

УДК 629.113  
КОМБИНИРОВАННАЯ РОТАЦИЯ КОЛЕС – ВОЗМОЖНАЯ  
АЛЬТЕРНАТИВА СЕЗОННОЙ СМЕНЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ШИН

Н. Н. ГОБРАЛЕВ, А. Н. ЛЕВЧЕНКО  
Белорусско-Российский университет  
Могилев, Беларусь

Лето, зима и снова лето, а за ним зима, и так далее. Для автомобилистов смена времен года всегда сопряжена с определенными волнениями – необходимостью «переобувания» своего автомобиля соответствующими шинами. На зиму – зимними, на лето – летними. С одной стороны потребность этой процедуры активно пропагандируется фирмами-производителями автошин, с другой – однозначно регламентируется требованиями правил дорожного движения [1] и жестко контролируется работниками государственной автоинспекции. И если для предприятий, где эксплуатируются грузовые автомобили и транспорт повышенной тоннажности, контроль исполнения требований ПДД несколько смягчен, то для автолюбителей никаких снисхождений даже не рассматривается. Поэтому у них в межсезонье появляются дополнительные хлопоты и расходы, которые желательно уменьшить или по возможности исключить вообще.

Чем же они объясняются?

Во-первых, необходимостью покупки и последующего хранения у себя двух комплектов автошин – летнего зимой и зимнего летом.

Хорошо, если имеется подходящее помещение, например гараж. А если его нет? Держать четыре колеса в квартире на балконе или подвале крайне неудобно. Да и требуемых по технологии хранения условий для этого нет. В некоторых странах с развитым автосервисом подменные автопокрышки входят в стоимость сезонного шиномонтажа и остаются на хранение на складах сервиса.

Во-вторых, экономической составляющей.

К привычным расходам по автомобилю в виде заправки топливом, замены масла, фильтров, ремней и т. д. добавляются расходы на шиномонтаж, балансировку, корректировку развала-схождения колес и, самое существенное, покупку еще одного комплекта автошин.

В-третьих, фактическим износом протектора автошин.

Подмечено, что при среднем годовом пробеге автомобиля 10...15 тыс. км летняя автомобильная шина изнашивается от изначальной высоты протектора в 7,5 мм до допустимой в 1,6 мм примерно в течение пяти-шести лет. Зимняя шина – от изначальной 7,5 мм до допустимой 4,0 мм



даже более шести лет [2]. Но фирмы-изготовители автомобильных шин не рекомендуют эксплуатировать покрышки старше пяти лет, т. к. их резина по причине «старения» теряет необходимые реологические свойства. А если пробеги автомобиля будут меньше? Тогда довольно часто получается, что шина еще не изношена, а ее уже целесообразно менять.

По совокупности отмеченных причин появляется стремление найти какую-то альтернативу, позволяющую хоть как-то уменьшить расходы автовладельцев [3].

Определенным выходом из создавшейся ситуации может стать комбинированная ротация зимних и летних шин.

В чем же она заключается?

Зимой следует на автомобиле устанавливать, как и положено, зимнюю автошину, для которой периодически делать ротацию колес по ведущей и ведомой оси. Летом же предлагается использовать комплект из двух автошин из летней резины и двух автошин из зимней резины. На ведущей оси автомобиля для уменьшения износа целесообразно монтировать летние автошины, а на ведомой – зимние. Подменную пару зимних шин тоже желательно ежегодно менять. Причем, такую перестановку без особого труда может делать самостоятельно любой автолюбитель.

Таким образом, экономический эффект от проводимых мероприятий будет складываться из стоимости покупки только одной пары колес летней резины и проведения дважды в год их шиномонтажа с сопутствующей балансировкой. Кроме того, обеспечить хранение пары колес значительно проще, чем четырех.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Ярошко, М. Е.** Конспект по изучению правил дорожного движения: пособие для учащихся автошкол по подготовке водителей транспортных средств категории «В» / М. Е. Ярошко, В. А. Кадулин. – 4-е изд. – Минск: Тонпик, 2010. – 144 с.: ил.
2. Шины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.shina.by/tires.php>.
3. **Гобралев, Н. Н.** Возможная альтернатива шипам зимних покрышек / Н. Н. Гобралев // Материалы, оборудование и ресурсосберегающие технологии: материалы Междунар. науч.-техн. конф.: в 2 ч. – Могилев: Беларус.-Рос. ун-т, 2008. – Ч. 2. – С. 23.