

There are no translations available.

Suomiškasis HMTV iš Karjaa

Liucijus Suslavičius

Kai prieš 15 – 20 metų Vakarų Europos šalyse prasidėjo vis greitėjantis komercinių automobilių gamybos koncentravimo procesas, kurio pasėkoje išnyko kelios dešimtys senų, ilgametėmis tradicijomis pasižymėjusių sunkvežimius ir autobusus gaminusių firmų, net rinkos žinovams atrodė, jog nedidelių gamintojų greit neliks iš viso. Tačiau išėjo kitaip – komercinių automobilių gamybos lyderiai – "Daimler Benz", MAN, IVECO, "Volvo", RVI – nepanoro "terliotis" su smulkiais užsakymais specialiams automobiliams gaminti. Juk jie tik trukdo gerai "įsibėgėjusią" masinę konvejerinę gamybą. Todėl nestandartinius automobilius gaminti "didieji" patikėjo savo dukterinėms ar kitaip su jais susijusioms firmoms. RVI (Renault Vehicules Industriels) atveju tokia "pagalbine" firma tapo Suomijos automobilių gamintojas SISU iš Karjaa miesto.

Kad tai labai naudingas abiem pusėms bendradarbiavimas, paaiškėjo jau 2002 metais, kai RVI laimėjo Prancūzijos gynybos ministerijos paskelbtą konkursą naujiems tankovežiams. Laimėjo prancūzų koncernas, o SISU E 12 modelio 6x4 tipo vilkikai – iš viso 110 vienetų - 2003-2004 metais atkeliavo iš Karjaa. Jie pagaminti pagal prancūzų parengtą specifikaciją – turi 480 AG 12 litrų darbo tūrio amerikietiškus dyzelius "Mack EUP", 16 laipsnių pavarų dėžes ZF, prancūziškus galinius varančiuosius tiltus. Trivietė kabina, kaip ir visų SISU nuo 1997 metų, irgi prancūziška, iš gamyklos Blainvilyje, tokia pati, kaip naudojama sunkvežimiams "Renault Premium" ir "Kerax". Kadangi su kroviniu tankovežio svoris siekia 80 tonų, vilkiko rėmas gaminamas su 400 mm aukščio lonžeronais iš specialaus itin tvirto Suomijos koncerne "Rautaruukki" gaminamo plieno. Tačiau šis vilkikas tėra tik civilinio SISU modifikacija, kaip ir 28 keturašiai (8x4) SISU markės evakuatoriai sugedusiai ar pamuštai technikai nuvežti, 2004 metais pagaminti Prancūzijos inžinieriniams daliniams.

Bet SISU ne tik modifikuoja civilinius, bet sugeba pagaminti ir tikrus didelio pravažumo karinius sunkvežimius. Pirmieji specialiai armijai skirti modelio KB-45 SISU visureigiai, pradėti gaminti septintojo dešimtmečio pradžioje, atrodė kaip kirviu tašyti. Jie buvo labai patikimi, puikiai pritaikyti atšiaurioms Suomijos sąlygoms, jiems gaminti panaudotas specialus šalčiui atsparus plienas ir guma, bet kito tokio negražaus automobilio reikėtų paieškoti. Ir jo „palikuonys“ buvo tokie patys – tvirti, kampuoti ir nesunaikinami. Ir štai kaip sakoma, posūkis 180 laipsnių – simpatiškas ir modernus SISU HMTV, pirmą kartą pristatytas 1998 metų gegužės mėnesį. Jau

jo "amerikietišškai" skambantis indeksas leidžia spėti, kad tai visiškai naujos kartos automobilis.

Taigi, SISU HMTV (High Mobility Tactical Vehicle = didelio pravažumo taktinis automobilis). Nors tai iš tiesų pačioms sunkiausioms eksploatacijos sąlygoms pritaikytas triašis sunkvežimis, turintis visus tikro visureigio konstrukcinius ir dizaino elementus, „šurkščiu kareiva" jo niekaip nepavadinsi! Mat, konstruktoriai „sudėjo" šį automobilį iš standartinių praktikoje gerai patikrintų agregatų ir įrangos, jam eilę metų naudojamų komerciniuose SISU automobiliuose. Važiuklė, pakaba, agregatų komponavimas - analogiški civiliams vartotojams parduodamiems automobiliams, todėl naujas modelis Suomijoje didesnių problemų jį remontuojant bei aprūpinant atsarginėmis dalimis nesukelia. Na, nebent elektros įrengimai – derinantys prie pasaulyje įprastų karinių standartų, jie naudoja 24 V įtampą.

Kabina mums jau pažįstama – tai erdvi trivietė magistralinio vilkiko „RENAULT Premium" kabina, pagaminta iš cinkuotos skardos ir dar turinti papildomą antikorozinę apsaugą. Ji su pažemintu plokščiu stogu, kad automobilį būtų lengviau maskuoti, tačiau miegamos vietos paliktos. Kareiviai irgi pavargsta...Pasidairę atidžiau, pastebėsime, kad HMTV aprūpintas daugybe jo paskirtį atitinkančių ir specifinius kariškių poreikius tenkinančių aksesuarų. Kabiną su „besišypsančia" priekio apdaila iš priekio saugo storas juodas iš vamzdžių išlankstytas rėmas, o automobilio apačią – masyvus buferis su giliai paslėptais žibintais ir ritinėliais 10 tonų gervės lynui paduoti. Dėl didelio padangų skersmens kabina atsidūrė gana aukštai nuo žemės, tad įlipti į ją galima, padėjus koją ant kilpos iš plieninio lyno, atstojančio apatinę paminą. Analogiškos kilpos padeda užsikabaroti prie už kabinos įrengtos atsarginių dalių ir atsarginio rato dėžės.

Po kabina – 11 litrų darbo tūrio amerikietiškas dyzelis „Cummins M11 380E", išvystantis 380 AG/1900 aps/min galią ir 1825 Nm/1200 aps/min maksimalų sukimo momentą. Per JAV gamybos automatinę 7 laipsnių pavarų dėžę „Allison HD 4560" ir Austrijoje gaminamą dvilaispnę paskirstymo dėžę "Steyr" variklis varo visus 6 automobilio ratus su plačiomis radialinėmis 14.00 R20 dydžio padangomis. Sukimo momentą padidina visų ratų stebulėse esantys cilindriniai reduktoriai. Jų dėka pavyko sumažinti pagrindinių pavarų karterių matmenis, todėl HMTV turi įspūdingą 380 mm prošvaisą. Beje, kai kuriose modifikacijose vietoje automatinės montuojama įprasta sinchronizuota mechaninė pavarų dėžė "Eaton". Šiaurės sąlygomis net visų ratų pavara bei visų diferencialų blokavimas kai kada nebepadeda judėti į priekį, tad prie automobilio rėmo kairėje ir dešinėje visada kaba grandinės, kurias galima uždėti ant ratų, kad dar kažkiek padidinti ratų sukibimą su keliu.

Elektros laidai, hidraulinių ir pneumosistemų vamzdeliai paslėpti iš 8 milimetrų storio itin didelio atsparumo plieno pagamintų rėmo lonžeronų viduje, tad net ir važiuojant per krūmus ar

akmenynus, jie nebus pažeisti. Tuo pat metu viršutinis 460 mm aukščio lonžerono paviršius visiškai lygus, nei vienas agregatas virš jų neišsikiša, todėl labai patogu montuoti kėbulus ar specialią įrangą.

Neutralios Suomijos kariams jau nuo seno patikimas taikdarių vaidmuo karinių konfliktų apimtuose pasaulio regionuose, o ten neretai nežiūrima, taikdarys tu ar priešininkas. Todėl naujojo HMTV kabina pritaikyta papildomoms lengvų šarvų plokštėms sumontuoti ir taip apsaugoti karius ir variklį netikėto apšaudymo atveju. Šiuolaikinė plieno gamybos technologija leido panaudoti dar neįprastas tokios klasės (keliamoji galia – 15,5 tonos, didžiausias leistinas svoris – 25,5 tonos) sunkvežimiui ilgas minkštas mažalakštes (tik 3 lakštai) parabolines linges. Važiuojant raizyta vietoje jos leidžia sunkvežimio tiltams dideliu kampu pasikreipti rėmo atžvilgiu, be to, kartu su teleskopiniais amortizatoriais puikiai slopina smūgius, todėl net ir bekele SISU HMTV juda gana greitai, o ant asfaltuoto kelio maksimalus suomiško visureigio greitis – 110 km/h.

Vairuotojui nėra sudėtinga valdyti sunkų ir didelį (bazė 4150+1400 mm, matmenys 8720x2550x3160 mm) sunkvežimį – be jau minėtos automatinės pavarų dėžės, jame yra vairo stiprintuvas, dviejų kontūrų stabdžių sistema su pneumopavara, nuolatinė visų ratų pavara, 4 blokuojami diferencialai – reikia tik mokėti reikiamu momentu panaudoti tai, ką į automobilį sudėjo jo konstruktoriai.

2001 metais HMTV šeimyną papildė 8x8 tipo sunkesnis – keliamoji galia 19,7 tonos – modelis su iki 405 AG padidintos galios "kaminzu". Jis skirtas standartiniams 20 pėdų ISO sistemos konteineriams su kariniais kroviniais ir įranga transportuoti. Senai praėjo laikai, kai visa, kas reikalinga būsimame mūšyje ar karinėje operacijoje, į transportinių automobilių kėbulus rankomis kraudavo kariai. Šiuolaikinėse armijose reikalinga amunicija, įranga, maisto produktai, net atsarginės dalys iš anksto sukraunami ant standartinių padėklų arba konteineriuose ir saugoma sandėliuose. Todėl keturašis SISU HMTV jau gamykloje komplektuojamas hidrauline "Multilift" sistema, kurios pagalba konteinerį arba platformą galima nuleisti ant žemės arba užkelti ant automobilio važiuoklės per kelias minutes. Papildomai už kabinos montuojama iki 2 tonų svorio krovinių kelianti "hidraulinė ranka". Taip komplektuojama ir dalis triašių sunkvežimių. Verta pabrėžti, kad visa ši krovinių kilnojimui skirta įranga – suomiška, pagaminta "Partek" ir "Fiskars" firmų.

Pačios Suomijos armijai naujų galingų sunkvežimių reikia ne taip jau ir daug – keliasdešimt per metus. Tačiau puikiais visureigiais susidomėjo ir prancūzai, kurie panorą per ketvertą metų gauti 1200 suomiškų HMTV, o tai puikus šansas firmai SISU vėl padidinti iki maždaug 600 sunkvežimių per metus sumažėjusią gamybos apimtį. Nuotraukos - gamintojo

