

ПРО МОЖЛИВІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ КОЛІСНИХ ВСЮДИХОДІВ ТИПУ «ШЕРП» В СИЛОВИХ СТРУКТУРАХ І СЛУЖБІ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ УКРАЇНИ

Вербов Є.В., Волонцевич Д.О., Карпов В.О.

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут», м. Харків*

З початку нового тисячоріччя в Україні суттєво підвищився інтерес до створення всюдихідної техніки на пневмоколісному ході і надвисокими показниками прохідності. Це було пов'язано з різними причинами, але, в першу чергу, цей інтерес підігрівався комерційними запитами на машини для мисливства, рибальства і активного відпочинку заможного прошарку як українців, так і іноземних громадян. В результаті з'явилися такі дрібносерійні зразки всюдиходів, як Шерп і Nomad, а також одиничні примірники як Atlas (рис. 1).



Рисунок 1 – Українські колісні всюдиходи

В реаліях України, яка починаючи з 2014 року знаходиться фактично у стані війни з росією, природно, що виникає бажання використовувати всюдихідну техніку не тільки для відпочинку і розваг, а й для силових структур і Державної служби з надзвичайних ситуацій. Безумовно, використання на цих всюдиходах великих пневматичних коліс практично унеможливорює їхнє використання під можливим вогневим впливом супротивника не тільки в якості бойових машин, а й у якості транспортерів переднього краю. Але використання таких машин саме в якості всюдиходів для Прикордонної служби України або для пошуково-евакуаційних робіт, що проводяться Державною службою України з надзвичайних ситуацій, при виконанні певних вимог до їх характеристик може бути вельми ефективним.

До таких вимог, в першу чергу, необхідно віднести відповідні надійність і ресурс, а саме проміжок часу в мотогодинах або пробігу в кілометрах, після якого необхідно робити технічне обслуговування. При тому, що всі вказані всюдиходи здатні рухатись по бездоріжжю, долати природні і штучні перешкоди, болотисту місцевість, пісок, глибокий сніг та водні перешкоди, вони мають різні структури трансмісії та систему рульового керування.

Попередньо проведений аналіз показав, що на всюдиходах даного типу система рульового керування шляхом повороту керованих коліс теоретично може бути доцільною лише для машин вагою більше 5-7 тонн, а ланцюгова трансмісія – лише для машин, у яких показник собівартості значно вагоміший ніж загальний ресурс і пробіг між технічними обслуговуваннями.