



Новыми  
успехами  
в укреплении  
экономического  
и оборонного  
могущества  
Родины  
встречают  
советские  
люди  
великий  
праздник  
Октября

**За рулём 11**

...снегоход «Буран»  
 прошел межведомственные испытания  
 и рекомендуется к серийному  
 производству.

Из акта испытаний

Этого заключения с нетерпением ждали не только создатели снегохода, но и те, кому он предназначен, — жители северных районов, знавшие о снегоходе по сообщениям печати. Итак, большая работа завершена — «Бурану» открыта «зеленая улица». Наш корреспондент побывал на Рыбинском моторостроительном заводе и беседовал с директором П. В. КУЗНЕЦОВЫМ, заместителем главного инженера А. И. РАДЧИКОМ, заместителем главного конструктора Г. П. ДЕРУНОВЫМ, внесшими большой вклад в постройку снегохода. Вот что ответили они на вопросы представителя редакции.

**Почему предприятие взялось за производство снегоходов — машин, которые в нашей стране еще не выпускались?**

Значительное расширение выпуска товаров народного потребления, намеченное Директивами XXIV съезда КПСС, обязывает промышленные предприятия полностью использовать для этой цели свои производственные мощности. Мы тщательно изучили имеющийся в стране ассортимент промышленных товаров, потребность в них, взвесили возможности и пришли к выводу, что обязаны и в силах выпускать нужные людям изделия, еще не нашедшие производителя, оставив традиционные ножи или мясорубки (не подумайте, что относимся к ним пренебрежительно) менее мощным предприятиям.

Трудно сейчас установить, при каких обстоятельствах родилась мысль строить снегоход, но постепенно все больше и больше людей на заводе заражались ею. В числе сторонников этого нового дела был и наш прежний директор П. Ф. Дерунов. Благодаря усилиям энтузиастов вскоре была организована группа, которая занялась поисковыми работами — анализом зарубежного опыта, экономическими расчетами и выбором типа машины.

**Завод остановился на двухгусеничном снегоходе, более сложном и тяжелом по сравнению с одногусеничным. Чем было вызвано такое решение?**

По этому поводу было много споров. Взвешивались преимущества и недостатки обоих типов, причем аргументы за и против того или иного возникали все время, пока шли испытания прототипов и параллельно изучались потребности будущих владельцев снегоходов. Наконец, чаша весов склонилась в пользу двухгусеничной машины. Она способна двигаться в особо тяжелых условиях и при собственной грузоподъемности 200 кг может еще буксировать лыжный прицеп общим весом 250 кг.

Одногусеничному снегоходу это не под силу. Однако мы не отказываемся от него совсем. В будущем предполагаем расширить типаж снегоходов, включив в него и одnogусеничную модель.

**Выходит, что «Буран» — отец будущего семейства снегоходов?**

Надеемся, что он станет им. А произойдет это тем быстрее, чем охотнее другие заводы подключатся к производству его «родственников».

**Создать новую машину и освоить ее выпуск — всегда дело трудное и хлопотное. Не был ли исключением «Буран»?**

Пожалуй, он был исключением, но только, если можно так сказать, в обратном смысле — ставя перед нами множество совершенно незнакомых сложных задач. Это относится ко всем этапам его производства. Начать хотя бы с рождения конструкции, в частности двигателя. Использовать готовый мотоциклетный мотор не удалось: не те характеристики, мало удовлетворяет условиям Севера, плохо komponуется в машину. То же относится и к карбюратору, приборам зажигания. Снегоходу нужна бесступенчатая трансмиссия, к тому же способная передавать большие усилия, а у нас такой не было. Пришлось создавать и новый мотор, и мощный клиноременный вариатор, и надежный источник электрического тока — магдину.

Из других частей машины, производство которых представляло наибольшие трудности, следует назвать гусеницы. Условия, которым они должны удовлетворять, поистине жестки. Здесь и морозостойкость, и прочность, и хорошее сцепление с дорогой, а вместе с тем — легкость, надежность и, конечно, долговечность.

Нельзя было забывать и требования технической эстетики — привлекательный внешний вид, удобства водителя и пассажира, легкость управления и т. п.

**Вероятно, в решении этих задач помогали другие организации?**

Безусловно. Мы сотрудничали с ВНИИМотопромом\*, который оказал нам большую помощь в доводке двигателя, с ЦНИИТА\*\* — в разработке карбюратора, с ВНИИРПом\*\*\* и Курским заводом резино-технических изделий — в создании гусениц и с некоторыми другими предприятиями по разным вопросам.

**Можно ли считать «Буран» окончательно отработанным вариантом машины?**

Мы были бы, вероятно, плохими инженерами, если бы так считали. Хотя «Буран» и хорошо сдал экзамены, работа по его усовершенствованию продолжается. Собственно, так бывает с каждой конструкцией. Не забывайте, что это первый отечественный снегоход промышленного производства. Опыт эксплуатации покажет, какие усовершенствования придется внести в конструкцию. Ведь «Буран» попадет в руки людей, многие из которых имеют самое поверхностное знакомство с техникой, и снегоход будет первой машиной, которой они должны управлять.

**Кстати, трудно ли научиться водить «Буран»?**

Представьте, значительно легче, чем, скажем, мотоцикл. Все его управление — руль, рычаги газа и тормоза. Последними приходится пользоваться очень редко, поскольку по инерции машина благодаря гусеницам почти не движется. Стоит убрать «газ», которым регулируется скорость, как снегоход почти сразу останавливается.

\* Всесоюзный научно-исследовательский конструкторский и технологический институт мотоциклов и малолитражных двигателей внутреннего сгорания.

\*\* Центральный научно-исследовательский институт топливной аппаратуры.

\*\*\* Всесоюзный научно-исследовательский институт резиновой промышленности.

В Норильской области, где проводились испытания, машину давали для пробы поехать местным жителям. Большинство с первого раза успешно справлялось с этой задачей.

**Сколько машин намечено выпускать в ближайшие годы и где они будут продаваться?**

В следующем году было сделано и продано 100 машин — первая опытная партия. В этом году завод должен собрать 1000 снегоходов. С будущего года производство будет увеличиваться. Обеспечить выпуск такого количества машин нам поможет Калужский моторостроительный завод, который осваивает производство двигателей. Продаются снегоходы только индивидуальным владельцам (цена — 2000 рублей) в некоторых северных городах через торговые базы, которые заключили с нами договоры.

**А как планируется организовать обслуживание снегоходов?**

Этим будут заниматься по поручению завода существующие станции «Росавтотехобслуживания». Разумеется, что покупать снегоходы имеет смысл лишь жителям тех районов, где есть такие станции (там, где продают снегоходы). По мере роста производства будет расширяться и география распространения снегоходов.

**Что бы работники завода хотели пожелать будущим владельцам «Буранов»?**

Во-первых, тысячи счастливых километров, во-вторых, относиться к машине как к своему другу, а в-третьих, делиться с заводом замечаниями, пожеланиями, предложениями.

## Техническая характеристика

Общие данные	
Максимальная скорость, км/час	50
Преодолеваемый подъем, градусы	45
Запас хода по топливу, км	100
Грузоподъемность, кг	200
Число мест	2
Полный вес буксируемого прицепа, кг	250
Наименьшая температура окружающего воздуха, при которой может работать снегоход, градусы	-50
Вес (сухой), кг	260
Удельное давление на грунт, кг/см <sup>2</sup>	0,333
Двигатель	
Тип	двухтактный с принудительным воздушным охлаждением
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76/70
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	635
Степень сжатия	9,5
Мощность, л. с.	25
Топливо	бензин АИ-93 в смеси с маслом
Пуск	электрический и ручной
Ходовая часть	
Число гусениц	2
Ширина гусеницы, мм	380
Тормоз	дисковый
Подвеска гусениц/лыж	пружинная/рессорная
Электрооборудование	
Напряжение в сети, в	12
Династартер	60 вт

# «БУРАН» — снегоход серийного производства

1 — рулевая колонка; 2 — трос дросселя; 3 — двигатель; 4 — катушки зажигания; 5 — карбюратор; 6 — воздушный фильтр; 7 — батарея аккумуляторов; 8 — багажное отделение; 9 — балансирные катки; 10 — топливный фильтр; 11 — ведущая звездочка; 12 — ведущий диск вариатора; 13 — топливный бак; 14 — скоба дискового тормоза; 15 — тормозной диск; 16 — топливopроводы; 17 — ведомый диск вариатора; 18 — ремень вариатора; 19 — глушитель; 20 — трос тормоза.

