**07-236 Дутра, DuTra DR-50DF 4х2 самосвал (думпер) задней выгрузки для перевозок на короткие расстояния грузоподъемностью 6 т** **на тракторном шасси с самоопрокидывающимся кузовом ёмкостью до 4 м3, мест 2, вес: снаряженный 5 т, полный 11 т, Csepel Du 413.57 60 лс, до 36 км/час, ранняя версия, всего изготовлено самосвалов 23000 экз., тракторный завод Vörös Csillag г. Будапешт ВНР, 1954/61-69/73 г.**

Спасибо уральцу Александру Гурину за фотографии сохранившегося благодаря безвестным дачникам (возле ж/д станции Аять Свердловской обл.) экземпляра этого самосвала с самоопрокидывающимся кузовом 1972, последнего полного, года выпуска. Именно они подвинули меня проверить весьма распространенную в сети информацию об этой машине. В итоге, щепетильно изучив первоисточники *(см. приложения)* и фото, выводы следующие:

1. Вопреки утверждению в Кратком справочник по импортным автомобилям, Карбанович И.И., 2-е изд., перераб. и доп., М. Транспорт, 1980, на всех моделях DR-50 устанавливался только самоопрокидывающийся кузов. Это соответствовало исходному ценовому сегменту этой машины, который позволял ей успешно конкурировать с шоссейными самосвалами. При этом, вопреки некоторым утверждениям, выгрузка, благодаря хорошо сбалансированному пружинному механизму, проблемы не представляла.

2. На модели DR-50D стояла двойная система рулевого управления с поворотным не фиксированным сиденьем водителя.

3. Кабина водителя не входила в базовый вариант DR-50D и использовалась при отсутствии необходимости в езде кузовом вперед.

4. Одинарная система рулевого управления с неповоротным фиксированным сиденьем водителя, кабина с обогревом и сдвижными боковыми окнами входили в базовый вариант модели DR-50DF, выпускавшейся в период с 1961 по 1973 г. в основном для экспорта в СССР, ГДР и ПНР. В 1969 году были внесены изменения, из заметных внешне, это новая решетка радиатора и головные фары в «квадратном патроне».

5. По поводу востребованности. Это недорогой, маневренный, простой и нетребовательный самосвал для перевозок на небольшие расстояния, в том числе и вне дорог. Он весьма эффективен для внутриплощадочных перевозок от начала рытья котлована до окончания благоустройства, а также при строительстве сетей и в коммунальном хозяйстве. Его недолгий век в СССР, скорее всего, связан с перепрофилированием в 1973 году тракторного завода Vörös Csillag и его закрытием в 1975 году, что привело к отсутствию запасных частей.

Данные о поставках DR-50DF в СССР разнятся от 4 до 7 тысяч шт. Ни до, ни после него советская, а далее и российская, промышленность подобных машин не выпускала. А в мире, и по сей день, их серийно выпускается десятки моделей.

**Производитель:** тракторный завод «Красная звезда» (Vörös Csillag Traktorgyár) в Будапеште, Венгерская Народная Республика.

Конструктивная идея от Aveling-Barford и Muir-Hill, которые появились в Венгрии после войны. Аналогичную конструкцию имел и думпер Noralpe BA3 французской фирмы Latil.

Конструктор Бела Лизонь, за успешное создание думпера в 1954 году был удостоен премии Кошута. Если тема интересна, читайте статью Dr. Stieber József. в Mezőgazdasági Technika, 2019. október, ч. 1 и 2, прилагаю. Правильный переводчик *https://ru.eprevodilac.com/prevodilac-madjarski-ruski*.

*Из статьи Dr. Stieber József. в Mezőgazdasági Technika, 2019. ч. 1.* перевод без корректировки

Однако производство и разработка самосвалов Kispest продолжались, и в 1960 году появился тип DR-50D, находившийся на пике развития и доминировавший на рынке самосвалов до прекращения производства в 1973 году. Его основные параметры приведены в таблице № 2. На машину были установлены новые двигатели Csepel Du 413,57 /60 л.с. Самосвал был оснащен новой системой рулевого управления с двойным роликом и шаровидным винтом, которым можно было управлять с помощью рулевого колеса в форме грузовика. Вернулись к однодисковому сцеплению, а с установкой новых двигателей максимальная скорость машины увеличилась до 35-36 км/ч. Сиденья были заменены на поворотные с резиновыми блоками, а переключатель самозапуска также был заменен на ручное рычажное управление. Размер передних шин стал 8.25-20HD. Машина также может быть оснащена кузовом повышенной вместимости (4,5 м³). Новая регистрация появилась и в реестре самосвалов. С 1970 года самосвалам DR-50 грузоподъемностью до 6 т присваивается обозначение типа DuTra 3100, а до 7 т — DuTra-3000.

Самосвалы с кабиной DR-50DF характеризовались DuTra-3101 грузоподъемностью до 6 тонн, DuTra-3001 грузоподъемностью 7 тонн. С 1961 года самосвалы с закрытой кабиной водителя, сдвижными боковыми окнами, рулевым управлением грузового типа, системой одинарного рулевого управления, обогревом кабины и модифицированными комбинированными сигнальными лампами представляли собой вершину развития, которая сохранялась до конца производства (1973).

**Технические данные самосвала DR-50D** (базовый вариант без кабины водителя)

1. **Основные размеры**: – длина – ширина – высота 4245 мм 2260 мм 2345 мм Высота с закрытой кабиной: 2640 мм Высота с опрокинутым кузовом: 2810 мм

2. **Колесная база** 2375 мм

3. **Расстояние между колеями** перед/ сзади 1800 мм /1830 мм

4. **Размеры шин:** – передние – задние 8.25-20 HD 14.00-24 Шины со шлангами, с пружинным диском.

5. **Дорожный просвет** машины - спереди/сзади 340 / 400 мм

6. **Максимальная общая масса** машины 11 000 кг Собственная масса в готовом к использованию состоянии: 5 000 кг

7. **Максимальная грузоподъемность/**объем 6 000 кг / 4 м³

8. **Двигатель:** 4-цилиндровый форкамерный дизель типа Csepel Du-413.57 Максимальная мощность и частота вращения 60 л.с. / 1650 об/мин. Система охлаждения двигателя: охлаждение водяным насосом. Удельный расход: 210-215 г/л·ч (25-28 л/100 км).

9. **Система умножения коробки передач, конструкция** Push-spur, передняя часть с внедорожной передачей, 3 шоссейными, 3 внедорожными и 2 задними передачами. Задний привод с блокировкой дифференциала.

10. **Уровни скорости и скорости**: – Местность I-II-III-H – Проселочная дорога: I-II-III-H 4,95-7,1-14,7-6,15 км/ч 11,4-16, 5-34,1-13,2 км/ч. Однако реальная максимальная скорость самосвала на дороге составляла на практике 35-36 км/ч. Предел удержания = 30% (макс.) дороги, на склоне.

11. **Надстройка** Интегрированная передняя ось, двигатель, коробка передач, задняя ось, жесткая несущая единица с вспомогательной рамой. Опрокидывающийся бак (путтони) оснащен механической системой смещения центра тяжести для опорожнения и закрывания.

12. **Сцепление** двухдисковое, сухое исполнение. Механический однодисковый переключатель 1970 года.

13. **Переднее шасси** Поворотная ось, поперечная рессорная конструкция.

14. **Заднее шасси** Жесткий трубчатый корпус. Складывание решается планетарным редуктором.

15. **Рулевой механизм** Механический, с шаровидным винтом, двойным роликом, вертикальной рулевой колонкой. Благодаря реверсивному сиденью водителя он оснащен двойным рулевым колесом.

16. **Сиденье водителя,** сиденье водителя с поворотом на 180°, люлька, педали управления расположены в двух направлениях. Оснащен спинкой и мягким сиденьем.

17. **Тормозная система** Двухконтурный гидравлический ножной тормоз, действующий на четыре колеса, и блокируемый механический стояночный тормоз, действующий на заднее колесо. Ручной тормоз находится в отдельном тормозном барабане и может быть закреплен. запираемый механический ручной тормоз. Ручной тормоз находится в отдельном тормозном барабане и может быть закреплен. запираемый механический ручной тормоз. Ручной тормоз находится в отдельном тормозном барабане и может быть закреплен.

**Версии самосвала в процессе разработки**

*(прямой перевод Mezőgazdasági Technika, 2019. október)*

1. **DR-50/A 1950-1951** 4 опытных образца с 3,5 м³ кузова, для испытаний. Приборная панель на капоте, без одометра или указателя поворота, механический датчик давления масла

2. **DR-50/AB 1952-1953** Двухдисковое сцепление, люлька, передняя белая и задняя красная стеклянная световая сигнализация, задний рабочий свет. Приборная панель на капоте, переключатель указателей поворота и рабочего освещения. В 1952 г. были выпущены 42 машины серии, а в 1953 еще 793 шт.

3. **DR-50/B 1954 г.** Пластины, брызговики, замена крышки двигателя и радиатора, подножка, улучшенное крепление сиденья. В наличии защитный тент для сиденья водителя. Приборная панель на капоте. Механический одометр, центральный ключевой переключатель BOSCH заменен на производство AVF (венгерская лицензия). Запущено новое производство самосвалов на заводе «Красная звезда», изготовлены первые серийные 1600 думперов. Это производство просуществовало до закрытия тракторного завода в 1973 г.

4. **DR-50/BC 1955-1957** Улучшенный двигатель Csepel Du 413 / 50 л.с. / 1500 об/мин. Новый тип кузова. Тормоз масляный, воздействующий на задние колеса, двухсторонний, комбинированный, задние фонари в пластиковой оболочке (тормоз, указатели поворота, указатели поворота, указатели порядка). Приборная панель на капоте с суточным счетчиком км/ч и диаграммой переключения передач на циферблате.

5. **DR-50/C 1958-1959** Поворотный мост, передний мост с одной рессорой, передний масляный тормоз, 4 м³ кузов, ручной пуск, крышка двигателя сдвинута вперед, перенос ящика для инструментов, запасное сиденье и поручень, стальной "полный" бампер, Квадратный топливный бак на 90 литров. Максимальная скорость увеличена до 34 км/ч. Щиток приборов на капоте, контрольные лампы (3 шт.), расположенные в ряд в левой верхней части, встроенные в выключатель контрольные лампы указателей поворотов. Модель DR-50C легла в основу всех других вариантов - D, DF, ODA, FRAK.

6. **DR-50D** с 1970 г. для 6-тонной машины **DuTra-3100** 1960-1973 г. в., с 1970 г. на 7-тонной машине **DuTra-3000**. Глобоидный винт, двухроликовый рулевой механизм, Мотор Csepel Du 413.57 / 60 л.с. / 1650/мин, с 1969 г. квадратный патрон для фары, Пластиковые втулки передних маятников, Модифицированная спинка сиденья, Максимальная скорость изменена на 35-36 км/ч, Однодисковое сцепление, Размер передних шин 8,25-20 HD, 4,5 м³, можно заказать. 1 приборный ящик с правой стороны рулевой колонки, механический одометр на капоте, с 1970 г. 2 приборных ящика с правой и левой стороны рулевой колонки, электрические приборы, встроенный термометр охлаждающей воды. DR-50D доминировал на рынке самосвалов до окончания производства в 1973 г.

7. **DR-50DF,** с 1970 г. на 6-тонной машине **DuTra-3101** 1961-1973 гг., с 1970 г. на 7-тонной машине **DuTra-3000.** Внутренняя кабина водителя грузового автомобиля со сдвижными боковыми окнами, обогревом кабины, одинарной системой рулевого управления, измененными осветительными приборами, современным приборным оборудованием (электрическим), неповоротным, фиксированным сиденьем водителя.

.