

## «Тяни–толкай» идет в карьер



Мы уже писали о многозвенном магистральном автопоезде, разработанном под руководством Героя Беларуси академика НАНБ Михаила Высоцкого, долгие годы возглавлявшего управление главного конструктора Минского автозавода.

Это удивительная идея: каждое звено–прицеп обладает своим электронным «мозгом» и двигателем, управляется из одной кабины и может отцепляться–прицепляться по мере необходимости. На МАЗе был изготовлен экспериментальный образец автопоезда для испытаний.

Год назад Михаил Степанович ушел из жизни, но дело его продолжается. Недавно на выставке достижений НАН Беларуси, посвященной 85–летию академии, был показан макет новой версии многозвенника — для добычи полезных ископаемых в карьерах. В чем особенности и преимущества этой схемы? Рассказывает директор Республиканского компьютерного центра машиностроительного профиля Объединенного института машиностроения НАНБ Сергей Харитончик:

— Вот смотрите: если на нынешних карьерах дороги для движения технологического транспорта достаточно широкие, то применение нашего автопоезда позволит уменьшить их по крайней мере вдвое. А это существенно сокращает объем удаления вскрышной породы, быстрее начнется разработка рудоносных горизонтов, скорее окупятся инвестиции в добычу полезных ископаемых.

Наш автопоезд сможет даже заезжать в шахту и без разворота там выезжать своим ходом. Промежуточные звенья также оснащены моторами, тормозами и другими системами. При этом мы ориентируемся на технику, уже освоенную в производстве, например, самосвалы большой грузоподъемности и высокой проходимости Минского завода колесных тягачей. Такой автопоезд под управлением одного водителя сможет доставлять около 100 тонн руды из карьера сразу на обоганительную фабрику даже за 500 — 700 километров, что традиционному карьерному самосвалу не под силу.

Словом, получается этакий «тяни–толкай». Весомости разработке придает и то, что в создании горного многозвенного автопоезда активно участвует такой корифей карьерного автомобилестроения, как Герой Беларуси Павел Мариев, работающий ныне в Объединенном институте машиностроения, а до того многие годы возглавлявший Белорусский автозавод. Кроме того, работа идет в тесном сотрудничестве с Институтом горного дела Уральского отделения РАН. Там также опробовали идею автопоезда для горных разработок. Однако именно предложение наделить каждое звено своим двигателем и органами управления придало ей практическую ценность. Что сразу уловили в крупнейшей алмазодобывающей компании России «АЛРОСА». Возможно, уже в нынешнем году на одном из добывающих предприятий начнутся опытные работы по применению белорусско–российского горного многозвенника. Дел впереди много, минимум на несколько лет. Предстоит не только создать принципиально новую технику, но и серьезно изменить

карьеры с учетом ее особенностей. Это можно сделать только в тесном взаимодействии белорусских и российских специалистов.

А как же многозвенник магистральный, с которого все начиналось?

Сергей Харитончик пояснил, что и тут есть ощутимый прогресс. Сейчас проходит настройка систем управления опытного автопоезда. Минский автозавод уже получил разрешение на его опытную эксплуатацию. Подобраны и обследованы автодороги, где это будет происходить. Машина сложная, для ее проверки нужны хорошие условия. Поэтому испытания начнутся, когда установится теплая весенняя погода.

Но ученые Объединенного института машиностроения не ждут у моря погоды. На упомянутой академической выставке они также показали макет седельного тягача экологического стандарта Евро–6, хотя в России и Беларуси только с этого года вступили в силу требования стандарта Евро–4. Что–то в новой машине угадывается от всем известного МАЗа, но много и новых черт. Сергей Харитончик поясняет:

— Изменения, связанные с повышением экологического уровня машины, затрагивают не только двигатель, но и другие системы, а также конструкцию кабины. При этом надо обеспечить высокий уровень комфорта для водителей. Мы предлагаем Минскому автозаводу такие решения, которые позволили бы сохранить основные черты нынешней машины, достаточно изменить внешние облицовочные элементы. Это дешевле и в то же время позволяет получить принципиально новый автомобиль.

Можно добавить, что многие до сих пор используемые в производстве достижения были созданы при выполнении белорусско–российской союзной программы развития дизельного автомобилестроения, завершившейся несколько лет назад.

## Досье «СОЮЗа»

Пятизвенный самосвальный автопоезд, разрабатываемый белорусскими и российскими специалистами, будет способен перевозить до 100 тонн руды, он позволит снизить нагрузку на дороги, эксплуатационные затраты на транспорт. Можно будет вовлечь в оборот беднотоварные месторождения в северных регионах России, в том числе в районах с вечной мерзлотой.

Владимир Федоров