

"URALŲ" PLIENAS

Liucijus Suslavičius

Mums, automobilininkams, žodis "Uralas" kaip taisyklė asocijuojasi su gerai žinomais triašiais armijos sunkvežimiais, kuriuos gamykla Miase "štapuoja" jau nuo 1964 metų. Gi daugumai rusų Uralas – tai visų pirma gerus porą šimtų metų funkcionuojanti šalies "ginklų kalvė", kurios dėka Rusijai jau ne kartą pavyko atremti priešų puolimą. Prisiminkime kad ir Antrąjį pasaulinį karą, vokiečių armijai nepasiekiamame Urale masiškai gamintus tankus, pabūklus ir sunkvežimius. Na, o ginklai – tai visų pirma plienas ir iš jo gaminami šarvai kovos technikai. Tad logiška, kad vieną kartą konstruktoriams kilo mintis sujungti į vieną visumą sunkvežimį "Ural" ir Uralo metalurgų gaminamą šarvų plieną. Bet pradėkime iš eilės...

Bazinis automobilio variantas "Ural-4320" šiandien komplektuojamas V-6 tipo 230 AG/2100 aps/min turbodieseliu JaMZ-236, kadangi anksčiau juose naudotų dyzelių "KamAZ" iš Totorijoje esančios gamyklos tiekimas negarantuotas. Juk abi šios gamyklos šiandien – konkurentės rinkoje. Tad dabar "uralas" visiškai rusiškas, be iš kitų NVS šalių gaunamų agregatų. Tuo, beje, ypač patenkinti Rusijos armijos atstovai. Bet ir be to "uralas" buvo pats "rusiškiausias" jei taip galima sakyti, iš visų buvusioje TSRS gaminamų automobilių. Jis nėra kokios nors užsieninės konstrukcijos kopija, o sukurtas specialiai Rusijos sąlygoms, kada automobilis net ir žiemą saugomas lauke, važinėja gruntkeliais, o aptarnaujamas primityviose dirbtuvėse. Jis turi gerai patikrintą praktikoje centrinę oro slėgio padangose reguliavimo sistemą, galingą – išvystoma jėga 9 tonos – gervę su 60 metrų ilgo lynu, pasižymi didele prošvaisa (400 mm) ir tvirta visų mazgų konstrukcija. Kitaip ir būti negali – tai automobilis priekinėms fronto linijoms. Savo privalumus prieš kitus armijos sunkvežimius "uralai" įrodė karo Afganistane, Angoloje, Čečenijoje sąlygomis. Sunkvežimį su kabina virš variklio GAZ-66 ar KamAZ vairuotojai, minai sprogius po priekiniu ratu, šansų išlikti gyvi praktiškai neturėjo, gi "uralo" vairuotojas neretai atsipirkdavo tik kontuzija ir netgi sugebėdavo išvairuoti pamušta, be vieno rato sunkvežimį iš apšaudomos zonos. Logiška buvo pagerinti automobilio apsaugines savybes, dalinai pridengiant jį šarvais, juolab kad mūšiuose dalyvaujantys kareiviai patys sukosi kaip išmanė – ant durelių ir kėbulo bortų kabindavo neperšaukiamas liemenės, ant variklio kapoto ir kabinos grindų padėdavo maišus su smėliu, kas dalinai apsaugodavo nuo kulnų ir skeveldrų.

Būtent tokiu "improvizaciniu" šarvavimo stiliumi pasižymi dar devintajame dešimtmetyje gamyklos inžinierių kartu su kariniais specialistais sukurtas pirmasis sunkvežimį "Ural" šarvinės apsaugos variantas. Šarvuojama sunkvežimio kabina, variklio skyrius, prie kėbulo

šonų pritvirtinti šarvų skydai pridengė degalų bakus ir dalinai – galinius automobilio ratus. Tokiais lauko sąlygomis uždedamų šarvų komplektais apsaugomi avariniai-evakuaciniai vilkikai, skirti išgabenti iš apšaudomos zonos pamuštą ratinę techniką.

Geriau apsaugotas Kaukaze dislokuotoje Rusijos kariuomenėje gana plačiai žinomas šarvuotas transporteris "Zvezda". Jis sukomplektuotas iš turinčio uždedamą variklio skyriaus ir vairuotojo kabinos šonų bei degalų bakų šarvavimą serijinio sunkvežimio "Ural-4320" ir taip vadinamo "sarkofago" – į sunkvežimio kėbulą įkeliamo šarvinio konteinerio, kurio išmatavimai 3850x2200x1880 mm. Jis turi net 8 liukus kariams ir 13 neperšaunamo stiklo langelių. "Sarkofage" gali važiuoti keliolika ginkluotų vyrų ir atsišaudyti per 11 šaudymo angų. Be to, "Zvezda" turi, kaip ir bet kuris kitas šarvuotis, granatsvaizdžius dūmų uždangai sudaryti. Reikia pasakyti, kad šie šarvuoti "uralai" neblogai pasirodė susirėmimuose su čečėnų kovotojais, ypač po to, kai jame virš kėbulo sumontavo sunkųjį 12,7 mm kalibro kulkosvaizdį "Utios" su naktiniu taikikliu. Juk naktį sunku susigaudyti, kas yra kas – ar keliu be šviesų važiuoja paprastas transportinis "uralas", ar šarvuotasis jo variantas su "specnazo" vyrais. Iššokę iš pasalos ir tikėdamiesi lengvos pergalės, todėl iš arti apšaudę "uralą" iš automatų, čečėnai nelauktai sulaukdavo galingo atkirčio – nuo 12,7 mm kulku neapsaugo net iš plytų sumūrytos sienos, o jau atviroje vietovėje kovotojai, puikiai matomi per kulkosvaizdininko naktinį taikiklį net už 350-400 metrų, būdavo labai lengvu taikiniu. Gi jų pačių "kalašnikovų" 7,62 mm kulkos jokios žalos už šarvų įsitaisiusiems rusų kariams negalėjo padaryti.

Trečias šarvuotų "uralų" giminės atstovas – gerokai didesnis Ural-532303, 8x8 tipo važiuoklę turintis visureigis. Tai gana retas automobilis, tiekiamas beveik išimtinai armijai. Standartiniame išpildyme šis V-8 tipo 300 AG galios turbodieselio JaMZ-238B varomas sunkvežimis turi kiek pakeistą "Kamaz" kabiną, montuojamą virš variklio. O specialus jo variantas, kurį pagal užsakymą surenka Uralo automobilių gamyklos staklių gamybos(!) ceche, gauna kiek didesnes beveik kūbo formos kabinas, suvirintas iš 10 milimetrų storio šarvinio plieno, kurios į Miasą atvežamos iš vienos Kurgano gamyklos. Kabinos įstiklintos 40 milimetrų storio neperšaunamais stiklais. Sukomplektuotos ir nudažytos važiuoklės išbandomos 3000 kilometrų ilgio kontroliniame maršrute, po to sureguliuojamos ir išgabėtos į Pamaskvėję esančius Mytiščius, kur joms uždedami specialios paskirties kėbulai. Kokia šių automobilių galutinė paskirtis, neskelbiama. Rusijos kariuomenė jau treči metai iš eilės užsako Miase po penkis tokius šarvuotus Ural - 532303.

Ketvirtoji, pati naujausia modifikacija – "Ural-432009" – užtikrina dar geresnę karių apsaugą, nei aukščiau suminėti variantai. Šį automobilį drąsiai galima sulyginti su tikru šarvuotu transporteriu, nors jį sukonstravo savo iniciatyva pačios automobilių gamyklos inžinieriai, pasitelkę dar kelių Uralo įmonių inžinierius ir technologus, mokančius apdoroti šarvų plieną. Šį kartą panaudota išties iš šarvų lakštų suvirinta dvivietė kabina. Skirtingai nei kituose šarvuotuose "uralų" variantuose, čia nuo kulku ir skeveldrų apsaugo ir stogas, ir grindys, ir net galinė sienutė.

Neperšaujami kabinos stiklai, nors ir nėra tokie dideli, kaip serijinio sunkvežimio, tačiau didesni, nei, tarkime, transporterėje "Zvezda", tad ir matomumas iš vairuotojo vietos geresnis. Kariškius sužavėjo sunkios kaip seifo kabinos durelės, kurių neatplėšia net granatos sproginas, ambrazūros žemiau durelių stiklų atsišaudymui, ant stogo įrengtas šarvų gaubtu pridengtas kabinos vėdinimo įtaisas. Na, o kėbule – jau pasiteisinęs kovos sąlygomis šarvuotasis "sarkofagas".

Gali kilti klausimas – kam visa tai? Nejaugi Rusijos armijoje trūksta įprastų šarvuotų transporterių BTR, šarvuotų žvalgybinių-patrolinių automobilių BRDM, kurių, atrodo, TSRS buvo prigaminusi tiek, kad turėjo užtekti ne tik karinei pusiausvyrai Europoje palaikyti, bet ir visiems "išsivadavimo" karams visame pasaulyje? Taip, ir BTR, ir BRDM, ir BMP Rusijos armijos technikos parkuose yra daug, bet jie pritaikyti ne partizaniniam karui, koks iš esmės vyksta Čečėnijoje, kai kuriuose kituose "karštuose taškuose" buvusios TSRS teritorijoje. Jie buvo konstruojami "rimtam" karui, kai tūkstančiai kovos mašinų po branduolinių smūgių veržiasi pirmyn į priešų teritoriją, kad susikauti su tokia pačia šarvuota technika. Juk TSRS karinė doktrina, kaip šiandien ir nebeslepama, numatė plataus masto karinius veiksmus Vidurio ir Vakarų Europos teritorijoje. Dar Afganistanas parodė, kad standartinė tarybinė technika karui kalnuose ne itin tinka. Reikiamų išvadų tada niekas nepadarė, tad Čečėnijoje vėl kartojasi tas pat, kas jau vyko Afganistane. Štai dabar Rusijoje ieškoma kitokių, efektyvesnių (ir pigesnių) sprendimų. Šarvuoti "uralai" - tai vienas iš galimų variantų. Ir patikėkite – ne pats prasčiausias. Priminsiu tik vieną faktą – Pietų Afrikoje daug metų vykusio partizaninio karo metu pačiais efektyviausiais buvo atrodantys improvizuotais šarvuoti transporteriai, sukurti serijinių padidinto pravažumo sunkvežimių bazėje. Juos dabar naudoja su separatistais Kašmyre kovojanti Indijos kariuomenė, nes įprasti armijos šarvuočiai ir čia nepasiteisina.