Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№7

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ГАЗ-69 Т-3

ТРОТУАРОУБОРОЧНАЯ МАШИНА

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 7, 2011
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова
www.deagostini.ru
Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01.
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей: Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
www.deagostini.ua
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине: 8-800-500-8-400
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7 Г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221, ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева, Владимира Новоселова и Станислава Кирильца.
Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 250 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011
Дата выхода в России: 19.11.2011

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14 (все): © ИТАР-ТАСС; 15: © Государственный центральный музей современной истории России;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1937

Поливомоечный автомобиль на шасси ярославского тяжелого грузовика

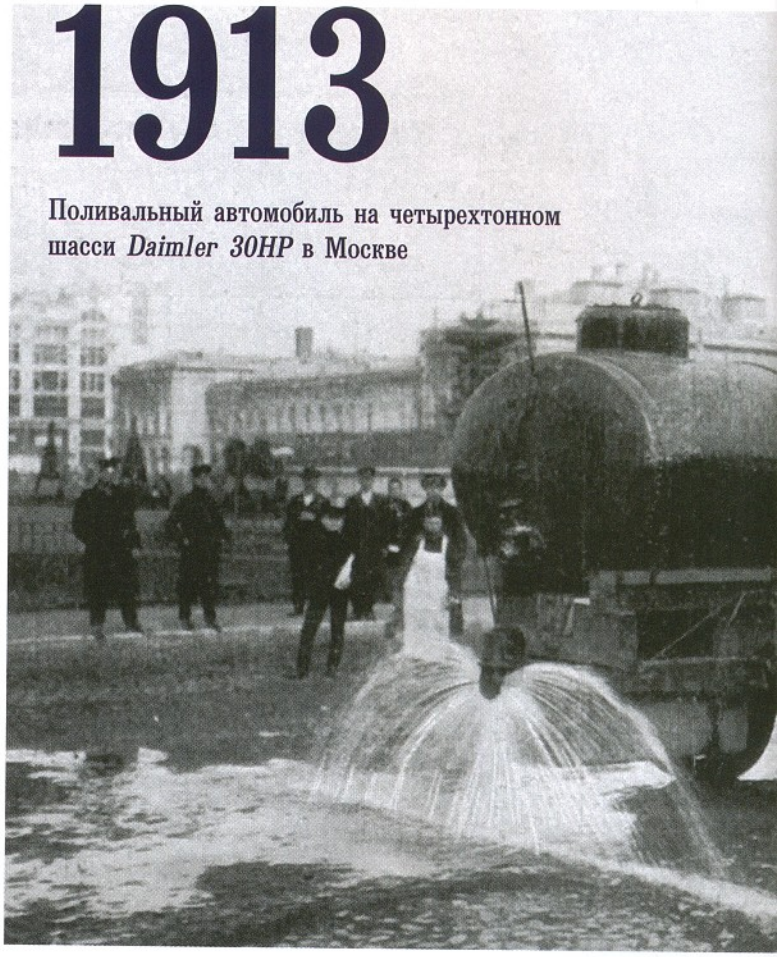
В родном Отечестве еще не так давно уходу за дорогами не придавали сколь-либо серьезного значения: при отсутствии дорожного покрытия бороться летом с пылью или грязью было бесполезно, а зимние снежные заносы мешали лишь пешеходам — сани проблем почти не испытывали. Лишь с появлением автомобильного транспорта возникла необходимость в дорогах с усовершенствованным покрытием и, соответственно, в их круглогодичном содержании.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

В 1912 году на помощь работникам «метлы и лопаты» пришли импортные «поливалки», за ними подтянулись и снегоуборочные машины

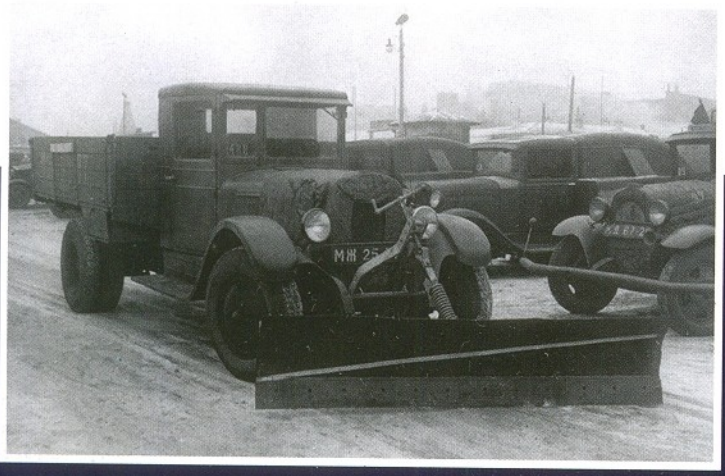
Еще столетие назад в городах все «локальные» проблемы с мусором и сугробами на тротуарах и дорогах решали дворники, а надзор за их работой осуществляла полиция. Наибольшую проблему для дворников, как это ни странно, представляли лошади: сгребаемые с мостовых грязь и снег перемешивались с продуктами жизнедеятельности рабочих лошадок. В обязанности дворников в зимний период также входило поддержание в должном состоянии санного пути (передвижение на колесных экипажах зимой не приветствовалось). Дворники, убирая снег с мостовых, должны были не счищать его до камня, а оставлять толщиной с вершок (около 4,5 сантиметров). «Проплешины» на мостовой следовало засыпать белым снегом. Летом же улицы дополнительно следовало поливать водой, чтобы прибивать мешающую экипажам пыль. Из соображений санитарии городские власти требовали от домовладельцев добросовестной уборки прилегающих территорий и скорейшего вывоза мусора за городскую черту, на специально устроенные свалки.

Если на небольших улочках силами дворников поддерживать чистоту еще было возможно, то на «столичных проспектах» — уже нет. Не мудрено, что вскоре появились первые специальные поливочные «экипажи» на гужевой тяге. Это была обычная телега с деревянной бочкой и самотечной системой увлажнения мостовой. С появлением автомобилей следить за состоянием дорог стало еще сложнее, и логичнее всего было переложить эту трудоемкую



1913

Поливальный автомобиль на четырехтонном шасси *Daimler 30HP* в Москве



1937

Снегоуборочный автомобиль на шасси грузовика ЗИС-5

работу «на плечи» самих машин. Сначала машины приспособили для уже привычной поливки улиц. Три импортные «поливалки» с металлической клепаной цистерной на шасси *NAG* появились в Санкт-Петербурге в 1912 году. Их приобрела в Германии городская управа Петербурга.

Московская городская управа обзавелась первыми пятью «грузовиками для поливки улиц» на немецких шасси «Даймлер-Мариенфельд» в 1913 году. В Москве они проработали до конца 20-х годов — при советской власти их отремонтировали и переставили на пневматические шины.

Чуть позже цистерны стали оснащать так называемой «автомобильной метлой». Причем конструкторские решения, заложенные в то время в механизм привода щеток, и по сей день не претерпели существенных изменений.

До революции на дорогах появились и снегоуборочные машины, а точнее — обычные грузовики, оборудованные съемными плуговыми снегоотвалами. Известно, что грузовики *Benz*, оснащенные стальными плугами, впервые появились на улицах Санкт-Петербурга зимой 1913 года.

На рубеже 20–30-х годов прошлого века, в связи с развитием в СССР дорожной сети с твердым покрытием, проблема их содержания встала особенно остро. Страна активно пополняла автопарк, машины перестали быть экзотическим средством передвижения и становились неотъемлемым инструментом

1939

Механический скалыватель льда на шасси грузовика ЯГ-6

«Летние» подметально-уборочные машины ПУ-2 создавались на шасси грузовиков ГАЗ, а универсальные всесезонные — на базе тяжелого грузовика ЯГ-6

народного хозяйства и армии. Нарастала активность загородных пассажирских и грузовых перевозок. Появилась необходимость освобождать от снега не только городские улицы, но и загородные шоссе, что привело к дифференциации снегоуборочной техники: в городе снег следовало сгребать совками в кучи, предназначенные для последующего вывоза, а за пределами населенных пунктов его можно было просто сбрасывать в кюветы. Уже в 1926 году были закуплены «Мерседесы» и «Бюссинги», предназначенные для установки снегоотвального оборудования обоих типов.

В 1937 году Московский экспериментально-механический завод начал производство плужных снегоочистителей городского типа, разработанных КБ Управления благоустройства Москвы (УБМ). Навесное оборудование предназначалось для установки на грузовые автомобили ЗиС-5.

Все большее число улиц «в угоду» развитию автомобильного движения мостили камнем, а несколько позже — асфальтировали. А это значит, что требовалась дополнительная уборочная техника, особенно летом, для удаления пыли и мусора. В дальнейшем городские «уборщики» становятся всесезонными, способными летом подметать и поливать улицы, а зимой убирать снег.

Вначале на грузовом шасси ГАЗ-ММ была создана «летняя» подметально-уборочная машина ПУ-2, а затем, с учетом опыта ее эксплуатации, и универсальный агрегат на базе тяжелого грузовика ЯГ-6. Машина была оснащена цистерной для воды и разбрызгивающими форсунками, а также цилиндрической щеткой, расположенной в пределах колесной базы. Зимой на «коммунальный» ЯГ-6 навешивался поворотный плужный отвал. Эти машины применялись только в больших городах, таких как Москва или Ленинград.

До войны стали использовать первые пескоразбрасывательные механизмы, которыми оснащались обычные бортовые грузовики ЗиС-5 и ЯГ-6, а также отдельный вид уборочных автомобилей — скалыватели льда, которые со временем исчезли с дорог (то ли противогололедные реагенты стали лучше справляться с этой работой, то ли скалыватели своим рабочим инструментом слишком сильно портили дорожное полотно).

В послевоенный период уборочная техника получила дальнейшее развитие. Появились лаповые снегопогрузчики, прозванные в народе «золотая ручка», и первые высокопроизводительные шнекороторные и фрезороторные снегоочистители.

Под пескоразбрасыватели изначально переделывали обычные бортовые грузовики, а со временем стали конструировать

1940

Подметально-уборочный автомобиль ПУ-2 на шасси ГАЗ-АА

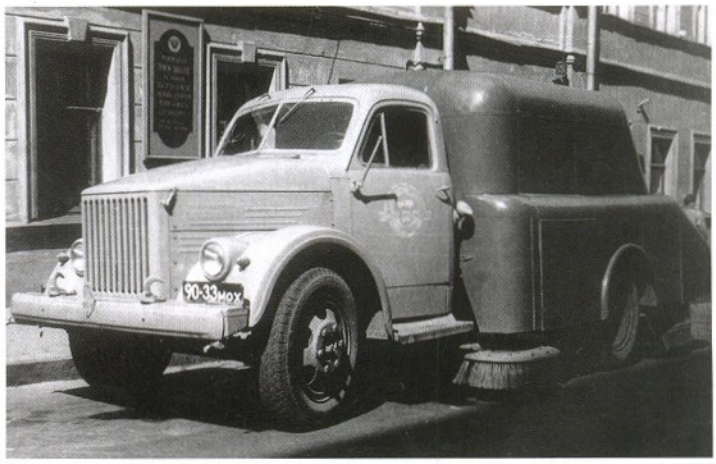
1968

Лаповый снегопогрузчик С-4 по прозвищу «золотая ручка»

специальные бункерные надстройки на ЗИЛы и ГАЗы. К числу революционных инноваций можно отнести появление вакуумных подметально-уборочных машин, у которых смёт подавался в мусоросборочный бункер не механическим элеватором, а за счет всасывания, как в домашнем пылесосе.

Отдельного повествования заслуживают машины для уборки тротуаров и дворовых территорий, которые в 50–60-х годах постоянно совершенствовались и обновлялись, пока не был определен путь их дальнейшего развития, а из обилия конструкций не выкристаллизовались наиболее работоспособные.

1965



Подметально-уборочный автомобиль ПУ-20 на шасси ГАЗ-51А

ГАЗ-69 Т-3

PERESHIVAYLOV

ГАЗ-69 Т-3

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Коммунальный тротуароуборочный автомобиль Т-3

Отечественные машины для уборки тротуаров и дворовых территорий появились в конце 40-х годов. Разработкой этих машин занималось КБ Управления благоустройства Москвы, так как столица испытывала наибольший дефицит в подобных механизмах. Первым работоспособным «механизированным дворником» стал одноосный садово-огородный трактор СОТ с навешенным сменным оборудованием: плужно-щеточным (ПТ-4) для зимы и летним подметально-уборочным (ПТ-5). Внешне конструкция была похожа на современный мотоплуг со снегоочистительным оборудованием, только несколько бóльших размеров. Однако массовое производство этих уборщиков так и не было начато, потому что базовый трактор СОТ с трехсильным мотором не стал серийным.

В первой половине 50-х КБ УБМ разработало оригинальную модульную платформу Т-1. Агрегат состоял из одноосного одноместного «тягача», оснащенного мотоциклетным мотором мощностью в 14 лошадиных сил, набором одноосных рабочих модулей, жестко присоединяемых к «мотокабине», и навесного оборудования.

1958

Тротуароуборочная машина Т-1 со скалывателем льда на передней навеске и цилиндрической щеткой на прицепе

Тротуароуборочная машина Т-3 на базе автомобиля ГАЗ-69, разработанная в КБ УБМ совместно с ПКБ Академии коммунального хозяйства, оказалась на редкость жизнеспособной

«Коммунальный гарнитур» предусматривал варианты комплектации тягача на все случаи жизни (лето и зиму), однако до испытаний в городских условиях дошла лишь зимняя тротуароуборочная комбинация, получившая индекс Т-1-3. Впервые на уборку столичных тротуаров эти машины вышла зимой 1958/59 года. Однако при эксплуатации Т-1-3 выяснилось, что малейшее препятствие в виде выступающей водосточной трубы или лепнины на фасаде здания, ввиду недостаточной маневренности четырехколесных «уборщиков», создает довольно обширную «мертвую зону». Именно для уборки сложнодоступных мест и был создан малый тротуароуборщик Т-2, базирующийся на агрегатах грузового мотороллера ТГ-200, переставленных задом наперед. Ведущими у этого снегоуборочного лилипута были два передних колеса, управляемым — единственное заднее. Радиус поворота Т-2 благодаря такой конструкции составлял всего 1,5 метра. Однако поиск оптимальной конструкции на этом не закончился. Несколько лет спустя КБ УБМ совместно с СПКБ МАДИ предложило универсальную машину Т-30, состоящую из компактного одноместного четырехколесного тягача на базе «Запорожца»

Летом Т-3 использовался как тягач для одноосного грузового прицепа ГАЗ-704

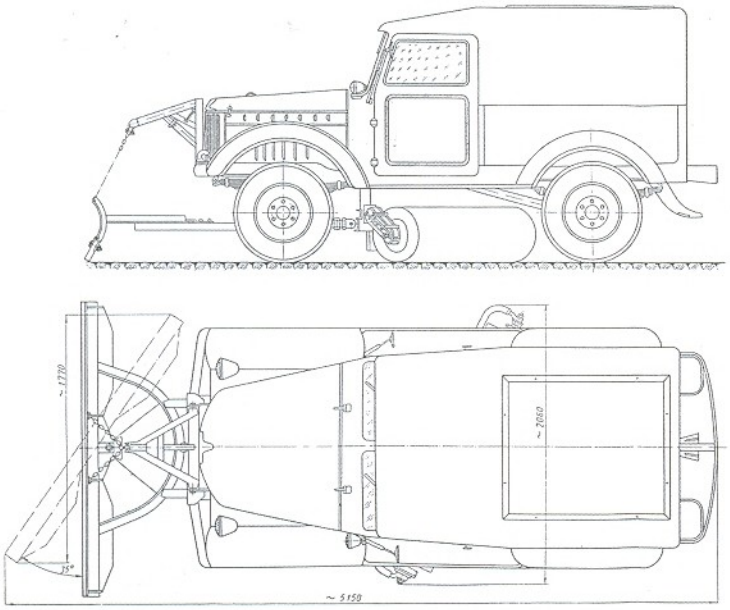
и различных прицепов: цистерны для полива, самосвала для разбрасывания песка, подметально-уборочного прицепа. Машины Т-30 были изготовлены в Москве в 1965 году партией в 30 штук. Наиболее удачным и массовым специальным тротуароуборочным автомобилем 60–70-х годов стал ТУМ-975, который был

1965

Универсальный компактный автопоезд Т-30 для городских коммунальных служб

ГАЗ-69 Т-3

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Габаритная схема Т-3

разработан Московским заводом автомобильных кузовов Минавтопрома СССР, а выпускался заводом «Красный путь», входящим в систему МПС. ТУМ-975 — аппарат с двигателем от «Москвича», передним ведущим мостом и задним управляемым колесом с двойной ошиновкой. Одноместная кабина располагалась спереди, имела обогрев и большую площадь остекления. Благодаря такой конструкции ТУМ оказался очень маневренным, комфортабельным, хорошо энерговооруженным и надежным в работе. Даже в конце 80-х годов эту необычную машину еще можно было увидеть в действии на привокзальных площадях.

В целом же отечественная промышленность оказалась не готова выпускать коммунальные тротуароуборочные машины на оригинальных платформах. Куда проще и эффективнее виделся путь переоборудования серийных автомобилей, в основном легких внедорожников. Такие «поливалки-подметалки» были менее маневренны, чем специальные, зато проще и дешевле в эксплуатации. Поэтому следующей тротуароуборочной машиной, разработанной КБ УБМ совместно с ПКБ Академии коммунального хозяйства, стал Т-3 на базе ГАЗ-69, выпускаемый с 1960 года на 3-м авторемонтном заводе Управления авторемзаводов г. Москвы. Первоначально Т-3 существовал только в зимнем варианте с плужно-щеточным оборудованием. В кузове машины имелся небольшой бункер для песка (0,55 м^3) с люком в крыше и установленным сзади разбрасывающим механизмом в виде качающегося желоба. Впоследствии от пескоразбрасывающего механизма отказались, так как наполнять маленький бункер на пескобазе нерационально, а вручную загружать песок на высоту 2,13 метра трудоемко.

Кроме базового варианта, с 1966 года выпускался подметально-уборочный вариант Т-3ПУ для летней очистки тротуаров. От стандартного Т-3 он отличался тем, что вместо цилиндрической щетки в базе устанавливались две круглые лотковые, а главная цилиндрическая щетка находилась сзади. Собранный с дороги смёт подавался в бункер, установленный внутри закрытого кузова. Для предотвращения пыления Т-3ПУ имел систему увлажнения. Ввиду большой перегрузки базового шасси на Т-3ПУ пришлось усиливать передние и задние рессоры, а на задней оси устанавливать колеса увеличенной грузоподъемности (размер 8,25×15 вместо 6,5×16). Перегруз ГАЗ-69 стал причиной того, что конструкцию специальной машины не удалось согласовать с изготовителем базового шасси — Ульяновским автозаводом, поэтому эксплуатация Т-3ПУ была разрешена только в Москве.

1965

Тротуароуборочная машина ТУМ-975 с лотковыми щетками на передней навеске

Летний подметально-уборочный автомобиль Т-3ПУ

Машины Т-3 и Т-3ПУ выпускались до 1972 года и достаточно активно использовались зимой по своему прямому назначению. И не только! На фотографиях тех лет видно, что летом Т-3 служили тягачами для грузового прицепа ГАЗ-704, на котором перевозили строительные материалы и прочий инвентарь. А еще Т-3 долгое время являлись чуть ли не единственными «официальными» механизированными уборщиками территории Кремля.

На смену Т-3 в 1972 году пришла тротуароуборочная машина Т-469А, созданная на более современном шасси УАЗ-469Б, а с середины 70-х годов тротуароуборочную технику стали создавать на базе серийных колесных тракторов Т-25 «Владимирец» и Т-40А, а позже — на базе тракторов «Беларусь».

1985

Автомобиль для зимней уборки тротуаров Т-469А

Уборка снега на территории ВДНХ, Москва, 1982 год

■ На рубеже 50–60-х годов КБ УБМ разработало подметально-уборочную машину Т-4, предназначенную для летней уборки тротуаров. Ее основу составляло трехколесное неподрессоренное шасси без кабины. Переднее колесо было управляемым, задние — ведущими, с приводом от двигателя мотороллера Т-200. Машина имела ряд серьезных недостатков, связанных с быстрым загрязнением фильтров и перегревом двигателя, поэтому была создана модификация Т-5Э, главным отличием которой был электропривод ходового и рабочего оборудования. Источником питания служил 40-вольтовый аккумулятор, подзаряжать который приходилось каждые 2 часа работы.

■ До революции права и обязанности дворника были «обширны». Указом от 1910 года определялось, что в каждом доме «должен быть дворник для очередного дежурства и для исполнения обязанностей по надзору». Дворник запирал парадный подъезд или ведущие во двор ворота на ночь и открывал их поутру, содержал в исправности домовое имущество, поливал газоны и клумбы, контролировал работу мусорщиков и золотарей, — словом, обеспечивал на своей территории Порядок.

Кроме того, дворники были законными представителями исполнительной власти на местах, о чем свидетельствовала большая медная или латунная бляха на груди, на которой были выбиты название улицы, номер дома и полицейского квартала. Мало кто знает, что все эти блюстители чистоты и радетели коммунальных услуг имели низший полицейский чин. Именно с них начиналась охранительная вертикаль государства. Также дворник был наделен правом задерживать мелких воришек и нарушителей общественного спокойствия. «Схваченного за руку» карманника он наказывал своей властью: рисовал мелом на спине у воришки круг и отправлял мести двор. Именно поэтому долгое время дворников даже не пытались заменить механическими уборщиками.

■ По данным журнала «Городское хозяйство Москвы», к ноябрю 1939 года столичные улицы обслуживали около 60 поливомоечных машин на базе ЯГ-6 и более сотни подметально-уборочных ПУ-2 на базе ГАЗ-ММ. Горьковские грузовики снегоочистительными плугами зимой не оснащались, так как для уборки снега полуторкам не хватало мощности.

◄ Испытания специальной машины для поливки зеленых насаждений. Москва, 1981 год.

▲ Вакуумная подметально-уборочная машина КО-318 «Вихрь», работающая по принципу пылесоса, выпускается акционерным обществом «Кургандормаш» и предназначена для уборки городских дорог. Курган, 2004 год.

ЦК обязывает московскую организацию широко развернуть работу по развитию зеленых насаждений, разбивке бульваров и скверов, в особенности в рабочих районах, а городские лесные массивы—Сокольники, Петровский парк, Измайловский зверинец и др. —превратить в образцовые парки культуры и отдыха.
(Из резолюции июньского пленума ЦК ВКП(б).
МЫ ЗЕЛЕНЬЮ ОДЕНЕМ ГОРОДА
ВЫХОД
ВХОД
И УЛИЦУ, КАК СТОЛ, ОТПОЛИРУЕМ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ISSN 2223-0440

УАЗ-469

ВАИ

DeAGOSTINI