**07-012 УАЗ-457 или УАЗ-455 4х4 самосвал для подвоза раствора и бетона задней выгрузки гп 500 кг емкостью кузова 0.25 м3 на базе ГАЗ-69, дверей 2, мест 2, полный вес до 2.2 тн, 55 лс, 90 км/час, опытный, УАЗ г. Ульяновск, 1958-59 г. в.**



 Техника такого целевого назначения с фронтальной, боковой или задней выгрузкой крайне востребована на стройплощадках и получила распространение в Европе с 1950-х годов. В большинстве случаев она строилась на базе колесных тракторов с задним или полным приводом. В данном случае применено шасси легкового вездехода ГАЗ-69, что, на мой взгляд, и послужило одной из главных причин неудачи этого проекта.

За исключением фотографий, современных этой машине упоминаний о ней не найдено. И с наименованием - разногласия: в одних источниках указывается УАЗ-455, в других - УАЗ-457. В общем с информацией слабовато. Да это для этой машины и не столь важно, ведь, мягко говоря, этот самосвал для подвоза раствора и бетона не так уж эффективен на стройплощадке, чтоб под него для более или менее массового производства применять столь востребованное в стране автомобильное шасси. Тем более, что использование для тех же целей колесных тракторных шасси, выпуск которых к концу 1950-х годов был достаточно значительным, более рационально. Отлично подошли бы, например, трактора Харьковского завода тракторных самоходных шасси ДСШ-14, ДВСШ-16 и Т-16.

 Прав Н. С. Марков, указав, что использование этого самосвала мог позволить себе только сам УАЗ и только для внутризаводских нужд.

*Казаринов В. М., Фохт Л. Г. Универсальные строительные машины М., Машгиз, 1962 г.*

 Рассредоточенные работы небольших объемов занимают в строительстве значительное место. Эффективная механизация таких работ позволяет существенно снизить общую трудоемкость .и стоимость строительства. Условиям производства рассредоточенных строительных работ небольшого объема из числа существующих машин наилучшим образом отвечают **универсальные строительные машины** многоцелевого назначения, пригодные для выполнения определенного комплекса работ.

 Универсальные машины могут быть с навесным оборудованием или с навесным и прицепным (полунавесным) оборудованием. По типу базовых машин универсальные строительные машины можно разделить на следующие группы: 1) на базе колесных тракторов; 2) на базе гусеничных тракторов; 3) на базе пневмоколесных шасси, тягачей и автомобилей.

**Универсальная строительная машина на шасси автомобиля ГАЗ-69.**

 В качестве базового автомобиля для навешивания строительного оборудования принят автомобиль ГАЗ-69 повышенной проходимости. Полезная грузоподъемность автомобиля 500 кг; кроме того, он может буксировать прицеп общим весом до 800 кг.

 Базовый автомобиль ГАЗ-69 подвергается следующему переоборудованию: дополнительно устанавливается коробка отбора мощности, раздаточный редуктор и гидросистема; задний борт кузова и тент снимаются; для крепления навесного оборудования на шасси автомобиля устанавливается специальная универсальная рама. Она имеет кронштейны с проушинами для крепления навесного оборудования. В нижней части рамы предусмотрены места для установки лебедки и водяного насоса. К поперечине специальной универсальной рамы, расположенной в задней части автомобиля, шарнирно крепятся выносные опоры, которые используются при работе машины с краном, буром и телескопическим подъемником.

При работе машины с погрузочным, крановым и другими видами сменного оборудования предусмотрено устройство для блокировки (выключения) рессор.

 Для привода навесного оборудования базовый автомобиль оборудуется гидросистемой, которая включает лопастной насос производительностью 70 л/мин при 950 об./мин и давлении 65 кг!см2, распределительный механизм, дроссель, предохранительный клапан, два масляных бака общей емкостью 70 л.

 Привод гидронасоса осуществляется от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности, установленную на раздаточной коробке, карданный вал и дополнительный редуктор, который имеет два ведомых вала. От одного вала осуществляется привод гидронасоса, от другого — привод лебедки или водяного насоса.

*И статьи «Необычные варианты ГАЗ-69: серия «УСМ», автор Николай Марков, для канала "МАШИНА".*

 С июля 1957-го по июль 1961 года на Ульяновском автозаводе шло проектирование универсальных строительных машин так называемой серии УСМ. Эта работа проводилась на основании распоряжения Ульяновского Совнархоза и договора с НИИ организации механизации и технической помощи строительству. Необходимость создания таких машин была обусловлена активным развитием жилищного строительства в стране, вызвавшим острую потребность строительных организаций в малотоннажном транспорте. Серия УСМ проектировалась на основе серийного автомобиля ГАЗ-69 с прицепом ГАЗ-704 под руководством конструкторов В.Т. Авершина и В.Ф. Федорова. В общей сложности в рамках серии были разработаны 22 единицы техники и навесного оборудования, из числа которых на УАЗе в металле были реализованы самосвал УАЗ-455, седельный тягач УАЗ-456 и три образца полуприцепов (бортовой УАЗ-749, цистерна УАЗ-749Ц, роспуск УАЗ-749Р). Самосвал УАЗ-455 (ведущий конструктор В.Т. Авершин) предназначался для перевозки цементного раствора или сыпучих грузов весом до 500 кг по территории стройплощадки. Его кабину сформировали из половинки стандартного кузова ГАЗ-69, но сразу позади передних сидений теперь имелся глухой металлический борт с закрепленным на нем запасным колесом. На задней части рамы установили 0,25-кубовую металлическую платформу ковшового типа с рычажным подъемным механизмом, приводимым от горизонтального гидроцилиндра. Для питания гидросистемы к «раздатке» потребовалось пристыковать коробку отбора мощности с лопастным гидронасосом. Опытный образец самосвала был изготовлен в 1958 году. Годом позже из экспериментального цеха вышел седельный тягач УАЗ-456 (ведущий конструктор Н.К. Козлова). Его 2-местная кабина была полностью аналогична УАЗ-455, но вместо самосвальной установки на его раме было смонтировано седельно-сцепное устройство и присоединительная головка для подключения гидравлической тормозной системы полуприцепа. На первых порах к нему цеплялся временный одноосный полуприцеп с колесами от ГАЗ-ММ. К концу 1959-го был доделан штатный полуприцеп модели УАЗ-749 с деревянной бортовой платформой грузоподъемностью 2 т и двумя осями, унифицированными по колесно-ступичной группе, подвеске и тормозам с ГАЗ-69. С учетом возросшей до 4,4 т полной массы седельный тягач комплектовался форсированным нижнеклапанным двигателем модели ГАЗ-21Б. Во второй половине 1960 года для работы с тягачом УАЗ-456 были построены образцы полуприцепа-водовоза УАЗ-742Ц с 2-кубовой цистерной и телескопического роспуска УАЗ-749Р для перевозки пиломатериала и бревен весом до 2,25 т. Конструкция УАЗ-749Р позволяла адаптировать его для перевозки любых длинномеров размерностью от 4 до 8 м за счет перемещения тележки относительно дышла в одно из четырех фиксированных положений. Техника серии УСМ демонстрировалась в 1961 году на ВДНХ СССР, где получила бронзовую медаль. Уже за рамками темы УСМ на шасси УАЗ-749 был разработан двухосный полуприцеп-фургон с холодильной установкой. Решение о развертывании серийного производства серии УСМ так и не было принято.