



МОЙ ПАПА — СНЕЖНЫЙ БАРС, ПОКОРИТЕЛЬ ВЕРШИН

— от военного транспортера. А у кого заимствована «надстройка»? Газель? Ford Transit? Не угадаете! Это пластиковая рубка от экраноплана — летательного аппарата, построенного специалистами ателье Буран-Стайлинг.

Тот, кто в сентябре прошлого года побывал на Нижегородской ярмарке, наверняка согласится, что живьем Ирбис выглядит гораздо эффективнее, чем на фотографиях. Классный дизайн! И никаких явных признаков родства с «зеленым крокодилом» ГАЗ-34039, донором платформы. Видите еле заметную поясную линию, отделяющую ходовую часть вездехода от футуристической надстройки? Все, что ниже этой границы (водоизмещающий корпус-лодка, двигатель, трансмиссия, шасси, катки и гусеницы),

КАЮТА? РУБКА? КОКПИТ?

Дизайнеры ругаются с конструкторами. Конструкторы — с технологами. А тот, кто эксплуатирует машины, клеймит всех сразу. Особенно когда пробирается в салон и видит над собой огромную, предательски качающуюся дверь-гилянину. Она в лю-

бой момент готова рухнуть вниз! Хорошо, что нас вовремя предупредили, иначе этот тест-драйв мог закончиться «расчлененкой»...

Скорей всего, конструкцию боковых «калиток» изменят. Причем дело не только в травмоопасности подъемных створок. Через огромные дверные проемы салон машины быстро теряет столь ценные на Севере тепло. И с задней дверью, которая в открытом положении выполняет роль трапа, есть проблемы: закрываясь, она стряхивает в салон всю скопившуюся на ней грязь. А это совсем не кстати! Потому что десятилетний салон здесь уютный и даже стильный, словно кают-компания большого, дорогого катера. А о том, чтобы здесь всегда было сухо, заботится специальный триумвный насос, установленный внутри водоизмещающего корпуса машины.

РЫЧАГ НАЛЕВО, РЫЧАГ НАПРАВО

С машинами Заволжского завода гусеничных тягачей мы впервые познакомились два года назад. Это были снегоболотоход Бобр и транспортер ГАЗ-34039 (см. АР № 22, 1999). Вместе с заводскими испытателями мы прыгали с косоогоров, ныряли в болота, устраивали сумасшедший спринт по лесным просекам... И были в шоке. Да, немецкий Unimog тоже преодолевает умопомрачительные подъемы. Хорош и австрийский Pinzgauer, который отличается почти идеальной развесовкой. Американский Hummer великолепен на глубоком рельефе. А зилевская Синяя птица еще и плавать умеет. Но в тот раз мы поняли, что ни одной колесной машине не под силу то, что может машина гусеничная. Ну-ка, Ирбис, подтверди нашу правоту!

Нижний ряд «раздатки», сцепление, левый рычаг на себя... Стоп! Кажется, ошиблись с выбором передачи. Еще раз.

Нет, здесь что-то не так. Где рыбок с места? Где гордо задранный нос? Вялый разгон, вторая передача, педаль в пол, завывание поджатого фрикциона... Нет, от былых ощущений не осталось и следа: это какой-то автобус, а не гусеничный транспортер!

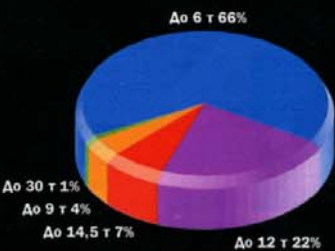
Зато автобус комфортный. Ирбис не пляшет на неровностях, как высокий и короткобазный Бобр, не осталось и намека на «зубобороздательную» плавность хода, которой славится ГАЗ-34039. По глубокой снежной целине Ирбис ползет неторопливо и важно, словно чужинский утюг по простыне. Можно будет разливать водку прямо на ходу и смело протягивать стаканы нагнувшимся на Север московским ревизорам — не разольется!

Дружище, да никакой ты не ирбис! Ты ленивый домашний

НАША СПРАВКА

Выпуском гусеничных тягачей в России занимаются четыре предприятия: Ишимбайский завод транспортного машиностроения (сочлененные тягачи полной массой до 30 т), Рубцовский машиностроительный завод (транспортеры массой до 14,5 т) и Курганский машиностроительный завод (вездеходы массой до 9 тонн).

Аналогичную технику выпускают и в ближнем зарубежье, в частности — на Семипалатинском машиностроительном заводе (Казахстан) и Харьковском тракторном заводе (Украина).



Основными потребителями гусеничных тягачей-транспортеров являются предприятия нефтегазового комплекса.



Задняя дверь-трап опускается и поднимается с помощью механической лебедки

Дикая кошка



В Заволжье, на заводе гусеничных тягачей, кошек, похоже, любят. По крайней мере, умеют их готовить. Диких и редких — тоже. Вот, например, ирбис. Слышали о таком звере? Заволжский Ирбис — это новый гусеничный снегоболотоход, построенный на шасси военного транспортера ГАЗ-34039 (эта машина известна жителям Севера как ГТС — «гусеничный тягач средний»).

кот, которому предусмотрительно подстригли острые когти. А может, сделали и более серьезную операцию. Ну почему ты отказываешься забираться на этот косогор? Передача не дует? Хода не хватало? Ну-ка, еще раз. Разгон — и Ирбис не хотя переаивается через хоам.

Теперь — в лес. Если сумеем пробраться через бурелом, то накатанная военными тягачами колея выведет нас к открытой воде. Но поедем медленно, ведь в тех местах, где низкая «тридцать девятая» машина легко проскакивает под ветками, нам придется маневрировать. Заехавшись — и панорамный лобового стекла как не бывало. Почему бы, кстати, специально для таких ситуаций не оснащать машины защитным «намордником», наподобие тех, что ставятся на кроссовые автомобили?

И вот и вода. Даже при прово-

кационно-резком ходе в воду Ирбис не пугает своих обитателей глубокими подныриваниями и уверенно держит «психологически безопасную» ватерлинию. А на случай экстремальных ситуаций (если, например, вездеход провалится в полынь) предусмотрена простая технология эвакуации. В нескольких метрах по ходу транспортера с помощью обыкновенного бура для подледной ловли рыбы делается лунка, в которой закрепляется якорь с тонким металлическим тросом. Свободный конец троса цепляется за отверстие в передней звездочке гусеничного движителя. И Ирбис, подобно барону Мюнхгаузену, сам себя вытягивает из ловушки.

Мы попробовали — работает! А может, настоящий снежный барс и должен быть таким? Неторопливым, осмотрительным, расчетливым? Тем, кому приходится передвигаться по-

настоящему бездорожью не ради очередной порции адреналина, а потому, что работа такая, скорей всего, понравится мирный характер Ирбиса. Да, эта гусеничная машина не поражает разгонной динамикой. И тяговые качества не впечатляют. Зато он способен взять на борт 10 пассажиров, разместить их в удобных автомобильных креслах, согреть мощным автономным отопителем и с комфортом провезти по бездорожью почти 1000 км — именно такое расстояние новая заволжская машина преодолевает на одной заправке.

Скоро Ирбис обзаведется бо-

лее мощной силовой установкой, изменится конструкция дверей, а вместо классических танковых рычагов машина получит рулевое колесо автомобильного типа, управляющее бортовыми фрикционами с помощью электроники — такой модуль разрабатывается специалистами Научно-исследовательского института измерительных систем. И если последний этап заводских испытаний подтвердит заявленные прочностные свойства пластикового кузова, Ирбис получит шанс выйти в серию. Когда это произойдет? Ответа не знает никто. □

Основные данные

| | |
|--|------------------------|
| Масса снаряженного транспортера, кг | 6050 |
| Масса перевозимого груза, кг | 1000 |
| Количество мест в салоне | 6-10 |
| Габаритные размеры, мм | |
| длина | 5720+500 (бамперы) |
| ширина | 2570 |
| высота | 2750 |
| колея (расстояние между серединами гусениц) | 2180 |
| база (расстояние между центрами крайних катков) | 3600 |
| дорожный просвет | 400 |
| Среднее удельное давление на грунт с полной нагрузкой, кгс/см ² | 0,216 |
| Максимальная скорость движения по шоссе с полной нагрузкой, км/ч | 60 |
| Запас хода по топливу с полной заправкой по шоссе, км | 1000 |
| Двигатель | дизель с турбонаддувом |
| тип | |
| число цилиндров | 4 |
| мощность, л.с. | 122,4 |



Подъемные двери «гилянтинного» типа — один из самых удачных элементов дизайна Ирбиса. Но вот практичным такое решение не назовешь



При создании интерьера использовались «морские» технологии — салон напоминает кают-компанию большого катера



Автомобильный руль — бутафория. Управление машиной осуществляется с помощью двух рычагов слева и справа от водителя