

МОТОЦИКЛ С ХАРАКТЕРОМ

Это не просто мотоцикл, это – целая эпоха. Так можно сказать про легендарный мотоцикл «Урал». Разные его модели и сегодня можно увидеть на дорогах России и не только. На «Урале» ездят все: от простых российских граждан до французских байкеров, живущих в нашей стране и от звезд Голливуда до королей.

Вообще же в этом мотоцикле необычно все, даже его история. Началось все в конце 30-х годов, когда в Наркомате обороны прошло совещание, посвящённое выбору модели мотоцикла для армии. Затем на базе московского опытного завода «Искра» было создано специализированное конструкторское бюро по тяжёлому машиностроению.

Серийное же производство нового мотоцикла, получившего наименование М-72, началось уже в ходе войны, в августе 1941 года. А уже 21 октября Совет по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР принял решение о переводе Московского мотозавода и связанных с мотоциклетным производством цехов на Урал, в город Ирбит.

Здесь промышленную площадку пришлось разворачивать с нуля. Мотоциклетный завод разместили на площадках... бывшего пивоваренного предприятия. Общее руководство на новом месте осуществлял главный инженер, он же первый директор завода, Федор Михайлович Ломанов, а всей технической и технологической стороной дела ведал главный конструктор Н. П. Сердюков. И вот 25 февраля 1942 года была выпущена первая партия мотоциклов М-72 из деталей, привезенных из Москвы. Всего за годы войны на фронт с завода было отправлено 9799 мотоциклов. Они использовались во всех родах сухопутных войск. Различные модификации оснащались радиостанциями, пулеметами, минометами.

В послевоенное время, в 1947 году разработали план генерального развития завода: предстояло провести коренную реконструкцию и в разы увеличить производство - до 20 тысяч мотоциклов в год.

Уже через шесть лет, в 53-м началась поставка ирбитских мотоциклов на экспорт. В основном они вывозились в развивающиеся страны и государства Восточной Европы. Наибольшего размаха экспорт достиг в 70-80-е годы. С распадом социалистического лагеря и развалом СССР рынки сбыта резко уменьшились, пришлось искать новых покупателей; с конца 80-х годов начались поставки ирбитских мотоциклов во Францию, Швецию, Испанию, Голландию, Чили, Венесуэлу...

Ну а в самом СССР, когда с 1954 года в армию начал поставлять мотоциклы Киевский мотоциклетный завод, ирбитский завод прекратил поставку своих мотоциклов военному ведомству и начал поставлять продукцию в народнохозяйственный комплекс. Мотоциклы тяжёлого класса впервые поступили в торговлю.

Интересный факт: завод, на котором выпускали мотоциклы «Урал», чуть было не дал жизнь новому автомобильному производству. В 1955 году совместно с НАМИ началась разработка оригинального микроавтобуса вагонной компоновки под названием «Белка», причем двигатель был позаимствован с мотоцикла, но получил принудительное охлаждение. А через четыре года был разработан вездеход «Огонёк». Были выпущены опытные образцы упомянутых ранее микроавтобусов, но в серию они не пошли. Чертежи моделей были переданы на Запорожский завод малолитражных автомобилей, а часть конструкторов с ИМЗ, принимавших участие в разработке автомобиля, перевелись на Мелитопольский моторный завод.

Вновь автомобильная тема на мотозаводе зазвучала в 90-е годы, когда прорабатывалось соглашение с японской фирмой «Хонда» о совместном производстве микроавтобуса. Полученные от фирмы образцы прошли испытания на дорогах Урала, но этот проект так и не был осуществлён.

УРАЛ НА СЛУЖБЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

А теперь о службе легенды мотопрома в ГАИ – она продлилась не один десяток лет. Вообще мотоциклы – это первая техника, появившаяся на вооружении у сотрудников дорожной автоинспекции.

В течение многих и многих лет основным рабочим транспортом советских милиционеров оставался тяжёлый мотоцикл с коляской – несколько модификаций «Урала». Они массово пришли в 60-е годы на смену устаревшим ИЖ-350, ИЖ-49. Сотрудники ППС объезжали на таких мотоциклах городские кварталы, парки. А инспектора ГАИ, соответственно, патрулировали на мотоциклах автомобильные дороги.

В настоящее время заслуженный ветеран занял почетное место в РЭО Пятигорска



Модели «Урала», предназначенные для милиции, имели индекс «П», означавший патрульный вариант. Они изготавливались специально по заказу МВД СССР и были максимально унифицированы. Также на такие мотоциклы устанавливалось спецоборудование. Например, боковая коляска предусматривала установку аккумулятора, радиостанции, громкоговорящей установки. Со временем по спецраспорядку была введена яркая специальная окраска милицеевских мотоциклов (и автомобилей) – комбинированная из крупных поверхностей желтого и синего цветов.

Такой малоизвестный факт: еще в 1962 году вышло специальное партийное постановление, направленное на улучшение деятельности советской милиции. Задумка была в том числе такая: повысить мобильность «колесных» сотрудников госавтоинспекции, обеспечить им полное превосходство на дорогах. Были сформулированы требования к мотоциклу инспекторов ГАИ: скорость в 150 км в час для обычного мотосредства, и 120 км в час – для мотоцикла с коляской. Были и дополнительные условия – ветровые, колесные, наколенные грязевые щитки, приемопередающая радиостанция, усилитель речи, сирена, особые мигающие фары и так далее.

А обязательные указатели поворотов, стоп-сигнал на коляске, 12-вольтовое электрооборудование, стояночный тормоз для трехколесного агрегата в отечественном мотопроме тогда еще серийно не применялись. И такое интересное, но вполне логичное требование – мотоцикл инспектора ГАИ должен был внешне выделяться в общем потоке. А объем двигателя опытных образцов составлял внушительнейшие 1040 кубов при мощности 50 лошадиных сил!

Для создания принципиально нового мотоцикла пришлось решить десятки сложных технических задач: касаемо двигателя, ходовой части, шин и так далее. Была выпущена небольшая партия модели М-100, значительно опередившей свое время. Первую партию, двенадцать мотоциклов с коляской, отправили в отделения ОРУД ГАИ Москвы. Однако Ирбитский мотозавод, не имеющий цеха мелких серий и загруженный серийным производством, оказался не готов к выпуску спецтехники. Да и вопросы экономии сыграли не последнюю роль. Поэтому было решено остановиться на более простой модели спецтехники – М-63П.

Сегодня специалисты говорят, что опыт разработки М100 может пригодиться для создания мотоциклов с оппозитным двигателем с двигателями литрового объема. Но это – при условии возрождения отечественного мотопрома. Кстати, разные спецмодели «Уралов» стояли на вооружении российской Госавтоинспекции до начала 2000-х годов.

А что сегодня? Ирбитский мотозавод выпускает под заказ мотоциклы «Урал», в которых трудно узнать их предшественников. Но они так же надежны и красивы. О массовом производстве речи не идет. Причем подавляющее большинство экземпляров покупают любители мототехники из-за рубежа. В США, Канаде, Австралии, странах Европы немало любителей «Уралов». Есть эти мотоциклы у таких разных людей, как король Иордании Абдалла II, американский актер Брэд Питт.

Не забыт «Урал» и в России. Так, в декабре 2013 года на последнем этапе эстафеты Олимпийского огня в городе Каменск-Уральский 11-кратный чемпион России по мотокроссу Евгений Щербинин провёл факел на мотоцикле «Урал», а 8 февраля 2014 года 20 мотоциклов «Урал» приняли участие в церемонии открытия Олимпийских игр в Сочи.

Есть сегодня в России немало любителей мотораритетов, реставрирующих старые «Уралы» и доводящие их до состояния подной идентичности, когда все в агрегате – «родное»: от двигателя до поворотников. Самое главное – будем верить, что в нашей стране возродится со ременем массовое производство мотоцикла «Урал». Он этого достоин.

С.Яковлев.

СТАВРОПОЛЬСКИЕ ДОРОГИ ПРИРОСЛИ НОВЫМИ КИЛОМЕТРАМИ

Федеральные дороги Ставропольского края меняют свой облик на глазах. В 2015 году в рамках программы дорожного строительства Росавтодора, Управлением федеральных автодорог «Кавказ» были реализованы проекты по реконструкции «Обхода г. Пятигорска», выполнен ремонт и капремонт основных трасс края, приняты меры по сокращению дорожно-транспортных происшествий.

Более подробно об Управлении дорог «Кавказ» и сданных дорожных объектах нам расскажет его руководитель Руслан Абдулвахиевич Лечхаджиев.



- Руслан Абдулвахиевич, подведомственные вашему управлению дороги проходят по территории СКФО, в том числе и Ставропольскому краю, какая протяженность дорог на Ставрополье и что входит в функциональные обязанности ФКУ «Кавказ»?

- Протяженность федеральных автодорог Ставропольского края свыше 820 километров, что составляет практически половину от общей протяженности дорожной сети, закрепленной за нашим ФКУ. Такая сеть конечно же требует особого внимания, в том числе и касаемо дорожной безопасности.

- Исходя из этого, возникает вопрос: соответствует ли состояние подведомственных Ставропольских дорог современным техническим требованиям?

- Ежемесячно специалистами ФКУ Упрдор «Кавказ» проводится проверка соответствия дорог нормативным требованиям. Например, по нормативам на каждые сто километров допускаются не более трех дефектов, которые могли бы негативно повлиять на безопасность дорожного движения. Кроме того, проверку производит и ФКУ «Росдортехнология», по итогам которой также делаются соответствующие выводы, определяется общее состояние дорог. Так, последняя проверка показала, что все наши трассы соответствуют современным требованиям.

- О качестве дорог подведомственных ФКУ «Кавказ» отметил и Министр транспорта РФ Максим Соколов, на открытии одного из самых ожидаемых дорожных объектов 2015 года. Оправдались ли ваши ожидания по реконструкции «Обхода г. Пятигорска»?

- Объект ждали все, и не только Ставропольский край, но и СКФО в целом. В настоящее время это современная 4-х полосная дорога первой технической категории с расчетной скоростью движения 120 км/ч, общей протяженностью 18 километров.

За время строительства был возведен мост через реку Подкумок, обустроено 3 транспортных развязки с путепроводами и 5-ю сельхозпереездами. Для обеспечения комфорта жителей прилегающих территорий установлено 1 244 квадратных метров шумозащитных экранов. Также, для реализации проекта потребовалось более 82 тысяч куб. метров песка, 110 тысяч куб. метров щебня, 272,3 тысячи тонн асфальтобетонных смесей.

Выполнено переустройство 20,74 км линий связи, 1,991 км магистральных и распределительных газопроводов, переустройство 5,288 км кабельной линии 10 кВт и 13,96 км кабельной линии 110 кВт, переустройство 1,4675 км наружных сетей канализации и водоснабжения.

В строительстве было задействовано 280 единиц техники и 130 человек персонала.

В целях охраны окружающей среды ФКУ «Кавказ» построено 4 водоочистных сооружения, обеспечивающих очистку поверхностных стоков с проезжей части автомобильных дорог. Кроме того, строительство объекта осуществлялось в обход крупных населенных пунктов: Пятигорска, Георгиевска, Железноводска, поселка Иноземцево и станицы Константиновская, что обеспечивает высокую скорость и безопасность передвижения транспортных средств на всем протяжении участка.

Также можно отметить и тот факт, что ввод нового участка трассы имеет и высокую социальную значимость для жителей Ставрополья и соседних республик. На сегодняшний день именно на долю автотранспортного комплекса Ставропольского края приходится порядка 15% общего объема грузовых и 18% пассажирских автомобильных перевозок Южного федерального округа. Большой поток грузов также следует в Закавказские государства, через республики Северная Осетия-Алания и Ингушетия. Именно поэтому немало важным этапом развития сети автодорог на Кавказе стали работы по реконструкции и строительству сразу нескольких участков трассы Р-217 (М-29) «Кавказ» в том числе и строительство «Обхода г. Пятигорска» км 368-387.

- Какие еще дорожные работы были выполнены в 2015 году в крае?

- Прежде всего, стоит отметить работы по капитальному ремонту. В крае дорожники выполнили капремонт 24 – х километров автодорог на трассе Р-217 (М-29) «Кавказ» и на участке автомобильной дороги А-167 Кочубей – Нефтекумск – Зеленокумск – Минеральные Воды.

Также, уже в рамках ремонта обновили свыше 26 км дорог и 171 п.м. искусственных сооружений. Кроме того, было сделано много и в плане содержания автомобильных дорог. Так, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и обустройства автомобильных дорог, путем консультаций и тесного сотрудничества с Управлением ГИБДД ГУ МВД России по Ставропольскому краю, были установлены 192 автономные осветительные системы на пешеходных переходах и остановочных пунктах; установлено 100 дорожных знаков; 9900 п.м. пешеходного ограждения; 200 направляющих устройств (щитки на осевом дорожном ограждении); заменено 3120 п.м. металлического барьерного ограждения; установлено 10 демпфирующих устройств. Также на трассах края появилось 24 новых светофорных объекта и 50 дорожных знаков 5.19.1, размещенных над проезжей частью.

Стоит отметить и применение новых технологий, по согласованию с ГУ ОБДД МВД России, в качестве эксперимента в 2015 году было установлено тросовое ограждение по оси проезжей части протяженностью 4,3 км.

Согласно статистическим данным по региону, установление ограждений между тротуаром или пешеходной зоной и проезжей частью ведет к снижению числа ДТП, как для пешеходов, так и для транспортных средств более чем на 30 %, что позволяет судить об эффективности проделанной дорожниками работе.

- Руслан Абдулвахиевич, что вы можете сказать о перспективах дорожного строительства на территории Ставропольского края в 2016 году?

- Для края 2016 год будет не менее плодотворным в плане развития федеральной дорожной инфраструктуры, чем в 2015. На сегодняшний день у нас уже существует ряд проектов по уширению некоторых участков основных дорог Ставрополья, будут продолжаться работы по ремонту и капремонту трасс.

Хотелось бы отметить, что в новом году в приоритете работа дорожников ФКУ «Кавказ» будет направлена на обеспечение безопасного проезда жителей и гостей региона. Снизить уровень дорожно-транспортных происшествий поможет дальнейшее благоустройство трасс края: установка дополнительных дорожных знаков, замена старых, обновление пешеходных переходов, остановок. Если говорить о крупных проектах, то в 2016 году продолжится строительство второго этапа объекта «Обход г. Пятигорска», только уже на территории Кабардино-Балкарской Республики.

М.Нахаева.