

ХАБЫ ЗАЛОЧИТЬ — ДОГРУЖАТЕЛИ ДОВЕРНУТЬ!

Восемь лет назад он был обычным УАЗом. С 421-м двигателем, на «военных» мостах, с лебедкой, привинченной к силовому бамперу. Возраст — два года, пробег — пятнадцать тысяч. Мечта начинающего джипера, да и только. Получены новые номера, и, там где старый добрый Opel Monterey пытался зацепиться защитой «раздатки» за рельеф, я, воткнув вторую пониженную, лечу на УАЗе, совершенно не боясь порвать чехлы ШРУСов о какой-нибудь дрын...

Потом были соревнования. С призовыми местами и без, с ремонтами в ночном лагере и эвакуацией «подбитых» машин с СУшек, с бродами, гатями, колеями и болотами, а потом еще

ДЖИПЕР-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК — ОТ ТАКОГО ЧЕЛОВЕКА ПОНЕВОЛЕ ЖДЕШЬ ЧЕГО-ТО НЕОБЫЧНОГО. И АЛЕКСАНДР ИСАЕВ СПОЛНА ОПРАВДАЛ НАШИ ОЖИДАНИЯ, СОБРАВ НА БАЗЕ СВОЕГО ЗАСЛУЖЕННОГО В ОФФРОУДНЫХ ВЫЛАЗКАХ УАЗИКА ПОЛНОЦЕННЫЙ ЛОКОМОБИЛЬ.

ТЕКСТ: АЛЕКСАНДР ИСАЕВ ФОТО: АВТОР И АНДРЕЙ ФАРОБИН

и с суждением — в общем, всем, чем полна жизнь среднестатистического петербургского любителя оффроуда. Но были в жизни уазика и другие интересные события, о которых я и хочу поведать уважаемым читателям.

СЛУЖБА ТЯГИ

События эти связаны с тем, что автор этих строк вот уже больше четверти века работает на железной дороге. А это не только профессия, но и в какой-то мере образ жизни. Как и оффроуд. Недаром ведь говорится: «Служба тяги — все бродяги!» И — хотя я уже давно провожу рабочее время не в кабине локомотива, а в кабинете, — бывают ситуации, когда без УАЗа не обойтись.

Работа в небольшой железнодорожной фирме предполагает выезды «на линию», причем очень часто к станциям и подъездным путям ведут такие дороги, что пробраться туда можно только на внедорожнике. А нередко приходится еще и везти запчасти к вагонам, сварочный аппарат, иногда — бензогенератор и «Керхер» для мойки вагонов. И все эти годы уазик в перерывах между покатушками исправно выполнял роль «технички». Так как заднее сиденье было снято с машины практически сразу, то получившийся объем грузового отсека нас вполне удовлетворял — однажды мы умудрились влезть в машину троим, да еще и автосцепку запихать. И все было хорошо, пока...

ДАВНО ЗДЕСЬ ЛЕЖИТ...

Как-то с коллегами из Военно-транспортного университета зашла у нас беседа о технике на комбинированном ходу. Железнодорожные войска используют такие приспособления довольно давно. КраЗ-250, оснащенный устройством комбинированного хода (УКХ), служит тяговым средством, а УАЗы капотной и вагонной компоновки с УКХ выступают в роли машин радиохимической и бактериологической разведки. Я в шутку задал вопрос: «Там у вас, случайно, лишнего УКХ не заваялось? А то уазик есть, а УКХ — нет. Непорядок!» Все посмеялись... но через неделю





Проверка тяговых свойств: чтобы тянуть порожний вагон весом в 26 тонн, нужно приложить усилие порядка полутора тонн



Поехали! Первые метры по рельсам



УКХ нелегкие: при их монтаже используются лебедки



Хаб свободен...



... и хаб залочен

раздался звонок и мне предложили приехать в часть железнодорожных войск и забрать списанное устройство комбинированного хода.

От такого предложения отказаться было невозможно, и вот уже узик бежит из Петербурга по направлению... нет, все-таки по дороге в часть. Устройств было два – как раз комплект. Каждое состояло из мощной рамы, к которой на двух осях крепились две не менее мощные подвески с небольшой колесной парой. Правда, «колесная пара» – название в данном случае условное, так как каждое колесо вращалось отдельно. Устройство весило килограммов под восемьдесят – к машине его подтаскивали два солдата. На мои расспросы: «А как все это крепить?» и «Это от УАЗа?» офицер философски ответил: «А кто ж его знает... давно здесь лежит...»

Весь обратный путь я провел в думках, куда и зачем мне это новое приобретение. В памяти упорно всплывал герой одного из романов Виктора Конецкого – старый капитан, которому шофер трубопровода за бутылку огненной воды отдал весь свой груз. И как эти трубы занимали половину дачного участка капитана, и как он потом пытался от них избавиться... Утешало только то, что устройство было гораздо меньше по размеру, а также то, что в нашем железнодорожном деле лишних приспособлений не бывает.

УАЗ В РОЛИ ДРЕЗИНЫ

Через какое-то время загнали мы наши вагоны-платформы в депо одного из заводов в Тверской области – для ремонта. И, как назло, сломалась заводская дрезина, которая выставляет вагоны на станционный путь. Тепловоз РЖД



из-за своего веса зайти на заводские пути не мог, а вагоны надо было срочно отправлять. Ну, хоть на себе тащи их до пути, который соединяет станцию и завод! И тут я вспомнил про УКХ. Мой старый товарищ Володя Васильев – хозяин автосервиса – любезно согласился помочь в таком своеобразном тюнинге УАЗа, и работа закипела.

Так как никаких чертежей и инструкций у нас не было, пришлось разбираться самим. Понятно, что рама УКХ привинчивается к раме машины, но как? Пришлось изобретать и сваривать специальные переходники. Следующий вопрос был: а как же колесные пары фиксируются на рельсах, чтобы создавалась жесткая конструкция? Оказалось, что на осях подвесов колесных пар находятся хабы, которые и фиксируют жестко всю конструкцию. Но этого мало! На каждой раме УКХ установлено два червячных механизма, которые приводятся во вращение штатной заводной рукояткой. Когда колесные пары откинута на рельсы и хабы залочены – надо вставить «кривой стартер» в прорезь червячного механизма, после чего вся конструкция еще проворачивается относительно рамы, «дожимая» колесные подвески к рельсам и чуть-чуть приподнимая УАЗ на рессорах. Теперь на колесные пары действует еще и часть веса машины. Хитро придумано!

На прицепе-автовозе УАЗ доехал до завода. В том, что с его помощью можно двигать вагоны, я даже не сомневался – 20-тонную платформу при наличии сноровки и ломика может сдвинуть даже один человек. А производственные расчеты показали, что на скорости 5 км/ч тормозов машины хватит, чтобы остановить «состав».

Самым сложным оказалось установить машину на рельсы. Для этого потребовалась точ-

ная рулежка на переезде – такая же, как и при взятии «точки». И так – колесные пары опущены, все имеющиеся хабы залочены, вагон прицеплен. Включаю первую пониженную, медленно отпускаю сцепление, и... узик с вагоном трогается с места!

Однако процесс пошел не так гладко, как хотелось бы. Из-за неточной подгонки УКХ машина в кривых участках пути так и норовила слететь с колеи, а влезть обратно на рельсы без помощи хайджека она уже не могла. Но результат налицо – узик вполне мог перемещаться по рельсам, как одиночным порядком, так и в сцепе с вагоном.

ЧЕМ МЫ ХУЖЕ?

Вернувшись в Питер, я «растюниговал» машину, ибо как раз начался очередной сезон покатушек. За всяческими заботами тема перемещения по рельсам на автотранспорте как-то отошла на второй план. Но в последние пару лет в прессе стали мелькать статьи о всевозможных «авторельсовых» тяговых единицах – от «Тракмобайла» и «Урала» на комбинированном ходу до ремонтных летучек на базе «Егеря» и «Садко» и путеизмерителей на основе UAZ Patriot. Даже «Полный привод 4x4» отметил статью о локомотиве, построенном из «Унимога» (см. «ПП4x4» №10 за 2012 г. – Прим. ред.). И тут-то я и подумал: «А чем мы хуже?»

Ведь тяжелая (по автомобильным меркам) техника для перемещения вагонов по подъездным путям – вещь хорошая, но недешевая. А остальной «авторельсовый» подвижной состав очень специфичен и «заточен» под нетяговые

функции. Меня же по-прежнему интересовал вопрос оперативной установки УКХ на УАЗ: вдруг опять срочно потребуются передвигать вагоны в каком-нибудь «медвежьем углу»? Поэтому опять узик занял бокс на сервисе Васильева...

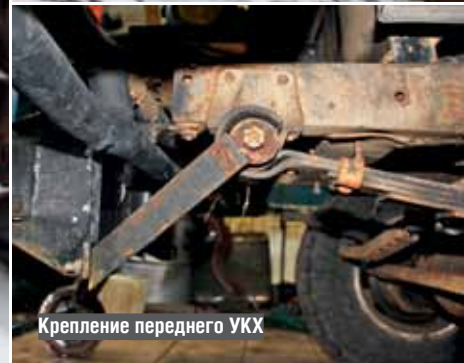
За последние годы автомобиль несколько подрос за счет лифта кузова и подвески. Из-за этого к задней поперечной балке рамы приварили два прямоугольных профиля сечением 20x40 мм, которые, в свою очередь, продольными тягами крепились к лонжеронам рамы. Такая конструкция образовала консоль для подвески заднего устройства. Поначалу мы опасались, что эта консоль уменьшит угол заднего свеса, но на практике этого не произошло. Переднее УКХ встал на силовой бампер практически без переделок. Все подвижные соединения прошприцевали через штатные пресс-масленки, еще раз протянули болтовые соединения и смазали хабы с червячными догружателями.

С ХАЙДЖЕКОМ ПО ПУТЯМ

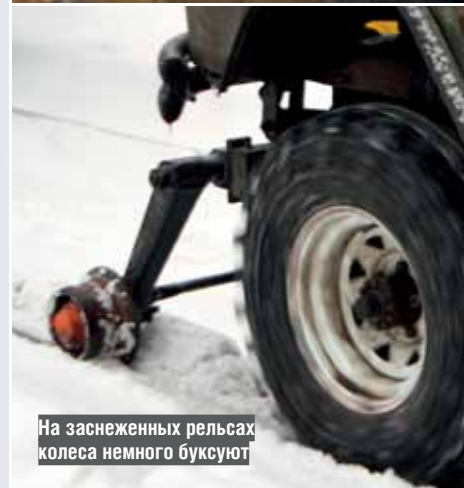
Для придания нашим экспериментам солидности испытания назначили в локомотивное депо, где я когда-то работал. Пригласили коллегу-джипера (по совместительству – корреспондента дорожной газеты «Октябрьская Магистраль») Сергея Вершинина в качестве ре-



Так доворачивают догружатели



Крепление переднего УКХ



На заснеженных рельсах колеса немного буксуют



Вот он – рулевой локомотива

портера и фотокорреспондента, а в роли главного эксперта я попросил выступить своего учителя – профессора кафедры «Локомотивы и локомотивное хозяйство» Университета путей сообщения Геннадия Сергеевича Афонина.

В начале испытаний выяснилось, что в кривых участках УАЗ опять пытается слететь с рельс. Для лучшей «догрузки» мы спустили давление в шинах до одной атмосферы. На подпущенных колесах машина стала двигаться гораздо устойчивее, причем при вписывании в кривые Вершинин – как настоящий штурман – кричал: «Не дергай руль! Иначе слетишь!» Очень непривычно, скажу я вам, управлять только педалями и рычагом коробки передач, не держась за руль...

Об испытаниях вышла статья в «Октябрьской Магистрале». Таким образом, по наши «покатушки» узнала широкая железнодорожная общественность, представители которой потребовали тяговых испытаний. Для этого использовали подъездные пути одного из петербургских предприятий, где как раз стояли платформы – возможность их тяги УАЗом была уже проверена. Меня не устраивало только одно – догрузка машины путем спуска колес. Должно ведь УКХ как-то регулироваться...

Возможность такой регулировки мы нашли, внимательно посмотрев на конструкцию. Червячные догрузатели поворачивают ось подвесок через рычаг, насаженный



УКХ в транспортном положении: вряд ли это понравится ГИБДД, поэтому по дорогам лучше не ездить

на мощные шлицы оси. Если перевернуть шлицы, то можно добиться требуемого угла первоначального и конечного положения подвесок. Это и было сделано – но теперь при откинутых на рельсах колесных парах хабы не залочивались. Пришлось поднимать машину хайджеком на пару сантиметров. Но это было гораздо легче, чем спускать, а затем надувать колеса.

Вот когда УКХ настроили, машина и начала творить чудеса! Бегала по рельсам со скоростями до 30 км/ч (быстрее просто побоялись ездить) как вперед, так и назад, успешно вписывалась в кривые, проходила стрелочные переводы и таскала платформу. Говоря железнодорожным языком – успешно выполняла функции специального самоходного подвижного состава.

Завершением испытаний была прогулка по заброшенной железнодорожной ветке в Ленинградской области, во время которой автомобиль преодолел по рельсам около 12 км. Пару раз из-за неровностей пути машина все-таки сходила с рельс, но двумя хайджеками экипаж быстро ставил ее обратно.

КУДА КРИВАЯ ВЫВЕЛА

Затраты времени при использовании УКХ небольшие. Монтаж на подготовленную машину занимает меньше часа – рамы поднимаются лебедками (передняя – штатной, а задняя – ручной, зацепленной за кронштейн запасного колеса), привинчиваются к переднему бамперу и задней консоли, затем откидываются в верхнее транспортное положение и фиксируются теми же

лебедками. А «боевое развертывание» машины с настроенным УКХ занимает менее пяти минут! Лебедки ослабить – колесные пары откинуть – джеком приподнять – хабы залочить – догрузатели повернуть. И машина уже бежит по рельсам!

Подводя итоги испытаний, можно сказать, что мы свою задачу выполнили – УАЗ, подготовленный для трофи-рейдов, можно без серьезных переделок оснастить УКХ. Такая машина вполне пригодна как для одиночного передвижения по рельсам, так и в сцепе с вагоном. Возможности ее применения весьма широкие – тут и доставка бригады ремонтников на те участки железнодорожного пути, где нет автомобильного подъезда, и передвижение вагонов по подъездным путям. 4x4



Вот в чем вся соль: сойти с рельс можно в любом месте, что не под силу ни одному локомотиву!