коммерческий автотранспорт

Trakker и космодром

Огромная территория Восточного, а это порядка 700 кв. км, представляет собой нынче одну гигантскую стройку, на которой возводятся объекты будущего космодрома — стартовые площадки и сопутствующая инфраструктура. Пока здесь в основном хозяйничают самосвалы генерального подрядчика строительства ФГУП «ГУСС „Дальспецстрой“ при Спецстрое России».

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

В автопарке «Дальспецстроя» работы хватает всем

— передовики производства —

Президентский указ о создании альтернативного Байконуру космодрома был подписан еще в 2007 году, однако работы по возведению его наземной инфраструктуры в Амурской области начались только в конце 2011-го. В качестве основной причины отсрочки фигурирует неопределенность с выбором места строительства. И это даже странно, учитывая, что площадка рядом с городом Углегорском — место для этого весьма подходящее и к тому же в известном смысле уже освоенное. По соседству с нынешней стройкой еще с начала 1960-х квартировала 27-я дивизия РВСН, у которой в шахтных пусковых установках стояло на боевом дежурстве 60 МБР РС-10 (по классификации НАТО — SS-11). В рамках договора с США об ограничении наступательных стратегических вооружений СНВ-1 дивизию расформировали. Затем на ее базе был организован государственный испытательный полигон — космодром Свободный. Дело, однако, ограничилось выведением на орбиту всего лишь четырех навигационных спутников, после чего проект заморозили.

Далеко не последнюю роль в выборе места сыграла географическая широта будущего космодрома (52° северной широты, фактически самый крайний юг РФ). Известно, что чем ближе к экватору расположен стартовый комплекс, тем больше груза при меньшем расходе топлива можно вывести на орбиту. Кроме того, свою роль сыграла и малонаселенность прилегающих территорий, куда будут падать при пуске первые ступени ракеты-носителя.

В автопарке «Дальспецстроя» работы хватает всем: полноприводным «КамАЗам» моделей 43114 и 43118, используемым в качестве техничек и топливозаправщиков, карьерным «МоАЗам», Hino и Isuzu. Последние представлены в виде 16-тонных самосвалов (6x4), работающих в сцепке с прицепами. Есть и китайские Howo — правда, здесь их особо не жалуют из-за низкой надежности: из приобретенных в 2007 году двух десятков машин на ходу осталось лишь пять. Однако главное действующее лицо все же внедорожные Iveco Trakker, в подавляющем большинстве с колесной формулой 6x6, сборки совместного предприятия Iveco-АМТ (бывшее Iveco-УралАЗ). Их здесь ценят за проходимость и надежность и используют на наиболее тяжелых участках земляных работ, в частности при вывозе грунта из котлованов, потому как машинам 6x4 в дождь или распутицу в карьере делать нечего. Вообще, «Дальспецстрой» считается крупнейшим владельцем парка Trakker в Дальневосточном федеральном округе — 207 единиц, притом что общий парк «итальянцев» в ДВФО, по оценке ООО ДЛТС, дальневосточного дилера «Iveco Руссия» и СП Iveco-АМТ, равен примерно 1200 автомобилям (по данным Russian Automotive Market Research, в 2012 году в ДВФО зарегистрировано 818 новых грузовиков европейской «большой семерки». Доля Iveco составила 180 единиц, или 22%. Всего новых машин всех марок, включая отечественные и китайские, зарегистрировано 4549 единиц с долей Iveco — 3,96%).

На возведении объектов Восточного занята практически половина всех дальспецстроевских Trakker. Причем Trakker не совсем обычных, отличающихся от тех, что выпускает завод Iveco в солнечном Мадриде. Миасское СП, насколько возможно, проводит курс на импортозамещение отдельных узлов и деталей, а также стремится приспособить ивековскую конструкцию к местным, весьма суровым условиям эксплуатации. Например, такая «мелочь», как передние буксирные крюки. В оригинальном варианте их делали в окнах переднего бампера, и цеплять к ним трос было весьма затруднительно. В Миассе их вывели наружу в виде обычных такелажных петель. Имеются и другие примеры эволюции продукции совместного предприятия. Скажем, самосвальные кузова у миасских Trakker собственного производства. С параболических трехлистовых передних рессор перешли на девятилистовые полуэллиптические. Они лучше справляются с перегрузом, более ремонтопригодны, и эксплуатация их обходится дешевле. В случае поломки не надо менять все рессору целиком, можно ограничиться лишь заменой сломанного листа. Кстати, сзади на Trakker уже лет семь как используются многолистовые полуэллиптические рессоры производства ЧМЗ.

Но есть примеры и обратного свойства. Скажем, применявшиеся ранее колесные диски Челябинского кузнечно-прессового завода уступили место турецким Jansa, потому что у первых были случаи самопроизвольной разбортировки колес. Но главная головная боль — выход из строя передних ведущих мостов, вероятно, следствие конструктивной недоработки, помноженной на банальный перегруз. В качестве пожарной меры на нескольких почти убитых машинах принято решение заменить передний ведущий мост на обычную рулевую ось, избавившись заодно от раздаточной коробки и переднего кардана. Однако превращение полноприводного Trakker в грузовик 6x4 — это, что называется, частный случай. Есть и глобальное решение: отныне все полноприводные Trakker миасской сборки в стандартной комплектации оснащаются специальным усилителем переднего моста, берущим на себя часть нагрузки, что уже положительно сказалось на его долговечности. Более того, рассматриваются варианты замены ненадежного «родного» агрегата на аналогичные изделия ZF, Raba или Kessler. И пока «итальянцам» родом из Миасса удается оправдывать свою репутацию надежных — КТГ, равный 0,9, говорит сам за себя.

Александр Солнцев

Первый непилотируемый запуск ракеты «Союз-2» на Восточном запланирован в 2015 году
АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

ГАЗель Next
МЕНЯЕТ ВСЁ

Оцинкованный кузов

3 года гарантии или 150 000 км

20 000 км интервал ТО

4,6 руб. – затраты на 1км пробега[1]

от 699 000 руб. – цена[2]

2 года – кредит и лизинг без переплаты[3]

4 GAZ FINANCIAL SERVICE

5 GAZ ASSISTANCE

azgaz.ru
8-800-700-0-747

Реклама

1 – Оценка фактических затрат на 1км из расчета пробега 180 тыс.км за 3 года. При расчете учитывались: расходы на топливо, плановое ТО с учетом замены быстроизнашиваемых деталей, страховки и налоги. 2 – Для автомобиля Газель Next в комплектации шасси (A21R22). 3 – Субсидированная ставка по кредиту составляет 0% годовых и отражает затраты клиента на покупку автомобиля в кредит на основных условиях акции «Рассрочка на 2 года + ТО в кредит» при одновременном предоставлении официальным дилером «ГАЗ» специальной цены автомобиля, что делает такие затраты сопоставимыми с расходами на кредит со ставкой 0% годовых. Основные условия программы: кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 50% стоимости автомобиля, процентная ставка в кредитном договоре 12,4%, в сумму кредита включены страховые премии по КАСКО, страхованию жизни и здоровья за весь срок действия кредитного договора. В сумму кредита включена стоимость ТО после 20 тыс. и после 40 тыс. км пробега автомобиля. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк» (лицензия ЦБ РФ №1792 от 15.02.2006). Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером, подробности на сайте www.rusfinancebank.ru. Решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита принимается банком-партнером. Лизинг без переплаты возможен при определенных условиях: аванс не менее 30%, срок лизинга 12-24 месяца, график платежей дигрессивный. Компания-партнер ООО «Элемент Лизинг». Подробности в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». Срок действия предложения - до 31.12.2013г. Не является публичной офертой, определяемой ст. 437 (1) ГК РФ. 4 – ГАЗ Финаншиал сервис. Компания - партнер – ООО «Элемент Лизинг». 5 – ГАЗ Ассистанс.