

## НАМИ-058

(1960 – 1967 гг.)

<http://arsenal-info.ru/b/book/2210959294/72>

В апреле 1958 года по заданию Министерства обороны СССР в отделе автомобилей высокой проходимости НАМИ под руководством Н. И. Коротоношко коллектив специалистов во главе с ведущим конструктором П. А. Лобунским приступил к разработке четырехосного бескапотного автомобиля-шасси НАМИ-058 (8x8) грузоподъемностью 8 – 9 т для монтажа тяжелого вооружения. В его конструкции были использованы оригинальные или частично доработанные узлы грузовика «Урал-375» (мосты, тормоза, рулевой механизм, подвеска, колеса, буксирные устройства), а также элементы от серийных машин Московского, Минского и Ярославского автозаводов. Силовой агрегат, сцепление и коробку передач позаимствовали у среднего гусеничного артиллерийского тягача АТ-С. Собственными оригинальными узлами на НАМИ-058 являлись рама, собранная на болтах из штампованных двухслойных лонжеронов с поперечинами от «уралов», двухступенчатая раздаточная коробка с симметричным межосевым дифференциалом с пневматическим включением блокировки и две отдельные одноместные металлические кабины с панорамными лобовыми стеклами и пластиковыми крышами. Они размещались по обе стороны моторного отсека с явным намеком на возможность установки между ними передней части ракетной пусковой установки. В плоскую переднюю панель облицовки была встроена вертикальная решетка радиатора и световые приборы верхнего расположения. В низкобортной цельнометаллической грузовой платформе с тентом и откидным задним бортом также применялись элементы от уральских кузовов. В таком виде первый вариант НАМИ-058 был собран в 1960 году на собственном Заводе опытных конструкций (ЗОК).

В передней части прочной лонжеронной рамы НАМИ-058 помещался дефорсированный дизельный двигатель В-54Т V12 (38,9 л, 275 л.с.) от тягача АТ-С, развивавший огромный по тем временам крутящий момент 130 кгм и весивший 980 кг. От него были использованы также сухое сцепление и механическая 5-ступенчатая коробка передач. От «Урала-375» новой машине достались почти все узлы ходовой части: ведущие мосты, рулевой механизм с двумя гидроусилителями, тормозная система с барабанными механизмами, односкатные колеса и централизованная система подкачки воздуха в камерных шинах размером 14,00 – 20 с чуть сокращенными пределами давления (0,7 – 2,8 кгс/см<sup>2</sup>). При этом два передних управляемых моста были одиночными, подвешивались на собственных полуэллиптических рессорах с двумя телескопическими гидроамортизаторами в каждой и полностью соответствовали переднему мосту «Урала-375», от которого без изменений была применена также задняя тележка на рессорно-балансирной подвеске. Наружные колодки стояночного тормоза заимствовали у грузовика ЯАЗ-214, карданные валы – от ЗИЛ-164 и МАЗ-200. Общая вместимость двух топливных баков достигала 400 л, электрооборудование имело напряжение 12 В. В процессе испытаний, проходивших в Московской области и в южных регионах страны, на автомобиль устанавливали широкопрофильные шины размером 1200x500-508 и ряд модернизированных узлов. В стадии проекта существовал также плавающий вариант. Еще в 1959 году, в процессе проектирования НАМИ-058, ОКБ завода «Баррикады» разработало инициативный эскизный проект монтажа на ней пусковой установки БР-226-III ракетного комплекса «Луна», но затем работы в этом направлении были заморожены.



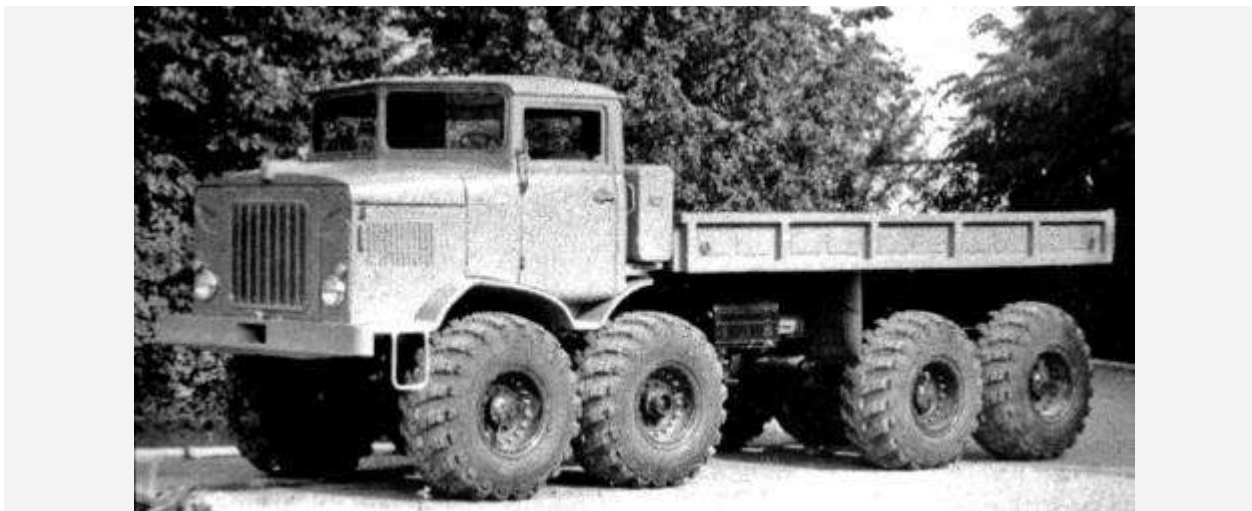
Автомобиль НАМИ-058 (8x8) с 275-сильным дизелем V12 и двумя кабинами. 1960 год

Колесная база НАМИ-058 (расстояние между центрами обеих тележек) составляла 4200 мм, передняя колея – 1980 мм, задняя – 2000 мм. Дорожный просвет – 410 мм. Снаряженная масса в разных комплектациях – 10800 – 11925 кг, полная – 18,9 – 20,0 т. Автомобиль мог буксировать 10-тонный прицеп, с полной нагрузкой развивал на шоссе скорость 70 км/ч, на мягкой пахоте – 28 км/ч и устойчиво передвигался с минимальной скоростью 5,9 км/ч, преодолевал максимальный подъем крутизной до 30%, на снегу – 16%. Радиус поворота – 11 м, контрольный расход топлива – 50 л на 100 км.

Летом 1961 года в составе других новых четырехосных автомобилей НАМИ-058 был представлен руководству Министерства обороны и в октябре принял участие в сравнительных испытаниях на полигоне 21 НИИИ совместно с аналогичными машинами Московского, Брянского автозаводов и грузовика И-210 конструкции 21 НИИИ, но по большинству параметров отставал от них. Весной следующего года решение военной комиссии было вынесено в пользу шасси ЗИЛ-135Л, а институту было рекомендовано продолжить доработку своего детища.

Исполнение этих рекомендаций началось только в 1963 году, и в результате на следующий год появился полукапотный автомобиль-тягач НАМИ-058Т с одной широкой цельнометаллической кабиной, двумя плоскими лобовыми стеклами V-образного расположения, измененной конфигурацией моторного отсека, крыльями над передними колесами и переставленными вниз фарами. Его главной технической новинкой стала замена прежнего 12-цилиндрового мотора на облегченный дизельный двигатель ЯМЗ-238Н V8 с турбонаддувом мощностью 320 л.с. На этом варианте применяли также более надежный рулевой механизм, усиленные лонжероны рамы и кронштейны подвесок, карданные валы и колеса от грузовика КраЗ-214. Снаряженная масса НАМИ-058Т составила 11 400 кг, полная – 19 925 кг. С декабря 1964-го по март 1965 года он проходил сравнительные испытания в 21 НИИИ совместно с автомобилями «Урал-375Д» и КраЗ-214, а также с первой пробной машиной КраЗ-255. По сравнению с серийными грузовиками новое творение НАМИ оказалось слишком сложным и тяжелым, хотя и показало близкие эксплуатационные параметры с более простым перспективным трехосным семейством КраЗ-255, уже подготовленным к серийному производству. Все это сыграло отрицательную роль в дальнейшей судьбе 58-й модели, причем о дорогостоящей организации ее выпуска речи вообще не шло: к тому времени серийное изготовление более совершенных четырехосных автомобилей уже осуществляли Брянский, Минский и Курганский заводы. Правда, на этом история легендарного НАМИ-058 не завершилась: в 1967 году на нем поставили кабину от автомобиля «Урал».

Видимо, это обстоятельство привело к появлению устоявшегося мифа о том, что НАМИ-058 послужил основой семейства четырехосных грузовиков «Урал-5323». Однако конструкторы Уральского автозавода это мнение категорически отвергают, утверждая, что их первая четырехосная машина «Урал-395» с передними балансирными мостами хоть и появилась в то же самое время, но целиком и полностью была создана собственными силами.



Улучшенный вариант НАМИ-058Т с 320-сильным двигателем V8 и одной кабиной. 1964 год

С 1965 года параллельно с попытками доработать одиночный грузовик НАМИ-058 в институте под руководством Лобунского проводилось проектирование капотного седельного тягача НАМИ-058С с 320-сильным дизелем ЯМЗ-238Н с предпусковым подогревателем и радиатором от КраЗ-255, одной закрытой кабиной, удлиненным на 60 мм капотом и деталями оперения от машин «Урал». Он предназначался для работы с двухосным 10-тонным полуприцепом-шасси «Урал-862» в составе одного из самых крупных советских активных автопоездов НАМИ-058С-862 (12х12) и в целом повторял аналогичные разработки Уральского завода. Автомобиль создавался по решению Госкомитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения при Госплане СССР от 24 июня 1965 года и формально служил для использования в народном хозяйстве, но по всем показателям был чисто армейской машиной для транспортировки ракетного оружия. В конструктивном плане он являлся прямым развитием модели 058Т, дополненной проходным седельным устройством от тягача «Урал-380» для механического привода колес полуприцепа. Единственный образец автопоезда был собран в 1966 году. В отличие от машин НАМИ-058 на тягаче 058С использовали доработанные двухдисковое сцепление, механическую 5-ступенчатую коробку передач и электрооборудование напряжением 24 В от автомобилей КраЗ-255, а также передние рессоры от МАЗ-500. На нем стояли коробка отбора мощности для вращения системы конических редукторов привода полуприцепа, стандартные шины 14,00 – 20 или широкопрофильные 1300х530-533 и два топливных бака вместимостью по 300 л. Габаритные размеры автомобиля – 7620х2500х2850 мм, снаряженная масса – 10 400 кг. Длина автопоезда – 17 320 мм, полная масса – 25,5 т. По результатам испытаний скорость его движения с отключенным приводом полуприцепа достигала 73,5 км/ч, расход топлива в разных условиях колебался от 37 до 116 л на 100 км, угол преодолеваемого подъема – 18?, запас хода – 750 км.

Результаты испытаний показали, что при существенно возросшей мощности автопоезд обладает более высокими динамическими качествами, чем машины Уральского автозавода, может буксировать активные и даже неактивные полуприцепы, «на которых возможна установка грузовой платформы и специальных установок». Несмотря на столь оптимистичные итоги, дальнейшие работы по четырехосным автомобилям

было решено продолжить в направлении полноприводных машин с шарнирно-сочлененной рамой, но только гражданского назначения. Так в 1976 году седельный тягач 058С был переделан в сочлененный 8,5-тонный бортовой трубовоз НАМИ-0127 (8x8) с передней барабанной лебедкой и арочными шинами, предназначенный для доставки труб на газовых месторождениях в пустынных регионах. Он имел улучшенную управляемость и курсовую устойчивость и на испытаниях разогнался до скорости 85 км/ч. В 1984-м появился бескапотный вариант 0188 тоже с арочными шинами, созданный на агрегатах грузовиков КамАЗ и рассчитанный на доставку длинномерных грузов и установку надстроек двойного назначения. Столь сложные, дорогие и тяжелые машины с проблемной управляемостью и узлами от десятка других автомобилей военных испытаний уже не проходили и на вооружение их принимать не собирались. Они завершили долгие тупиковые экзерсисы ученых НАМИ в сфере четырехосных армейских машин, и в дальнейшем подобные разработки Министерство обороны предпочитало поручать только наиболее крупным советским предприятиям, обладавшим солидными производственными возможностями и собственными квалифицированными кадрами с опытом создания реальных конструкций военного назначения.