**07-105 EW-25-М1 «Святовит» 6х6экскаватор-планировщик ёмкостью ковша 0.63 м3 с телескопической стрелой 11 м на ошибочном, вместо КамАЗ-53228, шасси КамаАЗ-43118, глубина копания до 5,45 м, двигатель установки Д-245 100 лс, 50 км/час, СП «Святовит» пос. Коханово** **Витебская обл., с 2000 г.**



Документального подтверждения существования прототипа у этой модели не обнаружено. К большому сожалению мастера, потратив немало труда и изготовив достойную модельку, допустили роковую ошибку, установив правильную экскаваторную установку EW-25-М1 модели семейства "Святовит" на несоответствующее ей по грузоподъемным характеристикам шасси КамАЗ-43118, да еще и с кабиной со спальным местом первого поколения. Экскаватор-планировщик EW-25-M1.S на шасси КамАЗ-43118 компания "Святовит" разработала только в 2010 году и, чтобы вписаться в по грузоподъемности, облегчила массу металлоконструкций экскаваторной установки. При этом на машине установили новую кабину экскаваторщика. Конечно, можно довести модель до ума, применив шасси КамАЗ-53228 (6х6), но в данном случае, думаю, не стоит, чтоб не менять представление о моделестроении тех лет.

Изготовитель: СП «Святовит» – машиностроительное предприятие, основанное в 1997 году. Представляет собой современное сборочное производство. Адрес офиса: Беларусь г. Минск.

Адрес производства: Беларусь, Витебская обл., Толочинский р-н, г. п. Коханово.

*Из статьи «»Золотая ручка». Что было после СССР?», 21.12.2021. Строительная техника и транспорт на zen.yandex.ru. Спасибо, Владимир, Ваши статьи всегда интересны и познавательны.*

 …поговорим о том, что было в 1990-2000-х годах и как обстоят дела с производством экскаваторов-планировщиков в наши дни. В начале 90-х годов приступает к производству экскаваторов-планировщиков Белорусский экскаваторный #завод "Белэкс" (ныне – Кохановский экскаваторный завод). Его первая модель ЭО-3532А базировалась на шасси КамАЗ-55111 и была аналогична экскаватору-планировщику ЭО-3532, выпускавшемуся на Кентауском экскаваторном заводе. Привод экскаваторной установки осуществлялся от автономного двигателя Д-240/Д-240Л мощностью 75 л.с. Вместимость ковша обратной лопаты составляла 0,63 м3. Экскаватор обеспечивал максимальную глубину копания 4,5 м. Модификацией этого экскаватора являлся ЭО-3532А-1 на шасси МАЗ-5337.

 Во второй половине 90-х годов Кохановский завод начинает выпуск усовершенствованных экскаваторов-планировщиков серии ЭО-3533 – ЭО-3533М на шасси МАЗ-5337, а также ЭО-3533У и ЭО-3533УА на шасси Урал-4320-30. Первые две модели не имели функции поворота рабочего органа, последняя оснащалась устройством, обеспечивающим поворот рабочего органа на 360 градусов. На этой модели стоял более мощный двигатель Д-245 (100 л.с.) вместо Д-243 (78 л.с.), устанавливавшегося на экскаваторы без ротации рабочего органа. Параметры копания у ЭО-3533УА также были более высокими: глубина копания – 4,9 м вместо 4,5 м. В комплекте сменного рабочего оборудования были экскавационные ковши вместимостью 0,4-0,5 м3, планировочный ковш 0,4 м3, планировочный отвал шириной 2 ми зуб-рыхлитель.

 Пик производства кохановских экскаваторов-планировщиков пришелся на 90-е годы. В 2000-х годах выпуск этих машин был свернут.

 В 1997 году вышли в свет первые экскаваторы-планировщики ЭО-4431 и ЭО-3540 (УМРЗ-16), разработанные и построенные по инициативе и на средства фирмы "Яровит". Разработчиком проекта был ВНИИСтройдормаш. Первые опытные образцы собрали на производственных площадях Кохановского экскаваторного завода. В этом же году один из учредителей Яровита выходит из состава учредителей фирмы и основывает совместное белорусско-литовское предприятие "Святовит", специализирующееся на производстве экскаваторов-планировщиков. С этого момента интеллектуальная собственность на ЭО-4431 и ЭО-3540 переходит к "Святовиту". Поначалу новое СП было чисто сборочным, а разместилось оно по соседству с Кохановским экскаваторным заводом.

 Оба первенца "Святовита" были весьма любопытны по своей конструкции. ЭО-4431 базировался на шасси автомобильного типа МЗКТ-8007, специально созданном для этого экскаватора. Трехосное шасси высокой проходимости (6х6), оснащенное двигателем ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с., имело односкатную ошиновку всех колес, колеса двух передних осей были управляемыми. Передвижением экскаватора по стройплощадке (со скоростью 1,6 км/ч) можно было управлять непосредственно из кабины оператора при неработающем двигателе шасси и работающем дизеле экскаваторной установки. Экскаваторная установка комплектовалась двигателем Д-245. Поворот рабочего органа экскаватора осуществлялся на 360 градусов. В базовой комплектации предлагался экскавационный ковш объемом 0,63 м3. Устройство для быстрой замены рабочих органов позволяло менять их, не выходя из кабины машиниста. Глубина копания составляла 5,26 м. На поздней версии экскаватора-планировщика, получившего обозначение EW-25-T1, устанавливалась комфортабельная кабина оператора из стеклопластика с вклееными стеклами, а также стеклопластиковые капоты.

Экскаватор УМРЗ-16 (универсальная машина разборки завалов) создавался под требования МЧС. Базовым шасси служил #автомобиль высокой проходимости МАЗ-6317 (6х6) с 360-сильным двигателем. Одно из главных условий заказчика – чтобы #машина была авиатранспортабельна. По этой причине телескопическую стрелу вместе с ковшом пришлось уместить почти вровень с крышей кабины водителя. Для этого оголовок стрелы сделали складным, а саму стрелу разместили по возможности максимально низко. Экскаватор УМРЗ-16 помимо экскавационного ковша был оснащен гидравлическими ножницами, отбойным молотком и домкратом, размещавшимися на стреле. Экскаваторная установка имела приводной двигатель Д-245. Эта машина не пошла в серию.

 Настоящее признание к экскаваторам-планировщикам "Святовит" пришло несколько позднее. В июне 2000 года была изготовлена первая модель EW-25-М1 на шасси МАЗ-63038 (6х4), во многом предопределившая дальнейший успех техники "Святовит". Что греха таить, при разработке новой модели инженеры "Святовита" многие конструктивные решения позаимствовали у словацкого аналога UDS, и надо отметить, что скопировали весьма успешно.

 Машина оснащалась полностью ротационным ковшом и имела устройство, позволяющее производить замену сменного рабочего оборудования, не выходя из кабины экскаватора. Максимальная глубина копания достигала 5,45 м. Привод осуществлялся от двигателя Д-245. Модификация EW-25-М1.010 обладала возможностью управления движением экскаватора из кабины оператора. По своим эстетическим показателям благодаря применению стеклопластиковой кабины и капотов EW-25-М1 обошел даже свой прототип UDS. В ноябре 2000 года "Святовит" изготовил очередную модификацию экскаватора-планировщика EW-25-М1.100 на шасси КамАЗ-53228 (6х6), а тремя годами позднее появляется модификация на шасси Урал-4320-1912-30.

 В 2002 году фирма создает модернизированный экскаватор EW-25-М1 "Антей", который вскоре сменил в производстве модели семейства "Святовит". В экскаваторах нового семейства было внедрено много технических решений, направленных на повышение надежности и рабочих характеристик машины. В частности, широкое применение нашли компоненты гидрооборудования зарубежных фирм и высокопрочные стали, был увеличен угол поворота ковша, модернизирована поворотная головка и т.д.

 В 2006 году начат выпуск новой модификации экскаваторов EW-25-М1 "Антей-RX", оснащенных более мощным двигателем Д-245.9-450 (136 л.с.), а также полным комплектом гидрооборудования ведущих зарубежных фирм. Украинский дилер "Святовита" устанавливал экскаваторные надстройки на шасси КрАЗ.

 В 2010 году компания "Святовит" разработала экскаватор-планировщик EW-25-M1.S на шасси КамАЗ-43118. Прежде фирма не применяла шасси данной модели под монтаж экскаваторных установок. Чтобы вписаться в лимит грузоподъемности пришлось облегчить массу металлоконструкций экскаваторной установки. Также на этой машине установили новую кабину экскаваторщика.

 На волне конверсии, накрывшей в 90-х годах нашу оборонку, к выпуску экскаваторов-планировщиков приступило ОАО "Мотовилихинские заводы" (в прошлом – Пермский машиностроительный завод им. В.И. Ленина). По проектной документации, разработанной ОАО "ВНИИСтройдормаш", завод в сентябре 1997 года освоил серийное производство моделей ЗТМ-220 (ЭО-43212) на шасси КамАЗ-53228 и ЗТМ-221 (ЭО-43213) на шасси Урал-4320-1911-30. Вскоре добавилась еще одна модель – ЗТМ-220.1 (ЭО-43214) на шасси КамАЗ-43118. В качестве приводного двигателя экскаваторной установки на этих машинах применялся 75-сильный дизель Д-243. Из рабочего оборудования имелся основной экскавационный ковш емкостью 0,5 м3, планировочный ковш и отвал длиной 2 м. Глубина копания составляла 5,7-5,8 м (у разных моделей). Угол поворота рабочего органа – 360 градусов.

В процессе эксплуатации первых машин был выявлен ряд конструктивных недостатков, вскоре устраненных мотовилихинскими конструкторами и технологами. Так, была проведена модернизация ковша, подвижной и неподвижной стрел, портала, накладной рамы и поворотной платформы. Для несущих конструкций были применены высокопрочные стали с высокими пределами текучести и ударной вязкости. В дальнейшем модернизации подверглись гидропривод, кабина машиниста, также был увеличен опорный контур.В качестве базы для мотовилихинских экскаваторов-планировщиков использовались не только КамАЗы и "Уралы". В 2000 году по заказу АНК "Транснефть" был изготовлен экскаватор ТТМ-6901Э на снегоболотоходном гусеничном шасси ТТМ-6901 производства фирмы "Транспорт".

 В 2008 году ОАО "Мотовилихинские заводы" изготовило новую модель ЕТ-4322 базирующуюся на шасси КамАЗ-43118. Ее главными отличиями от серийно выпускаемых моделей стали увеличенная мощность и параметры копания: двигатель – 150 л.с; объем ковшей – 0,63-0,75 м3; глубина копания – 6,9 м. На новинке редуктор ротации ковша разместили наверху стрелы, тем самым облегчая стрелу и увеличивая ее грузоподъемность.

 Производство экскаваторов-планировщиков на ОАО "Мотовилихинские заводы" в тучные нефтедолларовые времена составляло порядка 20-40 единиц в год. В 2009 году, в разгар экономического кризиса в стране, выпуск упал до единичного, а в начале 2010-х годов предприятие окончательно свернуло производство строительной техники, включая экскаваторы-планировщики.

 В первой половине 2000-х годов, выпуск экскаваторов-планировщиков пытались наладить на Уралвагонзаводе и Воронежском экскаваторном заводе. Модели обоих предприятий базировались на шасси серийных пневмоколесных экскаваторов: нижнетагильский ЭТ-1 – на шасси ЭО-33211, воронежский ВЭКС-20К – на шасси ЭО-43221. В серию эти машины не пошли.

 В 2010 году завод "Тверской экскаватор" по требованию заказчика из нефтегазовой отрасли разработал экскаватор-планировщик ТЭП-18 на шасси КамАЗ-65111 (6х6). На нем использовали телескопическую стрелу от словацкого донора UDS 114, все остальное сделали сами. Двигатель устанавливали минский – Д-245S2. ТЭП-18 был выпущен небольшой партией, во второй половине 2010-х годов его сняли с производства.

 На рубеже 2019-2020 годов завод "Тверской экскаватор" вернулся к теме экскаваторов-планировщиков. В этот период тверское предприятие закупило у тисовецкого завода комплектную экскаваторную установку UDS 114 и установила ее на шасси "Урал NEXT". Эта машина получила обозначение Е 210 TS. В течение года планировалось полностью локализовать эту модель. Удалось ли это сделать пока неизвестно.

 На сегодняшний день из всех упомянутых производителей на постсоветском пространстве экскаваторы-планировщики выпускает только завод "Святовит". Исходя из потребностей рынка ежегодно из ворот завода выходит по несколько десятков экскаваторов. Модель EW-25-M1 монтируется на различных отечественных и зарубежных автомобильных шасси: КамАЗ 6х6, МАЗ 6х6, "Урал", "Урал NEXT", MAN, Iveco, Volvo и даже Tatra.