**02-248 Чайка-Сервис модель 278404 автоэвакуатор с лебедкой усилием 4.1 т гп 1.25 тн на шасси ГАЗ-3302 4х2, мест 3, вес: снаряженный 2.1 тн, полный 3.5 тн, УМЗ или Cummins ISF 2.8 90-110 лс, 115 км/час, Чайка-НН Н. Новгород, с 2008 г.**

Автоэвакуатор со специальной погрузочной ломаной платформой 278404 на шасси ГАЗ-3302 производства Чайка-Сервис предназначен для погрузки, разгрузки и перевозки различных автомобилей и микроавтобусов с массой до 1,2 тонн в случае их аварии, поломки или нарушения правил парковки. Так как в конструкции отсутствуют сложные элементы, эти эвакуаторы характеризуются низкой ценой и достойным качеством выполнения погрузочных работ.

На автоэвакуаторе вручную выдвигаются две аппарели, по которым автомобиль заезжает на платформу. В случае невозможности самостоятельного передвижения автомобиль затаскивают на платформу с помощью электрической лебёдки, находящейся за кабиной кузова и работающую от аккумулятора даже при заглушенном двигателе. При необходимости оператор сможет переместить электролебедку по горизонтали. Эта функция позволяет без труда прикрепиться к буксировочному крюку машины, которую необходимо эвакуировать.

Фиксация автомобиля на платформе производится при помощи самозатяжных ремней. При желании заказчика автоэвакуатор укомплектовывается подкатными тележками, которые позволяют эвакуировать авто с блокированными колесами. Для эвакуации транспортных средств с небольшим дорожным просветом в комплект можно добавить дополнительные аппарели. Кроме того, автоэвакуатор может быть укомплектован: проблесковой балкой; боковой лестницей; блоком-полиспаст; дополнительным ящиком для инструментов.

Возможно изготовление автоэвакуатора на шасси ГАЗ-330202, ГАЗ-33025, ГАЗ-330252.

**Технические характеристики Чайка-Сервис 278404 на шасси ГАЗ-3302:**

|  |  |
| --- | --- |
| Длина платформы мм | 4130 |
| Ширина платформы мм | 2070 |
| Погрузочная высота платформы, мм | 880 |
| Тяговое усилие лебедки т | 4,1 |
| Базовое шасси | ГАЗ-3302 |
| Габаритные размеры: |  |
| длина ширина высота мм | 7150х2130х2300 |
| База автомобиля мм | 4000 |
| Колесная формула | 4х2 |
| Снаряженная масса кг | 2100 |
| Полная масса кг | 3500 |
| - на переднюю ось | 1300 |
| - на заднюю ось | 2200 |
| Масса перевозимого груза кг | 1250 |
| Длина троса мм | 20000 |

*М. А. Шелепенков* ***«Автоэвакуаторы — незаменимая скорая помощь на дороге.»***

Если полистать старые учебники для водителей, то в них рекомендовалось в случае неустранимой на месте неисправности искать буксир и транспортировать автомобиль на гибкой или жесткой сцепке, либо организовывать эвакуацию машины подручными средствами способом частичной погрузки. В особо сложных случаях неисправную машину можно было погрузить в кузов другой машины, задействовав для этого автокран.

В СССР вообще не существовало техники, которая предназначалась бы для эвакуации транспортных средств, и счастливые обладатели автомобилей были вынуждены прибегать к помощи проезжающих мимо машин или идти на поклон в ближайшее автохозяйство. Профессиональным водителям было проще — на родной автобазе имелся в наличии и подходящий буксир, и автокран. Впрочем, и частнику, где-то гласно, а где-то не очень,

практически всегда удавалось проблему решить.

Так продолжалось до начала 70-х годов, когда стало понятно, что заниматься подобной «самодеятельностью» дальше просто нельзя. Крупные автохозяйства стали своими силами приспосабливать имеющиеся автомобили к роли постоянного эвакуатора. Кто-то решал эту проблему простой установкой балласта в кузов полноприводного грузовика и оснащением его откидной жесткой сцепкой, а кто-то — более серьезной разработкой гидравлических

подъемных захватов (в задней части специально для этого выделенных грузовиков) и установкой мощных лебедок.

В это же время задумались и о технической помощи на дорогах частникам, в том числе и об эвакуации автомобилей. В Москве при Главмосавтотрансе было создано специализированное

производственное объединение «Мосавтотехобслуживание», на вооружение которого поступили доморощенные эвакуаторы — как правило, короткобазные ЗиЛ-130, оснащенные краном-манипулятром производства Львовского завода автопогрузчиков. Такой эвакуатор мог справиться практически с любой легковушкой того времени: вытянуть ее из кювета или поднять и подцепить к себе методом частичной погрузки, для чего в задней части тягача имелись соответствующие приспособления. Со временем московский опыт, как крупных автобаз, так и сервисной станции для обслуживания автовладельцев, распространился и в регионах.

В Москве к Олимпиаде-80 стали подтягивать до общемирового уровня многие виды сервиса: торговлю, гостиничное обслуживание и т.д. Не обошли своим вниманием чиновники и организацию эвакуации неисправного автотранспорта. Именно тогда для «Мосавтотехобслуживания» закупили импортные эвакуаторы, в основном, итальянские Isoli на шасси среднетоннажных грузовиков Magirus Deutz. Среди них выделялись эвакуаторы, способные с помощью специальной поворачивающейся рампы в задней части платформы

поднять неисправный автомобиль и полностью его погрузить на свою платформу.

После Олимпиады о проблеме эвакуации частных автомобилей благополучно забыли больше чем на десятилетие, до наступления рыночных отношений, когда предприимчивые люди стали ввозить в страну подержанные импортные эвакуаторы и предлагать свои услуги в частном порядке.

Иначе складывалась судьба эвакуаторов, предназначенных для грузового транспорта, в советское время исключительно государственного. Практически все конструкции, созданные

в СССР в 70-80-е годы, были пригодны лишь для того, чтобы на ровной асфальтовой дороге подцепить неисправный грузовик методом частичной погрузки и отбуксировать его в гараж.

Но жизнь оказалась многограннее, эвакуация чаще всего требовалась грузовикам, которые в силу каких-то обстоятельств перевернулись на дороге или, того хуже, «ушли в кювет». Тут обычные тягачи были бессильны, требовалась мощная автокрановая техника. Тем временем за рубежом уже давно был налажен выпуск универсальных эвакуаторов, оснащенных мощной крановой стрелой и различными приспособлениями (лебедками, домкратами, специальными захватами и т.д.), способными справится практически с любой задачей, насколько бы сложной она ни выглядела изначально.

В СССР подобной техникой обзавелось производственное объединение «Совинтеравтосервис», оказывающее техническую помощь зарубежному автотранспорту, осуществляющему международные перевозки по дорогам нашей страны. Самым известным эвакуатором в 1980-х стал КрАЗ-255Б, оснащенный импортной эвакуационной установкой.

Естественно, зарубежный, а отчасти уже и советский опыт не был оставлен без внимания. И тут нужно сказать спасибо Главмосавтотрансу. Недалеко от «трех вокзалов» в Москве расположился небольшой филиал автобазы №1, который в 80-х годах специализировался исключительно на оказании технической помощи всему разветвленному автохозяйству Москвы и области. Надо сказать, что практически все спецмашины для эвакуации автомобилей были разработаны и созданы именно здесь, силами персонала автобазы, в небольших, но хорошо оборудованных мастерских. Поистине, в 80-е годы это место стало «мозговым центром» автоэвакуации. Какие только конструкции здесь ни создавались, в дело шли все марки отечественных грузовиков: ЗиЛы, МАЗы, КрАЗы.

С развалом СССР многое изменилось — поменялись приоритеты и в деле эвакуации автотранспорта. Развалилась мощная система Главмосавтотранса, все ее структурные подразделения были приватизированы. Приказал долго жить и филиал. Тогда же традиционных военных заказов практически лишился Опытный военный завод №38 в Бронницах, где с пятидесятых годов разрабатывались и выпускались ремонтные и эвакуационные машины для армии. Армейские разработки нашли гражданское применение. Однако бронницкие эвакуаторы годились для «локальных» нужд и редко использовались для экстренной помощи на автомобильных трассах. Тем временем междугородние и международные автоперевозки росли с каждым годом, увеличивался тоннаж грузовиков, совсем не редкостью на дорогах стали «фуры» полной массой 40 тонн. В случае аварии для их эвакуации требовалась особая и очень дорогая спасательная техника.

Несмотря на запредельную стоимость (современный автоэвакуатор для грузовых автомобилей может стоить до 1 миллиона долларов), нашлись компании, которые на свой страх и риск стали  
приобретать такие машины за рубежом. И не прогадали — спрос на услуги автоэвакуаторов растет год от года. И не потому, что аварий становится больше, просто в критической ситуации подъем завалившего на бок автомобиля лучше доверить профессионалам, чем пытаться осуществить это самостоятельно. Во-первых, профессионалы не нанесут машине еще больших

увечий, во-вторых, сделают это намного быстрее, и не только поставят грузовик «на колеса», но и сами его отбуксируют в нужное место. Кроме того, современные автоэвакуаторы могут справиться не только с автомобилем-тягачом, но и с его полуприцепом, причем отдельно от тягача, если это будет необходимо.

Основным рабочим элементом таких эвакуаторов является стальной «гусь», при помощи которого осуществляется подъем передней или задней оси эвакуируемого автомобиля. Для «подтаскивания» автомобиля предусмотрено несколько мощных лебедок. Для повышения устойчивости у эвакуатора имеются передние и задние гидравлические аутригеры (выдвижные «лапы»).

Сегодня в России производством автоэвакуаторов различной сложности и назначения занимаются такие компании, как «Чайка-НН», «Смартэко», «Центртранстехмаш», Технополис,

ИМФ «Спецавтомаш», «СпецБуксир» и др.

Как уже говорилось выше, в 90-е годы в нашу страну в частном порядке было ввезено много подержанных автоэвакуаторов (новые стоили слишком дорого), в основном рассчитанных на погрузку и транспортировку автомобилей массой до трех тонн. В этот диапазон попадали практически все легковые автомобили, эксплуатируемые частными владельцами, а также микроавтобусы и легкие грузовички, включая популярные «Соболи» и «ГАЗели». Аналогичные отечественные автомобили в то время практически не выпускались, хотя такие попытки предпринимались неоднократно.

Перелом произошел в начале 2000-х, когда автоэвакуаторами заинтересовалось несколько отечественных компаний, и пионером среди них стала нижегородская «Чайка-НН» (выпускающая машины под брендом «Чайка-Сервис»), Они предложили потребителям недорогой и доступный продукт — простейший автоэвакуатор с платформой ломаного типа на самом дешевом отечественном шасси ГАЗ-3302 «ГАЗель». Погрузка автомобилей на такой автоэвакуатор осуществлялась по наклонной рампе с поющью электрической лебедки, установленной в передней части кузова. Для облегчения погрузки из задней части кузова выдвиались или раскладывались аппарели, по которым закатывался неисправный автомобиль.

Однако на них практически невозможно было загрузить автомобили, имеющие длинные задние свесы (представительские лимузины) или низкую посадку (спортивные или гоночные машины),

поэтому со временем спрос на них стал падать, и им на смену пришли автоэвакуаторы со сдвижной опускной платформой. У таких автоэвакуаторов платформа с помощью гидравлического привода может съезжать назад и практически опускаться на землю, в результате чего угол въезда на нее достигает минимальных значений. Затянуть с помощью лебедки на такие платформы можно любой автомобиль, будь то лимузин или спортивное авто.

Сегодня автоэвакуаторы со сдвижными платформами наиболее популярны, но и у них также есть недостатки. В большинстве случаев они обеспечивают эвакуацию, но бессильны, если автомобиль попал в серьезную аварию и одно или несколько его колес потеряли подвижность. Затащить на платформу такой автомобиль без дополнительных средств (подкатных тележек и т.д.) почти невозможно. Обездвиженные машины проще поднять и сразу установить в кузов.

С этой работой могут справиться автоэвакуаторы, оборудованные кранами-манипуляторами с полноповоротными ротаторами, способными удерживать в горизонтальном положении автомобили с различным расположением центра тяжести. Естественно, дополнительная установка грузоподъемного оборудования требует существенных затрат, но зато эти машины могут выполнять работы, недоступные другим типам эвакуаторов.

Кстати, именно эвакуаторы с кранами-манипуляторами чаще ;сего используют в Госавтоинспекции для удаления с проезжей части неправильно припаркованных или оставленных в неположенном месте автомобилей. В отличие от автоэвакуаторов платформенного типа, они могут эвакуировать автомобиль из труднодоступных мест или ограниченного другими машинами и площадью пространства, подъехать к нему сбоку, поднять и переместить в свой кузов. Длины и грузоподъемности крановой установки обычно хватает для работы с эвакуируемыми машинами на расстоянии до 6 метров от эвакуатора.

Наиболее сложной разновидностью современных эвакуаторов для легковых автомобилей являются машины со сдвижной платформой и крано-манипуляторной установкой. Они объединяют в себе достоинства всех типов автоэвакуаторов и являются наиболее универсальными, но и стоимость их высока.

В меньшей степени распространены автоэвакуаторы легковых автомобилей, транспортирующие неисправные машины методом частичной погрузки. Они относительно просты в изготовлении

и эксплуатации, но сложны в применении, так как требуют большого пространства для подъезда к объекту эвакуации спереди или сзади, и исправной пары колесу этого объекта, способных

вращаться во время транспортировки. Единственное их достоинство — быстрота погрузки и разгрузки. Поэтому чаще всего такие эвакуаторы используют для экстренной эвакуации автомобилей, например, на гоночных трассах.