

ВСЁ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

АВТОПРАК

АВТОПРАК

№ 5 ИЮНЬ 2009



О жизни столичного такси

В Вологде появился автобусный завод

Новинки от «Тонара»

Ян де Рой: о своей жизни, фирме и страсти

Московский визит Аллгойера

ISSN 1812-5107



09005

9 771812 510001





Дмитрий ПОСТНИКОВ, фото SWTrans

ПО НОЧНОЙ МОСКВЕ С ЗЕНИТНЫМ КОМПЛЕКСОМ

В московскую компанию SWTrans обратились военные, которым потребовалось перевезти по Москве зенитно-ракетный комплекс (ЗРК) «Печора-2М». Комплекс состоял из четырех многоосных автомобилей МЗКТ и одного «Урала-4320». На каждой машине было установлено оборудование.

Раньше военные доставляли такую технику по Москве самостоятельно, но теперь решили не мучиться с многочисленными разрешениями, а поручить операцию компании, специализирующейся на негабаритных грузах. В который и превратилась «Печора-2М» из самоходного комплекса.

Комплекс «Печора-2М» ведет свою историю от советского ЗРК С-125. Их продавали в Индию, Египет, Ливию, Ирак, Сирию, Перу и на Кубу. С-125 воевал во Вьетнаме, на Ближнем Востоке, а не так давно – в Югославии.

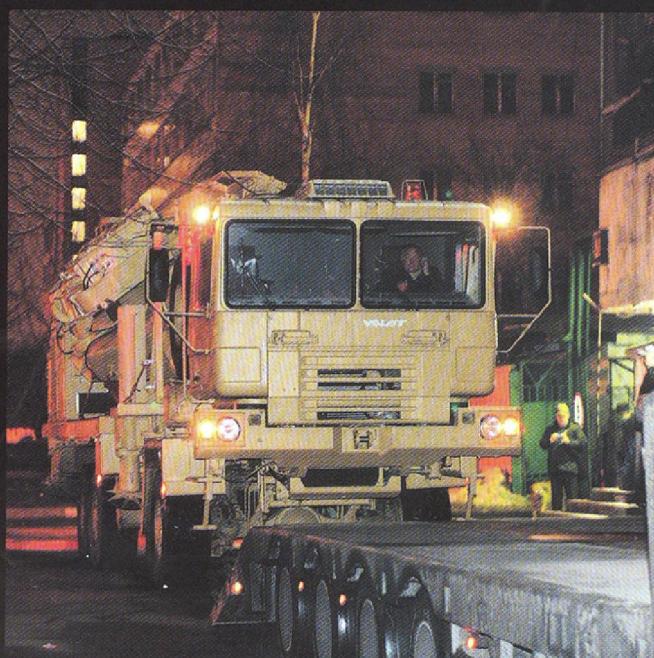
Сейчас российские оборонщики предлагают владельцам комплексов «Печора» существенную

модернизацию. Радиоэлектронное оборудование заменяют современным цифровым. В новой версии используются другие ракеты. В результате получается комплекс «Печора-2М», который имеет увеличенные дальность стрельбы и скорость полета ракет. В 3–4 раза уменьшается время развертывания. В 2 раза сокращаются эксплуатационные расходы. ЗРК обладает повышенной живучестью в условиях радиоэлектронного и огневого подавления со стороны противника.

Вот для такой модернизации на завод в Москву и доставили ЗРК из одной арабской страны. После выполнения работ готовый комплекс требовалось перевезти на другое военное предприятие. И уже потом «Печора» отправится заказчику. Кстати, на фотографиях заметно, что маскировочная окраска техники предназначена явно не для средней полосы России.

Груз надо было доставить с севера Москвы на запад. Расстояние –

**ЧТО ТОЛЬКО НЕ ПРИХОДИТСЯ
ПЕРЕВОЗИТЬ! ОСОБЕННО ТЕМ, КТО
ЗАНИМАЕТСЯ ТЯЖЕЛОВЕСНЫМИ И
НЕГАБАРИТНЫМИ ГРУЗАМИ. ОБ ОДНОЙ
ИЗ ТАКИХ ОПЕРАЦИЙ.**



более 30 км. Общая масса – 92 т.

Для таких перевозок не обойтись разрешением у дорожной службы города, которая отвечает за сохранность мостов, эстакад и тоннелей. Последних в Москве немало. В небольшом городе или сельской местности такие разрешения получать проще, и маршрут не столь сложен. В Москве же приходится считаться не только с мостами и тоннелями, но также с троллейбусными и разными прочими проводами.

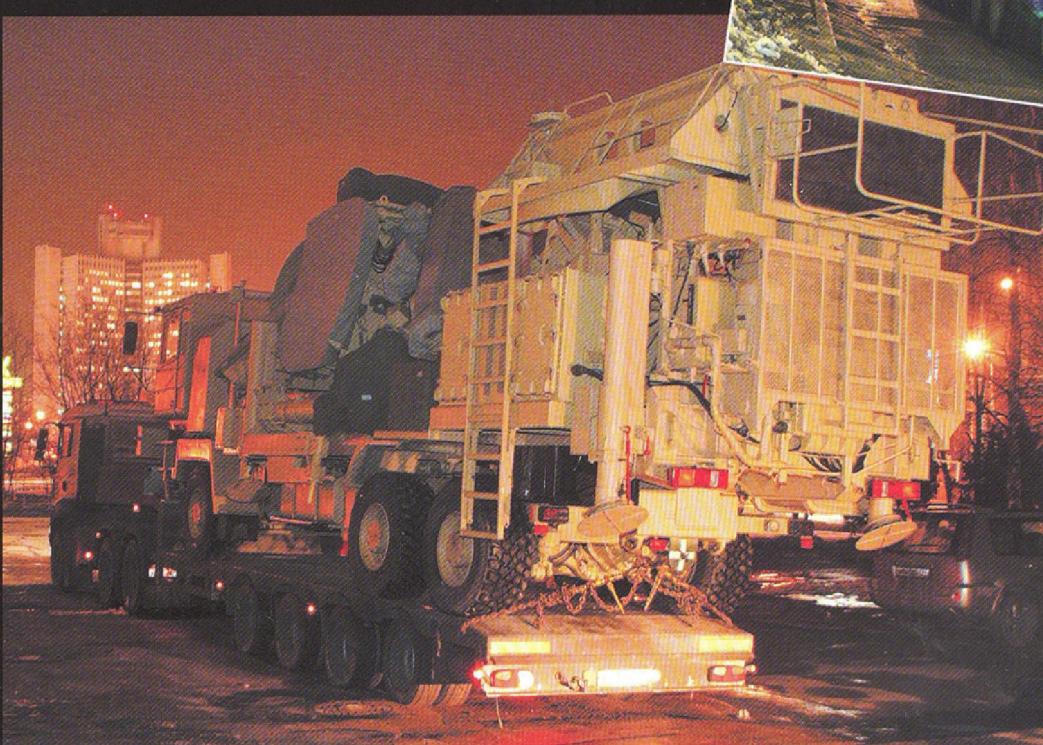
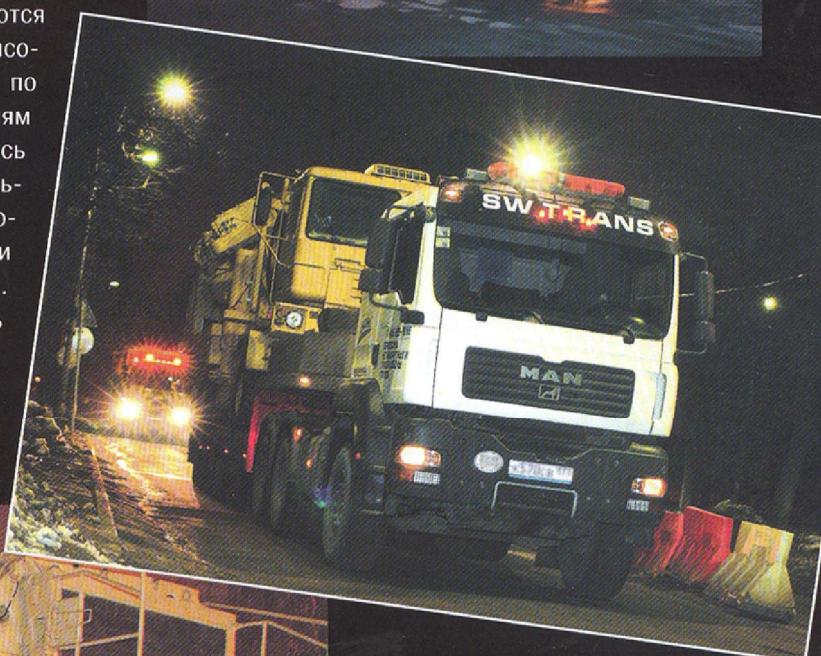
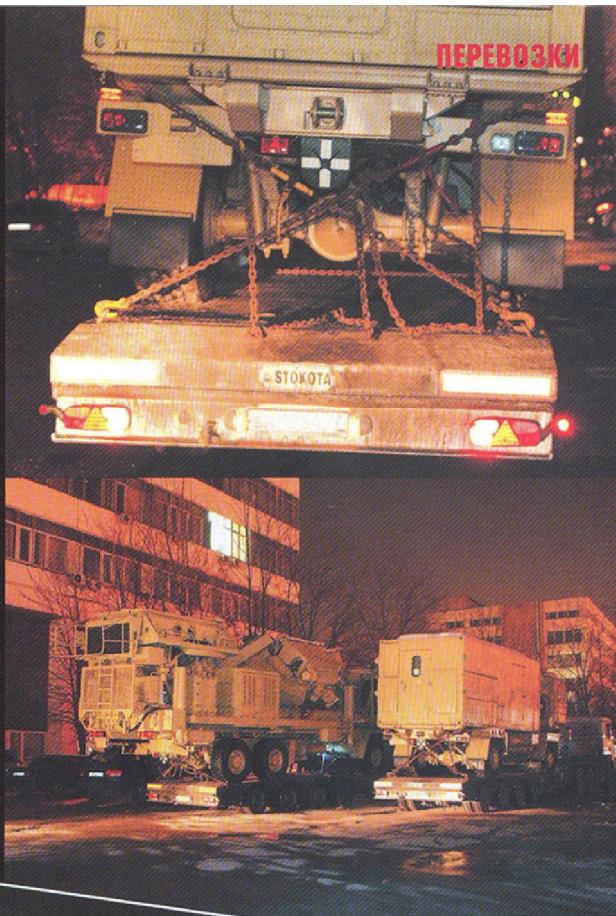
Как уже говорилось, в комплекс входят 4 единицы техники. И если спецавтотехника на шасси «Урал» – груз простой, то тягачи МЗКТ с оборудованием перевозить сложнее. Причем, самый непростой – МЗКТ-80211 Volat с радиолокационной станцией. Антенны станции выдвигаются, но и в сложенном виде их высота составляет 4,1 м, что превышает допустимые пределы. Длина машины 13,1 м, ширина – 3,5 м, полная масса 32,5 т. Остальные МЗКТ с оборудованием поменьше, но ненамного.

Заметим, что перевозить негабаритную колёсную технику значительно сложнее, чем грузы правильной формы, такие как трансформаторы, турбины и станки. И главное отличие здесь в пло-

щади контакта груза с платформой прицепа. Колесная техника соприкасается с прицепом только шинами. Поэтому её транспортировка нуждается в особом расчете креплений. В данном случае технику крепили к полуприцепам за мости цепями, что видно на фотографиях. Давление в шинах перевозимой техники для уменьшения общей высоты пришлось понизить.

Для перевозки использовались специальные полуприцепы для негабаритов бельгийской фирмы Stokota. В операции участвовали 2 тягача Renault Premium и 2 MAN, один из которых старого семейства TGA, а другой – новый TGS.

Погрузочная высота полуприцепов Stokota может изменяться. При погрузке её, естественно, уменьшили (имеются краны регулирования высоты пневмоподвески), и по особо прочным аппаратам военная техника забралась на прицепы самостоятельно. Для автомобилей повышенной проходимости это не составило труда. Сложность заключалась в другом. Спецтехника должна быть установлена на полуприцеп с учётом общей шири-



ны и высоты автопоезда, а кроме того, нужно получить правильное распределение нагрузки на оси. Установить машины, как надо, удалось не с первого раза, что неудивительно – дело непростое.

Заметим, что при перевозке негабаритных грузов очень многое зависит от мастерства водителя, от его чувства размеров. Причем, речь не только о ширине, но и о высоте. Во время поездки очень ощущается качество дорожного покрытия, поэтому даже на московских дорогах водителю расслабиться не удается.



Движение в городе есть даже ночью, а именно в это время по закону разрешена транспортировка крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Значительную часть маршрута проложили по кольцевой (МКАД) – она широкая, с высокими мостами над дорожным полотном.

Колонну сопровождал патрульный автомобиль ГИБДД, который перекрывал боковые проезды и обеспечивал бесшумное движение. Ну, и, естественно, в колонне была машина прикрытия. Она играет важную роль. Дело в том, что если везти большой груз, то дорога видна лишь первому водителю. У остальных видимость ограничена – перед глазами впереди идущий автопоезд. Поэтому в машине едет человек, который докладывает по радио обстановку



на дороге: сообщает о ямах, автомобилях у обочины и других препятствиях.

Интересно, что даже ночью нашлись лихачи, которые норовили протиснуться между машинами

колонны. Автопоезд, перевозящий негабаритный груз, представляет повышенную опасность для остальных участников движения – из-за габаритов и веса. Поэтому сотрудники ГИБДД должны моментально пресекать такие действия.

Несмотря на трудности, операция прошла без происшествий. «Печора-2М» прибыла к месту назначения. Вместе с погрузкой потратили около 4 часов. В общем-то, не так уж и много...

