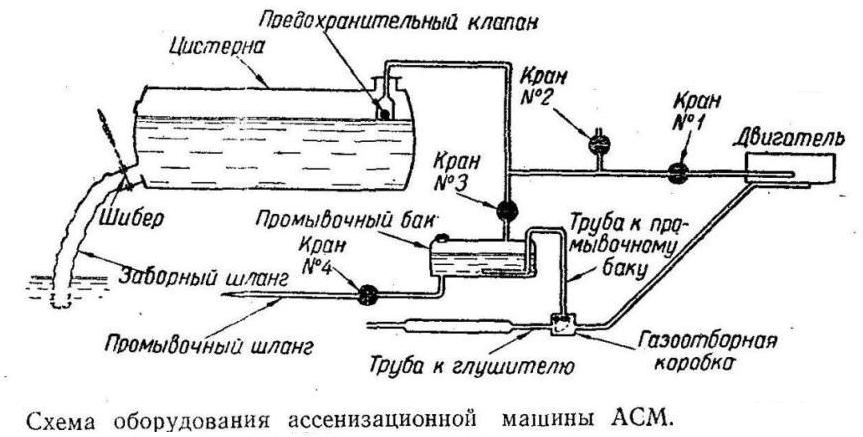
**02-439 АСМ-1 4х2 безнасосный ассенизационный автомобиль на шасси УралЗиС-355, цистерна напорная ёмк. 2.4 м3, мест 2, полный вес 6.3 тн, УралЗиС-355 85 лс, 70 км/час, предприятия Минкомхоза РСФСР 1956-58 г**.



Ассенизационные автомобили впервые появились в Германии: еще в 10-х годах прошлого века «говенные бочки» стали монтировать на шасси «Бенцев», «Мерседесов», «Манов», «Круппов», «Хеншелей» и других грузовиков. Оборудование обычно монтируют на стандартное грузовое шасси, а сами ассенизационные цистерны, подразделяют на насосные и безнасосные. И те, и другие выполняют три основных операции: наполнение цистерны жидкими отбросами, их транспортировка и выгрузка. Ассенизационная цистерна наполняется пневматическим способом – за счет разрежения в цистерне, которое создает вакуумный насос (в насосных машинах) или всасывающий коллектор двигателя автомобиля (в безнасосных машинах).

 В проектном бюро Министерства коммунального хозяйства РСФСР

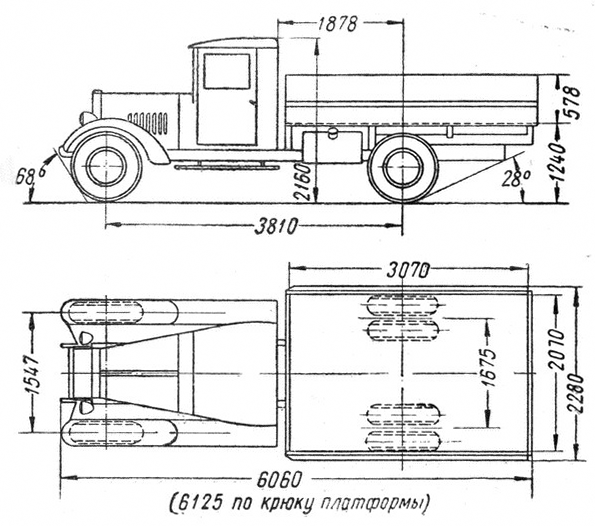
разработали Ассенизационную Машину (АСМ). Ее конструкция стала проще, без вакуумного насоса, коробки отбора мощности, промежуточного бачка и маслоуловителя, что упрощало ремонт и уход за подобной техникой. Четырехходовый кран был заменен трех- или двухходовым краном. На выхлопной магистрали двигателя ассенизационного автомобиля АСМ-1 на шасси ЗиС-5 дополнительно устанавливалась газоотборная коробка с заслонкой и искрогасителем. Забор нечистот из выгребных ям в цистерну объемом 2400 литров осуществлялся в результате разряжения, создаваемого в цистерне за счет разрежения во всасывающем коллекторе двигателя при его работе  через заборный шланг и лючок, находящихся в задней части цистерны. Наполнение цистерны контролировалось водителем – «золотарем» через смотровое окошко, расположенное в задней части цистерны. Слив на сливных станциях или полях ассенизации, происходил самотеком (цистерна цилиндрической формы, сваренная из котельной стали устанавливалась на шасси относительно рамы под углом в 4 градуса) или под давлением. Повышенное давление в цистерне создавалось отработавшими газами при переключении газоотборной коробки, установленной на выхлопной трубе двигателя. Для обмывки рабочих органов на машине имелся промывочный бак, вода из которого подавалась по шлангу также под давлением выхлопных газов.

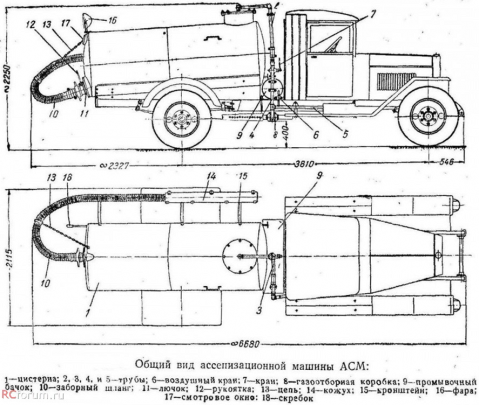
Эти машины изготавливали заводы Министерства коммунального хозяйства РСФСР, а также во многих союзных республиках по единым чертежам с 1950 по 1958 г. Они зарекомендовали себя простыми, надежными и долговечными.

Безнасосный ассенизационный автомобиль АСМ-1 на шасси УралЗиС-355, в конце 60-х обслуживавший подмосковную Купавинскую тонкосуконную фабрику.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ УралЗиС

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры | ЗиС-5В | ЗиС-5М | | УралЗиС-355 | | | УралЗиС-352 |
| Грузоподъемность, т | 3,0 | | | | | | 2,5 |
| Масса снаряженного автомобиля, кг | 3010 | | 3100 | | 3150 | | 3670 |
| Полная масса, кг | 6150 | | 6250 | | 6300 | | 6320 |
| Распределение полной массы по осям(без груза/с грузом), кг - на переднюю ось - на заднюю ось | 1210/1400 1800/4750 | | 1260/1450 1840/4800 | | 1330/1500 1820/4800 | | 1500/1610 2170/4710 |
| Габаритные размеры, мм - длина - ширина - высота | 6060 2280 2160 | | 6125 2335 2160 | | 6125 2280 2160 | | 6107 2335 2280 |
| База, мм | 3810 | | | | | | |
| Колея передних колес, мм | 1545 | | | | | | |
| Колея задних колес, мм | 1675 | | | | | | |
| Клиренс, мм - под передним мостом - под задним мостом | 295 250 | | | | | | |
| Наименьший радиус поворота по колее переднего колеса, м | 8,6 | | | | | | |
| Продольный радиус проходимости, мм | 5250 | | | | | | |
| Поперечный радиус проходимости, мм | 1300 | | | | | | |
| Углы въезда, съезда, град: - передний - задний | 68 28 | | | | | | |
| Макс. скорость, км/ч | 60 | | | 70 | | 50 | |
| Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км | 30 | 29 | | 27 | | 115/135\* | |
| Двигатель | рядный, карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый | | | | | рядный, газовый, 4-тактный, 6-цилиндровый | |
| ЗиС-5М | | | УралЗиС-355 | | УралЗиС-352 | |
| Рабочий объем, л | 5,55 | | | | | | |
| Степень сжатия | 5,3 | | | 5,7 | | 7,0 | |
| Максимальная мощность л.с. (об/мин) | 76 (2400) | | | 85 (2600) | | 45 (2400) | |
| Макс. крутящий момент, кгм (об/мин) | 28,5 (1200) | | | 29,5 (1200) | | 18,0 (1200) | |
| Электрооборудование | батарейное 6 В | | | батарейное 12 В | | | |
| Сцепление | двухдисковое, сухое | | | | | | |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая | | | | | | |
| Передаточные числа КПП | 6,6; 3,74; 1,84; 1,0; задний ход - 7,63 | | | | | | |
| Главная передача | пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен | | | | | | |
| Передаточное отношение | 6,27:1 | | | | | 7,67:1 | |
| Карданная передача | 2 закрытых шарнира на подшипниках скольжения | | | | | | |
| Колеса | дисковые со съемными бортовыми кольцами | | | дисковые с одним съемным бортовым кольцом | | | |
| Размер шин | 37х7 или 210-20 | | | | | | |
| Тормоза | барабанные, двухколодочные | | | | | | |
| Рабочий привод | на два задних колеса, тросовый | на все колеса, с гидроприводом | | | | | |
| Ручной тормоз | на колодки задних колес с троссовым приводом | | | | | | |
| Рулевой механизм, тип | глобоидальный червяк с кривошипом | | | глобоидальный червяк с роликом | | глобоидальный червяк с кривошипом | |
| Передаточное отношение | 15,9:1 | | | 20,5:1 | | 15,9:1 | |
| Запас топлива, л | 60 | | | 110 | | 0,21\*\* | |
| Октановое число бензина | 66 | | | | |  | |
| Кабина | 2-х местная, двухдверная, полностью деревянная; ветровое стекло двойное, у водителя имеет поднимающуюся рамку | | | | | | |
| Стеклоочиститель | — | на поднимающей рамке с ручным приводом | | | | | |
| Стеклоподъемники дверей | — | с ручным приводом | | | | | |
| Платформа | деревянная с одним задним открываемым бортом | деревянная с тремя откидными бортами | | | | | |
| Внутренние размеры платформы, мм - длина - ширина - высота борта | 3070 2070 578 | | | | | | |
| Параметры даны при полностью загруженном автомобиле.  \* При абсолютной влажности чурок до 25%/до 40%, кг/100 км.  \*\* Бункер газогенератора, м3. УралЗиС-352Л дополнительно имел чурочный ящик объемом 0,45 м3 | | | | | | | |





В **1931** году был создан аппарат для централизованного управления коммунальным хозяйством РСФСР — Народный комиссариат коммунального хозяйства РСФСР, главным приоритетом которого стали строительные функции, в то же время происходила ликвидация коммунальных отделов на местах с закрытием подразделений, созданных некогда для «собирания коммун». Коммуны городов также были ликвидированы. В результате территории, жилые здания и деятельность населения оказались отделены друг от друга.

В мае **1939** г. строительные функций были частично выделены из Наркомата коммунального хозяйства РСФСР и было образовано самостоятельное строительное ведомство СССР. Коммунальное хозяйство продолжало развиваться, превращаясь в одну из самых крупных отраслей непроизводственной сферы народного хозяйства.

За годы Великой Отечественной войны в СССР полностью или частично было разрушено свыше 70 млн. кв. м жилой площади, около 250 водопроводов, 114 канализационных систем, 362 коммунальные электростанции и большое число других предприятий и учреждений городского хозяйства.

В **1946** г. Наркомат коммунального хозяйства был преобразован в Министерство коммунального хозяйства.

В **1971** году Министерство коммунального хозяйства преобразовано в Министерство жилищно-коммунального хозяйства РСФСР, просуществовавшее до июня **1990** года.

После ликвидации Минжилкомхоза РСФСР в 1990 году был образован Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству при Совмине РСФСР, а в **1991** году — Государственный комитет РСФСР по жилищно-коммунальному хозяйству (Госжилкомхоз РСФСР).