

САРАНСКИЕ КОНВЕРСИИ «ГОЛОВАСТИКА»

В бытность СССР номенклатура основной продукции Саранского завода автосамосвалов, в соответствии с утвержденным Госпланом типажом, состояла лишь из самосвальной техники на среднетоннажных шасси ГАЗ. Возможность расширять модельный ряд по своему усмотрению появилась у отечественных заводов лишь с переходом к рыночной экономике. Пользуясь этой возможностью, саранцы в первую очередь обратили внимание на ульяновский «головастик», который за три с лишним десятка лет на конвейере так и не обзавелся серийной самосвальной модификацией...

Сергей ЛЕОНТЬЕВ | Николай МАРКОВ
Фото из архивов авторов



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ спецавтомобилей САЗ на шасси УАЗ

	УАЗ-САЗ-2923	УАЗ-САЗ-29231	ЛПА-4	ЛПА-6
Тип	самосвал с задней разгрузкой	грузовой автомобиль с грузоподъемным бортом	лесопатрульный автомобиль	лесопатрульный автомобиль
Базовое шасси	УАЗ-3303	УАЗ-3303	УАЗ-3303	УАЗ-33036
Платформа	металлическая, с задним открывающимся бортом, съемным тентом и дополнительными сиденьями			
Число мест (в кабине + на платформе)	2+4	2+4	2+2	2+4
Снаряженная масса (с тентом), кг	1850	1760	1780	2120
Полная масса, кг	2800	2710	2730	3050
Габаритные размеры (с тентом), мм	4416x1950x2340	4416x1950x2340	4416x1950x2340	4540x1974x2340
База, мм	2300	2300	2300	2550
Внутренние размеры платформы, мм	2613x1830x400			
Объем платформы, м ³ :				
– по основным бортам			1,91	
– по надставным бортам			2,3	
– по тенту			6,6	

Первый блин

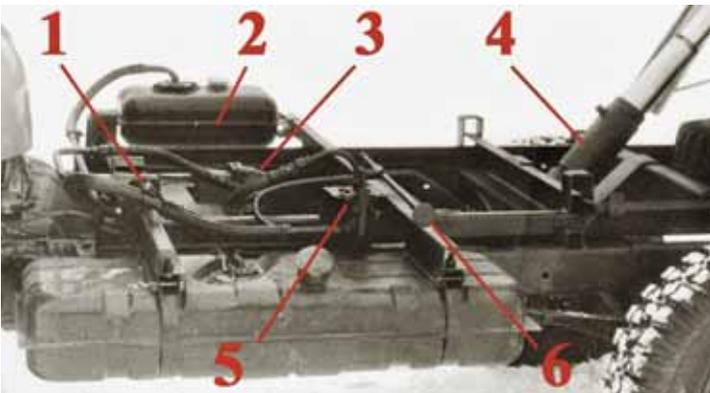
21 апреля 1993 года на Ульяновском автозаводе состоялось совещание с участием «технарей» УАЗа и САЗа, на котором было принято решение о начале работ по автосамосвалу на шасси УАЗ-3303-0001011. Оба завода в то время занимались поисками новых видов продукции, а потому данный союз был взаимовыгоден и обещал быть перспективным. Предполагалось, что основными потребителями легких полноприводных самосвалов станут зарождающиеся фермерские хозяйства и малые сельхозпредприятия. Протоколом совещания предусматривалась разработка конструкторской документации и изготовление в срок до 1 ноября 1993 года двух макетных образцов с последующими испытаниями и определением реального спроса.

В июне этого же года техническими службами обоих заводов был утвержден перечень конструктивных требований к перспективному автосамосвалу, получившему рабочее (условное) обозначение УАЗ-САЗ-3515. Воплощение проекта в металле шло медленнее, чем намечалось, поскольку большинство элементов самосвального оборудования для «головастика» саранским конструкторам пришлось разрабатывать с нуля. Из крупных узлов в готовом виде удалось позаимствовать лишь кран управления от самосвала ГАЗ-САЗ-4509. По отдельным элементам удалось унифицировать с серийными изделиями и гидроцилиндр подъема кузова (впоследствии он же был применен на автосамосвале ГАЗ-САЗ-3512 на шасси ГАЗели). А, к примеру, коробка отбора мощности оказалась полностью оригинальной. Кстати, для ее пристыковки в сборе с масляным насосом к верхнему люку раздаточной коробки пришлось предусмотреть специальный вырез в поперечине рамы «уазика».

Тем не менее в декабре первый макетный образец «головастика»-самосвала был закончен. Автомобиль получился весьма оригинальным, хотя и не в полной мере соответствовал согласованным техническим требованиям – в частности, отсутствовали съемные надставные борта, дуги и тент, не была предусмотрена возможность фиксации



Макетный образец УАЗ-САЗ-3515, декабрь 1993 г. Особенности машины – борта платформы равной высоты с внутренним расположением усилительной обвязки



Размещение самосвального оборудования на раме макетного образца УАЗ-САЗ-3515: 1 – клапан блокировки подъема платформы; 2 – масляный бак; 3 – коробка отбора мощности с гидронасосом; 4 – гидроцилиндр; 5 – кран управления; 6 – рычаг опускания платформы

заднего борта в горизонтальном положении, иначе крепилось запасное колесо. Довольно необычно для того времени смотрелась сварная металлическая платформа с гладкими бортами, все усилительные элементы на которых скрывались с внутренней стороны. Разгрузка предусматривалась только на заднюю сторону, а потому боковые борта были установлены стационарно. В свою очередь, к переднему борту крепилась лавка для пассажиров. Для обеспечения безопасности при перевозке людей платформа в транспортном положении фиксировалась на надрамнике при помощи крюков-запоров, расположенных в ее передней части.

Эти крюки тягами соединялись с валом запора заднего борта. Таким образом, при повороте этого вала одновременно открывались или закрывались и задний борт, и фиксаторы платформы.

Подъем платформы осуществлялся при включенной задней передаче в КП и нейтральном положении рычага раздаточной коробки, а опускание производилось с улицы – рычагом на коромысле крана управления, расположенного на надрамнике. Существовала и «защита от дурака»: в гидравлическую схему подъемника был введен клапан блокировки, исключающий подачу масла в гидроцилиндр при закрытых запорах платформы.

Мелкосерийный самосвал

К тому времени сотрудниками отдела сбыта ОАО «САЗ» был проведен предварительный анализ спроса на самосвалы грузоподъемностью 0,8-1,5 т. Согласно смелому прогнозу, по состоянию на декабрь 1993 года потребность была оценена в 12-15 тысяч штук в год. Благодаря этому дальнейшим работам по теме легкого сельхозсамосвала на заводе был дан зеленый свет. По результатам изучения первого макетного образца самосвального «головастика» специалистами обоих заводов было решено внести несколько важных конструктивных изменений: разработать высокий передний борт, совмещенный с дугой безопасности, установить тент со съемным пространственным каркасом, уменьшить грузовую высоту, перенести усилительную обвязку бортов наружу во избежание налипания груза на внутреннюю поверхность боковин кузова. Помимо этого, требовалось поработать над металлоемкостью самосвальной установки и компоновкой машины в целом. Эти пункты подразумевали необходимость максимально возможного смещения платформы вперед для оптимизации развесовки по осям, а также снижение собственной массы самосвального оборудования

до 340-360 кг с целью сохранения фактической грузоподъемности на уровне 800 кг. Все это было отражено в Техническом задании ПТЗ 37.154.003-94, на основании которого весной 1994 года был изготовлен второй опытный образец автосамосвала. В соответствии с письмом НАМИ за ним уже был закреплен новый официальный индекс «2923-0000010». Разница в платформах первого и второго образцов была видна невооруженным взглядом. У нового самосвала боковые борта были на 100 мм ниже, чем передний и задний. При этом задний борт, будучи откинутым на верхних петлях на 270°, ложился сверху на боковые борта и в таком виде мог представлять собой прилавок при использовании автомобиля в качестве передвижной торговой точки. Для увеличения объема платформы служили деревянные надставки для боковых бортов, а для защиты груза от непогоды – тент с дугами, обеспечивающими высоту грузового отделения в 1700 мм. Для облегчения доступа в кузов предусматривалась специальная лестница, выдвигавшаяся из-под задней части платформы. Сохранилась и откидная скамейка на четырех человек, прикрепленная к переднему борту.



Второй опытный образец самосвала получил официальный индекс УАЗ-САЗ-2923 (март 1994 г.). Хорошо видны откидная лавка для пассажиров и дуга безопасности у переднего борта платформы. Кстати, данный автомобиль до сих пор работает в ОАО «САЗ»



Именно в таком виде автомобиль был сертифицирован в декабре 1994 года (ОТТС № РОСС RU.МТ.02.Е00279 до 31.12.1995) и после проведения полноценной подготовки производства запущен в серию. А двумя месяцами ранее на него был получен Патент на промышленный образец № 42730 «Автомобиль грузовой». Авторами разработки значились: со стороны УАЗа – технический директор Б.И. Новиков, главный конструктор В.Ф. Чирканов и начальник КБ В.А. Кузнецов, со стороны САЗа – главный инженер Г.В. Ларионов, главный конструктор М.А. Корнилов, начальники КБ Г.А. Большаков и Е.Ф. Мартынов.

Массовым продуктом «головастика»-самосвалы из Саранска так и не стали. В 1995-2000 годах было выпущено всего лишь 76 товарных спецавтомобилей УАЗ-САЗ-2923, причем 67 из них было изготовлено в 1995 году. Видимо, сказались трудности с продвижением новинки на рынке. Мало разработать и освоить конку-



УАЗ-САЗ-2923 с установленным каркасом тента



УАЗ-САЗ-2923 с тентом. Для удобства доступа в кузов предусматривалась выдвигная лестница

рентоспособную машину – ее еще нужно и продать, для чего соответствующим образом рекламировать. Но о факте существования подобного мини-самосвала большинство заинтересованных лиц в тот момент просто не узнали. В отсутствие же ожидаемых объемов продаж дальнейшие работы над самосвалами УАЗ-САЗ – в том числе создание версии повышенной грузоподъемности на длиннобазном шасси УАЗ-33036 – были заморожены. Ну а что касается

нескольких десятков собранных машин, то волею судьбы они оказались разбросанными практически по всей территории страны: помимо соседних с самой Мордовией и Ульяновском районов отдельные экземпляры самосвалов попали в Ростовскую, Волгоградскую и Тюменскую области, на Алтай и даже в Хабаровский край!

Тем не менее, по отзывам многочисленных потребителей, УАЗ-САЗ-2923 оказался прекрасно приспособленным для

сельской местности и частного сельского подворья. Некоторые из клиентов, когда-то купивших такую машину, до сих пор обращаются в отдел сбыта завода, желая заказать аналог. Впрочем, опыт создания УАЗ-САЗ-2923 для саранских конструкторов не прошел бесследно: отдельные технические решения, опробованные на «головастиках», впоследствии были использованы при разработке автосамосвала ГАЗ-САЗ-3512 на шасси ГАЗели.

Самопогрузчик

В опытном порядке в Саранске была создана и такая диковинная разновидность УАЗа, как грузовик-самопогрузчик с грузоподъемным задним бортом. Техника такого рода мелкосерийно выпускалась на САЗе с 1994 года: первенцем был ГАЗ-САЗ-4977, представлявший собой шасси ГАЗ-33072 с оригинальной цельнометаллической бортовой платформой с дугами и тентом (всего был выпущен 131 автомобиль данной модели). За ним после-

довал ГАЗ-САЗ-2927 на шасси ГАЗели. Основание платформы и задний борт у этой машины были оригинальными, передний и боковые борты оснащались запорами от серийной ГАЗели, а подъемник был максимально унифицирован с аналогичным узлом модели 4977. В течение 1995 года было выпущено 11 экземпляров ГАЗ-САЗ-2927.

Наконец, в 1995 году было утверждено Техническое задание ПТЗ 37.154.006 95, в котором

▼ ГАЗ-САЗ-2927 (1995 г.)



▼ ГАЗ-САЗ-4977 (1994 г.)



▼ Опытный образец самопогрузчика УАЗ-САЗ-29231 (1996 г.)





◀ УАЗ-САЗ-29231 с открытым задним бортом для загрузки платформы без использования грузоподъемного механизма



◀ УАЗ-САЗ-29231 в транспортном положении



120 лет инноваций

Нержавеющие оцинкованные шасси – прочность и долговечность трейлера

оговаривались требования к автомобилю УАЗ-САЗ-29231 с грузоподъемным задним бортом, рассчитанным на подъем с земли к платформе грузов массой до 250 кг. Зимой следующего года был изготовлен опытный образец. Боковые борта платформы, дуги с тентом, откидная скамейка у переднего борта и коробка отбора мощности у самогрузчика были максимально унифицированы с узлами автосамосвала УАЗ-САЗ-2923. А при разработке механизма грузоподъемного заднего борта использовались решения, примененные на самогрузчиках моделей 4977 и 2927.

К сожалению, дальше постройки опытного образца работа в данном направлении не продвинулась.



Залог Вашего успеха

Выбирайте надёжного партнёра.



Трейлеры Schmitz Cargobull обеспечат надёжность и эффективность Ваших перевозок. Сегодня и в будущем.

Реклама

www.cargobull.ru

+7 (495) 989 61 45



Лесной огнеборец

Сотрудниками отдела маркетинга ОАО «САЗ» весной 1997 года на заводе появился реальный заказ от Федеральной службы лесного хозяйства России на поставку партии лесопатрульных автомобилей на шасси УАЗ. В качестве партнера и поставщика пожарного оборудования был выбран Вырицкий опытно-механический завод (Ленинградская обл.).

Предполагалось создание двух вариантов автомобилей. Первый вариант базировался на шасси УАЗ-3303 с 2-местной кабиной, металлической платфор-

земного патрулирования лесных хозяйств с целью своевременного обнаружения очагов лесных пожаров, доставки к месту тушения запаса воды, инвентаря и инструмента, подачи воды на кромку лесного пожара. САЗ должен был разработать и изготовить до конца 1997 года опытные образцы этих автомобилей, а Вырицкий ОМЗ обязывался поставить два комплекта необходимого пожарного оборудования (бак для воды на 400-500 литров, катушка с рукавами, пенообразователь, мотопомпа, огне-

Лесопатрульный автомобиль ЛПА-6 (1998 г.)



▲ Лесопатрульный автомобиль ЛПА-4 (октябрь 1997 г.)

▼ С установленным тентом лесопатрульный автомобиль ЛПА-4 внешне был практически неотличим от самосвала УАЗ-САЗ-2923



мой с открывающимся задним бортом, тентом и дополнительными сиденьями на три пассажира. В основе же второго варианта лежало шасси УАЗ-39094 Фермер с двухрядной кабиной на пять человек и укороченной металлической платформой с открывающимся задним бортом, дугами и тентом. Обе модификации предназначались для проведения на-

тушители, бензопила, топоры, лопаты и ведра).

На основании технического задания ПТЗ 37.154.007-97 в октябре 1997 года был создан первый опытный образец лесопатрульного автомобиля, названного ЛПА-4 (где цифра «4» обозначала количество членов патрульно-пожарной команды). Примененная на этой машине

платформа вместе с дугами и тентом была с минимальными изменениями позаимствована у автосамосвала УАЗ-САЗ-2923. По результатам осмотра образца приемочной комиссией, в состав которой входили профильные чиновники Республики Мордовия, был сделан ряд существенных замечаний, учтенных затем при постройке второго, модернизированного образца с индексом ЛПА-6.

Как следует из названия, число членов патрульно-пожарной команды в доработанной машине увеличили до шести человек. Для этого пришлось полностью перекомпоновать размещение специального оборудования на платформе. Так, ящик для напорных пожарных рукавов разместили вдоль переднего борта. Откидная крышка этого ящика стала основанием 3-местного сиденья для членов экипажа. Выше переднего борта, на дуге безопасности, разместили спинку из полумягкого материала. Доработанный бак для воды, получивший дыхательный клапан

и новую заливную горловину, поставили поперечно в средней части платформы. А перед баком установили еще два сиденья. Катушке с рукавами нашлось место на полу платформы позади бака, лопатам – на дугах тента, а металлическому ящику для огнетушителей – под основанием платформы с правой стороны. Увеличившаяся нагрузка потребовала применения шасси УАЗ-33036 с удлиненной колесной базой и повышенной до 1,3 т грузоподъемностью.

В таком виде ЛПА-6 пошел в серию. Работа же над автомобилем с двухрядной кабиной на шасси УАЗ-39094 Фермер была свернута. Всего изготовили 96 автомобилей ЛПА-6: 95 шт. в 1998 году и 1 шт. в 1999-м. Саранскому заводу автосамосвалов, переживавшему в тот момент не лучшие времена, заказ Федеральной службы лесного хозяйства оказал значительную финансовую поддержку. Однако в связи с разразившимся кризисом никакого дальнейшего продолжения эта тема не получила. ■

Мимоездом

МЫТИЩИНСКИЙ ВАРИАНТ

В 1994 году, практически в одно время с САЗом, собственный вариант самосвала на шасси УАЗ-3303 создали и в АО «Метровагонмаш» (ММЗ). Мытищинский «головастик» модели 1501 также получил металлическую платформу с задней разгрузкой, которая могла дооснащаться надставными бортами и тентом. Однако открывающимся у него был сделан не только задний, но и боковые борта. Грузоподъемность машины составляла 800 кг, а вместимость платформы – 1,9 (по основным бортам), 4 (с надставками) или 7,4 (с тентом) м³. Впрочем, тираж мытищинских самосвальных «уазиков» оказался даже более скромным, чем саранских, а большинство построенных машин осели в самой Москве и прилегающих областях.

Автосамосвал модели 1501 производства АО «Метровагонмаш»

