**07-345 КСД-100 2-осный статический пневмоКаток Самоходный Дорожный балластируемый на базе трактора Т-100М, собственный вес 14.8 т, полный до 45 т, Д-108 108 лс, штучно, Талсинский ДСР-3 г. Талси Латвия, 1970-е г.**



**Разработчики:** Ленинградский филиал Всесоюзного государственного дорожного научно-исследовательского института «СоюздорНИИ» (ЛФ «СоюздорНИИ») Министерства транспортного строительства СССР, г. Ленинград, и Талсинский ДСР №3.

**Изготовитель:** Талсинский дорожно-строительный район (ДСР) №3 Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР, г. Талси Латвия.

 На данный момент сведений о Талсинском Дорожно-строительным районе (ДСР) №3 в Латвии, кроме упоминания в журнале «Автомобильные дороги» №6 за 1984 г., и о Раквереском ДРСУ в Эстонии не найдено.

*Справка*.

 В1960-е годы некоторые дорожно-строительные районы переименовывались в дорожно-строительные управления (ДСУ) с прямым подчинением республиканским Министерствам автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В 1970-е годы в связи с получением заданий по текущему ремонту дорог ДСУ переименовывались в Дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ).

 Талсинские дорожники начинали свою деятельность по производству дорожной техники с изготовления прицепных решетчатых катков. Одной из первых машин на базе гусеничных тракторов был самоходный 33-тонный пнемокаток на базе бульдозера Д-159Б (база ДТ-54). Его фото датировано 1961 годом. На рубеже 1960-70-х годов в Талсинском ДСР-3 перешли на выпуск пневмокатков на базе трактора Т-100М, конструкция которых была разработана совместно с Ленинградским филиалом СоюздорНИИ.

 В Талси эти катки строили штучно, при этом были возможны две комплектации: с отвалом и одинарной ошиновкой переднего моста для укатки грунта или щебня, а также без отвала и с двойной ошиновкой для укатки асфальта.

 Единственный уцелевший экземпляр работал в Раквереском ДРСУ (Эстония). Гусеничный трактор Т-100М поступил в распоряжение Раквереского ДРСУ осенью 1971 года. Почти сразу его переправили из Раквере в Талси, где Т-100М к апрелю 1972 года был переделан в самоходный пневмокаток, после чего отправлен заказчикам. Эстонский КСД-100 эксплуатировался много лет, а затем был списан, но на металлом не был порезан. Вот в таком виде он был найден сотрудниками Музея дорог Эстонии (Eesti Maanteemuuseum) в Варбузе. КСД-100 отреставрировали и доставили в музей.

Судя по фотографиям, у базового трактора демонтировали гусеничные тележки с передним балансиром, сохраняя его двигатель, трансмиссию, кабину с топливным баком и органы управления. Затем к нему снизу крепили раму, на которую устанавливали ведущий задний мост с цепным (предполагаю) приводом от бортовых редукторов трактора и кузов для балласта. На передок устанавливали передний мост от грузовиков КрАЗ.

 Управление поворотом гидравлическое от шестеренчатого насоса (с приводом от базового двигателя) через распределитель гидроцилиндром с тягами. Распределитель управляется тягами от педалей поворота базового трактора.

 Шины использовали либо специальные для укатки асфальта, либо автомобильные для уплотнения грунтового и щебеночного основания дорог.

**Техническая характеристика трактора Т-100M**

|  |  |
| --- | --- |
| Тип трактора | гусеничный, общего назначения |
| Номинальное тяговое усилие, *кгс* | 6000 |
| Масса трактора конструктивная, *кг* | 11100 |
| Удельная металлоемкость, *кг/л.с.* | 102,7 |
| Число передач: |   |
| ..вперед | 5 |
| ..назад | 4 |
| Диапазон скоростей, *км/ч:* |   |
| ..вперед | 2,36 - 10,13 |
| ..назад | 2,79 - 7,61 |
| Колея, *мм* | 1880 |
| База, *мм* | 2370 |
| Дорожный просвет, *мм* | 391 |
| Удельное давление на почву, *кгс/см2* | 0,47 |
| Марка двигателя | Д-108 |
| Тип двигателя | 4-цилиндровый, четырехтактный с неразделенной камерой сгорания (в поршне) |
| Номинальная мощность при 1070 об/мин, *л.с.* | 108 |
| Запас крутящего момента, %, *не менее* | 10 |
| Удельный расход топлива двигателя, *г/э. л. с. ч.* | 175 |
| Диаметр цилиндра, *мм* | 145 |
| Ход поршня, *мм* | 205 |
| Рабочий объем цилиндров, *л* | 13,53 |
| Масса двигателя, *кг* | 2100 |
| Емкость топливного бака, *л* | 235 |
| Пуск двигателя | пусковым двигателем П-23 с электростартером |