**11-351 Rotinoff Super Atlantic GR7 "Sunter Brothers Ltd." 6х4 тяжёлый балластный тягач с лебедкой тяговым усилием 22.5 тс, мест 3 в салоне, возможно, и 2 стоящих за кабиной, полезная нагрузка 14.25 т, снаряженный вес 21.75 т, нормативная полная масса автопоезда 110 т, Rolls-Royce C8SFL 333 лс, скорость: макс. 64, мин. 2.6 км/час, штучно, всех Rotinoff 35 экз., Rotinoff Motors Ltd. Англия, 1958 г.**



Выбрать окрас модельки в цвета компании по перевозке тяжелых неделимых грузов «Sunter Bros. (Haulage) Ltd.» из Northallerton (N. Yorkshire, England) мне посоветовал мастер, изготовивший КИТ, Alan Smith, объяснив это тем, что ее прототип лучший из сохранившихся экземпляров Rotinoff GR7 Atlantic. Этот тяжелый тягач был построен Дж. Ротиноффом (Mr George Rotinoff, Г.А. Ротинов) в 1958 г. на заводе в Колнбруке, к западу от аэропорта Хитроу. После успешной работы в Sunters он был отреставрирован ими, и с конца 1980-х г. его можно было увидеть в коллекции музея-заповедника науки в Роутоне (Science Museum Wroughton, Wiltshire).

Здесь приведены ТТХ версии Rotinoff GR7 Super Atlantic, поставленной в швейцарскую армию в 1958 году в количестве 8 шт. (вся партия 10 шт., два из них в комплектации Atlantic), которые использовались для перевозки танка Pz 55/57 Centurion весом 104 т на немецких прицепах Scheuerle. Другие тягачи этой модели поставлялись индивидуально и несколько отличались характеристиками.

*Из английской газеты, примерно, за 1980 г.*

Дорожный гигант обретает новый дом

Дорожный гигант, который когда-то перевозил грузы весом до 300 т, завтра отправится в 290-мильное путешествие на низкорамном погрузчике. Оснащенный двигателем Rolls-Royce мощностью 300 л.с., Rotinoff Atlantic GR 7 был одним из двух автомобилей, выпущенных 22 года назад и эксплуатировавшихся в коммерческих целях в этой стране. Его пункт назначения - Суиндон, где он станет главной достопримечательностью нового музея коммерческого транспорта, созданного Национальным музеем науки.

В течение последних 11 месяцев автомобиль полностью обновлялся в гараже мистера Теда Ханнана в Атерли. "Он принадлежит компании Sunters из Норталлертона, - сказал мистер Хэннан. "При весе в 18 тонн это самая большая работа, которую я когда-либо выполнял. Расход топлива составил один галлон на три мили, без нагрузки".

**Изготовитель:** Rotinoff Motors Ltd. Colnbrook, Buckinghamshire England

*Источник: masterok.livejournal.com*

[**Гигантские тягачи Георгия Ротинова.**](https://masterok.livejournal.com/3469572.html)Mar. 5th, 2017 г.

В течении многих лет швейцарская армия использовала 10 могучих балластных тягачей Rotinoff Atlantic и Rotinoff Super Atlantic. Мало кто помнит сейчас эту марку и, тем более, мало кто помнит судьбу основателя компании Rotinoff.  
 Сто лет тому назад, в 1904 году, в России в семье инженера Александра Ротинова родился сын Георгий. Два года спустя семья Ротиновых переехала жить и работать на Британские острова. Там Георгий выучился и начал трудовую деятельность. Работая инженером в различных компаниях, он приступил к осуществлению своей мечты — производству сверхтяжелых грузовиков, лишь когда ему исполнилось 50 лет.  
 Надо сказать, что при проектировании нового грузовика он вдохновлялся идеями довольно успешного американского тягача Diamant-T 980, который отлично проявил себя во время второй мировой войны. Добавлю, что автомобильных гигантов никто тогда не выпускал и эту нишу рынка стремился занять Rotinoff Motors Ltd.  
 В 1955 году, то есть спустя три года после регистрации компании, был выпущен первый тягач Rotinoff Atlantic GR 7 с колесной формулой 6х4. За эти годы были проведены проектные работы, создан опытный образец, а также закончены его испытания. Для его оснащения Георгий активно искал самую лучшую по тем временам комплектацию, производимую британской промышленностью. В автомобиле был установлен 6-цилиндровый двигатель Rolls-Royce C6SFL объемом 12,17 л, максимальная мощность которого составляла 250 л.с. при 2100 об/мин. Этот агрегат знаменитой английской фирмы RR был разработан для оснащения небольших морских катеров и имел довольно большие размеры. Заодно с мотором монтировалась 12-скоростная коробка передач David Brown, а мосты были заказаны у Kirkstall.  
 В дальнейшем поставщики смогли предложить более подходящие комплектующие для таких тяжеловозов и следующая модификация Atlantic была выпущена с мотором C6TFL-RR мощностью 275 л.с. и 15-скоростной коробкой тех же фирм. Собственная масса грузовика составляла 17,800 кг.  
 Колеса односкатные: задние с шина ми 18,00-25, передние с шинами 14,00-24, что можно заметить на фотографиях. Иногда задние односкатные колеса заменялись двускатными с последующей заменой рессор и ступиц. Расход топлива при транспортировке груза массой 104 т составлял 123 л на 100 км, а максимальная скорость достигала 29 км/ч.  
 Этот тягач действительно был тяжелым, так как полная масса автопоезда доходила до 140 ., что удостоило его эпитета «Супертяжелый», и было зарегистрировано в ту пору составителями Книги рекордов Гиннесса  
 Выпуская этот тяжеловоз, Георгий Александрович рассчитывал на заказчиков из министерства обороны Великобритании: ведь эти машины могли бы перевозить 60-тонные танки «Центурион». Но генералы по каким-то причинам решили приобретать менее весомые тягачи Antar фирмы Thornycroft. Спустя ка кое-то время партию из 18 машин хотела приобрести иракская армия, но контракта не получилось. Но все таки успех пришел. Швейцарские военные провели сравнительные испытания тех же тягачей Thornycroft и Rotinoff и по результатам испытаний заказали 10 Atlantic.   
 Во время выполнения этого контракта британская фирма выпустила новый более тяжелый тягач Super-Atlantic GR-7, который имел двигатель С8.TFL-RR объемом 16,2 л и мощностью 355 л.с. с 18-скоростной коробкой. Полная масса нового автопоезда уже достигала 300 т. Получив первые три Atlantic, альпийские военные попросили замены оставшихся семи машин на Super-Atlantic.  
В 50-е годы прошлого века с развитием производства большегрузных автомобилей в Австралии начали появляться первые дорожные поезда (Roadtrain). Тяжелые условия эксплуатации и повышенные требования заказчиков к грузоподъемности и надежности не каждый изготовитель мог выдержать. Но изделия Rotinoff оказались в состоянии удовлетворить специфические требования покупателей пятого континента. Так, кроме упомянутых тяжеловозов Atlantic, британцы изготовили две машины Viscount GR.37, предназначавшиеся для буксировки дорожных поездов. Эти автомобили по конструкции были похожи на своих предшественников, но главное отличие было в том, что это были шасси с увеличенной колесной базой, на которые установили кузова для перевозки скота.   
 В 1957 году после испытаний в Сиднее были завершены все монтажные и доводочные работы на машинах. Так, впервые появился дорожный поезд, состоящий из грузовика Rotinoff Viscount GR.37 с двумя трейлерами по 22 м длиной каждый. Такая сцепка могла перевозить около 60 т или 110 голов скота с крейсерской скоростью 40 км/ч. Эксплуатировались они по маршрутам длиной 1600 км с грубыми песчаными дорогами. Работа этих автомобилей в качестве скотовозов продолжалась до 1967 года, затем их продали. Новый хозяин первого грузовика переоборудовал его кузов и еще 11 лет перевозил на нем строительную технику. Затем запарковал его возле дорожного кафе, где он сейчас и стоит. Второй Viscount GR.37 получил новый самосвальный кузов и два аналогичных трейлера и продолжил работу, перевозя медную руду от карьера к обогатительной фабрике, преодолевая, за один рейс около 500 км с 60 т груза.  
 Георгий Александрович Ротинов умер от сердечного приступа 2 мая 1959 года в возрасте 55 лет. За семь лет существования предприятие выпустило всего 35 автомобилей, 11 из которых дожили до наших дней Их владельцы — это уже частные коллекционеры, которые иногда собираются на различных фестивалях.  
 С уходом основателя фирма была продана и сменила название в 1960 году, став Lomount Vehicle & Engineering Ltd. Через два года производство было полностью прекращено. В дальнейшем конструкторскую документацию приобрела известная британская фирма Atkinson Vehicles Ltd. и недолго выпускала аналогичные грузовики под своей маркой  
Так закончилась история фирмы Rotinoff Motors Ltd., начатая талантливым русским инженером Георгием Ротиновым.

*https://militaerfahrzeuge.ch/unterkategorie\_11\_9\_62.html Перевод не редактирован, оригинал см. приложенный PDF/*

Транспортное средство Rotinoff Super Atlantic GR7, буксир 35 t 6x4

Габариты

длина 9'330 мм

грузовой отсек 2'870 мм

Передний верхний склон 1930 мм

Задний верхний склон 1280 мм

Передний угол наклона склона 31 °

Задний угол наклона под углом 60 °

Задний буксировочный крюк под углом наклона 40 °

Ширина транспортного средства 3000 мм

Грузовой отсек 1740 мм

Колея спереди 2'280 мм

колея сзади 2'430 мм

Высота автомобиля 3'400 мм

Грузовой отсек 1400 мм

задний тяговый крюк 920 мм

Боковая стенка 600 мм

Дорожный просвет 400 мм

пространство для живота 250 мм

Снаряженная масса автомобиля 21750 кг

двигатель 2400 кг

задняя ось 1700 кг

лебедка весом 1000 кг

сменный редуктор 720 кг

Раздаточная коробка 650 кг

Полезная нагрузка автомобиля 14'250 кг (балласт и запасные части)

Общий вес транспортного средства 36000 кг

Нагрузка на переднюю ось 9 000 кг макс.

Нагрузка на ось сзади на ось 14 000 кг макс.

Полная масса автопоезда 110000 кг макс.

Колесная база 4'395 мм + 1'725 мм

Радиус поворота 25'300 мм

Тип двигателя Rolls Royce C8SFL, рядный 8-цилиндровый

Четырехтактный

Непосредственный впрыск

Корни системы наддува

Зарядный баллон

Производитель Рутс-Годфри

Тип L-450

Система охлаждения Жидкостная система охлаждения

Количество клапанов 2 клапана на цилиндр

Подвесные клапаны с боковым распределительным валом, приводимые в действие штоком, толкателями и коромыслом

Привод распределительного вала с зубчатой передачей Giber диаметром 130,175 мм

Ход поршня 152 400 мм

Объем двигателя 16'200 см3

Сжатие 14,0: 1

Топливо Дизельное

Мощность/кВт 333 л.с. / 247 кВт (DIN) при 2'100 об/мин

Крутящий момент Г310 Нм при 1300 об/мин с передачей мощности

Коробка передач Главный редуктор Создатель Дэвид Браун Тип 465

Механическая зубчатая коробка передач переменного тока

Синхронизированный с положительной блокировкой

6 Передач вперед

1 Рывок вперед

Стоковая схема Передаточное число:

1-я передача 6,00: 1

2-я передача 3,58: 1

3-я передача 1,97: 1

4-я передача 1,35: 1

5. Передача 1,00: 1

6. Передача 0,74: 1

ЗХ. 7,26: 1

Редуктор и раздаточная коробка Создатель Дэвид Браун

Механическая редукторная и раздаточная коробка

Переключения на медленную, прямую и быструю передачу 3

Отдельная стоковая схема Вспомогательный привод лебедки на раздаточной коробке

Передаточное число: Медленный 2,250: 1, Прямой 1,000:1, Быстрый 0,745:1

Блокировка дифференциала в продольном приводе между двумя задними мостами Дополнительный привод На раздаточной коробке

Привод от: Лебедка Передаточные числа 43,0:1

Управление схемой

Рычаг переключения передач черный главная коробка передач

Красный рычаг переключения передач Редуктор и раздаточная коробка

Рычаг переключения передач Синий лебедочный привод

Рычаг переключения передач Желтый лебедочный тормоз

Рычаг переключения передач, зеленая муфта лебедки

Блокировка дифференциала из меха Хэбэя

Сцепление

Двухдисковая сухая муфта диаметром 45,75 см с механическим приводом Qber Stange

Привод на обе задние оси

Звездная ось, обрезанная

Полуэллиптические длиннолистовые рессоры

Гидравлические телескопические амортизаторы

Шина 14.00 - 24, 20-слойная однослойная шина

Ведущие мосты с двойным передаточным числом и червячным приводом с планетарными редукторами, расположенными сбоку от них, которые одновременно служат в качестве балансировочного редуктора

Передаточное число: 16,6: 1

Приводные валы над дифференциалом

Блокировка дифференциала в продольном приводе между двумя осями с длинными рессорами

Длиннолистовые рессоры установлены в центре на поворотном стержне с возможностью поворота и прикреплены к одной из двух задних осей на каждом конце

Стальные дисковые диски с прессованными ободами, раздельные плоские диски с опорным кольцом

Шина 18.00 x 25, 24-слойная

Торможение

Рабочий тормоз Двухконтурная пневматическая тормозная система

Система Westinghouse

Регулировка с помощью подножки

Передние барабанные тормоза, действующие на все колеса, диаметр 483 мм

Ширина тормозных колодок 114,3 мм

Задние барабанные тормоза Диаметр 483 мм177,ширина тормозных колодок 8 мм.

Стояночный тормоз

Внутренний механический щековой тормоз

Воздействующий на задние колеса

Непрерывный тормоз Клапан быстрого торможения с фланцевым приводом

Действующий на рабочий тормоз

Прочие

объем топлива: 2 стальных бака на 290 литров дизельного топлива справа под подножкой

Расход топлива только на буксире составляет от 120 до 140 литров на 100 км

Расход топлива от 170 до 200 л / 100 км

Буксир с полной загрузкой от 14 до 18 часов в пути с полными баками

Нагрузка на прицеп 75 000 кг

Наибольшее тяговое усилие на крюке прицепа 25 400 кг

Полная масса автопоезда 110000 кг макс.

Лебедка установлена между кабиной водителя и грузовым мостиком

Производитель Дарлингтон, тяговое усилие 22'500 кг

Диаметр каната 22 мм. длина - 76 м

Передаточное отношение 43,0:1

Привод с комбинированным цепным и червячным приводом без защиты от перегрузки

Возможна тяга троса вперед и назад

Максимальная скорость 64 км/ч

2,6 км /ч на самой малой передаче

Электрическая система 24 вольта

Тип батареи 6Z14, 4 Батареи 6 Вольт 168 Ач

Минус полюс массы

Слева под подножкой

Стартер CAV типа MS 6/24 Вт-3 Анкерный стартер с тяговым усилием

Генератор CAV Т H 55 А 24-32 м 500 Вт

Мест 5 человек

3 человека в салоне и 2 человека, стоящих за кабиной для регулирования дорожного движения

Количество транспортных средств: 8 транспортных средств

В войсках с 1958 по 1991 г.

Назначение. В бронетанковых войсках используются в качестве транспортного средства для основных боевых танков Centurion