**02-110 СВАРЗ АБ-3 автобашня Мосгортранса для ремонта и обслуживания контактных сетей городского транспорта на шасси ЗиЛ-130-76/431412 4х2, высота подъема до 7 м, полный вес 10.5 тн, ЗиЛ-130/508.10 150 лс, 90 км/час, СВАРЗ г. Москва с 1976 г.**



Известны два производителя прототипа этой модели автовышки.

**Первый** это Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод (СВАРЗ) в Москве Он изготавливал автобашню под наименованием СВАРЗ АБ-3 (3М) на шасси ГАЗ-53А или ЗиЛ-130-76 и далее на щасси их соответствующих модернизациях. Информации мало, но есть адресация к Техническому описанию и инструкции по эксплуатации «Машина аварийно-техническая марки АБ-3М». ТО-876-97, г. Москва, 1997 г., ГП завод «СВАРЗ». И добавлено: «Основным недостатком этой машины является недостаточная надежность ее в работе и возможность перекоса механизма подъема монтажной площадки этой машины, выполненного в виде четырех телескопических механических вертикальных подъемников с полиспастными тросовыми устройствами и механической лебедкой.» (poleznayamodel.ru и др.). В каталогах после 2010 г. упоминается автобашня СВАРЗа с таким же наименованием АБ-3 (шифр завода М-936), но с ножничным подъемником, устранившим вышеуказанный недостаток.

О **втором** производителе, благодаря тому, что восстановленная автовышка экспонируется в Петербургском музее ГЭТ, известно побольше. Он изготавливал автовышку под наименованием АТ-76 на шасси ЗиЛ-130-76 и последующих с кузовом фургоном несколько отличающимся от московского.

Разработчик и изготовитель: Ленинградский завод по ремонту городского электротранспорта.

Впервые автовышки АТ-76 с высотой подъёма 7 метров на базе автомобиля ЗиЛ-130 появились в Северной столице в 1976 году. С их помощью обслуживают и ремонтируют воздушную контактную сеть трамвая и троллейбуса, монтируют новые линии, а также ликвидируют обрывы контактного провода. В 70-х годах в Трамвайно-троллейбусном управлении эксплуатировались автовышки АТ-60 на базе шасси ГАЗ-51, ГАЗ-53Ф.

«Было печально смотреть, когда аварийная автовышка с проблесковыми маячками «мчится» по городу, а её все обгоняют, - вспоминает ветеран труда, бывший главный инженер и директор Автобазы СПб ГУП «Горэлектротранс» В.А. Баев. - Кроме того, из-за перегруза такие машины часто выходили из строя, иногда приходилось менять даже рамы автомобилей. Со временем стали поступать вышки с гидроприводом балкона АП-7, но они не устраивали эксплуатационников и строителей».

В связи с этим на предприятии возникла острая необходимость замены шасси автовышек. По согласованию с главным инженером Трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда (ТТУ) В.В. Алфёровым новые автовышки были спроектированы на Ленинградском заводе по ремонту городского электротранспорта (с 1993 года - Петербургский трамвайно-механический завод). В создание автовышек АТ-76 много труда и опыта вложили тогдашний директор Автобазы ТТУ П.М. Степанов и главный инженер В.А. Баев. Конструкцию вышки утверждали на техническом совете ТТУ, а для получения разрешения на изготовление и эксплуатацию таких автовышек представителям Автобазы приходилось много ездить на ЗиЛ в Москву. После оформления разрешительных документов ЗРГЭТ стал изготавливать АТ-76 сначала на своей основной площадке, а затем на троллейбусной.

Разработка и внедрение таких вышек в эксплуатацию были очень важны для бесперебойной работы трамваев и троллейбусов в Ленинграде - Петербурге. С 1986 года машина АТ-76 для ремонта и обслуживания воздушной контактной сети выпускалась на шасси ЗиЛ-431412.

**ЗиЛ-431410**

В 1964 году на заводе имени Лихачева прошло обновление линейки, и появилась новая серия ЗиЛ-130, впоследствии распространившаяся по всей стране. Автомобиль выходил в огромном количестве модификаций и использовался повсеместно.

В 1986 году с введением ОСТ 37.001.269-83 название модели изменилось. Бортовая версия стала выпускаться под индексом ЗиЛ-431410, шасси – под индексом ЗиЛ-431412. Новинка конструктивно отличалась от предшественника. Техника получила улучшенную 5-ступенчатую трансмиссию, переработанную подвеску и модернизированный 150-сильный мотор. Изменения позволили модели сохранить свою популярность у потребителя.

Производство ЗиЛ-431412 продолжалось до 1994 года. На Уральском автомоторном заводе данную серию выпускали с оперением ЗиЛ-131. Здесь автомобиль сняли с конвейера только в 2014 году.

ЗиЛ-431412 стал основным шасси для большинства специализированных автомобилей. Наибольшее применение они получили в жилищно-коммунальном и городском хозяйстве, у энергетиков, связистов и специалистов дорожных служб. На данном шасси были основаны: автокраны, в том числе и с башенно-стреловым оборудованием АБКС-4 и АБК-4; автовышки и гидроподъемники; специальная техника с будками для аварийных служб; бортовые модели; топливозаправщики; автоцистерны для транспортировки молока, воды, горючего и других жидкостей; самосвалы; поливомоечные машины; передвижные мастерские; автогудронаторы.

**Технические характеристики**

Габаритные размеры мм: длина – 6980; ширина – 2500; высота – 2525; колесная база – 3800; габаритный радиус поворота – 8900.

Снаряженная масса – 4175 кг. На переднюю ось приходилась нагрузка 2005 кг, на заднюю ось – 2170 кг.

Полная масса автомобиля составляла 10400, грузоподъемность – до 6800 кг. Нагрузка на переднюю ось при полной массе – 2510 кг, на заднюю ось – 7890 кг.

До 60 км/час машина разгонялась за 37 секунд, предельная скорость достигала 90 км/час. На скорости 50 км/час тормозной путь составлял 25 м, выбег с 50 км/час – 750 м. Максимальный преодолеваемый подъем – 31 градус. ЗиЛ-431412 отличался неприхотливостью. Автомобиль мог работать на любом покрытии при температуре от -40 до +40 градусов.

**Двигатель**

На ЗиЛ-431412 устанавливался проверенный временем 4-тактный бензиновый агрегат ЗиЛ-508.10 собственного производства. Двигатель имел 2-камерный карбюратор с инерционно-масляным фильтром, дополненным 2-степчантой очисткой воздуха, падающим потоком смеси и экономайзером принудительного холостого хода.

Характеристики двигателя ЗиЛ-508.10: рабочий объем – 6 л; номинальная мощность – 110,4 (150) кВт (л.с.); максимальный крутящий момент – 402 Нм; степень сжатия – 6,5; количество цилиндров – 8 (V-образное расположение); диаметр цилиндра – 100 мм; удельный расход топлива – 313 (230) г/кВт в час (г/л.с. в час).

Топливный бак ЗиЛ-431412 вмещал до 170 л горючего. С учетом среднего расхода топлива на скорости 60 км/час (25,8 л/100 км) одной заправки хватало на 650-680 км пути.