**02-329 У-165 3-дверный изотермический фургон с гидроподъёмным бортом гп 0.7 тн для перевозки продуктов в контейнерах на шасси ЗиЛ-130, мест 3, полный вес 10.5 тн, 150 лс, 90 км/час, мелкими партиями, Автокомбинат №35 Главмосавтотранса, г. Москва, с 1980 г.**



 Конечно, трудно предположить, что при интенсивной эксплуатации автотранспорта, какая была в Главмосавтотрансе, грузовик 1960-х годов дожил до начала производства этого фургона. Но на основании нижеизложенного соглашусь с мнением 43\_scale\_fun на www.rcforum.ru «… мы впервые имеем модель "регионального" автомобиля, встретить который можно было только в столице.»

 Применение контейнеров на роликах и автомобилей, оснащенных грузоподъемным бортом, для перевозки товаров с оптовой торговой базы в магазины значительно сократило время простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой, дало возможность повысить эффективность использования подвижного состава. Загрузка кузова-фургона осуществляется следующим образом. Опускают грузоподъемный борт и устанавливают на него контейнеры, поднимают грузоподъемный борт до уровня пола грузовой платформы и закатывают контейнеры в фургон. Разгрузка автомобиля осуществляется в обратном порядке.

*Из истории на Главмосавтотранса* [*www.mosautotrans.ru*](http://www.mosautotrans.ru/index.php/aboutpredpriyatie/history)*.*

«… поскольку автомобильная промышленность не удовлетворяла потребности народного хозяйства в специализированных автомобилях, прицепах и полуприцепах, Главмосавтотранс организовал работу по разработке технической документации и изготовлению специализированного подвижного состава собственными силами. В 1964 году в АТП Главмосавтотранса специализированный подвижной состав составлял 54% от общего количества.

 В целях дальнейшего развития автотранспортной отрасли в 1964 году управление авторемзаводов, было передано в подчинение Главмосавтотрансу. Таким образом, в его состав вошли 9 авторемонтных заводов.

 В декабре 1965 года на базе небольшого ПКБ было создано проектно-конструкторское бюро Главмосавтотранса. За время существования ПКБ были разработаны проекты автомобиля с грузоподъемной площадкой для перевозки овощей, низкорамный полуприцеп для перевозки металлолома, специализированный подвижной состав грузоподъемностью от 0,5 тонн до перевозки нестандартного и тяжеловесного оборудования, а также различное оборудование – контейнеры, стенды, подъемники, конвейеры и т.д. Модельный ряд выпускаемого авторемзаводами подвижного состава составил почти 150 наименований.»

*При помощи: Якобишвили А. М., Цеханович А. Л., Олитский В. С. Специализированный подвижной состав для автомобильных перевозок. Изд-во «Транспорт», М. 1979.*

«Широкое распространение в Москве на перевозках контейнеров с овощами с овощных баз в торговые предприятия получил автомобиль У-77 и модель с применением газобаллонного шасси У-77Г. Переоборудование автомобилей ГАЗ-53А и ГАЗ-53-07заключается: в смятии бортовой платформы, установке на ее место нового кузова-фургона с встроенным механизмом грузоподъемной площадки, монтаже на шасси силового гидравлического цилиндра, масляного бака и маслопроводов, дооборудовании автомобиля коробкой отбора мощности, агрегированной с насосом в сборе. Цельнометаллический, клепаный, прямоугольной формы кузов представляет собой закрытый фургон с дверью, расположенной на задней стенке. Основание кузова выполнено из гнутых швеллерных профилей, соединенных между собой сваркой. Поперечины основания по концам соединены обвязкой, в которой крепят стойки боковых стенок и угловые стойки. Крыша кузова опирается на боковые стенки и соединяется с ними с помощью заклепок и сварки.

 Боковые и передняя стенки, а также крыша термоизолированы и снаружи облицованы дюралюминием толщиной 1,2 мм. Термоизоляция осуществляется с помощью пенопласта ПС4 и внутренней обшивки из оцинкованного стального листа толщиной 0,7 мм. Стойки кузова и поперечины крыши выполнены из профиля толщиной 1,2 мм. На балки основания кузова уложен стальной лист толщиной 1 мм, на который в местах поперечин установлены полосы бакелизированной фанеры толщиной 10 мм с уложенным на них настилом. Пол кузова изготовлен из досок толщиной 30 мм, соединенных между собой и прикрепленных к основанию кузова болтами.

 2-створчатая дверь кузова, расположенная на задней стенке с проемом 2100х1700 мм, открывается на 270°. На правой створке двери имеются запор кулачкового типа и рукоятка, обеспечивающая установку висячего замка. Левая створка имеет внутренние запоры шпингалетного типа. Дверь снабжена специальными уплотнениями по периметру проема.

 Внутри кузова по периметру на высоте 800… 1000 мм установлены бруски, предохраняющие внутреннюю обшивку кузова от ударов во время перевозки контейнеров с грузом. В кузове предусмотрены приспособления для закрепления контейнеров УКТ-2 во время транспортировки. На передней и боковых стенках кузова установлены вентиляционные люки с плотно закрывающимися крышками, которые открывают и закрывают изнутри кузова.

 Для обеспечения удобства входа и выхода из грузового помещения в конструкции автомобиля предусмотрена откидная лестница, которая расположена у задней двери, а в транспортном положении крепится под кузовом автомобиля.

 Более 300 автомобилей У-77 и У-77Г, изготовленных в Главмосавтотрансе, находятся в настоящее время в эксплуатации. Благодаря наличию задвигающейся под пол кузова грузоподъемной площадки автомобили У-77 и У-77Г могут использоваться без применения грузоподъемного механизма — с загрузкой контейнеров в кузов с рамп, пандусов и других мест погрузки-разгрузки.»

С 1980 г. в Главмосавтотрансе стали выпускать и применять при перевозках продовольственных грузов в колесных контейнерах типа УКТ-1, КХЛ-18 и т. п. новые модели кузовов-фургонов с грузоподъемными бортами: У-165, У-165А, У-203, У-203М. В отличие от ранее выпускавшегося кузова У-77 (У-77Г) эти кузова оснащают грузоподъемным бортом большей площади (за счет его длины) и имеют с правой стороны дополнительную боковую дверь. Они давали возможность осуществлять доставку грузов вышеуказанными контейнерами во все магазины вне зависимости от имеющихся там типов зон разгрузки и наличия средств малой механизации. Наиболее эффективно кузова-фургоны с грузоподъемным бортом У-165 используют при перевозках грузов I и II классов, в первую очередь овощей в контейнерах типа УКТ. Годовой экономический эффект от использования одного автомобиля ЗиЛ с кузовом У-165 составляет 2400 руб. При этом срок окупаемости дополнительных затрат на переоборудование автомобиля составляет полгода.

*Выдержка из книги Лысяков А.Г. Вспомогательное оборудование для перемещения грузов Издание 2. М., "Машиностроение", 1989 с изменениями.*

 Грузоподъемный борт У-165, выполненный по лифтовой схеме ( НИИ Главмосавтотранс), имеет грузоподъемность 0.7 т при глубине и ширине платформы соответственно 1500 и 2050 мм. Платформа шарнирно прикреплена к ползунам, которые на роликах перемещаются по вертикальным направляющим, смонтированным на раме шасси. Борт удерживается в горизонтальном положении цепями, а в транспортном вертикальном - защелками. Для перевода его в это положение вручную выдвигаются направляющие, которые при подъеме борта взаимодействуют с копирами, установленными на шасси. Подача рабочей жидкости под давлением 10 МПа в гидроцилиндр, заимствованный от экскаватора Э-153А, с ходом штока 885 мм осуществляется насосом НШ-32, который имеет привод от коробки отбора мощности, установленной на коробке передач автомобиля. Включение (отключение) коробки производится рычагом из кабины автомобиля, управление подъемом ( опусканием) борта - переключением золотникового гидрораспределителя.

 Перемещение грузоподъемного борта происходит по вертикальным направляющим стойкам или при помощи шарнирного параллелограмма.