**07-147 Д-469, Д-469А (он же ДУ-11) моторный 2-осный 3-вальцевый гладкий каток, статичный, не балластируемый, рабочие: ширина 1.8 м, вес 6.4 тн, 2.43 и 3.53 км/час, Д-28/Д-37М 28/40 лс, транспортная 7 км/час, завод Дормаш г. Рыбинск, 1963-67-73 г. в.**



 .

**Изготовитель** - Рыбинский завод ордена «Знак Почета» (с 1970 г.) дорожных машин Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР. Основан в 1870 г.

*Источник: /techstory.ru*

 Самоходный 3-вальцовый статического действия моторный каток Д-469 массой 6,4 т предназначен дли уплотнения грунтовых дорог, гравийных, щебеночных, черных и асфальтобетонных покрытий при строительстве и ремонте автомобильных дорог, улиц и площадей.

 Основными узлами катка являются: вальцы, рама, двигатель, коробка перемены передач и механизмы управления. На раме смонтированы все узлы и механизмы. Она представляет собой сварную конструкцию из швеллеров, листового материала и стального литья.

Покрытия уплотняют вальцами, которые одновременно являются ходовой частью катка. Задние (ведущие) пальцы состоят из съемных чугунных ободьев, прикрепленных болтнами к ступицам. Оба вальца имеют общую ось, закрепленную в конических роликоподшипниках рамы. Передний (ведомый) валец для облегчения поворота катка разделен на две одинаковые секции, вращающиеся независимо одна от другой на общей оси.

 Двигатель внутреннего сгорания - дизель *Д-28 (с 1967 г. Д-37 и Д-37М мощностью 40 л.с.)* расположен вдоль рамы и соединен с муфтой сцепления и коробкой перемены передач с помощью компенсационной муфты.

 Рычаги управления (муфтой сцепления двигателя, реверсивным механизмом, поворотом катка, переключением скоростей, тормозом, блокировкой дифференциала, топливным насосом, декомпрессором, пусковыми клапанами) сосредоточены у рабочего места моториста.

Каток оборудован звуковым сигналом, устройством для смачивания вальцов, тентом и электроосветительной аппаратурой.

 Модернизирован в Д-469А. После смены системы индексации дорожных машин в 1967 г. каток Д-469А в справочной литературе маркировался как ДУ-11.

*При помощи mib55.livejournal.com*

 С начала 1960-х Рыбинский завод дорожных машин полностью специализируется на выпуске катков, производство прочей дорожной техники было передано на другие предприятия. Конструкторы приступили к проектированию новой линейки катков - оптимизировались весовые параметры, менялись двигатели и трансмиссии, применялись новые конструктивные решения, готовились к замене ручного управления на гидравлическое.

 Первой ласточкой стала модернизация катка Д-260, которая заключалась в установке экономичного дизеля Д-28 вместо бензинового ГАЗ-МК, в трансмиссии был применён дифференциал. Появилась возможность пуска двигателя с рабочего места машиниста. Каток получил наименование Д-469. С установкой в 1967 г. нового 40-сильного дизеля с воздушным охлаждением Д-37 (позже - Д-37М) каток стал именоваться Д-469А. Согласно новой системы индексации Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения (ГОСТ 5576-66) каток получил индекс ДУ-11. выпускался до 1973 г.

 В 1973 году на смену ДУ-11 пришёл новый каток - ДУ-50. По сути это остался тот же ДУ-11, но с новым дизелем Д-37Е, оборудованный гидроуправлением поворотом и несколько увеличенным в связи с этим диаметром переднего вальца (1000 против 900 мм у предшественника). Кроме того, изменился в деталях внешний вид - применили распашные боковые кожухи моторного отсека вместо складывающихся вверх, появились мягкие подлокотники на боковинах рабочего места машиниста и т.д.ДУ-50 являлся по сути самой массовой машиной статического действия в те года.

**Техническая характеристика катков порожных самоходных с**

**гладкими вальцами**

|  |  |
| --- | --- |
| Параметры катков | Модель |
| Д-469А | ДУ-48(Д-211В) | Д-399В | Д-400В |
| Масса катка, т |
| без балласта | - | 10 | 7,95 | 10,29 |
| с балластом | 6,5 | 13 | 13 | 18 |
| Ширина уплотняемой полосы, мм | 1800 | 1850 | 1290 | 1290 |
| Количество вальцов, шт. | 3 | 3 | 2 | 3 |
| ведущих | 2 | 2 | 1 | 1 |
| Диаметр/ширина вальцов, мм |
| ведущих | 1300/500 | 1600/525 | 1600 | 1600 |
| ведомых | 1000/1000 | 1000/1000 | 1300 | 1300 |
| Линейное давление вальцов (с балластом), кгс/ см |
| ведущего | 40 | 75 | 60 | 70 |
| ведомого | 25 | 51 | 31 | 23 |
| ведомого среднего | - | - | - | 39,9 |
| Скорость передвижения, км/ч |
| 1-я передача | 2,73 | 1,94 | 3,5 | 3,5 |
| 2-я передача | - | 4,32 | - | - |
| 3-я передача | 7,85 | 6,55 | 8,0 | 8,0 |
| Мощность двигателя, л.с. | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Габариты, м |
| длина | 4,38 | 5,20 | 4,32 | 6,08 |
| ширина | 1,80 | 1,86 | 2,07 | 2,07 |
| высота | 2,60 | 2,60 | 2,50 | 2,50 |

**Историческая справка** *http://iss.rybmuseum.ru/entity/ORGAN/4885*

Рыбинский завод дорожных машин - старейшее и ведущее отечественное предприятие по разработке и производству уплотняющей дорожно-строительной техники. 4 июня 1870 г. в Рыбинске были созданы железнодорожные ремонтные мастерские.

 После революции, до 1930 г. завод находился в ведении Наркомата путей сообщения по ремонту паровозов и вагонов. С февраля 1930 г. по январь 1931 г. - в ВСНХ акционерное общество "Трансстрой".

 В годы первой пятилетки в СССР впервые было начато специализированное производство строительных и дорожных машин. В 1930 году был создан трест дорожного машиностроения "Союздормашина", которому передали шесть заводов для организации на них производства дорожных машин, среди них были и Рыбинские паровозо-вагоно-ремонтные мастерские. Мастерские были реконструированы в завод дорожного машиностроения.

Первый советский моторный каток «Рыбинец» был выпущен на заводе к 1 мая 1931 года. Своим ходом он прошел по праздничным улицам города в колонне демонстрантов. Каток был создан на базе трактора ХТЗ - трехвальцовый, массой 10 т, имел клепаную раму и обшивку, ручной механизм управления, керосиновый двигатель, трехскоростную коробку передач, по своим техническим и экономическим показателям он не уступал лучшим образцам иностранных дорожных катков. В течение 1931 г. было выпущено сорок катков. За десять довоенных лет было выпущено 2370 катков. В 1935 г. впервые в СССР завод выпустил болотный грузовой автомобиль. Кроме моторных и паровозных катков завод выпускал и другую продукцию: камнедробилки, планеры, тракторные лопаты, рутеры, автомобильные и тракторные снегоочистители, кусторезы.

 К концу довоенного периода были освоены катки МКК весом 7 и 10 т более совершенной конструкции, оснащенные смачиваемым устройством, электрооборудованием.

В годы войны завод не прекращал выпуска катков и другой дорожной техники. За этот период было выпущено 93 катка. Катки этого периода работали на строительстве Комсомольска-на-Амуре, канала Волга-Москва, Кузнецкого металлургического комбината.

 В годы ВОВ завод под номером 765 входил в состав Министерства минометного вооружения и выпускал мины и авиационные бомбы. Их изготовили 1 млн. 122 тыс.

 Начиная с 1951 года шло интенсивное освоение новых машин и наращивание объема их производства, продукция завода выходит на мировой рынок. На Рыбинском заводе в 1957 году был изготовлен вибрационный каток Д-422, потом появились Д-484 и Д-317Б. А затем завод перешел к выпуску катка Д-613, стоящего на уровне лучших зарубежных образцов.

 В начале 60-х годов завод полностью перешел на производство уплотняющей техники. Производство снегоочистителей и другой непрофильной продукции было передано на другие предприятия. Создается единый сборочный цех с конвейерно-поточной линией сборки катков.

1967 г.

 Д-480 - первый среди изделий, производимых предприятиями на территории Ярославской области отмечен государственным Знаком качества. Одновременно идет подготовка к выпуску трамбовочной машины Д-471. Это высоко динамичная техника ударного действия в модернизированном варианте пользуется спросом до настоящего времени. За 30 лет их производства изготовлено более 650 машин. Д-417Б использовались при строительстве КамАЗа в Набережных Челнах.

 С 1966 по 1970 гг. в 42 страны мира отправлены 1162 дорожные машины. В этот период экспортные поставки с маркой "Сделано в Рыбинске" составляли 18% от общего выпуска продукции.

Первая половина 70-х годов.

Практически полное обновление продукции завода. На смену прежним моделям пришли катки с гидродинамической и гидростатической трансмиссией. Освоение этих изделий дает новый толчок реконструкции завода. Внедряются процессы автоматической сварки, плазменной резки металла, точной штамповки, устанавливаются станки с ЧПУ и новые робототехнические комплексы.

1974 г.

Сняты с производства устаревшие модели катков. Завод переходит на выпуск машин с гидравлическим управлением. проектирование и изготовление моделей Д-399 и Д-400 осуществляется на основе унификации узлов: трансмиссии, коробки передач, вальцев, вилки, редуктора. Технологичность сборки, ремонта и обслуживания возрастает.

1980 г.

Рыбинские катки удостаиваются наград на международных выставках в Лейпциге, Софии, Дамаске, Ростоке и Москве. Сотрудничая с ведущими научно-техническими центрами страны: ВНИИстройдормаш, СоюздорНИИ, МАДИ, завод начинает производство 20 тонных пневмошинных катков ДУ-55 и 16 тонных комбинированных ДУ-52. Первый серийный каток отправлен на строительство "Атоммаша".

1983 г.

 Завод вступает в производственную кооперацию с предприятиями Польши и Болгарии. На рыбинских катках устанавливаются польские коробки передач и болгарское рулевое управление. Ресурс статических машин вырос до 9000 часов, а вибрационных - до 5000. Завод дорожных машин выпускает 100000 отечественный каток.

Вторая половина 80-х годов.

Переход к новым экономическим условиям: от планового снабжения материалами и комплектующими изделиями к приобретению их на рынке, от государственного заказа на продукцию, к прямым договорам с потребителями.

1990 г.

 Продолжается работа над новой серией катков: вибрационного ДУ-63 - 10 т., комбинированного ДУ-64 - 8,5 т., пневмоколесного ДУ-65 - 12 т. Особенностью этой серии являлась способность катков работать со смещением вальцов относительно друг друга, увеличивающая ширину укатываемой поверхности и высочайшая степень унификации при применении модульной конструкции.

 К настоящему времени на Рыбинском заводе изготовлено более 160 тысяч штук уплотняющей техники различного назначения. Модульный принцип конструирования позволил создать широкую гамму высокоэффективных дорожных катков с высокой степенью унификации. В настоящее время в серийном производстве ОАО «РАСКАТ» находятся катки самоходные и прицепные, вибрационные и статические, с гладкими вальцами и кулачковым бандажом, пневмоколесные и комбинированные массой от 1,5 до 25 тонн. Продукция завода сегодня поставляется как отечественным заказчикам, так и на экспорт в 70 стран мира.

www.raskat.yaroslavl.ru

Местонахождение СССР, Ярославская обл., г. Рыбинск