02-476 АЦМ-23-355М или АЦПТ-2.2-355М автоцистерна-молоковоз емкостью 2.2-2.3 м3 на шасси Урал-355М 4х2, две секции, мест 2, полный вес до 6.5 т, Урал-355 85 лс, 75 км/час, Ново-Троицкий машиностроительный завод пос. Краснооктябрьский Киргизия 1960-62-66 г. в.



 По поводу окраса прототипа и, соответственно, модели. Встречающиеся в сети воспоминания современников, подтверждают столь необычный для молоковоза желто-красный окрас, о котором пишет уважаемый М.В. Соколов *(см. ниже)*. Но был ли он единственным вариантом за 6-7 лет выпуска, неизвестно. Кстати, в весьма неординарном «Музее Ретро-авто-мототехники СССР и автомобильных предприятий Юга Красноярского края, Хакасии и Тывы» в г. Минусинске выставлен образец этого молоковоза именно в желто-красном окрасе. Уважение и почет создателям и хранителям этого уникального в своем роде собрания автомототехники - семье Межовых за труды и бескорыстие. А местным, да и краевым, властям порицание и позор… И для вас, власть имущих, поэт выразился лаконично:

*История нас делает мудрее и мы за это благодарны ей.*

*Она твердит - нет ничего важнее правдивых фактов предыдущих дней.*

Изготовитель: Ново-Троицкий машиностроительный завод СНХ Киргизской ССР, п. г. т. Краснооктябрьский Сокулукского района.

*Из книги Михаила Владимировича Соколова «Автомобили УралЗиС 1944-1965», Барнаул 2013 г.*

Молоковозы,

 Кроме бензовозов значительное распространение в Средней Азии и Сибири получили автоцистерны на шасси УралЗиС-355М/Урал-355М для перевозки молока Новотроицкого (Сокулукского) завода торгового оборудования (г. Ново-Троицк, Киргизская ССР), имевшие индексы АЦМ-23 и АЦПТ-2,2. Эти цистерны цилиндрической формы состояли из двух секций, каждая из которых имела верхнюю наливную горловину.

 Специальное Q оборудование включало в себя устройство для заполнения секций молоком путем создания в них вакуума (от работающего двигателя). По бокам цистерны имелись не ящики, а столешницы (полки) с поручнями, на которые при необходимости устанавливались дополнительные фляги с молоком (до 16 шт.), увеличивавшие грузоподъемность машины, поскольку нагрузка на шасси у молоковозов была не полной.

Эти цистерны являлись наиболее яркими из модификаций УралЗиС-355М, имея двухцветную желто-красную раскраску: крылья, облицовку радиатора, боковины капота и нижнюю часть кабины окрашивали в красный цвет, а капот, верх кабины и цистерну - в желтый. По бокам цистерны имелись надписи «молоко», тоже красного цвета. Видимо, из-за места производства этих цистерн, молоковозы на базе «355М» прозвали в народе «киргизами».

**Краткая техническая характеристика автомобилей-молоковозов на шасси УралЗиС-355М/Урал-355М**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры | АЦПТ-2,2-355М | АЦМ-23-355М |
| Сухой вес, кг | 3584 | 3959 |
| Снаряженный вес, кг | 3715 | 4090 |
| Полный вес, кг | 6065 | 6550 |
| Грузоподъемность, кг | 2350 | 2475 |
| Габариты, мм длина ширина высота | 6100х2150х2335 | 6100х2150х2320 |
| Вес цистерны, кг | 930 |  |
| Внутренний диаметр цистерны, мм | 1000 |
| Емкость цистерны, л | 2200 (±50) | 2300 |
| Количество и емкость секций, л | 2 по 1100 | 2 по 1150 |
| Специальное оборудование цистерны | Устройство для заполнения секций молоком путем создания в них вакуумачерез впускной трубопровод работающего двигателя автомобиля |
| Диаметр трубопроводов, мм | 50 | 50 |
| Время заполнения каждой секции, мин | 16-18 | 10-12 |
| Время полного опорожнения каждой секции, мин | 16 | 10 |
| Контроль наполнения секций | электрический |
| Повышение t молока за 10 ч при t воздуха +30°, град. | 3 |
| Наибольшая скорость, км/ч | 75 |
| Оптовая цена, руб. | 2550 | 2800 |

 **Из истории ЗАО «Кыргызторгмаш».**

 Особый толчок развитию тяжелого производства на территории Киргизии придала Великая Отечественная война, когда в неё эвакуировали заводы с других, более близких к передовой территорий. С июля по ноябрь 1941 года в сюда перенесли более 30 крупных промышленных объектов. Завод торгового машиностроения "Торгмаш" был эвакуирован в 1941 г. из Курской обл. в пос. Краснооктябрьский, Сокулукского р-на Киргизской. В 1942 г. завод дал первую продукцию для фронта.

 **Справка БСЭ:** *Краснооктябрьский, посёлок городского типа в Сокулукском районе Киргизской ССР, в Чуйской долине. Ж.-д. станция (Шопоково) в 20 км к З. от г. Фрунзе. 8,6 тыс. жителей (1972). Новотроицкий сахарный завод, Сокулукский завод торгового машиностроения.*

 В 60-х годах завод имел название - Ново-Троицкий машиностроительный завод СНХ Киргизской ССР в п. г. т. Краснооктябрьский Сокулукского района. Здесь, в частности, с 1961 года делали молоковозы АЦМ-23 на шасси УралЗиС-355М и АЦПТ-2,2-355М.

Далее Сокулукский завод торгового машиностроения или Сокулукский завод «Торгмаш», Киргизия Чуйская обл., Сокулукский р-н, г. Шопоков (с 1985 г.), ул. Машиностроительная, 1.

С 1995 г. - ЗАО «Кыргызторгмаш».

 Известно, что после войны завод выпускал молоковозы, бензовозы, водовозы, с 1967 г. автомобили-цистерны 806(АЦ-4.2-53А) на шасси ГАЗ-53, полевые кухни КП-125М, прицепы-цистерны АЦПТ-0,9 (знаменитые жёлтые бочки "Квас", "Пиво", кстати сначала с 1957 г. бочки были для молока), газовые плиты, жарочные шкафы и др. торгово-пищевое оборудование. На заводе успешно действовал закрытый цех, (маленький завод внутри завода) который полностью работал на оборону Союза. Тем не менее, главной продукцией "Торгмаша" всегда являлся пищеварочный котёл.

**О происхождении слов «Ново-Троицкий» в наименовании завода есть несколько версий.**

В 1863 году в Чуйскую долину вошла сотня казаков во главе с капитаном Венюковым. Казаки без труда захватили кокандскую крепость Ак - суу и установили рядом с этим местом казачий пикет. Главной задачей казачьих пикетов была доставка военной почты из центра Туркестанского края - Ташкента в город Верный (Алма - Ата), который являлся центром Семиреченской области. На каждом пикете дежурили трое казаков, у которых имелось шесть лошадей. Казак, получив пакет скакал на свежем коне от одного пикета к другому, передавал почту. Оставлял своего коня и на свежей лошади возвращался в свой пикет. С выбором названия казачьего пикета не мудрили. Их поименовали по местности или реке. Так появились Аксуйский, Карабалтинский, Сокулукский, Чалдоварский и другие казачьи пикеты в Чуйской долине. С образованием селений и строительством церквей, пикеты были переименованы в села. Аксуйский пикет, например, через 16 лет, в 1878 году, стал называться село Беловодское. Сокулукский пикет, примерно того же времени именуется селением **Троицкое**, по названия православного храма Пресвятой Троицы. В советское время новое власть прибавила к названиям некоторых сел слово "Ново". Так Троицкое стало **Ново - Троицким**, Павловская стала Ново - Павловской, Николаевское стало Ново - Николаевским и т.д.

 Вблизи казачьих пикетов в скором времени начали селиться переселенцы из России и Сибири. Воронежские крестьяне не были стихийными переселенцами, о них имеются достоверные сведения. Мы знаем не только их фамилии, но и названия уездов и волостей Воронежской области, из которых они прибыли в Чуйскую долину и, в частности в Сокулукский район. Статус селения **Троицкое** (Сокулук) на р. Сукулук получил в 1868 году. Название Сокулук прежде всего относилось к реке. Река дала название волости в царское время и впервые годы Советской власти.

 В марте 1935 года был образован Аларчинский район с центром в **с. Ново - Троицкое**, в том же году Аларчинкий район был переименован в Кагановический. В соответствии с постановлением ВЦИК СССР от 17.05.1937 в целях сохранения за районными центрами одинаковых наименований с. Ново - Троицкое было переименовано в **с. Каганович**.

 В 1957 году, когда его старое название Ново - Троицкое слегка подзабылось, а Каганович уже не укладывался в новые идеологические рамки, впрочем как и "божественная троица", в честь которой называлось село в атеистическом Советском Союзе, была идеологической чуждой название "Сокулук" пришлось как раз в пору. Летом 1957 года и район из Кагановского был переименован в Сокулукский Чуйской области.

 Но название Ново - Троицкое с конца 30-х годов почему-то приписывали нынешнему г. Шопокову. Путаница в названиях Сокулук и Ново - Троицкое возникла потому, что построенный в 1930-х годах сахзавод получил по имени райцентра название Ново - Троицкого, а поселок при нем этого имени никогда не носил, а назывался рабочим поселком при сахзаводе до тех пор, пока не получил Указом Верховного Совета Киргизской ССР от 8 декабря 1939 года названия Краснооктябрьский. Но в народном восприятии название сахзавода ассоциировалось с названием населенного пункта, где он был расположен. Соответственно и машиностроительный завод получил наименование «Ново-Троицкий».

 По другой версии рабочий поселок при сахзаводе после переименования с. Ново - Троицкое в с. Каганович и до Указа ВС Киргизской ССР от 8 декабря 1939 года носил наименование пос. Новотроицкий. А так как предприятий со словом «Краснооктябрьский» в наименовании было великое множество в СССР и по аналогии с сахарным заводом, новое предприятие назвали Новотроицкий машиностроительный завод.

**Технические характеристики УралЗиС-355М:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры | [УралЗиС-355](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/ural355.shtml) | Урал-355М |
| Грузоподъемность, т | 3,0 | 3,5 |
| Масса снаряженная, кг | 3150 | 3360 |
| Полная масса, кг | 6300 | 7010 |
| Распределение массы по осям (без груза/с грузом), кг- на переднюю ось- на заднюю ось | 1330/15001820/4800 | 1580/18101780/5200 |
| Габариты, мм:длина ширина высота | 6125х2280х2160 | 6290х2280х2080 |
| База, мм | 3810 | 3824 |
| Колея передних колес, мм | 1545 | 1611 |
| Колея задних колес, мм | 1675 |
| Клиренс, мм- под передним мостом- под задним мостом | 295250 | 307262 |
| Наименьший радиус поворота по колее переднего колеса, м | 8,6 | 8,0 |
| Продольный радиус проходимости, мм | 5250 | 4500 |
| Поперечный радиус проходимости, мм | 1300 |
| Углы въезда, съезда, град:передний / задний | 68/28 | 44/30 |
| Макс. скорость, км/ч | 70 | 75 |
| Контр. расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км | 27 |
| Двигатель | рядный, карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый |
| УралЗиС-355 | Урал-353 |
| Рабочий объем, л | 5,55 |
| Степень сжатия | 5,7 | 6,0 |
| Макс. мощность л.с. (об/мин) | 85 (2600) | 95 (2600) |
| Макс. крутящий момент, кгм (об/мин) | 29,5 (1200) | 31,0 (1200) |
| Электрооборудование | батарейное 12 В |
| Сцепление | двухдисковое, сухое | двухдисковое, сухое, ступица ведущих дисков разрезная |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая |
| Передаточные числа КПП | 6,6; 3,74; 1,84; 1,0; задний ход - 7,63 |
| Главная передача | пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен |
| Передаточное отношение | 6,27:1 |
| Карданная передача | 2 закрытых шарнира на подшипниках скольжения | 2 открытых шарнира на игольчатых подшипниках |
| Колеса | дисковые с одним съемным бортовым кольцом |
| Размер шин | 37х7 или 210-20 | 8,25-20 |
| Тормоза | барабанные, 2-колодочные |
| Рабочий привод | на все колеса, с гидроприводом | на все колеса, с гидроприводом; каждая колодка заднего тормоза приводится в действие отдельным гидроцилиндром |
| Ручной тормоз | на колодки задних колес с тросовым приводом | барабанный, центральный на коробке передач |
| Рулевой механизм, тип | глобоидальный червяк с роликом | глобоидальный червяк с 2-гребневым роликом |
| Передаточное отношение | 20,5:1 |
| Запас топлива, л | 110 |
| Октановое число бензина | 66 |
| Кабина | 2-местная, 2-дверная, полностью деревянная; ветровое стекло двойное, у водителя имеет поднимающуюся рамку | 2-местная, дерево-металлическая; оборудована отопителем, обдувом ветрового стекла, мягкими разделенными сиденьями |
| Стеклоочиститель | на поднимающей рамке с ручным приводом | 2 вакуумных |
| Стеклоподъемники дверей | с ручным приводом |
| Платформа | деревянная с тремя откидными бортами |
| Внутренние размеры платформы, мм: длина ширина высота борта | 3070х2070х578 | 3540х2069х590 |