

ROTINOFF – АНГЛИЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ РУССКОГО ИНЖЕНЕРА



Люциос СУСЛАВИЧЮС

г. Вильнюс (Литва)

Фото из архива автора



После Второй мировой войны с началом демобилизации союзных войск в Европе на гражданский рынок хлынул поток оказавшихся ненужными военных автомобилей, пришедшихся весьма кстати в разрушенныхвойной странах. Большим спросом среди транспортников пользовались тяжёлые и мощные трёхосные военные тягачи Diamond T980, White 666, Scammel Pioneer, в военные годы, перевозившие танки, буксировавшие тяжёлые пушки и инженерную технику. До 1940 г. в гражданском секторе такие автомобили были редкостью, поэтому сейчас демобилизованная техника шла нарасхват. Тем не менее, было ясно, что прошедшие войну автомобили – ветераны

вечно служить не будут, поэтому автомобильные фирмы в начале пятидесятых годов прошлого века начали разработку новых тягачей тяжёлого класса. Да и начавшаяся «холодная война» предвещала новую гонку вооружений, а вместе с ней – и новые крупные заказы на поставку армейской техники.

В этих условиях в 1952 г. в британский рынок тяжёлых грузовых автомобилей решил вступить инженер George Rotinoff (1902–1959). По правде говоря, он был чистокровным русским, прибывшим в Западную Европу с родителями ещё до революции 1917 года, и звали его в то время Георгий Александрович Ротинов. Именно там Георгий выучился и начал трудовую деятельность. Работал инженером в различных компаниях, но приступить к осуществлению своей мечты – производить



тяжёлые грузовики – смог лишь, когда ему исполнилось 50 лет. В небольшом городке Колнбрук, что в графстве Бекингемшир, он зарегистрировал фирму «Rotinoff Motors Ltd.» и принялся конструировать мощный трёхосный тягач двойного, как сказали бы сегодня, назначения. Его основное назначение – таскать тяжёловесные прицепы с британскими средними танками Centurion и даже 64-тонные танки Conqueror, но точно также этот автомобиль мог быть использован для транспортировки крупногабаритных гражданских механизмов и грузов, просто надо было заменить задние колёса.

Для своего тягача Г.Ротиноф выбрал классическую компоновку с отсеком двигателя впереди и кабиной за ним, увеличив размеры соответственно необходимости. Ему удалось добиться правильного распределения веса по мостам. Названный Rotinoff Atlantic GR7 тягач имел раму с высотой лонжеронов 314 мм и шириной 89 мм, изготовленную из стали толщиной 12,7 мм. Первый собранный в 1955 г. «атлантик» весил 17,8 т, его размеры – 8507x2971x2743 мм. При буксировке прицепа в небольшой кузов, установленный над тележкой задних мостов, приходилось загружать до 10 т балласта для обеспечения сцепления колёс с дорогой. Только тогда двигатель не прокручивал на месте ведущие колёса! Кстати, двигатель конструктор должен был выбрать, исходя из пожеланий потенциального заказчика. В



Rotinoff Super Atlantic
компании «Sunter Bros»
транспортирует груз (фото
R.Mortimore)





Rotinoff Super Atlantic 1957 и Scammell F300PHN (на заднем плане) на выставке «Great Dorset Steam Fair». 2005



начале 1950-х гг. по соображениям унификации было решено, что для британской военной техники должны применяться только двигатели производства знаменитой фирмы «Rolls Royce». Похоже, что на это решение повлияли и другие соображения, к примеру, возможность продолжать использовать дорогостоящие технологические линии по производству поршневых двигателей, на которых в годы войны массово выпускались авиадвигатели Rolls Royce Merlin. Авиация переходила на использование реактивной тяги, и потребность в поршневых двигателях резко снизилась. Как бы там не было, Г. Ротинофу пришлось закупать 6-цилиндровый двенадцатилитровый четырехтактный дизель Rolls Royce C 6 SFL, мощностью 253 л.с. при 2100 об/мин. По желанию заказчика, можно было установить и двигатель помощнее – 16-литровый восьмицилиндровый Rolls Royce C 8 SFL мощностью в 335 л.с. Эти двигатели первоначально были разработаны для установки на яхтах и небольших траулерах, но подошли и для автомобилей. Снаряженная масса тягача составляла 17800 кг.

Весивший с танком на прицепе ровно 100 т автопоезд экономичностью не отличался – двигаясь со скоростью 30 км/час, он расходовал примерно 120 л дизтоплива на 100 км пути. Двигатель не только приводил колёса, но и в случае необходимости вращал привод лебёдки, установленной за кабиной, с помощью которой груз можно было затащить на низкорамный прицеп. Крутящий момент на ведущие колёса передавался посредством полностью синхронизированной четырёхступенчатой коробки передач и трёхступенчатый демультипликатор. Коробку передач Г. Роти-

ноф покупал у фирмы «David Brown», так как не располагал технологическими возможностями производить столь ответственный агрегат, способный выдержать крутящий момент в 1380 Нм, у себя. И то эта покупная коробка вначале была «ахиллесовой пятой» автомобиля, так как оказалась недолговечной. Но опытный водитель (не новобранец, конечно), манипулируя передачами демультипликатора, мог избежать перегрузки коробки передач, даже если приходилось тянуть 100-тонный прицеп. Ситуация изменилась, когда на модернизированную модель Super Atlantic стали устанавливать новую 16-ступенчатую коробку передач. Теперь тягач мог начать движение, даже имея 300 т «на крюке».

Столь специальному автомобилю требовались ведущие мосты особой конструкции. Такие мосты с главной червячной передачей и планетарными дифференциалами в Колнбрук поставляла традиционный изготовитель таких агрегатов – фирма «Kirkstall». Предназначенные для военных варианты тягача Atlantic сзади имели шины размером 18.00-25, на передних колесах стояли шины размерностью 14.00-24. Гражданский вариант имел одинаковые шины размером 14.00-24 на всех колёсах, но тогда сзади приходилось ставить сдвоенные колёса, что также увеличивало и так негабаритную ширину тягача ещё на несколько десятков сантиметров. Тормозная

система – с пневмоприводом, рулевое управление – с усилителем. Таким образом, Rotinoff Atlantic GR 7 был примерно на 30% мощнее, нежели тягачи военных лет, и легче в управлении.

Только самый первый экземпляр «атлантика» имел сравнительно небольшую трёхместную однорядную кабину. Все последующие «ротинофы» уже комплектовались куда более вместительными кабинами с двумя рядами сидений и сдвижными дверями. Это было действительно рациональное решение, так как забраться в кабину, находящуюся высоко над дорогой, предварительно открыв дверцы, практически невозможно, за то сдвинуть их вбок, стоя на подножке, очень просто и удобно. Облицовку радиатора шириной полтора метра украшала эмблема в виде закреплённого вертикально рыцарского меча. На перечине его рукояти выведено название фирмы, а на боковинах капота внушительных размеров красовались надписи «Powered by Rolls-Royce».

Хотя он и имел кое-какие преимущества перед конкурентами, большому «атлантику» не удалось занять хоть мало-мальского сектора на рынке. Фирма получила лишь один заказ на танковые тягачи для швейцарской армии. Швейцарские военные провели сравнительные тесты тягачей Thorgycroft и Rotinoff и по результатам испытаний заказали 10 машин Atlantic. Уже во время реализации этого контракта британская фирма выпустила новый, более тяжёлый тягач Super Atlantic GR 7. Получив первые три Atlantic, швейцарцы попросили заменить оставшиеся семь заказанных тягачей на Super Atlantic.

Ожидаемый крупный заказ британских сухопутных войск так и не поступил – контракт на поставку танковозов достался фирме «Thorgycroft», создавшей очень похожие по всем параметрам тягачи Mighty Antar. Изготовленные фирмой Г. Ротинофа тяжеловозы приобретали фирмы, занимавшиеся транспортировкой тяжёлых и неделимых грузов, но их было не столь

Rotinoff Super Atlantic (фото Gyles Carpenter)



Rotinoff Super Atlantic 1958
на выставке «Great Dorset Steam Fair». 2005



уж много, чтобы бизнес русского инженера процветал.

Единственной отличавшейся конструктивно модификацией тягачей модели Atlantic стали длиннобазные (база – 7,3 м) грузовики модели Viscount GR 37/AU, изготовленные по заказу австралийской фирмы «Vestey Brothers» из городка Хелен Спрингс. Братья Вестэй занимались доставкой скота из ферм, расположенных в авст-

риципалии буше, в скотобойни крупных городов. Они испытывали переделанные в Австралии в бортовые грузовики танковые тягачи Diamond T 980, потом новые американские Mack B, но они все их разочаровали. Поэтому братья заказали нужные им машины в Великобритании. Фирма «Rotinoff» согласилась выполнить этот заказ и в сентябре 1957 г. два Rotinoff Viscount были выгружены с борта корабля в порту Сидней. Здесь на шасси установили кузова местного производителя,

прицепили по два четырёхосных прицепа и Джон Вестэй со своими водителями торжественно отправились на этих 44-метровых автопоездах в Хелен Спрингс. Началась долгая и тяжёлая служба грузовиков на пятом континенте. Вмещавшие до 110 голов скота, они двигались по австралийскому бушу со средней скоростью 40 км/час, два раза в неделю преодолевая трассу длиной от 1000 до 1500 миль и по пути собирая скот из 15–20 ферм. Иногда, когда позволяли дорожные условия, к «виконтам» подцепляли третий прицеп, и тогда длина автопоезда достигала 61 м.

«Vestey Brothers» интенсивно использовала громадные грузовики вплоть до 1967 г. Позднее «ротинофы» не раз меняли хозяев, пока совершенно изношенные, не оказались в коллекции австралийского Музея Транспорта, где и по сей день ожидают ре-

сторовации. Когда она начнётся, неизвестно, но утешает то, что в сухом австралийском климате стоящие под открытым небом автомобили почти не ржавеют.

Историки не раз спорили, сколько же фирма «Rotinoff Motors Ltd.» успела изготовить автомобилей. Кое-кто упоминает 40 шт. Atlantic и 12 шт. Super Atlantic, но, пожалуй, наиболее надёжной является информация фирмы «Kirkstall». Сохранённые в её архивах документы говорят о ровно 40 комплектах ведущих мостов, изготовленных по заказу фирмы «Rotinoff», так что и автомобилей не могло быть больше...

С уходом основателя фирма была продана и в 1960 г. сменила название на «Lomount Vehicle & Engineering Ltd.». Через два года производство было полностью свёрнуто. В дальнейшем конструкторскую документацию приобрела известная британская фирма «Atkinson Vehicles Ltd.», некоторое время выпускавшая аналогичные грузовики под своей маркой.

Так закончилась история фирмы «Rotinoff Motors Ltd.», начатая талантливым инженером русского происхождения Георгием Ротиновым. Сегодня 11 сохранившихся Rotinoff только изредка появляются на дорогах. Почти все они давно находятся в руках коллекционеров и радуют любителей грузовых автоветеранов только во время разных шоу и слётов. По настоящему работают – таскают тяжёловесные грузы – только пара-тройка из них, сегодня находящиеся вдали от берегов «туманного Альбиона» во владении небольших частных фирм.

Модель в масштабе 1:50



Модели фирмы «Matchbox»

