

Автопоезд дальнего следования

Корреспондент «СОЮЗа» сел за руль уникального автопоезда, длина которого 47 метров

В 1988 ГОДУ Минский автозавод получил невиданное для советской автомобильной промышленности признание: разработанный на предприятии под руководством главного конструктора Михаила Высоцкого концепткар модульной конструкции был удостоен Гран-при международного автосалона в Париже. Это был первый магистральный автопоезд, использующий принцип сборных секций-модулей, что открывало возможность быстрой и гибкой его перестройки в зависимости от вида груза и дорожных условий. Тогда



казалось, что через 5 — 7 лет новинка появится на автодорогах, не случайно и называлась она «Перестройка-2000». Распад СССР, влиятельные скептики — все это растянуло воплощение революционной технической идеи на десятилетия. И только Александр Боровский, возглавив несколько лет назад МАЗ, сумел изменить ситуацию. Он создал все условия для разработки и изготовления перспективной конструкции экспериментального образца многосекционного автопоезда. А деловым партнером стал коллектив [Объединенного института машиностроения НАН Беларуси](#), которым руководит тот самый Михаил Высоцкий, Герой Беларуси, академик, генеральный конструктор страны по автомобильной технике.

Ранее на МАЗе был изготовлен концептуальный образец автопоезда, подтвердивший целесообразность создания нового вида магистрального автотранспорта. А на днях специалистам продемонстрировали экспериментальный образец магистрального автотранспорта, созданного с максимальным применением отечественных комплектующих. Некоторые из них, например, тяговые модули, представляют новизну мирового уровня и являются белорусским ноу-хау. Корреспонденту «СОЮЗа» удалось познакомиться с новым автопоездом в числе первых.

...Поднимаюсь в кабину тягача. На вид все, как в обычном МАЗе. Однако от соблазна попробовать его в движении отказался, как только посмотрел в зеркало заднего вида. Где-то вдали терялись очертания последней из трех фур. В общей сложности получается 47 метров! Как автомобилист со стажем прекрасно понимаю, что маневрирование в тесном заводском дворе неизбежно закончится столкновением и уступаю место за рулем водителю-испытателю Валерию Атрошенко.

— Да ничего тут страшного нет, — успокаивает Валерий Атрошенко. — Я вот спокойно проезжаю по всем заводским закоулкам. Несмотря на большую длину, машина весьма маневренная: из двенадцати осей девять имеют управляемые колеса. А на трассе вообще никаких проблем. Будут установлены и телекамеры, чтобы по монитору наблюдать дорожную ситуацию позади автопоезда...

Благодаря электронике машина синхронно управляется по мановению рулевого

колеса. На тяговом модуле закреплен небольшой пластмассовый ящик, где спрятан электронный «мозг». Так что если любое звено отцепить, то можно управлять им с помощью пульта наподобие телевизионного. Это очень удобно, чтобы быстро переформировать поезд. У каждого тягового модуля есть дизель-генератор, вырабатываемый им ток вращает электрические мотор-колеса. Электроника также контролирует тормоза, следит, чтобы прицеп не перевернулся на резком вираже.

— Многозвенник заменяет три обычных магистральных автопоезда, — поясняет один из разработчиков, директор Республиканского компьютерного центра машиностроительного профиля Объединенного института машиностроения НАНБ Сергей Харитончик. — Соответственно, втрое меньше нужно высококвалифицированных водителей. До 30 процентов сокращается суммарная мощность двигателей, а значит, и удельный расход топлива. Все это особенно важно на дальних международных трассах. Таких, к примеру, как Брест — Владивосток...

Эта магистраль вполне может конкурировать с водным путем доставки товаров с Дальнего Востока в Европу хотя бы потому, что время в пути значительно сокращается. Когда несколько лет назад на конференции потребителей продукции Минского автозавода я поинтересовался у одного сибирского перевозчика, нужны ли многозвенные автопоезда, он заявил: «Надо сделать такие машины как можно скорее и построить для них хорошие дороги». В Беларуси с этим все в порядке. Главная магистраль Брест — граница России, совпадающая со Вторым международным транспортным коридором, уже соответствует всем нормам безопасности. Полным ходом идет реконструкция и других международных магистралей, они на всем протяжении станут двухполосными в каждом направлении, а допустимая нагрузка на ось возрастет до 11,5 тонны. Активно строится стратегическая дорога «От океана до океана» и в России. И пустовать она не будет. С образованием Таможенного союза и Единого экономического пространства с участием Казахстана международные автомобильные перевозки еще более возросли. В перспективе — освоение направления на Китай. Заместитель генерального директора Минского автозавода по техническому развитию Дмитрий Короткевич сказал корреспонденту «СОЮЗа», указывая на только что собранный трехзвенный автопоезд: «В этом наше будущее».

Для сверхдальних рейсов, когда водители проводят в дороге недели, а машина становится их вторым домом, на МАЗе изготовили еще одну новинку — тягач капотной компоновки. Поднимаюсь в кабину и такое ощущение, будто попал в железнодорожное купе. Ровный пол, стоять можно в полный рост. Присаживаюсь на диван почти метровой ширины. Сверху для второго члена экипажа опускается такой же. Шкафы и полки для одежды, микроволновки, телевизора, холодильника и прочей бытовой техники...

Создание таких машин стало возможным благодаря выполнению нескольких белорусско-российских союзных программ. Направленные на развитие дизельного автомобилестроения, они позволили в свое время Минскому автозаводу подняться с колен и вложить инвестиции в новые разработки. Благодаря программам налажен выпуск электроники для автомобилестроения.

Широкую поддержку проект получил со стороны Минпрома и Минтранса. Изготовление экспериментального образца многозвенного автопоезда может служить примером эффективного использования средств, предусмотренных на развитие инноваций.

Правительство Беларуси поручило провести всесторонние испытания уникального многозвенника. Заинтересованность в их проведении высказал ведущий отечественный международный перевозчик — «Белинтертранс». Необходимо внести изменения в законодательство, разрешающее движение транспорта такой длины по магистральным автодорогам. Вряд ли тут будут возражать в России и Казахстане, ведь использовать свои транзитные преимущества наши страны могут только сообща. Так что, возможно, уже скоро модульные автопоезда начнут работать на экономику трех союзных государств.

Владимир БИБИКОВ

Фото: Александр РУЖЕЧКА