**07-253 Д-219 одноосный прицепной каток легкого типа с жесткой подвеской колес на пневматических шинах с кузовом для балласта емкостью 5.25 м3, рабочие: ширина 2.2 м, вес с балластом 10 т, 4 км/ч, порожний вес 1.9 т, транспортная 30 км/час, заводы дорожных машин г. Кременчуг и Харьков, ориентировочно 1952-64 г.**



**Изготовители:** Кременчугский завод дорожных машин им. Сталина И. В.,

Харьковский завод дорожных машин Харьковского Совнархоза.

 Уплотнение грунта при производстве земляных работ является ответственной операцией, непосредственно влияющей на качество земляного сооружения. Для уплотнения грунта применяются катки, трамбующие машины и машины вибрационного действия. Прицепные катки целесообразно применять на длинных непрерывных участках насыпей. Кроме гладких и кулачковых катков, для уплотнения грунтов в дорожном строительстве с начала 1950-х годов применялись катки, рабочим органом которых являлись пневматические шины автомобильного типа, — Д-219 весом до 10 т и Д-242 весом до 70 т. Опытные образцы были изготовлены в 1951 г. на Кременчугском заводе дорожных машин им. И. В. Сталина. Они применялись для окончательной укатки грунта после предварительного его уплотнения кулачковыми катками, а также послойного уплотнения грунта при возведении насыпей, дамб, плотин и т. д. Применялись также для уплотнения стабилизированных площадок, дорожных оснований и покрытий, построенных по методу смешения минеральных материалов с вяжущими на месте.

 Прицепной каток Д-219 на пневматических шинах рабочим весом 10 т представляет собой одноосную прицепную тележку и предназначен для работы с гусеничным трактором КД-35, далее с ДТ-54. Рама катка сварная; на раме смонтирован кузов для балласта. Передняя и задняя стенки приварены к кузову, а боковые шарнирно подвешены к верхнему поясу и являются откидными. Они служат для разгрузки балласта. На полуосях, приваренных к стойкам рамы катка, монтируются восемь колес с пневматическими шинами по два колеса на каждой полуоси.

 К передней части рамы крепится дышло с прицепным устройством, а к задней — на цепях — разравнивающий брус для срезки гребней, образующихся при укатке. При транспортировке брус укладывается в переднюю часть кузова. Винтовой домкрат, укрепленный в передней части дышла, обеспечивает устойчивое положение отцепленного катка. Для предупреждения опрокидывания катка назад предусмотрена подставка, приваренная к задней части рамы катка.

 Каток Д-219 уплотняет слои грунта толщиной 150—200 мм за 6—10 проходов.

 Каток выпускался серийно на Кременчугском заводе дорожных машин им. И. В. Сталина. Во второй половине 1950-х г., в связи с его специализацией на изготовлении асфальтобетоносмесительных установок, производство было передано на Харьковский завод дорожных машин, где продолжалось до середины 1960-х годов.

 В середине 1950-х годов в производство пошел прицепной каток Д-263 (ДУ-4) аналогичной конструкции с жесткой подвеской колес рабочим весом до 25 т для работы с трактором С-80. По своей конструкции этот каток отличался от катка Д-219 в основном большими размерами, наличием заднего съемного дышла для работы челночным способом и четырех домкратов, шарнирно подвешенных к наружным продольным балкам рамы катка. Каток Д-263 изготовлялся серийно на Бердянском ордена Октябрьской Революции заводе дорожных машин до конца 1960-х годов.

 Во второй половине 1950-х годов был разработан прицепной каток Д-326 на пневматических шинах с рабочим весом 50 т, выполненный из отдельных секций с независимым перемещением колес в вертикальной плоскости, что существенно повышало эффективность уплотнения и улучшало работу колесного хода. Каждая секция катка состояла из кузова, колеса, трубчатой оси и подшипника. Вес каждой секции 10 т. Внизу каждый отсек кузова имеет две дверки; которые открываются для разгрузки балласта. Каток может быть собран из трех или пяти секций. В первом случае он работал в прицепе к трактору С-80, а во втором — к трактору Т-140. Каток Д-326 изготовлялся серийно на Мингечаурском заводе дорожных машин.

 Этот каток положил начало целому семейству прицепных и полуприцепных катков с независимой подвеской каждого колеса. Вот некоторые из них.

**Д-551А** (далее Д-551Б/ДУ-16Б, Д-551В/ДУ-16В и до ДУ-16Д с пятью секциями) 4-секционный полуприцепной пневмокаток с тягачом МоАЗ-546 рабочим весом до 38 т Коростенского завода дорожных машин «Октябрьская кузница», присвоен государственный Знак качества. В 1990-х каток ДУ-16Д получил новую маркировку МоАЗ-6442-9890, а в 2000-х, в связи с модернизацией тягача, - МоАЗ-64428-9890. Эти пневмокатки можно было заказать у официального дилера и в 2020 г. По имеющимся данным он стал последней моделью пневмокатка подобной конструкции.

**Д-599** опытный 4-секционный полуприцепной пневмокаток с тягачом БелАЗ-531 рабочим весом до 57,6 т Рыбинского завода дорожных машин;

**Д-625** (ДУ-30) 5-секционный прицепной каток на пневматических шинах рабочим весом 12,5 т, тягач гусеничный трактор 3 тягового класса (Т-74, Т-75), Кременчугского ордена Трудового Красного Знамени завода дорожных машин и Коростенского завода дорожных машин «Октябрьская кузница»;

**Д-703** (ДУ-39) 5-секционный прицепной каток на пневматических шинах рабочим весом до 25 т, тягач гусеничный трактор Т-100М, Бердянского завода дорожных машин; позже ДУ-39А аналогичной конструкции и характеристик Коростенского завода дорожных машин «Октябрьская кузница», присвоен государственный Знак качества;

**ДУ-37** 5-секционный прицепной пневмокаток с тягачом колесным трактором 3 тягового класса Т-158 рабочим весом до 15.5 т Коростенского завода дорожных машин «Октябрьская кузница», присвоен государственный Знак качества;

**ДУ-44** 5-секционный полуприцепной пневмокаток с тягачом колесным трактором К-700 рабочим весом до 17 т Коростенского завода дорожных машин «Октябрьская кузница»;

 В период с 1960-х по 1980-е годы прицепные и полуприцепные катки данного типа стали основным оборудованием для уплотнения грунтов. Впоследствии эти пневмоколесные катки для уплотнения грунтов начали использовать значительно меньше. В настоящее время их практически не применяют.