

Сергей НАЗАРОВ, Виктор АЛЕКСАНДРОВ

КРЫМСКИЙ «ПОБЕДИТЕЛЬ»



Уже много лет мы регулярно выбираемся на майские праздники в Крым. Традиция у нас такая. Удивительно, но год за годом этот полуостров дарит множество новых впечатлений. Вот и последний выезд, кроме всего прочего, принес знакомство с замечательным человеком. Точнее, сначала мы познакомились с интересным автомобилем.



Представьте, что вы лесничий. Под вашим чутким надзором находится 320 гектаров заповедного леса, до десяти месяцев в году находящегося в пожароопасном состоянии. По лесу шныряют тури-

сты, приезжают любители пикников и шашлыков, частенько забредают охотники. И каждому хочется романтики: такой, чтобы сучья в костре потрескивали и искры к небу взлетали.

Не хотите пожара? Тогда придется день за днем обходить, а где возможно и объезжать, свои владения, объясняя и растолковывая нерадивым романтикам правила поведения в лесу, затем проверять, а по-

рою заливать брошенные кострища. Ну а вели все-таки загорелось, то от того, как быстро вы доберетесь до места, напрямую зависит, сколько выгорит ценного заповедного леса и какие средства потребуются для его тушения. Одним словом, без транспорта не обойтись.

Кто ходил по крымским горам, знает, что это и крутые каменистые подъемы, и вязкая после дождя глина, и огромные (больше метра) сугробы зимой. Какой автомобиль лучше всего справится со всем этим разнообразием? ГАЗ-66 - великоват, на нем неудобно протискиваться между деревьями, «Нива» в горных условиях начинает разваливаться через месяц, УАЗ, конечно, живет дольше, но и он не выдерживает такой эксплуатации. А средств у лесничего, как вы понимаете, — особо не разживешься...

Виктор Александров - крымский лесничий, с которым мы познакомились во время странствий по горам, — пошел другим путем: если подходящего автомобиля нет, его



Первоначальный вариант автомобиля



Итого. «Победитель» развивает максимальную скорость 55-60 км/ч, а весит 3,5 тонны. Поскольку тяжелый мотор установлен спереди, то большая масса приходится на переднюю ось, что заметно помогает при движении в гору. В то же время это доставляет некоторые неудобства при движении вниз, разгружая заднюю ось и провоцируя ее занос. Возможно, более равномерное распределение массы по осям было бы предпочтительнее. Как бы там ни было, но «Победитель», вытаскивающий из ковета и буксирующий грузный ЗИЛ, по крайней мере вызывает уважение!

Реакцию работников крымской автоинспекции, впервые встречающих «Победителя» на дороге, естественно, можно себе представить. К счастью, нашлись хорошие люди из Киевского дорожно-проектного института, которые помогли зарегистрировать автомобиль лесничего. Теперь «Победитель» имеет полное право являться участником как внедорожного, так и дорожного движения.

Вот уже 6 лет «Победитель» исправно выполняет свои обязанности, колесит по крымским горам и помогает Виктору нести нелегкую службу по охране заповедника и сохранению уникальной крымской природы.

нужно построить из того, что есть под рукой, а также из списанного и выброшенного в окрестных хозяйствах. Благо, этого добра у нас пока хватает. Ну а дальше, как говорится, дело техники – нужны только руки, знания, любовь к «железу» и, конечно, талант.

Был у Виктора любимый автомобиль: со временем утратившая былую молодость «Победа». Вот он и подумал: а почему бы не превратить ее во внедорожник? Цель есть, плановое на пути к ее достижению – не замечать преград.

Первый вариант получился слишком уж «монстроподобным». Зарегистрировать такое транспортное средство явно не представлялось возможным, а выезжать из леса на трассу Виктору все-таки необходимо, хотя бы по дороге из дома на работу и обратно. Вот и был построен «гражданский» вариант, более похожий на легковой автомобиль, стильный и обладающий неповторимым шармом.

В основу снова лег кузов «Победы», установленный на самодельную раму, при изготовлении которой были использованы части рамы автомобилей ГАЗ-56 и ГАЗ-53. В моторный отсек был «вживлен» тракторный дизель Д-242 (безнаддувный вариант дизеля, устанавливаемого на «Бычок») объемом 4,7 литра, выдающий 70 л.с. Мотор, конечно, не из лучших, но другого в хозяйстве найти не удалось. Иногда ему явно не хватает мощности, 30-40 дополнительных «лошадок» были бы очень кстати. Да и динамики от тракторного мотора, раскручиваемого максимум до 1900 оборотов, ожидать не приходится. Попытки регулировки насоса и повышения максимальной частоты вращения коленчатого вала хотя бы до 2500 оборотов привели к быстрой поломке вала. Так что пришлось вернуться к тракторному варианту.

Далее на «Победу» вживили передний мост от ГАЗ-63, предварительно заузив его, чтобы вписаться в габариты автомобиля. На мост были установлены поворотные кулаки от ГАЗ-66, а вот передаточное число получилось, как у ГАЗ-51: 1/6,67. Задний мост позаимствовали у ГАЗ-53, а поскольку в заводском варианте он уже узкий, ничего резать на этот раз не пришлось. Передаточное число заднего моста получилось 1/6,83. Имеющееся несоответствие передаточных чисел главных пар пока пришлось принять как данность. Разница «гасится» незначительным «проскальзыванием» одной оси. Коробку передач взяли от ЗИЛ-130. Установленная сначала ГАЗовская коробка не перенесла крымского бездорожья в отличие от раздатки ГАЗ-66, которая прекрасно работает в данном симбиозе.

Пришлось, конечно, немного поколдовать над кузовом: расширить крылья, арки, сварить новые бампера. На новуюленную «Победу» установили 120 – литровый топливный бак. Не обошлось и без перестройки салона: для увеличения свободного пространства и облегчения посадки – высадки было удалено переднее пассажирское сиденье. Конечно, можно было тво-

рить и дальше, но ведь «Победа» для лесничего – это не роскошь, а, прежде всего, автомобиль для тяжелой работы. Для полной трансформации «Победы» в «Победителя» крымского бездорожья автомобиль обули в колеса от ГАЗ-66.

