

«Луноходы» сибирского бездорожья

Андрей Великанов, фото автора

Когда ненароком ваш взгляд упадет на карту России, то сразу придется отметить, что восточнее Уральских гор редкуют города, а дороги превращаются в узкие ниточки между отдельными центрами цивилизации. Но, по большому счету, их просто нет.

Ктому же, Западно-Сибирская равнина изобилует нескончаемыми болотами, длинными реками, где можно и на 500 км в округе не встретить даже признаков человеческого жилья.

В таком положении, когда весна почти соприкасается с осенью, и в сентябре уже может выпасть снег, местные любители активного отдыха все чаще обращают внимание на необычную технику, сконструированную для охоты, рыбалки и профессионального использования в экстремальных природных условиях. Это так называемые болотоходы, которые призваны не только преодолевать речные и озерные преграды, но и взбираться на отвесные берега прямо с водной глади.

Во время недавней поездки в Сургут мне удалось протестировать два подобных аппарата – конверсию CF MOTO UTV Tracker 800, сделанную СКБ «ГазСтройМашина» из Тюмени, и «Тром 4×4» от сургутской компании «Тайга-Сервис». Базовая идея таких машин – совместить всепроходимость и непотопляемость в один кулак. Для этих целей используют специальные шины низкого давления (1450×550 мм, производство Барнаульского завода с тюнингом в Новосибирске) и раму с отсеками плавучести. Благодаря такому сочетанию ватерлиния проходит по центру колеса, и все узлы и агрегаты машины всегда находятся над водой.

На оба болотохода можно устанавливать подвесной мотор мощностью до 20 л.с. Без ПМ эти машины, легко покачиваясь, «плывут» по воде со скоростью 4–5 км/ч. И на этом, пожалуй, все сходства между вышеупомянутыми моделями заканчиваются.

Если первый «луноход», сделанный на базе серийного китайского UTV, более всего ориентирован на чисто рекреационные успехи (охота и рыбалка) и даже способен зимой выбираться из полыньи на лед, то вот оборудованный подогревающейся кабиной «Тром» может решать самые серьезные задачи длительных экспедиций. Поэтому и цена болотоходов различная: у CF она «всего» 750 тысяч





рублей, а вот базовая комплектация «Трома» начинается от 1.2 млн. Но это того стоит. Поверьте!

Основанное в Сургуте около десяти лет назад КБ Алексея Гринкевича (сейчас болотоходы выпускаются под руководством Сергея Олексюка) создало поистине уникальную отечественную машину, главные черты которой – доступность запчастей и ремонтнопригодность в самых суровых условиях (испытания проходили в диапазоне температур от -40° до $+40^{\circ}\text{C}$).

Посудите сами – двигатель и раздатка от ВАЗ 21213 (сейчас есть модификация с дизельным движком Kubota V1505 – Т), коробка передач от 2108, мосты и тормозная система (дисковые с гидроприводом) заимствованы от УАЗ. На дороге такой монстр может развивать скорость до 60 км (расход топлива 15 л на 100 км, по воде – 6 л/ч), а в его салоне комфортно разместятся три человека (в автономной экспедиции).

Рама из сварного профиля, куда интегрирована лодка – отсеки плавучести. Основной отсек заполнен двухкомпонентной пеной. Запас плавучести «Трома» 2800 кг, снаряженная масса 1500 кг, размеры $4950 \times 2450 \times 2800$ мм, клиренс 470 мм, радиус разворота 8000 мм.

Сидеть за баранкой такого болотохода почти так же комфортно, как в «Ниве» последней модели – тут даже рулевое управление с гидроприводом. Правда, не очень привычно с разгону плюхаться с крутояра в озеро, а затем вылезать под углом в 50° на болотистый кочкарник.

Без подвесного мотора «Тром» неспешно барахтается, но может уверенно переплыть Обь в самом широком месте.

Алексей Гринкевич здесь же, в Сургуте, делает сегодня еще более мощные плавающие болотоходы – «Тром 8×8 ». Вообще, такое немножко странное название машин произошло от имени красивой местной речки Тром-Еган.

Модель « 8×8 » – полноценная замена гусеничному трактору (хотя при необходимости поверх колес можно поставить легкоъемные гусеницы) с грузоподъемностью в 1 т. Клиренс у этого «Трома» 0.7, так что ему не страшны любые лесные делянки, а его плавучесть превышает полный вес в два раза. Он способен делать первопрохождение зимников в условиях намерзающих болот, любого снежного покрова и любых водных препятствий. Это конструктор продемонстрировал нам лично – ведь прямо от его

дома начинаются припойменные Обские болота, перемежаемые достаточно глубокими озерцами.

Габариты болотохода 6800 × 2500 × 2600 мм, радиус разворота 12 м. Его сердце – это двигатель Kubota мощностью 44 л.с. Коробка передач от ВАЗ 21213, редукторы мостов от УАЗ. Снаряженная масса 2300 кг. Корпус, как у «Трома 4×4», алюминиевый, с аналогичными секциями плавучести.

В этих «луноходах» передача движения на колесо осуществляется с помощью ролика меньшего давления. Его применение опровергает все теории «научников» из столичных автодорожных вузов. Их вердикт: «ездить такая каракатица не будет». А «Тромы» не только лазают по бездорожью, но и нынче выполняют самые серьезные практические задачи.

За время своего существования «гараж» Гринкевича

произвел около 50 подобных болотоходов, и отзывы пользователей говорят, что обслуживание такой машины вполне доступно любому грамотному водителю.

Одну из моделей «Трома» (мульчер) взяли на вооружение государственные структуры, занимающиеся строительством и обслуживанием ЛЭП, где надо постоянно следить за подростом растительности.

Аналогов такой техники (мульчеров) нет нигде в мире, только вот маркетингом и продвижением идей успешного сургутского конструктора на высоком уровне особенно никто не занимается. Впрочем, ему это особенно и не надо. Жить любимым делом, иметь крепкую семью и свежий каравай хлеба на столе – что еще нужно для полного счастья *

