

Борис ОРЕХОВ

■ На заводе «Башсельхозтехника» в Уфе первыми в России освоили выпуск «Беларуса-1221.3» по белорусской лицензии.

Уфимцы уже не в первый раз имеют дело с техникой из братской страны. До этого они успешно выпускали модель «Беларус-82.1». Однако ускоренное развитие сельского хозяйства в республике вызвало потребность сельчан в более мощном, энергонасыщенном агрегате. На помощь пришел МТЗ. Минчане оперативно откликнулись на просьбу уфимцев: провели на предприятии тщательную наладку производственной линии, организовали подготовку персонала под выпуск новой машины.

«Беларус-1221.3» - именно то, что нужно сегодня. Универсал, предназначенный для выполнения самых разных сельскохозяйственных работ.

- На нем можно пахать, бороновать, а если понадобится, применять в качестве раздатчика

ВСЕПОГОДНЫЙ УНИВЕРСАЛ

ХАЙТЕК

кормов на ферме, - рассказал генеральный директор ГУСП «Башсельхозтехника» Фларис Шайхетдинов. - Новый трактор отлично подходит не только для крупных, но и для средних хозяйств. Он станет удачной заменой старым гусеничным машинам ДТ-75 и Т-4 «Алтай». По сравнению с ними у него, помимо прочих достоинств, есть еще одно важное преимущество - меньше давление на

почву, что важно для экологии.

Комплектация трактора максимально приспособлена к условиям земледелия в Башкирии. Например, увеличенный блок системы охлаждения с говорящим названием «Тропик» допускает работу даже в экстремальную жару с полной нагрузкой без перегрева двигателя. А дополнительный топливный бак позволяет трактористу не тратить время на дозаправку. Общий объем топлива с учетом дополнительного резервуара составляет 250 литров - хватит на всю смену. На машине установлен шестицилиндровый дизельный двигатель с турбонаддувом мощностью 132 л.с.

Причем, что важно, по выбросам вредных веществ он соответствует экологическому стандарту Stage II, что отвечает требованиям Технического регламента Таможенного союза.

Современную технику невозможно представить без продвинутой

электроники. В начинке башкирского «Беларуса» ее не меньше, чем в самолете. Есть даже автопилот - специальное подруливающее устройство: тракторист может вообще убрать руки с руля, и тот будет крутиться сам, ведя машину в нужном направлении. Навигационная система, разработанная учеными Башкирского государственного аграрного университета, позволяет спокойно работать в густом тумане и ночью. Также ученые БГАУ придумали аппаратно-программный комплекс для системы точного земледелия, устанавливаемый на «Беларус-1221.3».

- Система основана на ГЛОНАСС-технологиях, - рассказывает доцент БАГУ Ильдар Гафуров. - При совершении различных работ, например, при опрыскивании, из кабины не видна граница прохода. Применяющиеся обычно визуальные маркеры на земле все равно не спасают. Часть работ приходится выполнять повторно - а это время и лишний расход топлива.

Наша система снимает эту проблему. На лобовом стекле кабины установлен компьютерный планшет, где механизатор, во-первых, точно видит проход, который он уже сделал на поле. А во-вторых, перед ним уже вычерчивается линия нового прохода. Все это позволяет работать теперь без огрехов, не прибегая к повторным заходам.

По мнению экспертов, башкирский вариант белорусского трактора в разы дешевле зарубежных аналогов, не уступает им по качеству и даже имеет ряд преимуществ - например, в том же навигационном оборудовании.

Стоимость трактора, собранного на «Башсельхозтехнике», составляет 2,9 миллиона российских рублей. Зато для местных сельчан предусмотрена субсидия - 40 процентов компенсируется из республиканского бюджета. При этом специалисты уверены, что «Беларус-1221.3» в уфимском исполнении будет востребован не только в Башкортостане, но и в других регионах России.



Предоставлено заводом «Башсельхозтехника»

SOUZVECHE.RU

О ДРУГИХ НАПРАВЛЕНИЯХ
СОТРУДНИЧЕСТВА - НА НАШЕМ
САЙТЕ

СУПЕРДРАНИК ВЖИВИЛИ В «БУХАНКУ»

НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ

Борис ОРЕХОВ

■ Незаменимые вездеходы «уазики» и быстроногие трудяги-несуны «газели» скоро получат новое «синеокое» сердце.

На Минском моторном заводе (ММЗ) начали выпуск продвинутых дизельных двигателей нового поколения - 4DTI. Они предназначены для установки как раз на авто повышенной проходимости, компактные грузовички, а также на кучу другой подвижной техники, произведенной в России.

Разработка движка началась еще в 2010 году. Первые его образцы публике показали на выставке «Агросалон-2018» в Москве. Специалисты сразу оценили достоинства новинки, прежде всего ее экономичность по сравнению с традиционными бензиновыми предшественниками. Но и внесли свои предложения по компоновке изделия. Минчане, отрихтовав отдельные моменты, запустили движок в серийное производство.

- Модель 4DTI - это четырехцилиндровый рядный двигатель объемом 2,1 литра, - рассказал начальник отдела технического сервиса ММЗ Руслан Кемежук. - Мощность варьируется от 74 до 140 лошадиных сил. Характеристики зависят от наличия турбонаддува и степени форсировки. По деталям агрегат на две трети унифицирован с другим новым дизелем ММЗ-3LD, предназначенным для легкой сельхозтехники. Все основные компоненты - блок цилиндров, распредвал, коленвал, поршни для нового двигателя - наш завод изготавливает самостоятельно. Но

топливная аппаратура закупается у чешской фирмы Motorpal, с которой успешно сотрудничаем уже более десяти лет. Мы производим отливки корпусов, крышки насосов и отправляем их на завод в Йиглаве. Чешские партнеры, в свою очередь, поставляют на наш конвейер готовые топливные насосы, собранные на базе корпусов, отлитых у нас.

Дизельные двигатели - конек ММЗ, на которых минчане, что называется, собаку съели. Завод - один из крупнейших производителей моторов для автомобилей и тракторов на всем постсоветском пространстве. Основная его продукция - дизели для тракторов МТЗ «Беларус» и среднетоннажных грузовиков «МАЗ». Теперь моторы с маркой ММЗ получают и машины российского производства.

Правда, есть одна загвоздка, над которой как раз работают сябры. Дело в том, что новый двигатель пока не соответствует экологическому стандарту Евро-5. Поэтому оснащать им новые автомобили, которые продаются на территории России и Евразийского экономического союза, нельзя. Но только - новые. Модернизировать уже эксплуатируемые авто - это пожалуйста. Тех же «уазиков» и «газелей», бегающих по дорогам России и других стран СНГ, десятки тысяч. Развернуться можно очень хорошо, запустив конвейер на полные обороты.

Плюс - любители тюнинга, которых у нас тоже пруд пруди. К тому же ограничения не носят тотальный характер - на дорожно-строительную технику и тракторы они не распространяются. Когда белорусским мотористам удастся повысить экологическую чистоту

За машинами с такими движками угнаться будет непросто.



4DTI, что совсем не за горами, новый двигатель станет первым дизельным агрегатом, сделанным в СНГ по стандарту Евро-5.

Пока первая партия в сотню моторов ММЗ-4DTI отправилась на Кубу. Там новым дизелем оснащают внедорожники «УАЗ-469». На острове Свободы полно техники, поставленной еще в советское время - грузовики «ЗИЛ» и «ГАЗ», различные трактора. И на всех можно заменить старые моторы новым белорусским движком, дав технике вторую жизнь.

- Всего наш завод поставляет свою продукцию более чем в пятьдесят стран, - рассказывает директор ОАО «ММЗ» Александр Рогожник. - Но ключевым рынком сбыта для нас оста-

ется Россия. И сотрудничество только расширяется. Так, например, в первом квартале этого года мы подписали договор с компанией «Коммерческие автомобили - Группа ГАЗ» из Нижнего Новгорода на поставку запасных частей.

- В чем преимущество двигателей с маркой ММЗ?

- Наши дизели всегда отличались относительной простотой конструкции, качеством, надежностью и легкостью в обслуживании. Никаких проблем для заказчиков с запасными частями, которые производятся на заводе и всегда есть на складе. Поэтому на нашу продукцию большой спрос. Особенно - в России, чем мы традиционно очень дорожим.