**07-007 ВС-18А "Краснодарец" 2-коленчатый автогидроподъемник, вышка строительная, высотой подъема до 18 м на шасси ГАЗ-53-14 4х2, грузоподъемность люльки 250 кг, вылет до 8.5 м, мест 2, полный вес до 7.5 тн, ЗМЗ-53-11 120 лс, 50 км/час, Опытно-механический завод г. Краснодар, 1984-92 г. в.**



**Из истории завода-изготовителя.**

 АО "Завод Мехпромстрой" образовано 18 июля 1947 года на базе Центральных авторемонтных мастерских "Главзападнефтестроя" Управления Строительства Краснодарского Совнархоза.

В 1959 году Распоряжением Краснодарского Совнархоза от 18.05.1952 г. за № 488-р ЦАРМ переименованы в ремонтно-строительные мастерские.

 В 1960 году Постановлением Краснодарского Совнархоза от 19.05.60 г. за № 112 ремонтно-строительные мастерские переименованы в ремонтно-механический завод треста "Нефтегазстрой".

 В 1960 году РМЗ подчинен Управлению Строительства Совнархоза.

 В 1966 году РМЗ выделен из Управления строительства Совнархоза и подченен тресту "Строймеханизация № 2" Краснодарского управления строительства.

 В 1968 году Приказом Министерства промышленного строительства СССР от 30.01.68 г. № 23 завод включен в трест "Союзпромстроймеханизация", Главпромстроймеханизации Министерства промышленного строительства СССР.

21.04.1982 г. переименован в Опытно-механический завод треста "Союзпромстроймеханизация".

02.02.1994 г. переименован в акционерное общество открытого типа "Мехпромстрой".

15.05.1997 г. открытое акционерное общество "Завод Мехпромстрой".

С 10.04.2022 в реестре субъектов малого и среднего предпринимательства - микропредприятие. Виды деятельности: аренда и управление собственным или арендованным нежилым недвижимым имуществом.

 *Из статьи «Советские коленчатые автогидроподъемники» на канале Строительная техника и транспорт на zen.yandex.ru.*

 Производство телескопических автовышек в СССР было освоено в 1930-е годы. Более совершенные с точки зрения конструкции и удобства эксплуатации коленчатые подъемники появились только спустя годы после войны. В конце 50-х – начале 60-х годов промышленность освоила выпуск коленчатых подъемников с гидравлическим приводом на автомобильных и тракторных шасси.

 В 1958 году машиностроительный завод им. XI годовщины Октябрьской революции в городе Туапсе начинает производство автогидроподъемника АГП-12 на шасси автомобиля ЗиЛ-164. Для того времени эта машина была весьма прогрессивной. Основным несущим элементом подъемника являлась шарнирная двухколенная мачта с двумя люльками для рабочих. Наибольшая высота подъема составляла 12 м, вылет – 9 м. Кроме того, люльки могли опускаться на землю и даже на 1,5 м ниже уровня опорной плоскости машины. Для обеспечения устойчивости АГП-12 снабжался двумя гидроопорами, расположенными за кабиной водителя. Управление механизмами производилось с двух пультов – один располагался в кузове автомобиля, другой – в одной из люлек. Грузоподъемность при максимальном вылете составляла 200 кг. В 1960 году Ленинградский ремонтно-механический завод треста "Строймеханизация-1" (ныне – ОАО "Автогидроподъемник") также осваивает выпуск АГП-12. В 1971 году начинается производство этой модели на Механическом заводе Министерства обороны СССР в Энгельсе, только уже на шасси ЗиЛ-130. Вообще, подъемник АГП-12 оказался долгожителем. В Ленинграде его выпускали вплоть до начала 2000-х годов, сперва на базе ЗиЛ-164, потом на ЗиЛ-130 и ГАЗ-53А, а с начала 90-х годов на ЗиЛ-433362 и ГАЗ-3307.

 В начале 60-х годов ПКБ Главстроймеханизации разработало серию коленчатых гидроподъемников МШТС на автомобильной и тракторной базе. Машины оснащались двухколенной мачтой с двумя люльками, все операции по подъему-опусканию мачты были гидрофицированы. Управление осуществлялось с двух постов: внизу с пульта, расположенного на поворотной колонне, или непосредственно из рабочей корзины. Для создания необходимого запаса устойчивости на поворотной колонне устанавливался контргруз массой 2,1 т.

 Модернизированные подъемники МШТС-2Т на базе трелевочного трактора ТДТ-75 и МШТС-2А на шасси автомобиля ЗиЛ-157 производили предприятия Минтрансстроя. Первая машина пошла в серию в 1962 году, вторая – в 1964-м. Одним из первых, освоивших производство МШТС-2А и МШТС-2Т, стал Ростовский завод по ремонту дорожной техники. МШТС-2А выпускал также Казанский электромеханический завод, сначала на базе ЗиЛ-157, затем – на ЗиЛ-131.

 Во второй половине 1960-х годов была разработана версия МШТС-3 для установки на шасси ЗиЛ-130. Производство МШТС-3А в 1967 году начал Ремонтно-механический завод в Краснодаре. В 1972 году МШТС-3С стал выпускать Нижнетуринский машиностроительный завод. В 1983 году это предприятие освоило изготовление модернизированных подъемников МШТС-4, а затем МШТС-4МН. Кстати, модель МШТС-4МН на шасси ЗиЛ-433362 производилась этим предприятием на протяжении 1990-х – 2000-х годов.

 В середине 70-х годов осваивается выпуск двух серий коленчатых автогидроподъемников ВС и АГП, которые во многом были схожи между собой. Разработку машин ВС-18-МС, ВС-22-МС и ВС-26-МС выполнил Рижский опытный завод "Спецстальконструкция", а АГП-18, АГП-22 и АГП-28 – ВКТИмонтажстроймеханизация. Все модели подъемников, кроме АГП-28, оснащались двухколенной стрелой с гидроприводом и четырьмя выносными гидроопорами. У АГП-28 имелось дополнительное третье колено. Цифры в индексе обозначали максимальную высоту подъема. У машин серии ВС грузоподъемность люльки равнялась 250 кг, у АГП – 300 кг. 18-метровые подъемники выпускались на шасси автомобилей ГАЗ-52-03 и ГАЗ-53А, 22-метровые – на ЗиЛ-130, 26-метровые – на ЗиЛ-130Г, 28-метровые – на ЗиЛ-133Г1 (впоследствии – ЗиЛ-133Г2, ЗиЛ-133ГЯ, ЗиЛ-133Г42).

 К изготовлению подъемников серий ВС и АГП в разные годы "приложили руку" Ленинградский ремонтно-механический завод (АГП-18, АГП-22 и АГП-28), Казанский электромеханический завод (ВС-18-МС и ВС-22-МС), Краснодарский ремонтно-механический завод (ВС-18-МС, ВС-22-МС, АГП-18 и АГП-28), Завидовский экспериментально-механический завод (АГП-18 и АГП-22), Магнитогорский завод "Ремстроймаш" (АГП-22 и АГП-28), Пинский завод средств малой механизации и металлоконструкций (ВС-22-МС), Людиновский машиностроительный завод, Абаканский экспериментально-механический завод, подольский завод "Стройтехника", 86 механический завод МО СССР и ряд других изготовителей.

 За долгие годы производства коленчатые подъемники серий ВС и АГП эволюционировали. В частности, у 22-метровых версий появились модификации с дополнительным третьим коленом.

 Интересно, что коленчатые автогидроподъемники серий ВС и АГП оказались долгожителями. Они массово выпускались в 1990-е – 2000-е годы, а некоторые модели находятся в производстве по сей день.

*Из учебника: Гудков Ю.И., Сытник Н.П. Автомобильные подъемники и вышки, Киев: Основа, 2004.*

**Подъемники ВС-18-МС, ВС-22-МС**

 Основная несущая конструкция — двухколенчатое рабочее оборудование. Нижнее колено опирается на трехгранную поворотную раму, вращающуюся на роликовом опорно-поворотном устройстве. Опорная рама установлена на раме автомобиля за кабиной и снабжена четырьмя

дополнительными гидравлическими выдвижными наклонными опорами. Для увеличения устойчивости и проходимости на задней части рамы подъемников ВС-22-МС смонтирован балласт.

 Механизмы приводятся в действие от автомобильного двигателя. Движениями колен и дополнительных опор управляют с пультов: верхнего, расположенного на поворотной раме и

снабженного сиденьем (коленами), и нижнего, расположенного на опорной раме (опорами). В подъемниках ВС-22-МС последних выпусков есть третий пульт управления в люльке. Для удобства обслуживания на пульте управления у основания нижнего колена установлена кнопка включения стартера двигателя базового автомобиля. В систему ограничения зоны обслуживания подъемника

введен звуковой сигнал, автоматически предупреждающий водителя-машиниста о приближении колен стрелы к конечным положениям.

 Поворотная рама — сварная, с проушинами для крепления стрелы и двумя подкосами — снабжена площадками, на которых смонтированы механизм вращения, центральный гидрошарнир, пульт управления стрелой и сиденье машиниста. Нижнее и верхнее колена представляют собой тонкостенные трубы квадратного сечения, усиленные диафрагмами и стрингерами. Нижнее колено имеет постоянное сечение, верхнее — пирамидальное, уменьшающееся к концу. Шарниры соединения цилиндров с коленами стрелы — шаровые. Рабочее оборудование имеет также систему, ограничивающую зону, обслуживаемую люлькой (углы подъема нижнего и верхнего колен),

предупреждающую запрокидывание люльки н наезд ее на стрелу.