**07-407 АВ-1, автогудронатор инж. А. Вольберга, распределитель битума с цистерной емкостью 3 м3 на шасси ЗиС-5 4х2, экипаж 2 чел., рабочие: ширина 1-7 м, 5-13 км/час, полный вес до 7.6 т, ЗиС-5 73 лс, транспортная 60 км/час, штучно, всего гудронаторов 46 экз., завод дорожных машин г. Пайде, 1950-е г.**



Большое спасибо Эстонскому дорожному музею (эст. Eesti Maanteemuuseum) в лице Рейна Рикке и Сильвера Куика! Отдельная благодарность сайту *www.muis.ee*.

Автогудронаторы предназначены для распределения битумных материалов в горячем или холодном состоянии при постройке «чёрных» гравийных и щебёночных дорог по способу пропитки или поверхностной обработки с последующей укаткой до плотной и гладкой поверхности. Также гудронаторы использовали для стабилизации грунта при постройке улучшенных грунтовых дорог, строительстве аэродромов и т. д.

Автогудронатор выполняет следующие операции:

1) розлив вяжущих материалов на ширину от 1 до 7 м;

2) розлив ручным распределителем;

3) перекачку жидкостей из ёмкости в ёмкость, минуя бак гудронатора.

**Разработчик:** главный инженер завода-изготовителя Арнольд Вольберг (эст. Arnold Volberg, 1900-67 г.). Благодаря таланту и трудолюбию А. Вольберга появился первый советский самоходный грейдер. Во многом благодаря этому человеку Пайде стал одним из трех центров, которые снабжали весь Советский Союз грейдерами.

**Изготовитель:** завод дорожных машин, г. Пайде Эстонская ССР

*Из ru.wikipedia.org*

В 1944 году , после освобождения Пайде от немецкой оккупации, было принято решение на территорий бывшей спичной фабрики г. Пайде построить Механическую центральную ремонтную мастерскую при управлении шоссейных дорог (Упршосдор) Народного комиссариата внутренних дел Эстонской ССР. Строительство было завершено в 1946 году, в том же году мастерская приступила к ремонту моторов и дорожных машин. Тогда же по инициативе инженера Арнольда Вольберга началось проектирование первого советского автогрейдера В-1. Первый экземпляр был готов в 1947 году. Автогрейдер В-1 был изготовлен в количестве 122 экземпляров.

В 1950 году предприятие было переименовано в Пайдеский завод дорожных машин. В последующем предприятием были выпущены модернизированные варианты автогрейдера: В-3, В-4, В-5, В-6 и, наконец, более тяжёлый В-8. Помимо автогрейдеров, завод изготавливал и другую продукцию.

В 1962 году Пайдеский завод дорожных машин был объединен с Таллинским экскаваторным заводом, основной продукцией которого были цепные экскаваторы, и превратился в один из его цехов. В 1966 году выпуск автогрейдеров в Пайде был прекращён, и пайдеский цех сосредоточился на изготовлении рабочих органов, конвейерных транспортёров, звёздочек и других комплектующих для основного производства. К 1966 году было произведено 1675 грейдеров Д-512. Полное число произведённых пайдеским заводом автогрейдеров составило 4348 экземпляров, из которых основную часть составляли модели В-10 и Д-512. Кроме того, было изготовлено 46 гудронаторов (в основном на шасси полученных по ленд-лизу американских грузовиков Ford-6) и 210 плужных снегоочистителей.

В 1975 году на базе Таллинского экскаваторного завода было образовано производственное объединение «Таллэкс», и пайдеский цех был переименован в Пайдеский машиностроительный завод.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА (приблизительно, по аналогии с Д-141).

1. Марка АВ-1

2. Тип—механический, с приводом насоса от двигателя автомашины

3. Тип шасси—ЗиС-5 с усиленными рессорами

4. Общий вес: без нагрузки кг 4400, с нагрузкой до полной ёмкости кг 7400;

5. Вес, приходящийся на переднюю ось: без нагрузки кг 1470, с нагрузкой до полной ёмкости 1800;

6. Вес, приходящийся на заднюю ось: без нагрузки кг 3030, с нагрузкой до полной ёмкости 5600

7. Габаритные размеры: длина 6066 мм, ширина максимальная 6960, ширина в транспортном положении 2250, высота 2400;:

8. Колея задних колес 1650 мм, передних 1535

10. База 3810 мм

11. Двигатель марка ЗиС-5, число цилиндров 6, мощность (максимальная) 73 л. с.;

Число об/мин коленчатого вала (при максимальной мощности) 2300

12. Цистерна автогудронатора: емкость цистерны 3000 л, длина 1950 мм;

13. Битумный насос: тип насоса - шестеренчатый, привод от отбора мощности от двигателя автомашины;

14. Редуктор отбора мощности: тип - шестеренчатый, число передач 3

Передаточные числа (общие): на 1-й передаче 0,174, 2-й - 0,248, 3-й - 0,284;

15. Основная коробка передач нормальная ЗиС-5

16. Главная передача » ЗиС-5

17. Рама—ЗиС-5 с вырезом в средней поперечине (под кабиной);

18. Рессорная подвеска: передние рессоры—нормальные ЗиС-5, задние рессоры ЗиС-5, усиленные тремя добавочными листами

19. Колеса и шины—нормальные ЗиС-5—размер 34'х7':

20. Отопительная система

Количество труб 2 шт

» стационарных горелок 2 »

» переносных » 1 »

Топливо керосин

Система подачи топлива к горелкам—сжатым воздухом

Давление в системе 3—4 aтм

Воздушный насос—ручной

Емкость топливного бака—40 л

21. Система распределения (механического)

Минимальная ширина распределителя 1000 мм

Максимальная ширина распределителя 7 000 »

Интервал изменения ширины распределения 500 »

Шаг между соплами 100 »

22. Ручной распределитель

Длина шланга 12 м

Диаметр » (внутренний) 25 мм

Количество сопел 3