



Вадим Федорченко, Москва. Фото автора

Перевозка тяжелого катера

Написать статью подтолкнули часто высказываемые, в том числе и на страницах «Кия», рекомендации по перевозке катеров весом за 800 кг мощными внедорожниками на многоосных прицепах. А как быть тем, у кого нет такого тягача, требующего категорию «Е» и «С» в правах? Неужели они «невыездные» и обречены коротать свой век на одном водоеме?

Списанный ГИМС и купленный по случаю в Питере мой старенький катер «Амур-В» был основательно переделан: поставлены рубка, релинги, кринолин, фирменный глушитель, дополнительные реданы, блоки непотопляемости объемом около кубометра, шумоизолирован моторный отсек и т.д. Начальный вес катера был 750 кг по паспорту, вес после переделок стал явно более 800 кг. Габаритная длина – около 6 м. Водного места стоянки не имею и храню его все годы на даче поставленным на прицеп.

Прицеп с резиножгутовой подвеской и усиленной рамой купил самый длинный и крепкий из производимых МЗСА. На декабрь 2001 г. им оказался «МЗСА 8177-1А» длиной 4670 мм, базой 3600 мм и весом 175 кг. Полная масса прицепа – очень важный показатель. В данном случае



она равна 750 кг. Если масса больше (обычно 1100–1200 кг), то нужна категория «Е» в автоправах, а буксировать прицеп можно только автомобилем полной массой более двух полных масс прицепа. Значит, надо обзаводиться джипом или микроавтобусом. Поскольку полная масса такого автопоезда будет более 3500 кг, то неизбежно потребуются открывать категорию «С». Производители прицепов о приведенной логической цепочке прекрасно знают и специально выпускают усиленные прицепы с заниженной до 750 кг полной массой. Некоторые из этих прицепов описаны в «Кия» №217.

Мы с женой любим уединенный

отдых в глухомани и спускать катер на воду изначально рассчитывали в тех местах, где о слипе не слышали. Для подъезда к воде обычно приходится совершать маневры с груженым прицепом в ограниченном пространстве на сомнительном грунте. Вводить в повороты многоосный прицеп, особенно задним ходом, могло бы не хватить сил ни у нашего «Москвича-2141» с двигателем «ВАЗ-2106», ни позднее «Ситроен-Берлинго» (бензиновый, 1.6 л, 110 л.с.). Поэтому прицеп сознательно выбирали одноосный. Никаких переделок в нем, кроме профилирования ложементов под форму днища катера и переноса на кринолин катера номерного знака, выполнять не потребовалось.

Описанным выше автопоездом мы четыре раза ездили за 700 км от дачи под Можайском на оз. Ильмень, неоднократно в г. Зубцов за 180 км, на Оку, под Валдай и др. Из Ростова-на-Дону (1100 км) на этом же прицепе я при-

вез спасательную шлюпку размерами 6.5×2.2×0.95 м, весом без двигателя около 450 кг. И ни разу прицеп в дороге он не подвел, кроме первой (новогодней!) поездки в Питер за «Амуром», когда на морозе лед из-под колес разбил в клочья оба его пластиковых крыла. Приобретенный опыт позволяет мне дать некоторые рекомендации по установке катера на прицеп и движении такого автопоезда.

Размещение катера на прицепе

Катер следует разместить на прицепе так, чтобы нагрузка на фаркоп составила не менее 30 кг и не более 40 кг. Если центровка катера и база прицепа таковы, что требуемую нагрузку обе-

спечить не удастся, то придется временно, на перевозку, нагрузить нос катера. Нельзя, стараясь разгрузить автомобиль, значительно уменьшать нагрузку на фаркоп – будут возникать отрицательные подъемные нагрузки на него, приводящие к опасным крутильным колебаниям прицепа относительно своей оси с выбором люфтов в тягово-сцепном устройстве. Прицеп будет стремиться встать как бы «на дыбы» и скинуть катер. Проседание задней оси автомобиля от нагрузки в 30–40 кг на фаркоп будет таким же, как и от размещения 100–150 кг груза в багажнике (эффект рычага). Ничего с этим не поделаешь, смиритесь и старайтесь не класть в багажник тяжелые вещи. Обычно мы перевозим катер в полностью снаряженном состоянии, при этом багажник почти пуст.

Катер надо не просто раскрепить от продольных и поперечных перемещений, но и вдавить его в ложементы стяжками, чтобы при бросках прицепа на неровностях дороги он составлял с прицепом единое целое. Не скупитесь, купите пять-шесть надежных строп-стяжек для крепления груза (тех, которыми закрепляют груз в фурах). Две-три стяжки пустите поперек катера. Чтобы избежать смыкающей нагрузки на борта и истирания их стяжками, может потребоваться пара досок для распорок между бортами. Проехав десяток километров, следует проверить натяжение стяжек и при необходимости подкрутить трещотки. Это же надо обязательно делать после начала дождя.

Движение с тяжелым прицепом

Нужно убедить себя, что с этим грузом вы никуда не торопитесь и основная ваша задача – доехать до места без происшествий. Разумеется, прицеп должен иметь талон техосмотра, а если катер выступает за задний габарит прицепа более чем на метр, то следует повесить на корму квадратную полосатую табличку с надписью: «Негабаритный груз». Обращаю ваше внимание на то, что красная тряпка и т.п. не являются обозначениями негабаритного груза. Если катер выступает за задний габарит прицепа более чем на 2 м, то ехать нельзя – штраф будет огромным.

Не стоит даже пытаться тянуть тяжелый прицеп легковым автомобилем с автоматической коробкой передач.

Джипы (рамные, а не «паркетники») и микроавтобусы с автоматической коробкой передач можно попробовать использовать в качестве тягачей, но при этом придется непременно контролировать температуру масла в коробке передач. Если в инструкции к конкретному «паркетнику» перевозка тяжелых прицепов разрешена и дилеры за это с гарантии не снимают – рискните.

Настройтесь, что все встречные посты ГАИ будут ваши. Проверять, просто любопытствовать станут на каждом стационарном посту и почти при каждом проезде мимо инспектора. Приготовьтесь без запинки отвечать на вопрос «Сколько весит катер?». Нескольким раз задавали вопрос: «А как я пойму, что это именно тот катер, который описан в судовом билете?». Отвечал обычно так: «Судовой билет выписан ГИМС для инспекторов ГИМС, а они в этом разбираются, как вы в моделях автомобилей. Небось «Жигули» от «Волги» без описания отличаете?». После этого они хмыкали и отставали.

Давление в колесах прицепа увеличьте до 2.5 атм, используйте старинную высокопрофильную диагональную резину с текстильным кордом. Для перегруженного прицепа высокий мягкий полукруглый профиль шины смягчает передачу на катер ударных нагрузок от неровностей дороги. В зеркалах заднего вида можно и нужно наблюдать, что происходит с шинами прицепа при движении. Увиденное впечатлит: шины работают как подвеска с амплитудой деформации около 5 см по вертикали.

В багажник положите штыковую лопату с крепкой длинной ручкой, весь наличный запас буксирных тросов и ручную лебедку (если есть). Буксирные тросы покупайте с декларируемой нагрузкой разрыва 5 т и более. Лучше обзавестись круглым синтетическим тросом диаметром от 20 мм и длиной не менее 20 м. Стальной трос использовать нельзя.

Несколько слов о безвредной для машины транспортировке тяжелого прицепа (пугают ведь, что сцепление точно сторит!). Водителю надо психологически примириться с ухудшением динамики движения автомобиля при буксировке и не пытаться «выжать» из машины последние силы. Начинайте движение, поддерживая педалью газа

минимальные обороты устойчивой работы двигателя и плавно, но быстрее, отпуская сцепление. Нельзя трогаться на оборотах двигателя более 1500 об/мин. Сцепление должно быть полностью отпущено сразу при достижении автомобилем скорости устойчивого движения на первой передаче. Разгон производите до достижения двигателем оборотов максимального крутящего момента, а при переключении передач категорически воспрещены любые «подгазовки». Во время движения выбирайте передачу, при которой двигатель будет работать в диапазоне максимального крутящего момента. Для современного бензинового мотора – это обычно от 3500 до 4500 об/мин. Для дизеля без наддува обороты значительно ниже (читайте инструкцию к автомобилю). Забудьте о пятой передаче, рабочие передачи – третья и четвертая. При правильно выбранной передаче автопоезд должен разгоняться от прибавления газа. Если педаль газа выжимаете, а разгона нет, значит, передача слишком высока, мотору трудно, переходите на пониженную передачу. Старайтесь не пользоваться кондиционером и посматривайте на температуру охлаждающей жидкости. В случае ее опасного повышения без колебаний включайте отопитель на полную мощность или останавливайтесь. Не превышайте скорости в 90 км/ч даже под горку. Смиритесь с неизбежным падением скорости при движении в гору и научитесь выполнять разгон перед подъемом. Старайтесь не останавливаться на подъеме, а сохранять минимальную скорость на первой передаче. Планируйте поездку, исходя из средней скорости многочасового движения по федеральным трассам примерно 60–70 км/ч.

Приходилось читать об опасности бокового сноса прицепа неожиданным порывом ветра. Ничего подобного не проявлялось. Достаточно прикинуть боковую парусность и нагрузку на колеса прицепа, чтобы сразу стало понятно: вначале с трассы улетит порожняя длиннобазная «Газель», а только потом ваш катер. «Газели», вроде, от бокового ветра не летают...

Спуск катера на воду

Обычно катер спускается на воду в населенном пункте, потому что ма-

шину с прицепом надо будет оставить под охраной. Пригодные для спуска места (броды, пляжи) надо узнать у местных жителей и лично (пешком, а не на машине!) осмотреть их. Проверьте все сведения, которые вам сообщают, смотрите и принимайте решения сами. Автопоезд при этом должен оставаться в том месте, с которого возможны разворот и выезд. При выборе места для спуска обращайте внимание на крутизну предстоящего подъема из речной долины, плотность грунта (сухой песок очень плох), ровность и крутизну дна водоема. Дополнительные затруднения возникнут, если глубины растут слабо – тогда прицеп для всплытия катера придется загонять далеко. Дно в месте предполагаемого спуска очистите от коряг и крупных камней, на берегу отметьте вешками расчищенное место.

Перед спуском распрямите автопоезд в положении, перпендикулярном кромке воды, снимите все стяжки с катера и отсоедините электрику прицепа. Закрепите катер к берегу или автомобилю длинным страховочным тросом. Автомобиль загоняйте в воду не глубже, чем по уровень оси заднего колеса, двигатель не глушите и фиксируйте автомобиль ручным тормозом. Если катер не сходит с трейлера из-за малой глубины, то возможны три варианта действий:

1. Заведите катер и постарайтесь сползти с прицепа задним ходом. Делать это рекомендуется вдвоем.

2. Отсоедините прицеп от автомобиля и, упираясь туловищем в багажник, а ногами в прицеп, протолкните прицеп глубже в воду.

3. За колесами прицепа выкопайте в дне ямки глубиной на один штык лопаты и столкните в них отсоединенный прицеп.

Можно, конечно, сочетать действия по первому и второму пункту, хотя это будет выглядеть забавно. Но категорически не рекомендую решать проблему, загоняя машину глубже в воду. Современные автомобили с развитой электроникой от воды могут элементарно заглохнуть, и более их не оживить.

Выезд на дорогу после спуска

Итак, катер ошвартован к берегу, прицеп отсоединен и притоплен, автомобиль стоит в воде с работающим двигателем.

Нельзя подсоединять прицеп. Выезжать на берег следует с минимальной нагрузкой, и не останавливаясь на сомнительном грунте. Помогите выезду автомобиля всеми возможными способами: заранее подложите ветки на рыхлый грунт, попросите экипаж подтолкнуть задок машины, не допускайте пробуксовывания и зарывания ведущих колес. Если выехать своими силами не получилось – помогут трос и лебедка. Если лебедки нет, то соединяйте буксирную проушину тросом с ближайшим по курсу деревом, натягивайте трос максимально сильно и попросите кого-нибудь тянуть за середину троса в направлении, перпендикулярном к нему. Обычно одновременного усилия мотора и натяжения троса бывает достаточно для продвижения автомобиля минимум на метр. Опять натягивайте трос и повторяйте процесс до победного конца. Прицеп из воды на пляж выкатывайте руками. Даже по сухому песку это обычно не составляет затруднений для физически здорового мужчины.

Погрузка катера на прицеп и выезд на дорогу

Как ни удивительно, но вывезти катер из воды на дорогу бывает легче, чем спустить его в воду. Конечно, при соблюдении некоторых простых правил.

Автомобиль должен оставаться на твердом, надежном грунте. Как правило, такой грунт бывает в 10–30 м от воды. Прицеп загоняйте в воду вручную. Глубину погружения прицепа выбирайте так, чтобы катер усилием штатной лебедки прицепа можно было затащить на него. Мне для этого достаточно «утопить» колеса прицепа. Почему нельзя загнать прицеп глубже и «наплыть» на него катером без всяких усилий? Потому, что болтающийся в прицепе катер с большой вероятностью перекосит относительно ложементов или катков при подъеме на берег. При затягивании лебедкой катера на прицеп следует проверять их соосность. Когда катер достигнет носового упора, зафиксируйте его хотя бы одной стяжкой.

Соедините прицеп с автомобилем надежным буксирным тросом, дав ему слабину на несколько метров. Плавно разгоните автомобиль и сразу выжмите

сцепление в момент натяжения троса – вы вытягиваете прицеп на сушу не усилием мотора, а инерцией автомобиля. При этом гарантированно не страдает трансмиссия, не возникает жесткого удара, синтетический трос мягко передает нагрузку. Как правило, на сушу прицеп выходит с одного толчка. Как только прицеп полностью вышел из воды, закрепите катер по-походному. Нагруженный прицеп до твердого грунта вытягивайте толчками описанным способом, укорачивая с каждым разом буксирный трос. Если подъем от пляжа крутой, то могут потребоваться несколько толчков и помощник, фиксирующий колеса прицепа от скатывания. Экипаж и любопытных попросите отойти подальше от троса: вдруг оборвется!

Теперь осталось преодолеть последнее препятствие – выехать из речной долины. Если этот подъем не очень крутой или есть возможность разогнаться перед ним по надежному относительно горизонтальному участку долины, то проблем не возникнет. Рекомендую выбирать место подъема катера из воды так, чтобы вышеназванные условия выполнялись. Но иногда кругом топкий грунт и крутой берег, а спуститься к воде можно только узкой и крутой дорогой к броду. Как тронуться с места и разогнать прицеп в горку? НЕЛЬЗЯ трогаться штатным образом за счет пробуксовки сцепления и высоких оборотов двигателя – можно сжечь сцепление. Низкие обороты мотора при старте поддерживать не получится, мотор заглохнет, если это, конечно, не атмосферный дизель объемом от 2 л.

Придется трогаться с места не в обычном режиме, а вогнав колеса в юз, т.е. требуется перед началом движения дать двигателю повышенные обороты и педаль сцепления не плавно отпустить, а бросить. Конечно, желательно не перестараться и минимизировать нагрузку на трансмиссию. Обычно под колесами – далеко не асфальт, а грунт, на котором вогнать колеса в юз не так уж трудно даже слабым мотором. Да и ведущий передний мост автомобиля разгружен на подъеме. После начала движения важно не сбрасывать газ, а поддерживать постоянной буксовку ведущих колес, и, конечно, не прикасаться к педали сцепления, чтобы бук-

КАТЕРА КС

ВОПЛОЩЕНИЕ МОЩНОСТИ,
ПРОЧНОСТИ, ДИНАМИЧНОСТИ



Р26-62ЭН

КС 700 МИРАЖ КС 600 ДЖЕТ КС 700 ЭКСПРЕСС КС 110 КС 140 КС 110-48

ЗАО «ТОРГОВЫЙ ДОМ «ПАРТНЕР» ОАО «КОСТРОМСКОЙ СУДОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»
(4942) 31-68-81, 31-53-80, 31-31-11, 31-84-04 e-mail: tdpartner@kmt.ru, ksmz@boat-ksmz.ru / www.boat-ksmz.ru

совка колес (относительно безвредная для автомобиля) не перешла в опасную буксовку сцепления. Со стороны эта процедура выглядит несколько устрашающе: буксующие колеса поднимают тучи пыли, из-под них летят камни, ревет мотор, автомобиль сотрясается. Весь наличный экипаж попросите толкать катер, но так, чтобы за корму никто не выглядывал, и камни из-под колес в них не попали. Когда автопоезд разгонится до скорости устойчивого движения, немного сбросьте газ, чтобы буксовка прекратилась и колеса почувствовали дорогу. Остановиться можно только после выезда из долины.

Тяжелый груз будем страгивать с места не силой двигателя, а рывком, силой инерции движущегося автомобиля, как при вытягивании прицепа из воды. Главное при движении в таком режиме – не прикасаться к педали сцепления и поддерживать педалью газа достаточные обороты двигателя. Если груз столь тяжел, что тяги автомобиля, движущегося на небольшой скорости (и небольших оборотах), недостаточно для его постоянного перемещения, а разогнаться не позволяют

дорожные условия, то поступаем так: как и в предыдущем случае даем тросу слабину (несколько меньшую), но трогаемся, вогнав колеса в юз.

Наконец для особо тяжелого груза, который не удастся перемещать с постоянной скоростью никакими усилиями, используем способ движения рывками, аналогично тому, как молоток забивает гвоздь. Даем синтетическому тросу слабину, разгоняем автомобиль, в момент натяжения троса для разгрузки трансмиссии нажимаем педаль сцепления и сбрасываем газ. Груз немного переместится. Если есть риск, что груз откатится назад, то потребуются помощник, который зафиксирует его в новом положении. Подобный способ относительно безопасен – камни из-под колес не летят, но есть риск обрыва троса. Величина достигаемого перемещения груза не столь важна, есть 10 см – уже хорошо. Обычно достаточно продвинуться на несколько метров, а дальше дорожные условия наверняка улучшатся.

Важными элементами буксировки тяжелых грузов выступают буксирный трос и прицепное устройство.

Трос лучше взять 10-метровый и максимально прочный. Сам я много лет использую плоский плетеный трос сечением приблизительно в 5 раз больше, чем стандартные буксирные тросы, продаваемые как «двухтонники». Пока он цел. Фаркоп надо выбирать вдумчиво – изучите все продаваемые конструкции. Главное – не удобство монтажа, а надежность передачи нагрузок на кузов автомобиля. Лучше всего, если нагрузка будет передаваться на задние лонжероны, а не на полку багажника или кронштейны бампера. Важен и способ крепления электророзетки: если она выступает снизу, то при движении задним ходом наверняка когда-то будет «срублена».

Используя описанные приемы, мне за рулем «Москвичей» удавалось: вытаскивать из леса бревно, растаскивать раскорчеванные неподъемные пни, многократно загонять в воду и вытаскивать из воды по песчано-гравийному грунту прицеп с катером общим весом 1200 кг, транспортировать этот катер на тысячи километров, в том числе и по дорогам без покрытия.