

На службе его величества

http://www.off-road-drive.ru/archivе/27/Na_slujbe_ego_velichestva

Morris-Commercial C8: английский артиллерийский тягач 1942 года выпуска на Дмитровском полигоне



Король Великобритании Георг VI мог гордиться своей артиллерией. Но в XX веке этот род войск претерпел коренное изменение: вместо гужевой тяги орудия стали буксироваться автомобилями. Кстати, существует большая вероятность того, что тягачи марки Morris Commercial водила сама будущая королева Великобритании Елизавета! Более того, не исключено, что это была армейская машина той же модели, что спустя 60 с лишним лет медленно съехала с платформы эвакуатора у ворот Дмитровского автополигона. В общем, [вездеход](#) нам на тест достался, мягко говоря, редкий. Что же касается самой английской автомобилестроительной компании Morris, то о ее непростой судьбе [читайте на стр. 84.](#)

«ПРИЦЕП» ДЛЯ MORRISCOMMERCIAL



Основная артиллерийская система, которую приходилось буксировать вездеходу MorrisCommercial C8, носила наименование QF 25 pdr – то есть скорострельная 25-фунтовая пушка-гаубица. Слава к этому орудию пришла в битве под Эль-Аламейном. Именно тогда британские артиллеристы проверили на прочность броню танков генерала Роммеля. Калибр 25 фунтов (по нашему – 87,6 мм) исторически задавался массой сплошного чугунного ядра (11,34 кг), которое можно закатить в ствол соответствующего диаметра. Пушка стреляла снарядами массой 7,36 кг на дальность до 12 250 м. Расчет орудия состоял из пяти человек. По штату британская дивизия располагала 72 такими пушками. И, самое важное для нас, масса «25-фунтовки» составляла 1,8 т. При этом нужно иметь в виду, что тягач таскал не только пушку, но и снарядный ящик («передок»). Кстати, на тестируемом тягаче мы обнаружили символику Британской королевской артиллерии со знаменитым девизом: «Везде, куда ведут право и слава»...



В соответствии с русской пословицей встречали мы британца «по одежке». Ну что ж, «покрой мундира» своеобразный... По крайней мере в XXI веке «шьют» совершенно иначе. Правда, военную принадлежность в любом случае не скроешь: ее выдают рубленые формы и цвет кузова. Сдвоенная кабина тягача заметно смещена вперед, тем самым для капота остается настолько мало места, что при определенных ракурсах машина воспринимается как бескапотный грузовой фургон. По обоим бортам тягача имеется по две двери разной высоты, а под ними расположены вещевые ящики. Что же касается грузового отсека, то он является неотъемлемой частью кабины. Ну а венчает все это великолепие тканевый тент с двумя массивными металлическими люками.

Каютоккомпания



Очутившись внутри, в первую очередь отмечаешь простор шестиместного (расчет орудия плюс водитель) «салона», а в голову приходят некие корабельные ассоциации. Причем происходит это не столько из непривычного по автомобильным меркам простора, сколько от конфигурации остекления (помимо двух лобовых и четырех дверных есть два дополнительных окна перед передними дверями, установленных по диагонали). «Корабельные» ощущения усиливает и рулевое колесо, больше похожее на штурвал. Но хватит, перейдем от ассоциаций к проверке телом... Вопреки ожиданиям, сидеть за рулем, расположенным по британским правилам, конечно же, справа, очень удобно. По крайней мере, тянуться или неестественно изворачиваться нет необходимости. Все основные органы управления находятся на своих местах, кроме, пожалуй, установленного у лобового стекла переключателя указателей поворота. Но это не эргономический просчет конструкторов. Просто один из предыдущих владельцев тягача пытался привести автомобиль в соответствие с современными требованиями к приборам наружного освещения. Водительское сиденье установлено непривычно далеко от борта. Освободившееся пространство между кузовом и креслом занял водруженный на подрамник... [аккумулятор](#)! Странное решение, особенно если учесть количество свободных закрытых отсеков, где он мог бы без проблем разместиться. Так же справа от сиденья расположен и рычаг тормоза механической лебедки. Слева от водителя рычаги коробки передач, «ручника», включения лебедки и рукоятка включения переднего моста. И вот еще какое наблюдение: несмотря на то, что двигатель сильно вдается в салон, кожух никоим образом не стесняет водителя. Что же касается панели приборов, то она типична для тех лет. То есть попросту отсутствует! Все переключатели и приборы установлены прямо на передней стенке кабины. Там же смонтирован и электрический бензонасос.



А теперь перейдем в заднюю часть салона. Здесь установлены пассажирские сиденья. На этих стульях с короткой подушкой и складной спинкой не тесно даже в зимней одежде, но сидеть, правда, не очень удобно. Зато переднему пассажиру досталось поистине королевское (вернее, командирское) место. Кресло здесь такое же, как у водителя, но с более наклонной спинкой. Запас пространства по всем направлениям такой, что не снился и пассажирам лимузинов! В общем, сидишь, как в шезлонге. Мало того, сиденье можно полностью сложить и откинуть к передней стенке кабины, освободив площадку внушительных размеров, прямо над которой располагается наблюдательный люк, металлические края которого окантованы специальным мягким валиком. Кстати, сидящие на заднем ряду в этом плане тоже не обделены. Для них есть второй такой же люк. Из других удобств, редких для той поры, отметим внутрисалонное освещение и электропривод очистителей лобовых стекол. Кстати, сами стекла могут открываться вверх, что в совокупности с опускаемыми боковыми стеклами обеспечивает отличное проветривание салона. Ну а уж если станет совсем жарко, то можно снять брезентовую крышу.

Но, увы, насколько машина подготовлена к эксплуатации в условиях жаркого климата, настолько же она не готова к морозам. Взять хотя бы «отопление» салона. Судя по всему, эта ответственная обязанность возложена непосредственно на двигатель, но его теплотворной способности для подобной «каюткомпании» явно недостаточно. Мало того, вентиляция педального узла настолько примитивна, что не содержит даже намека на заслонку, отделяющую салон от улицы. В результате нижние конечности водителя в зимнее время так «работают» в условиях разницы температур: правая стынет в потоках морозного воздуха, а левая «жарится» на моторном кожухе.



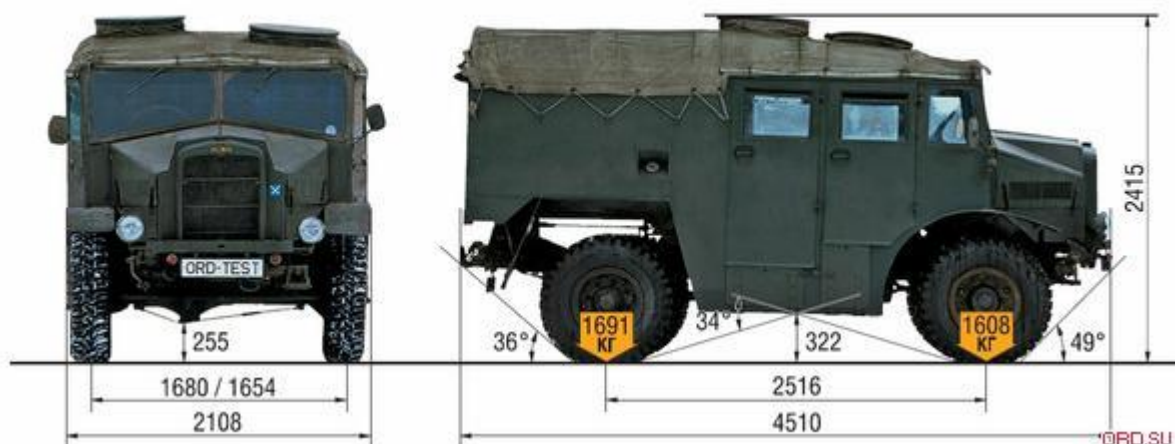
Ну и в заключение «салонной» темы то, с чего ее следовало бы начать. То есть поговорим о посадке, а вернее о проникновении в салон. Неладное мы заподозрили сразу же после разгрузки «ветерана» с эвакуатора, на котором он прибыл на полигон. Механик, сопровождавший «почтенного старца», почему-то забрался на водительское место через... заднюю дверь! Не успел я предположить, что передняя дверь сломана и не открывается, как она легко распахнулась. Причина подобной тактики оказалась достаточно банальна: так гораздо проще. Дело в том, что уровень пола в районе водительского сиденья расположен на высоте 87,5 см! При этом никаких ступенек нет. Процесс осложняется наличием аккумулятора и торчащим из пола рычагом тормоза лебедки. На этом фоне проникнуть через заднюю дверь действительно оказалось проще. Нужно лишь преодолеть 70-сантиметровую ступеньку и перелезть через спинку сиденья водителя.



С грузовым отсеком тоже не все ладно. Во-первых, замер погрузочной высоты вызвал недоумение – 144 см (больше, чем у КамАЗа), во-вторых, сам отсек поделен на две равные части высокой (вровень с бортами) перегородкой. Заднюю часть еще можно загрузить, откинув борт, но как добраться до передней, если зазор между верхней кромкой перегородки и тентом крайне мал? После всех этих геометрических открытий логичным было измерить остальные линейные параметры, что, собственно, мы и сделали.



Morris-Commercial C8



Главная конструктивная особенность



Загнав «ветерана» на стенд, мы в первую очередь измерили его габаритные размеры. В принципе ничего особенного, размеры как размеры. Но только если рассматривать их по отдельности. А вот в совокупности картина выходит весьма любопытная. Судите сами: длина в 4,5 метра сравнима с таковой у самых обычных «легковых» внедорожников, но при этом ширина тягача сходна с таковой у траков типа [Hummer](#), а по высоте Morris и вовсе грузовик! Кстати, именно последний параметр и не позволил Morris преодолеть 40-градусный рубеж на стенде опрокидывания. Зато высота подъема колеса на стенде диагонального вывешивания оказалась очень даже немалой. Причем помимо рессорных подвесок с большими ходами она была обусловлена главной конструктивной особенностью машины...



Заглянув под машину, мы обнаружили, что у Morris-Commercial C8 двоякая несущая система. Помимо основной рамы лестничного типа, к которой крепятся обе подвески и задняя часть кузова, имеется дополнительная, А-образная. На нее устанавливаются основные агрегаты, крепится передняя часть кузова и моторный отсек! Причем между собой рамы имеют шарнирную связь. Вы спросите, зачем понадобились такие сложности? Ответ прост: таким образом конструкторы пытались

освободить агрегаты и кузов машины от нагрузок при преодолении знакопеременных препятствий и позволить основной раме беспрепятственно скручиваться, тем самым помогая подвеске удерживать колеса в контакте с опорной поверхностью, но при этом не нагружать кузов на кручение. И действительно, в работоспособности этой конструкции мы убедились на стенде диагонального вывешивания. Замерив с обеих сторон расстояние между рамами в районе заделки переднего конца передней рессоры при полностью поднятом колесе, мы получили разницу в 30 мм!

Morris-Commercial C8 (данные производителя)

Двигатель	Бензиновый, карбюраторный
Число и расположение цилиндров	4 в ряд
Рабочий объем, см ³	3519
Мощность, л.с.@при об/мин.	70@3000
Трансмиссия	Полноприводная с жестко подключаемым передним мостом
Коробка передач	5-ступенчатая механическая, несинхронизированная
Раздаточная коробка	Одноступенчатая, с отбором мощности на привод лебедки
Тормоза	Гидравлические, барабанные
Объем топливных баков, л	2x68
Шины	10.50-16
Максимальная масса буксируемого прицепа, кг	4000

Чем проще, тем лучше



Что же касается основных агрегатов, то здесь все довольно просто и принципиально не слишком сильно отличается с конструкциями дней сегодняшних. Двигатель – бензиновая рядная 3,5-литровая «четверка» мощностью 70 л.с. Трансмиссия включает в себя однодисковое сцепление, пятиступенчатую коробку передач, одноступенчатую раздаточную коробку с механизмом подключения передней оси и мосты с разъемными картерами главной передачи, одноступенчатыми редукторами и свободными дифференциалами.

Подвеска машины – рессорная, но в ней применены практически не встречающиеся ныне рычажные амортизаторы. Да и передние рессоры не совсем обычные. Сверху на их концах установлены дополнительные короткие изогнутые в форме лука листы, связанные с крайними стяжками рессоры. Нужны они для того, чтобы предотвратить поломку коренного листа при нагрузках, возникающих от поворота моста.

Тормозная система Moggis полностью гидравлическая (за исключением механического «ручника», конечно), но усилителя в ней нет, что для более чем трехтонной машины не есть хорошо.

Лебедка



Отдельного упоминания заслуживает эпических размеров механическая [лебедка](#). Один ее барабан, превышающий по габаритам колесный диск, чего стоит. Механизм привода тоже не подкачал и вполне сравним по размерам с коробкой передач! По своему типу [лебедка](#) Moggis относится к тяговым устройствам с вертикально расположенной осью барабана, тросоукладчиком и ленточным тормозом. Крутящий момент на нее передается от раздаточной коробки специальным карданным валом. Причем рычаг в кабине водителя переключает подачу крутящего момента либо на привод колес, либо на вращение барабана. Таким образом, чтобы размотать трос, нужно перевести рычаг «раздатки» в соответствующее положение и включить заднюю передачу в коробке передач. Соответственно для намотки троса на барабан включается первая передача. И еще одна особенность: несмотря на то, что механизм установлен перед задним мостом, под полом грузового отсека, трос можно выпустить не только назад, но и вперед! Для этого на задней поперечине рамы установлены два специальных шкива, а в передней части машины – петля-направляющая и кронштейн с двумя валиками (так называемая роликовая «калитка»).



Кстати, исполинские размеры и заднее расположение лебедки прежде всего обусловлены основным предназначением британского грузовика. Поскольку Moggis-Commercial C8 – артиллерийский тягач, то в его задачу, естественно, входит буксировка орудия в паре со снарядным передком. То есть в данном случае лебедку нужно рассматривать скорее не как систему самовытаскивания, а как элемент помощи расчету в установке орудия на позиции и его последующего вытаскивания из

глубоких капониров. Да и в случае перебазирования орудия на переднем крае логичной выглядит следующая последовательность действий: отцепить прицеп и преодолеть сложный участок в одиночку, а затем подтащить тяжелую, «упирающуюся» пушку лебедкой.

Нестандартный консерватизм

Как известно, автомобили туманного Альбиона всегда выделялись нестандартными решениями в сочетании с... консерватизмом конструкции. Причем и то, и другое очень часто доведено до абсурда. При всем этом в английских автомобилях всегда присутствует какой-то неповторимый шарм. Взгляните, например, на кронштейн рулевого механизма Morris, на его плавные, изящные и даже слегка вычурные формы. Как видите, эту сугубо функциональную деталь конструкторы превратили в настоящее произведение искусства! А маслозаливная горловина на картере главной передачи переднего моста! Вы раньше видели что-нибудь подобное? А усилитель переднего моста в виде растяжки из прута? А брезентовые брызговики с вшитыми в нижнюю часть утяжелителями из полоски металла? А напоминающее своими формами голову быка буксировочное устройство с поперечной рессорой в качестве компенсатора динамических нагрузок? Но, увы, не все, что красиво, хорошо для реальной эксплуатации. Например, кронштейн рулевого механизма, которым мы только что любовались, крепит этот самый механизм вместе с жестко состыкованным с ним рулевым валом к основной раме. Но при этом другой конец вала (вместе с рулем) закреплен на передней стенке кабины, которая покоится на раме дополнительной. В результате при движении руль ходит буквально ходуном, существенно осложняя управление.

Запоры заднего борта тоже показались нам неудачными. Для того чтобы их открыть, иногда требуется помощь молотка, но при этом не исключена возможность... самоотпирания во время движения. Кстати, немного доработанные запоры аналогичной конструкции стоят ныне на [Land Rover Defender](#) 110 Pickup...

Джентльмены, заводите моторы!



Этот знаменитый клич, вот уже который год раздающийся над «Старой кирпичницей» перед началом гонки «500 миль Индианаполиса», вспомнился нам не без причины. Дело в том, что Morris заводится, как настоящий гоночный автомобиль! Сначала поворотным флажком включаем зажигание, затем, щелкнув тумблером, запускаем электрический бензонасос и наконец жмем на расположенную справа от руля кнопку стартера. Но в тот самый миг, когда английский мотор с утробным рычанием начинает неспешно двигать четырьмя своими поршнями, гоночные ассоциации резко сменяются ассоциациями тракторными...

Дело в том, что этот бензиновый двигатель начинает тянуть практически с холостых. В результате незагруженный автомобиль без напряжения трогается на третьей передаче, а если надо, то и на четвертой! Таким образом, вторая передача – «грузовая», а первая – «ползущая». Такой подбор передаточных чисел и мотор, истощным ревом выказывающий свою нелюбовь к высоким оборотам, предопределили размеренный стиль перемещения.

По дороге машина движется неспешно (около 50 км/ч), но при этом не рыскает и не раскачивается.

Только вот управлять тягачом не совсем привычно. Помимо того, что кресло водителя установлено справа (правда, несколько лет назад у нас таким образом чуть ли не полстраны ездило), так еще и далеко от борта. Как следствие то и дело возникало ощущение, что сидишь строго по центру машины. Но это все еще мелочи... Настоящий дискомфорт вызывало очень большое и постоянно вибрирующее рулевое колесо с тонким скользким ободом. А еще тестируемый образец заставил освежить в памяти ныне почти забытый способ переключения передач с двойным выжимом сцепления и обязательной перегазовкой. Ситуация усложнялась еще и тем, что переключаться надо было левой рукой, но точно и быстро, поскольку при переходе даже с третьей на четвертую передачу машина успевала почти остановиться, не говоря уже о более низких ступенях. Конечно, отчасти виной тому были неисправные передние тормоза, ощутимо зажимавшие колеса при движении.

Евгений СПЕРАНСКИЙ
Драйв-эксперт журнала ORD



Автомобиль проектировался для эксплуатации вне дорог

Первое впечатление от автомобиля – большое усилие на рулевом колесе при маневрировании. Но такое усилие характерно для автомобилей с подобной нагрузкой на управляемую ось, не оборудованных усилителем руля. Из-за большого сопротивления повороту в пятне контакта управляемых колес с дорогой, вызванного конструкцией шин, их типом и осевой нагрузкой, возникает высокое усилие при повороте колес. При больших скоростях это являлось бы существенным недостатком, но при тех скоростях, на которые рассчитан данный автомобиль, это не критично. Явно ощущается, что автомобиль проектировался прежде всего для эксплуатации вне дорог. Непривычно то, что это автомобиль с правым расположением руля, и при этом водитель сидит ближе к продольной оси автомобиля, чем того ожидаешь. Поэтому не очень четко чувствуется левый габарит машины. Ориентация по правой стороне сложностей не вызывает. Реакции на поворот руля в пределах тех скоростей, на которые рассчитан автомобиль, – нормальные.

Во время выполнения маневра «змейка» проявилась склонность автомобиля к избыточной поворачиваемости. Это относится как к движению на заднем, так и на полном приводе. Видимо, передние колеса лучше осуществляют сцепление с дорогой и при повороте управляемых колес дополнительно доворачивают автомобиль, лучше реализуя крутящий момент двигателя. Большое усилие снижало точность управления. Увеличение скорости выполнения маневра приводит к увеличению избыточной поворачиваемости. Реакция автомобиля оказывается больше, чем ожидает водитель, и обрабатывать ее с таким большим усилием на рулевом колесе очень тяжело. При прохождении поворота с заносом

задней оси автомобиль держит заданный курсовой угол, контролируемый увеличением и уменьшением тяги на ведущих колесах. При этом поддерживать курсовой угол воздействием на рулевое управление проблематично из-за большого усилия на рулевом колесе. Немного не хватает точности, хотя в целом этот режим движения следует признать устойчивым. Траекторная устойчивость при движении по прямой нормальная. Она даже лучше, чем у некоторых современных автомобилей.

Тренажерный зал



Как всегда тест на управляемость проводил наш драйв-эксперт Евгений Сперанский. Дюжину раз пройдя «змейку», Евгений Борисович остановился и, тщетно пытаясь отдышаться, заметил, что судя по всему его физические возможности достаточно точно совпадают с возможностями шасси этого автомобиля. То есть вращать руль быстрее он был не в состоянии, но при этом и увеличивать скорость движения было бессмысленно: автомобиль заносит. Не последнюю роль здесь опять же сыграли подклинивавшие передние тормоза. Зато они же помогали, воспользовавшись состоянием покрытия, развернуться буквально на месте. Достаточно было повернуть руль и нажать на педаль газа, как Morris начинал исправно вертеться вокруг подторможенной передней оси. Узрев такие способности к дрифтингу, мы не смогли отказать себе в удовольствии поиграть со скольжениями задней оси. Конечно, «ветеран», как ему и положено, «танцевал» медленно и с достоинством, но при этом занос легко контролировался тягой. Эх, если бы не тугой руль...

Лед и шины

Откатав асфальтовую программу, мы приступили к внедорожной части наших облегченных ретроиспытаний. Прибыв к полосе со знакопеременными препятствиями, Morris, ни секунды не мешкая, принялся подминать под себя припорошенные снегом надолбы. Проблемы начались при попытках взобраться на препятствия с места: ограничителем проходимости стали неподходящие для зимних условий шины и свободные межколесные дифференциалы.

Разобравшись с искусственным рельефом, мы перешли к рельефу естественному... Наш любимый грунтовый подъем в этот раз было решено не штурмовать. Но не потому, что мы были невысокого мнения о способностях английского тягача, а исключительно по метеорологическим соображениям. Дело в том, что к моменту проведения теста погода приготовила нам весьма неприятный сюрприз в виде толстой ледяной корки, укрытой сугробами свежеснежного снега. Загонять тяжелый раритет с плохо работающими тормозами и неподходящей по сезону резиной на этот 30-процентный бугристый «каток» на наш взгляд было просто бессмысленно.

Пришлось довольствоваться относительно пологим подножием холма. Но с учетом вышеперечисленных обстоятельств «ветеран» и здесь чувствовал себя неуютно. Стоило одному из колес упереться в бугор или провалиться в яму, как остальные тут же сметали

снег «зубастыми» протекторами и начинали беспомощно полировать ледяную твердь. В такие моменты «старичка» могла бы выручить [блокировка](#) межколесных дифференциалов, но, как уже было сказано, конструкцией такая возможность, увы, не предусмотрена. Ну а когда настало время выбираться из низины, путь тягачу преградил обледенелый уступ. «Внатяг» здесь уже не поможет - только ходом! Небольшой разгон, и вот передние колеса уже почти наверху, но пробуксовка заставляет «ветерана» отступить. Вторая попытка оканчивается с аналогичным результатом. Нужен более длинный разгон, но для этого необходимо задним ходом взобраться на противоположный склон. В конце концов это удается, и, скатившись с уклона, Morris, отчаянно буксуя, преодолевает коварный уступ.

Тени прошлого

Ну что тут скажешь, как показали протестированные Morris и Hotchkiss (см.: [«Старый французский солдат». ORD. 2007. №12](#)), артиллерийские тягачи, созданные в первой половине XX века, и сегодня способны по проходимости дать фору (особенно это справедливо в отношении Hotchkiss) большинству современных внедорожников! При этом они остаются живыми носителями оригинальных конструкторских идей, которые в обрамлении современных технологий вполне могут вознести вездеходы будущего на очередную ступень технического прогресса. Ведь, как известно, все (ну, или почти все) новое - это хорошо забытое старое...

текст: Михаил ИГНАТОВ

Денис ОРЛОВ

фото: Алексей ВАСИЛЬЕВ

Михаил ИГНАТОВ

Дэвид де МОРРОУ. Американский военный, владелец аналогичного тягача

Зачем человеку Morris?



Я столько раз слышал этот вопрос, что решил наконец ответить на него через «средства массовой информации». Да, у меня дома уже есть один автомобиль военного времени - [Ford GPW](#). Но проблема в том, что, поскольку мой дом находится в штате Техас, а «место работы» (Первая американская бронетанковая дивизия) - в западногерманском городе Майнц, то домой мне удастся вернуться, мягко говоря, нескоро. В общем, прибыв в Германию, я прежде всего постарался найти европейских коллег по увлечению. Вскоре мне удалось встретиться с группой немецких униформистов, объединившихся в военно-исторический клуб. К тому времени у меня окончательно сложилась идея купить относительно небольшой военный автомобиль с тем, чтобы после окончания службы увезти его на родину. Когда я поделился своими планами с командиром «исторического подразделения», он обещал посодействовать в поисках. Вскоре он позвонил и сообщил, что уже нашел то, что мне надо, и что находится «это» в...

Англии! По весьма приблизительной информации «это» представляло собой английский полноприводный грузовик в неплохом состоянии по кузову и агрегатам. Когда я позвонил продавцу, то выяснилось, что машина действительно на ходу и имеет все необходимые документы. Пообещав приехать за грузовиком через месяц, я, в свою очередь, получил встречный вопрос о том, каким именно образом планируется доставлять приобретение? Пришлось честно ответить, что я собираюсь на нем... уехать. Своим ходом, через всю Францию и половину Германии. И тут мне впервые удалось услышать новое для меня английское слово - daft (как мне потом объяснили, его значение - не то чтоб законченный дурак, но явно не блещущий интеллектом персонаж). Наконец, все дела сделаны, наличные сложены в сумку, и мы с приятелем взяли курс на туманный Альбион. Прибыв на место, мы поняли, что это настоящая английская «глубинка». Двор фермы был заставлен разнокалиберным сельхозоборудованием (по большей части укутанным старыми армейскими чехлами), а один из механизмов «парил» в нескольких сантиметрах от земли, опираясь мостами о деревянные подставки. При этом из-под брезента виднелись колеса с развитым протектором. Хозяин стянул покрывало, и нашим взорам предстал автомобиль угрюмейшей наружности. А еще через пять минут владелец не только спихнул машину с колодок, но и без каких-либо проблем запустил двигатель. Мы залезли в кабину и выехали на ближайшее поле. К моему полному удивлению все работало! В тот же день я стал счастливым обладателем артиллерийского тягача Morris-Commercial C8... Весь следующий год прошел в сборе необходимой информации и дефицитных запчастей. Мне даже пришлось еще раз съездить в Англию. Правда, английские коллекционеры думали, что я шучу, когда я рассказывал, какая у меня машина. «На кой дьявол янки покупает английский тягач, когда вокруг полно американских?» - явно читалось в их глазах. Позднее мне удалось выяснить, что таких Morris, как мой, в мире осталось всего шесть экземпляров. Через некоторое время мне удалось привести грузовик практически в оригинальное состояние. Для этого пришлось поменять некоторые кузовные детали, полностью перекрасить машину, сшить новый тент и сменить резину. Но теперь, когда я катаюсь по городу на своей Moggy (как ее называют англичане), словами описать взгляды, которыми ее провожают люди, просто невозможно!

МЕХАНИЧЕСКАЯ [ЛЕБЕДКА](#): ПРОЦЕСС СМЕНЫ НАПРАВЛЕНИЯ ТЯГИ



После завершения значительно сокращенной программы испытаний (как-никак тестируемому тягачу более шестидесяти лет!) наш главный технический эксперт Алексей Исаев предложил проверить алгоритм работы механической

лебедки тягача... Испытания решили проводить в «стерильных» условиях одного из испытательных стендов полигона. Задача состояла в следующем: требовалось выпустить лебедочный трос через носовую направляющую и попробовать протащить машину вперед лебедкой, изначально ориентированной на заднюю тягу. Для смены направления тяги нужно было размотать трос, затем провести его вокруг шкивов, просунуть между рамой и кузовом, зацепить за направляющие на раме и, наконец, пропустить между валиками переднего кронштейна.



Проблемы начались уже на стадии размотки троса... Он все время заклинивал в отверстии тросоукладчика. Порой для того, чтобы его продернуть, едва хватало усилий двух человек! К тому же скорость размотки оказалась очень высокой, что заставляло гиперактивно шевелить руками, дабы не запугать трос. Следующим препятствием на нашем исследовательском пути стала необходимость протащить трос в узкий, но длинный проем между полом кузова и рамой. Делу мешал и кронштейн, соединяющий два вышеозначенных элемента автомобиля. Нам все-таки удалось протолкнуть трос над кронштейном и, выпустив его под днище, протащить вперед. Но вот незадача: если бы машина в этот момент сидела на «брюхе», то нам бы пришлось либо делать подкоп, либо искать крюк на трехметровом шесте...

Проложив в конце концов всю трассу и зацепив трос за стенд, мы взялись тянуть машину. Могis шел хорошо, даже слишком... То есть скорость намотки троса даже на первой передаче при работающем на холостых оборотах двигателе превышала скорость движения при отпущенной педали газа за счет передачи момента на колеса! В общем, не успели мы и глазом моргнуть, как машина была «вытащена».