



## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

Действующий проект от Фонда «Волна Памяти» **«РАВНЫЕ ДОРОГИ»** заключается в создании и внедрении в производство транспортного средства для людей с ограниченными возможностями.

Построен образец - скутер-трайк, проведены тестовые испытания с помощью инвалидов-колясочников с травмами различного происхождения.

Задача скутер-трайка - обеспечить мобильное и автономное передвижение на любые расстояния людей с ограниченными возможностями без посторонней помощи, обеспечив им независимость и свободу в передвижении.



Первые ходовые испытания. Февраль, 2017. Москва

Вторые ходовые испытания. Март, 2017. Москва





## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

**«РАВНЫЕ ДОРОГИ»** - проект разработки транспортного средства для инвалидов- колясочников, позволяющий им использовать ТС , не покидая коляску.

Отсутствие необходимости пересадки из коляски в транспортное средство позволяет человеку стать более мобильным в своих перемещениях, а также быть более независимым при эксплуатации ТС.

В данный момент изготовлен опытный образец с целью выяснения технических данных ТС при использовании его человеком с ограниченными возможностями, что дает возможность вносить изменения в конструкцию ещё на этапе проектирования ТС.

Основными комплектующими данного транспортного средства являются детали скутеров и мотоциклов производства КНР.

В России собирается только рама ТС и электрическая проводка (большое количество в ТС запчастей производства КНР, что позволяет задуматься о возможности создания в будущем российско- китайского совместного предприятия.)

Создание данного ТС является самоокупаемым, поскольку розничная цена при мелком серийном производстве для покупателя составит 120-150 тыс.рублей (цена на базовую комплектацию двигателя объёмом 50 и 150 куб.см.)

Данная цена является абсолютно конкурентоспособной и невысокой, поскольку средняя цена ручной коляски, пригодной для перемещения по городу начинается от 200 тысяч рублей.

Несмотря на то, что данное ТС предполагает эксплуатацию в наших климатических условиях в основном в весенне-летне-осенний период (6-7 месяцев в средней полосе России), в южных регионах сроки эксплуатации увеличиваются.

Запуск производства данного ТС позволит начать проектирование и создание транспортного средства для всесезонной эксплуатации.





## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

«РАВНЫЕ ДОРОГИ» на Международном мотосалоне «IMIS-2017» в Санкт-Петербурге





## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

«РАВНЫЕ ДОРОГИ» на Воробьевых горах. Тестирование скутер-трайка.

Пилот - Николай Баранов (инвалид-колясочник)

Знакомство и обещание поддержки проекта Сергеем Бадюком.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



На дорогах все равны. Тест-драйв трайка для инвалидов-колясочников. Фотограф Калина Иван.



## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

**«РАВНЫЕ ДОРОГИ»** в общей колонне на Мотопараде в Москве (6 мая 2017 г.)  
Пилот - Николай Баранов (инвалид-колясочник). Возвращение в мотожизнь  
спустя три сезона после аварии





# ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

**Статья** разработчика скутер-трайка Павла Сотникова в майском номере журнала «MOTO»

Я САМ!

К идее создания трайка для инвалидов меня подтолкнула его судьба. Ветеран одной из локальных войн, он выжил, но остался прикован к инвалидной коляске. На первых порах мотообщественность собрала деньги на лечение, помогала, чем могла. Но с течением времени он остался практически наедине с самим собой.

Это грустно, но таковы реалии – у всех своя жизнь, свои проблемы. А возможностей его хватало разве что выкатиться из подъезда. Он начал крепко пить, всё чаще задавая вопрос: «И на кой хрен вы меня спасли?» Не буду называть его имени, потому что его уже нет... Но сколько ещё людей повторяют его судьбу, лишённые хотя бы относительной самостоятельности?

Как сказал другой мой знакомый, тоже инвалид-колясочник, но активный здоровенный мужик: «Я закидаю себя в машину одной рукой. А дальше... жду что кто-то загрузит мою коляску. Именно в этот момент я чувствую себя убогим...»

За границей тема транспорта для инвалидов развита куда серьёзнее! Выбор велик, от электроскутера до специального автомобильчика. Но, во-первых, это очень дорого, особенно по нашим меркам. Во-вторых, у подавляющего большинства всё та же проблема – как без чьей-либо помощи загрузить или выгрузить коляску, учитывая, что

многие из них, даже очень дорогие, не предполагают её складывание или разборку. Поэтому двумя главными идеями проекта стали функциональность и ценовая доступность.

За функционалом я подразумеваю в первую очередь автономность человека, то есть максимальную независимость от чьей-либо помощи. Надо быть инвалидом, чтобы понять, насколько важно для него «Я могу это сам!» Поэтому нужно сделать такой аппарат, куда человек помещается вместе с коляской, причем может делать это сам.

Что касаемо цены этого аппарата, то я промониторил рынок инвалидной техники. Цена хорошей коляски начинается от 150 тыс. рублей. И это ручная, а электрические значительно дороже! Да и движутся они со скоростью 6 км/ч, а заряда аккумулятора хватает на 12 км. Трёх-четырёхколесный скuter для инвалида – это, по сути, кресло на колёсиках, куда ещё надо залезть. Едет он не быстрее 15 км/ч, а цена начинается от 80 тыс. руб. И вновь тот же вопрос – куда деть коляску?

В Европе выпустили электромобиль для инвалидов, куда можно заехать прямо на ней. Едет он 80 км/ч, но заряда хватает на 3 часа, да и стоит 18 тыс. евро. Учитывая наши реалии, решил заложить стоимость в пределах 100-120 тыс. рублей.



## ПРОЕКТ «РАВНЫЕ ДОРОГИ»

Один приятель приспал мне фото из Таиланда, на которой был заснят мотоцикл с коляской, где вместо люльки сделан пандус для инвалидной коляски, а все органы управления переведены к нему.

Моя идея собрала небольшую команду единомышленников. Так как сами мы мотоциклисты, речь о машине не шла. За основу взяли концепцию Boss Hoss: человек на коляске сам закатывается на пандус, фиксируется и едет по своим делам. Мотоцикл дорог и сложен, поэтому за основу взяли простой и дешёвый китайский скутер. Да и управлять им куда проще. К тому же китайцы всегда готовы продать любую деталь в любом количестве и по разумной цене.

Мы продумали схему трайка: спереди вилка, по бокам две гондолы с двигателями и задними колёсами, а между ними пандус, на который с задней стороны заезжает человек на коляске и фиксируется перед рулём. Оба 50-кубовых двигателя синхронизировали на одну ручку газа.

В процессе я понял, что эта тема может быть интересна не только инвалидам-колясочникам, но и больным церебральным параличом. Большинство из них не может водить автомобиль. По их словам, положить руки на руль-палку и крутить газ куда проще, чем барабанку.

Когда опытный образец был готов, стало понятно, что в заложенную цену даже с адаптацией под конкретного человека мы укладываемся.

Мы решили устроить тест-драйв и пригласили всех желающих инвалидов попробовать его в деле, чтобы понять, всё ли мы делаем правильно. Приехало девять колясочников и трое церебральщиков. Первым тестировал мой старый приятель Марат. Первый кружок вокруг нашего ангаря он проехал осторожно, а на втором уже входил в поворот с заносом. Примерно так же раскатался человек, который до этого ни разу не сидел на мотоцикле.

Во многом мы угадали. Например, с расположением коляски на пандусе – развесовка получилась удачная, а конструкция устойчивая. Мощности даже одного двигателя вполне хватает, чтобы завезти двух человек на достаточно крутой подъём подземного гаража. Большой 20-сантиметровый клиренс удобен для наших дорог. Приспособить руль, органы управления и т.п. под конкретного человека не сложно. Конечно, были и замечания и пожелания, которые мы учтём. Но общая реакция была позитивная, и основная суть её: «Я сам!»

Тестовый аппарат с двумя двигателями, но окончательный вариант, скорее всего, будет с одним, а на месте второго планируем установить электрическое мотор-колесо с генератором, чтобы обеспечить задний ход и зарядку всего электрооборудования. Уже есть идеи вариантов модернизации, например поставить сзади 2 ведущих мотор-колеса (которые легко синхронизируются), а двигатель перенести вперёд, в одну из гондол, и завязать на мощный генератор для их питания.

Есть и креативные мысли. Например, создать новый вид спортивных состязаний! Поставить два движка помощнее, раздельные тормоза, соответствующую резину, сварить монокок. И гонять, хоть на треке, хоть по раллийной трассе! Причем, могут участвовать не только инвалиды, но и здоровые люди, как подростки, так и взрослые.

Были и критики. В интернете писали: «Да что это за скорость 30-40 км/ч!». Может, вы удивитесь, но инвалид предпочитет ехать 3-4 часа до своей дачи, но сам!

«Трайк – конструкция неустойчивая, он будет заваливаться!» При нормальных расчётах, всё работает отлично, что доказывает само существование трайка и его выпуск серьёзными мировыми производителями.

«Вы мечтатели!», «Очередной мертворожденный проект»... Может у нас эту тему настолько опошлили, что народ всё воспринимает с недоверием?... По крайней мере, это не какой-то абстрактный проект, пробный аппарат уже готов.

Общение с ребятами дало понимание, что направление выбрано правильно. А общение с чиновниками – что кроме меня и инвалидов это никому не надо. У первых интерес есть! Главный отклик: «У нас появляется возможность ощутить себя независимым». А у вторых политика примерно такая: «Мы тебе дадим десять лямов, ты откатишь два с половиной, и нам всё равно, что ты сделаешь с остальными». Не хочу в этом мараться, если честно. Поэтому пробую искать спонсоров или партнеров, ведь трайк нужно доводить до ума, сделать сертификацию в НАМИ. И попытаться сделать его мелкосерийным.

Как и в случае с пробегом «Волна памяти», это не коммерческий проект, он больше социальный и денег тут не заработкаешь. Зачем я в это вписался?

Мой дед говорил: «Не будь животным! Посмотри вокруг: для многих все устремления – дом, жена, дети. А это животные инстинкты – нора, самка, потомство. Человек же определяется тем, сколько людей придут к нему на кладбище через год после его смерти (не включая семью)». И это показатель – значит, ты что-то в этом мире сделал, что-то оставил после себя людям.

Я видел горящие глаза ребят-инвалидов, их желание двигаться. Смысл проекта – облегчить им эту возможность. Представьте, сколько человек смогут сами поехать на какие-либо тусовки, к морю, да и в полноценные путешествия, вместо того, чтобы уйти в себя, спиться и т.п. И если хотя бы несколько сделают это на моём детище, то всё это было не зря!



# ФОНД ПОДДЕРЖКИ И РАЗВИТИЯ МОТОТУРИЗМА «ВОЛНА ПАМЯТИ»

ОГРН 1167700074233 ИНН 9717048958 КПП 771701001

Директор Фонда. Руководитель мотопробега  
Ольга Крылова +7 916 062 96 36

Учредитель Фонда. Руководитель мотопробега  
Павел Сотников +7 903 221 95 07

Директор по развитию  
Константин Джапаридзе +7 903 173 27 78

e-mail: info@moto-probeg-volna-pamyati.ru  
www. moto-probeg-volna-pamyati.ru



MAPUUJY

МАСТЕР  
Международного  
мотопробега-эстафеты  
«ВОЛНА ПАМЯТИ-2017»

«ВОЛНА-ЗАПАД». «ВОЛНА-ВОСТОК». «ВОЛНА-ЮГ». «ВОЛНА-КАВКАЗ». «ВОЛНА-СЕВЕР». «ВОЛНА-ПОМОРЬЕ». «ВОЛНА-ЮГРА». «ВОЛНА-ЯМАЛ». «ВОЛНА-БЕЛАРУСЬ» «ВОЛНА-АЗЕРБАЙДЖАН» «ВОЛНА-МОНГОЛИЯ»