей СТЗ-5 (13,2 % парка), хотя по штатам полагалось иметь 5478 машин. На 1 сентября 1942 года в армии этих машин насчитывалось всего 4678 – сказывались большие летние потери. СТЗ-5 честно дослужили до окончания военных действий, а до 1950-х годов их использовали в различных отраслях народного хозяйства, где работоспособность тягачей-ветеранов поддерживалась за счет запчастей, к еще выпускавшемуся сельскохозяйственному трактору СТЗ-3.

### На базе СТЗ-5

В конце сентября 1941 года началась разработка пусковой установки М-13 на базе гусеничного транспортного трактора СТЗ-5. При ее создании из-за специфических особенностей конструкции рамы трактора пришлось изменить ферму качающейся части пусковой установки. В результате был получен нулевой угол возвышения пакета направляющих, что давало возможность установке М-13 на шасси СТЗ-5 вести огонь прямой наводкой. Серийный выпуск таких машин в 1941–1942 годах осуществлял воронежский завод имени Коминтерна.

Используя способность этой установки вести огонь прямой наводкой, в боях под Ростовом-на-Дону летом 1942 года отличился 13-й отдельный дивизион гвардейских минометов, личный состав которого состоял из моряков. Дав два залпа прямой наводкой, моряки почти в упор расстреляли 11 танков противника, прорвавшихся на их позиции. Стрельба велась на дистанцию менее 1,5 км, тогда как обычная дальность стрельбы составляла от 3 до 8,5 км. Удивительно, но до наших дней сохранился экземпляр этой редкой боевой машины. Его можно увидеть в городе Новомосковск Тульской области.

Некоторое количество (по-видимому 15–20) тракторов СТЗ-5 осенью 1941 года в осажденной Одессе были переделаны в бронетракторы, более известные как самодельные танки НИ («На испуг!»). Машины обшивались броней (в основном из котельного железа) и вооружались пулеметами и 45-мм пушками. В таком виде их довольно успешно использовали против румынских войск. Есть сведения об изготовлении в 1941 году четырех бронетракторов СТЗ-5 и на Моонзундских островах.

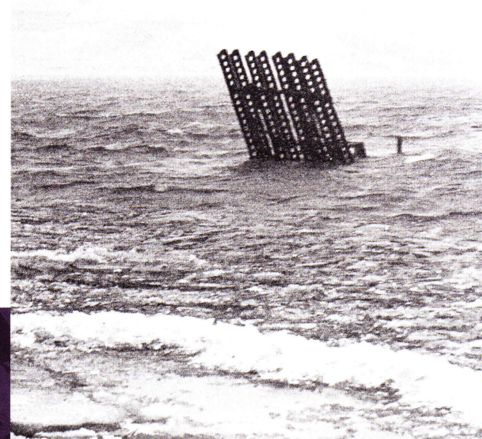


Реактивная установка М-13 на базе СТЗ-5 на постаменте около Историко-художественного музея в городе Новомосковске Тульской области.



# Герои Великой Отечественной

*Тягачи СТЗ-5 верно служили Отечеству в Красной армии, но до наших дней таких машин сохранились единицы. И все они – настоящие герои.*



Подъем «Катюши» из Шатского водохранилища. 1989 г.

**М**ногие экземпляры этой техники остались на полях сражений, другие попали противнику, а дожившие до мирных времен, отслужив свое, ушли на запчасти или металлолом. В послевоенные годы трудно было предположить, что через полвека появится интерес к старой технике, и мирной, и военной, а сама она превратится в ценность не только материальную, но и историческую. Сегодня известны два экземпляра восстановленных СТЗ-5. Один из них, с ракетной установкой, в Новомосковске Тульской области, другой в Московской области, в мастерской Евгения Шаманского.

## В бою 1941-го

В 1941 году реактивная установка за № 268 серии ИС-18 принимала участие в боях за Сталиногорск (так в то время назывался Новомосковск). 12 декабря 1941 года с огневой позиции близ деревни Урусово 12-й отдельный гвардейский минометный дивизион реактивной артиллерии двумя залпами накрыл скопление немецких войск на станции Маклец. Выполнив боевую задачу, дивизион начал передислокацию на южный берег реки Шат. Однако попав под интенсивный обстрел, колонна развернулась и форсировала Шат по льду. Автомашина,

тягач и несколько «Катюш» прошли, но одна установка, на шасси СТЗ-5, затонула. С этой «Катюшей» погибло 11 воинов. Гвардии-майор в отставке Г. Ш. Миначев, бывший сержант 15-й бригады 665-го полка пятой батареи, обслуживавшей одну из «Катюш» в боях под Сталиногорском, так вспоминал об этом: «Мы выехали на плотину, переправились на восточную ее сторону. Дело осложнялось тем, что мы не могли выехать на неустоявшийся лед и ударить прямой наводкой. И все же майор приказал установке старшего лейтенанта Таращука осторожно выехать на середину водохранилища... и дать первый залп. Боевой расчет занял свои места... Мы увидели, как вонзились в тело плотины огненные языки, раздалась взрывы... Но мы увидели также, как медленно оседал в воду задний борт машины... Еще мгновение – и она, задрвав капот, ушла в глубину...»

## Со дна на постамент

Более 45 лет «Катюша» пролежала на дне Шатского водохранилища на глубине 10 м под слоями ила. В 1988 году по инициативе ветерана Ю. А. Никишина экспедиция



Участники поисковой группы из Новомосковска на фоне поднятой «Катюши».

## Важное дополнение

21 февраля 2013 года на «Катюше» у музея в Новомосковске была установлена мемориальная доска о ее боевом пути и экспедиции, поднявшей машину.





Монумент вечной славы защитникам города Новомосковска.

## ТОЛЬКО ДЛЯ ЭНТУЗИАСТОВ

Директор МКП «Комбинат специального обслуживания» С. Полотняник сам контролировал процесс восстановления железного героя Великой Отечественной. Радиаторы, трубки, карбюратор, генератор, стартер трудно было восстановить из-за коррозии. Гораздо легче было поставить новые. Но бригада понимала: у них в руках живая история и заменить ее новоделом никак нельзя. Восстанавливали без чертежей, практически наугад. Но все-таки справились.

«Комсомольской правды» отправилась вызывать героическую машину. Группой энтузиастов руководил журналист В. Юнисов, ему помогали водолазы, десантники, учащиеся ПТУ, технику выделили местные предприятия. Водолаз закрепил трос за установку, а другой конец – за лебедку. При первой попытке трос оборвался. Со второго раза СТЗ-5 с орудием подняли. На удивление, машина совсем неплохо сохранилась. За год ее восстановили на заводе по ремонту дорожных машин и установили на постамент у местного Историко-художественного музея.

### Почетная миссия

К 70-летию Великой Победы новомосковской «Катюше» решили сделать подарок. 25 марта 2015 года, через 27 лет службы памятником, она отправилась на реставрацию в Комбинат специального обслуживания. Больше месяца три мастера трудились, чтобы вернуть машину к жизни. И им удалось поставить «Катюшу» на ход. Глава администрации Новомосковска В. А. Жерздев лично проехался на ней, опробовал перед торжественным выездом. 9 мая от Центральной площади Новомосковска началось традиционное шествие Парада Победы. Праздничная колонна под торжественный и победный ритм духового оркестра двигалась по улицам Комсомольской и Московской до Вечного огня у памятника павшим воинам. У памятника Ленину колонну возглавила легендарная «Катюша», которая прошла по улицам Садовского, Калинина и Парковому проезду. За ней следовали ветераны-фронтовики на автомобилях УАЗ.



«Катюша» на шасси СТЗ-5 12-го гвардейского минометного дивизиона, пролежавшая на дне Шатского водохранилища с 14 декабря 1941 года.

### Из Ладожского озера в Сокольники

Годом раньше любители военной техники приходили смотреть на брата новомосковской «Катюши», тягач СТЗ-5 (обычный, без орудия), в Сокольники, на экспозицию Олтаймер-Галереи. Представленный на выставке экземпляр во время войны также провалился под лед, только на Ладожском озере. Много лет спустя его вытащили поисковики, а восстановили специалисты

в мастерской Евгения Шаманского. Машина была сильно повреждена, поэтому многие узлы и детали для ее восстановления пришлось искать. Кабину, привезли из Тверской области, гусеницы собирали из отдельных траков, найденных в разных местах. Но всё это – детали настоящих СТЗ-5, а не заново выполненные. К выставке 2017 года тягач поставили на ноги. Теперь его можно посмотреть не только на месте, но и в движении.



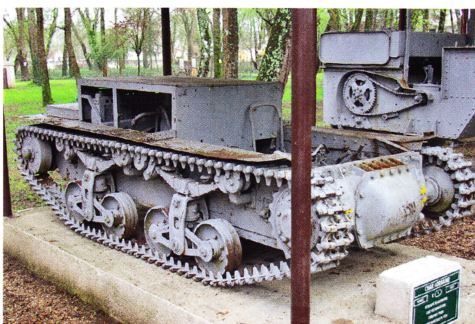
# Арттягачи из Черногловки

**В Военно-техническом музее в селе Ивановское, которое входит в наукоград Черногловка, под Москвой, представлена коллекция военной техники. Здесь можно увидеть несколько тягачей времен Второй мировой войны.**

**М**узей открыл свои двери в 2010 году. Его собрание объединяет образцы техники СССР, Германии, Франции, США, Японии и других стран и охватывает период с конца XIX века до наших дней. Особое внимание в экспозиции уделено военной технике. К сожалению, советских артиллерийских тягачей Великой Отечественной войны здесь нет. Из них сохранились или восстановлены единицы, и находятся они в разных коллекциях. Зарубежным машинам повезло больше. В Военно-техническом музее кроме легковых командирских автомобилей, медицинских, грузовиков, БТР, как отечественных, так и зарубежных, есть машины иностранных фирм, изначально спроектированные как артиллерийские тягачи, и многоцелевые, которые в том числе могли перевозить противотанковые пушки.

## Lorraine 37L

Этот легкий бронированный тягач – один из лучших образцов вспомогательной техники периода Второй мировой войны. В 1935 году французская армия заявила о потребности в многоцелевом тягаче-транспортёре для пехотных подразделений. Технические



Lorraine 37L.

требования определяли массу до 2600 кг, грузоподъемность – не менее 500 кг и массу буксируемого прицепа – до 1000 кг. Проекты разработали пять фирм. Модель Lorraine («Лорейн») 37L представила 23 апреля 1937 года локомотивостроительная фирма Lorraine de Dietrich. Клепанный корпус собирался из броневых листов толщиной 9–12 мм. Отделение управления располагалось в передней части, грузовой отсек – сзади. Посредине корпуса находился бензиновый

карбюраторный двигатель Delahaye 103. Трансмиссия была механической и состояла из блокируемого дифференциала Cletrac и пятискоростной коробки передач. Ходовая часть состояла из шести опорных катков с каждого борта, сблокированных попарно в три тележки. Подвеска – из листовых рессор и вертикального блока с пружиной на каждую тележку. Вооружение на 37L устанавливали военные своими силами.

На вооружение французских танковых частей тягачи 37L стали поступать в конце 1939 года. Их использовали три бронетанковых дивизии, большинство легких механизированных дивизий и отдельные танковые батальоны.

## Renault UE

Легкий бронетранспортер Renault («Рено») UE использовали во французских соединениях пехоты и кавалерии как транспортные машины или артиллерийские тягачи. Большинство из них участвовало в боях 1940 года. Экземпляр, хранящийся в музее, еще до начала войны закупила Румыния, чтобы использовать как образец для создания собственных бронетранспортеров. В военные годы он был в составе 4-й румынской армии, которая входила в немецкую группу армий Юг. В 1942 году под Сталинградом машина увязла в болоте. Ее достали много лет спустя, а в 2007 году доставили в музей. На восстановление потребовалось больше года.

## Американский эвакуатор

В музее представлен американский эвакуатор Diamond («Даймонд») Т 969. Он предназначался для буксировки с поля боя поврежденных автомобилей, бронетранспортеров, легких и средних танков массой до 11–12 т. Эвакуаторная установка (две стрелы кранов) приподнимала переднюю или заднюю часть поврежденного транспортного средства. Для подтягивания подбитых боевых машин служила лебедка, установленная спереди, между бампером и радиатором.



Renault EU во Франции. 1940 г.



## НЕОБЫЧНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

### **Morris Commercial C8**

Колесный полноприводной артиллерийский тягач Morris Commercial C8 производила английская компания Morris Commercial («Морис Комерциал»), которая специализировалась на легких и средних грузовых автомобилях. Когда в 1935 году английская армия приняла на вооружение 88-мм пушку-гаубицу Ordnance QF 25 pounder, военное ведомство заказало и тягач – специально для ее буксировки. Кроме буксирования орудия, он должен был везти в кузове расчет. Экипаж состоял из пяти артиллеристов и водителя. В качестве базы при разработке выбрали шасси легкого грузовика Morris Commercial C58. В конце 1939 года появился Morris Commercial C8 с полным приводом.

часть кузова крепились к основной раме. Силовой агрегат и передняя часть кузова – на А-образную. Таким образом, при преодолении сложных препятствий (высоких кочек и глубоких рвов) автомобиль становился будто эластичным. Благодаря этому кузов и узлы трансмиссии не испытывали больших нагрузок, а колеса дольше сохраняли контакт с опорной поверхностью.

### **Mercedes Benz L1500A**

L1500A, тяжелый легковой автомобиль повышенной проходимости, на фронте выполнял самые разнообразные функции – от транспортера пехоты и штабного автомобиля до тягача легких артиллерийских орудий. Машину выпускали с июня 1941 по июль 1943 года

*Артиллерийский тягач W15T выпускался на заводе Гочкисса и был разработан французской компанией Laffly («Лафли») из Аньера и Булони. Эти вездеходы отличал отдельный привод от силового агрегата к колесам левой и правой сторон. По левой стороне шел один ряд валов, редукторов и полуосей, а по правой – другой. Проходимость автомобиля получилась необычайной, но при избыточной массе тягача грузоподъемность была слишком мала.*



**Mercedes Benz L1500A.**



**Diamond T 969.**

Машина была оснащена мощной механической лебедкой, которой управляли из кабины рычагами включения и тормоза. Лебедка подтягивала орудие к автомобилю. Например, при отступлении можно было поставить тягач в укрытии и убрать гаубицу с огневой точки, притянув за трос. Или особо опасный участок автомобиль проскакивал в одиночку, а затем за трос переправлял пушку-гаубицу.

Кроме того, остов машины был необычной конструкции. Рама состояла из двух частей. Основой служила рама лестничного типа. Между ее продольных лонжеронов острием назад шарнирно крепилась А-образная рама. Обе подвески и задняя



**Morris Commercial C8.**

в немецком городе Мангейм на заводе концерна Daimler Benz («Даймлер Бенц»).

Известна биография экземпляра, хранящегося в музее. Этот MB L1500A был выпущен в августе 1941 года, служил на военном аэродроме, затем в составе пехотных подразделений вермахта отправился на фронт. В октябре 1943 года при отступлении под Херсоном, переезжая мост в низовье Днепра, машина попала под шквальный огонь и потонула вместе с офицером и четырьмя солдатами. 50 лет она пролежала на глубине 16 м. Ее подняли и начали восстанавливать в Одессе, но средств не хватило. В 2011 году автомобиль по частям перевезли в Россию и восстанавливали еще год.



# В номере 65



## В номере:

- Коробка передач
- Французские тракторы Somesa



**Колесный трактор  
«Карлик»**

**Спрашивайте в киосках уже через две недели!**