



«Зимогор» из Рыбинска

/КОНСТРУКТОР, СОЗДАВШИЙ СВОИ СОБСТВЕННЫЕ СНЕГОХОДЫ, О РЫБИНСКИХ «ЗИМОГОРАХ», ОРИГИНАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЯХ И МЕЧТЕ ПОБЫВАТЬ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ/

RS: Сегодня Вы один из немногих, кто сконструировал и построил свой собственный снегоход, причем подтвердил его ходовые качества в экспедиции «Рыбинск-Салехард. 4000 километров». Думаете ли Вы о серийном производстве?

А.П.: Снегоходы, участвовавшие в экспедиции весной 2009 года, это скорее, прототипы. По результатам испытаний были внесены определенные доработки и усовершенствования. На данный момент мы имеем две модели снегохода, получившего название «Зимогор», которые будут выпускаться пока мелкосерийно. Для запуска и локализации серийного производства необходимы крупные финансовые вложения для приобретения различного оборудования, площадей и т. д. На сегодняшний день часть комплектующих мы получаем от наших партнеров, например, капоты поставляют нам из Питера, а рамы делают в Ижевске. В России разместить заказ на неболь-

шую партию сложно и не бюджетно. Проще организовать все производство в Китае, определенные предложения уже имеются. Хотя за Родину обидно.

RS: У Вас сегодня две разработанные и испытанные модели. Для кого они предназначены и на какую ценовую группу они ориентированы?

А.П.: Обе модели относятся к сегменту легких утилитарных снегоходов и имеют 4-тактный двигатель. Среди иностранных конкурентов на данный момент – это Yamaha Bravo T и Ski-Doo Tundra 300. Из отечественных – TIKSY и «Каюр» (тоже из Рыбинска). Первая модель нашего снегохода – двухместная и оснащена двигателями фирмы Briggs&Stratton мощностью 18 или 23 л. с., объемом 570 и 630 куб. см соответственно. Данные двигатели обладают огромным моторесурсом (порядка 3000 моточасов), с которым снегоход будет надежен. Гусеница, используемая на ней, курской фирмы «Композит», длиной 3700 мм. Снегоход оснащен электрозапуском, подогревом ручек, указателями температуры двигателя и уровня топлива, прицепным устройством. Цена данной модели зависит от комплектации и составляет 145–160 тысяч рублей.

RS: В чем отличие второй модели от первой?

А.П.: Вторая модель – одноместная, более простая и бюджетная (стоит 115–125 тысяч рублей). На ней установлен китайский двигатель фирмы Zongshen, объемом 420 куб. см и мощностью 15 л. с., моторесурс порядка 2000 часов, гусеницу оставили той же, что и на первой модели. Вес ее всего около 180 кг. Обе модели могут быть использованы как в личных целях, так и для работы.

RS: В чем состоят оригинальные технические решения Ваших моделей?

А.П.: В обоих аппаратах они в принципе одни и те же. Мы поставили для себя задачу – спроектировать такую машину, чтобы в ней было задействовано как можно меньше оригинальных деталей для простоты, надежности и ремонтпригодности. Практически все резинотехнические изделия, применяемые на наших снегоходах, доступны в широкой продаже. По амортизаторам то же самое. Причем он один, автомобильный, но ставится в 4 экземплярах, два – на лыжи, два – на гусеницу. В случае аварии и поломки одного из них, например, на лыже можно взять с подвески гусеницы и продолжить путь.

Рама снегохода спроектирована как в стальном, так и в алюминиевом исполнении, причем она не цельная, а составная. Силовой узел, тоннель, стойка руля и багажник с прицепным устройством соединяются посредством заклепок. При необходимости, всю раму менять нет смысла: возможна замена одной из ее частей. В подвеске движителя гусеницы отказались от склизов, их роль выполняют катки. Это дает возможность безболезненно передвигаться по насту, льду, а в крайних случаях – по земле. В приводе, ведущего вала гусеницы, пошли нестандартным путем – отказались от цепи. Вместо нее применили зубчатый ремень, его параметры нам специально рассчитывали в Германии. При обрыве ремня нет побочных эффектов, как при разрыве цепи, когда возможно разрушение корпуса коробки. Замена ремня занимает ровно три минуты. Он без проблем выдержал пробег до Салехарда, притом что снегоход шел с санями весом 300 кг.

RS: Все ваши аппараты реализованы по формуле «1 гусеница + 2 лыжи». Как Вы относитесь к формуле «1 лыжа + 2 гусеницы» или «2 лыжи + 2 гусеницы»? Нет мысли сделать такой аппарат?

А.П.: Нарботки, конечно, есть. Это не военная тайна. Сделать свой снегоход по схеме «1 лыжа + 2 гусеницы» заманчиво, но это дальняя перспектива. Схема «2x2» – это Sherpa, снегоход

чисто тракторный, из разряда «доставить пиво на горнолыжный курорт». Из-за огромной цены в России их не много.

RS: Многие считают схему «1 лыжа + 2 гусеницы» морально и технически устаревшей. В чем ее плюсы и минусы, перед привычной схемой с двумя лыжами и одной гусеницей?

А.П.: Схема «1 лыжа + 2 гусеницы» дает плюс в проходимости из-за большей площади опоры и контакта со снегом. Это обеспечивает непревзойденную проходимость. Одна лыжа позволяет передвигаться среди деревьев и кустарников значительно проще, чем при двухлыжном исполнении. Единственным представителем схемы «1 лыжа + 2 гусеницы» является «Буран», который нашел широкое применение в районах Крайнего Севера, где данная модель самая востребованная. У мировых снегоходных брендов она развития она не получила. Минус ее состоит в тяжелом рулевом управлении.

RS: На дворе 2010 год, но зачастую технические решения и материалы, которые применяют отечественные снегоходостроители, родом из 70-х. Какие материалы и технологии, по Вашему мнению, целесообразно использовать сегодня?

А.П.: Конкурировать с западными брендами при наших условиях нет смысла, ничего хорошего на данный момент из этого не выйдет. У нас свой потребитель, со своим менталитетом и определенными возможностями. Для него мы

и хотим создать простую надежную машину, удобную в эксплуатации, недорогую и несложную в ремонте.

RS: Вы в походы ходите достаточно часто и на большие расстояния, чем они Вас привлекают? Семья Ваша не жалуется?

А.П.: Мне больше нравятся именно зимние экспедиции, не знаю, с чем это связано, может, со снегоходами. Люблю снег и мороз! Ходили мы как-то в экспедицию до Казахстана, честно говоря, меня это не впечатлило, не люблю жару. Мне чем сложнее, тем лучше! Близкие уже привыкли, раз в год меня отпускают на месяц и более.

RS: На сезон 2010–2011 планируете какую-то экспедицию?

А.П.: Глобальных экспедиций не планируется. Поэтому если и организуем, то что-то типа тестового пробега. Попытаемся собрать все модели легких утилитарников. Из российских: TIKSY, «Каюр», «Зимогор», «Рысь» – и импортных: Yamaha Bravo T и Ski-Doo Tundra 300. Хочется проехать не менее тысячи километров, чтобы проверить слабые места и посмотреть сильные стороны снегоходов-конкурентов.

RS: А куда бы хотели поехать и на чем, если представить, что бюджет неограниченный?

А.П.: Есть давнее желание дойти до Северного Полюса на снегоходе, а лучше на своем, собственного производства. Будем стремиться! ☺

Аркадий Попов



г. Рыбинск.
Директор компаний «Зимогор» и «Альтернативная техника».
Родился 2 сентября 1963 года в Рыбинске.
Образование: окончил Рыбинский авиационно-технологический институт, специальность – конструирование и производство радиоаппаратуры.
Хобби: путешествия.
Семейное положение: женат, дочь и сын.

