**02-143 Аварийно-ремонтная машина с фургоном КУНГ-1М на шасси ЗиЛ-130-76 или ЗиЛ-431410 4х2 с краном-стрелой гп 0.5 тн с лебедкой, мест 3+?, полный вес 10.5 тн, ЗиЛ-508.10 150 лс, 95 км/час, штучно, мастерские ЖКХ, с конца 1970-х г.**



Идентифицировать марку прототипа модели или хотя бы найти фото не удалось, по крайней мере пока. К сожалению не редкая ситуация для мелкосерийных моделей херсонских мастеров. О мотивах превращения модельного творчества в банальное изготовление игрушек для коллекционеров, верящих в порядочность мастеров, догадаться не сложно.

Тем не менее допустить возможность существования аварийной машины на шасси, изготовление которого было начато во второй половине 1970-х годов, с фургоном, рожденным еще в 50-х годах, вполне возможно. Варианты изготовления могли быть разные, гадать не имеет смысла. Хорошо помню, что в 1978 г. нам пригнали новую ПИЛовскую лабораторию для проверки сварных стыков на строительство газопровода Кази-Магомед - Казах с таким кузовом на шасси ЗиЛ-131.

*При помощи книги «Машины для городского хозяйства», авторы Г.Л. Карабан, В.И. Баловнев, И.А. Засов, Б.А. Лифшиц. — М.: Машиностроение, 1988.*

Аварийно-ремонтные машины предназначены для выполнения профилактических, плановых ремонтных и аварийно-восстановительных работ, необходимых для бесперебойной работоспособности различных устройств в отраслях жилищно-коммунального хозяйства. Для этого аварийно-ремонтные машины обеспечивают быструю доставку бригад рабочих к месту работы и снабжаются комплектом необходимых устройств, механизмов, оборудования и инструмента.

Промышленностью изготовляются аварийно-ремонтные машины для следующих отраслей жилищно-коммунального хозяйства: водопроводных сетей, жилищного хозяйства, электросетей, теплосетей и котельных, газовых сетей, а также для трамвайного путевого хозяйства.

Независимо от отраслей, для которых предназначена машина, она представляет собой автомобильное шасси с установленным на нем утепленным кузовом-фургоном и размещенным в нем необходимым оснащением. Номенклатура этого оборудования определяется характером выполняемых работ. Машины этого назначения оснащены проблесковыми фонарями и

сиренами тревожной сигнализации.

Для выполнения работ по локализации, устранению аварий, а также плановых и внеплановых ремонтов в городских водопроводных, теплофикационных и канализационных сетях в кузове-фургоне машины устанавливают следующее оборудование: бензоэлектрический агрегат, сварочный агрегат, центробежный насос, центробежный вентилятор, кран-стрелу с лебедкой. Базовое шасси подвергается некоторой доработке, связанной с установкой на переднем бампере автомобиля крана-стрелы и выносных опор.

Кроме того, в кузове размещены слесарный верстак с тисками, злектроточило, сверлильный станок, отопительный агрегат, прожектор для освещения места работы в темный период суток. Машина снабжена различными приспособлениями, а также комплектом слесарного и абразивного инструмента, кабелем и различными электродеталями. Для опускания рабочих в котлованы и траншеи и для выполнения работ на высоте имеется лестница-стремянка.

Кузов-фургон цельнометаллический, каркасной конструкции с окнами в боковых стенках. В задней стенке имеется двухстворчатая дверь. Вход в кузов осуществляется по откидной лестнице. Бензоэлектрический агрегат, установленный по правому борту кузова,

служит для выработки электроэнергии и питает ею все электропотребители машины. Для питания выносных потребителей электроэнергией в кузове установлен щит, на котором смонтированы разъемы для подключения: выносных прожекторов, электросверлильного станка, вентилятора и лебедки крана-стрелы. Кран-стрела крепится к раме базового шасси с помощью двух шарниров. Для подъема и опускания грузов краном-стрелой используют автомобильную лебедку, приспособленную для привода от электродвигателя. Кран-стрела А-образной конструкции, вылет стоек можно предварительно регулировать с помощью расчалок и талрепов в пределах допускаемого вылета. Трос лебедки через систему блоков размещается на вершине стрелы и снабжается грузовым крюком. Для разгрузки передней оси автомобиля при работающей крановой установке служат две выносные опоры. При установке выносных

опор в рабочем положении с помощью конечного выключателя становится невозможным пуск двигателя машины.

Управление подъемом и опусканием груза осуществляется нажатием соответствующих кнопок привода лебедки. Сварочный агрегат состоит из двигателя, который приводит в действие генератор, обеспечивающий работу одного сварочного поста для дуговой сварки металла постоянным током. Выносной центробежный насос устанавливают непосредственно у места работы. Он служит для откачки воды из затопленных колодцев и других объектов.

Для продувки загазованных колодцев служит центробежный вентилятор, который также выносят из машины к объекту работы. У левой боковой стенки фургона размещен слесарный верстак, на котором закреплены тиски, сверлильный станок и электроточило.

*По материалам Дениса Дементьева и Николая Маркова.*

КУНГ — [аббревиатура](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B1%D0%B1%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0), обозначающая кузов унифицированный нулевого (нормального) габарита

Унифицированные деревянные кузова нулевого габарита, получившие аббревиатуру КУНГ, которая впоследствии неофициально распространилась чуть ли не на все виды войсковых (да и не только) фургонов, стали рекордсменами среди всех советских кузовов не только по объемам и масштабам выпуска, но и по продолжительности - более 50 лет! Несмотря на это, история КУНГов долгое время оставалась малоизученной в силу их военной специфики.

В качестве же головного изготовителя новых кузовов был определен все тот же завод №471. И пусть никого не пугает это "номерное" название, ибо так называлось в те годы ОАО "Комбинат автомобильных фургонов" (г. Шумерля, Республика Чувашия).

**КУНГ-1М (КФ-1М)** – наиболее известный модернизированный типовой обитаемый кузов-фургон вместимостью до 12 человек для монтажа на шасси средней грузоподъемности, известный также с индексом КУНГ-1ММ. Внешне отличался прямоугольными боковинами и повышенным расположением округлой крыши, задней остекленной одно– или двустворчатой дверью и установкой запасного колеса под кузовом. С конца 1950-х годов этот кузов разрабатывало московское СКБ «Газстроймашина», а их изготовлением с начала 1960-х занимались Львовский механический и Московский ремонтно-механический заводы. КУНГ-1М имел деревянный каркас с наружной обшивкой стальными листами, оклеенной рубероидом крышей и внутренней облицовкой из фанеры, пространство между которыми заполнялось герметиком и войлочным или паклевым теплоизолятором, на поздних выпусках для этой цели служили стекловата, пенопластовые плитки и древесно-стружечная смесь. Пол набирался из сосновых досок и был покрыт линолеумом, а с нижней стороны обшит стальным листом. В окнах устанавливали неорганические стекла со светомаскировочными шторами, оконные и дверные проемы герметизировали резиновыми прокладками. В комплектацию первых кузовов входили фильтровентиляционная установка, принудительная вентиляция, электропечь или простейшая трубчатая система отопления под полом с использованием горячих выхлопных газов двигателя, на поздних выпусках применяли электрические калориферы или штатный обогреватель ОВ-65 на жидком топливе. Для подключения внешнего питания от сети или автономного электрического агрегата имелась штепсельная розетка, а для связи с водителем – светосигнальное устройство.