**02-558 ПД-4, возможно КДМ-2 с ПД-4, пескоразбрасыватель с емкостью бункера для песка 1.8 м3 на шасси ГАЗ-51А 4х2, рабочие: ширина посыпки 6-8 м, вес без песка 2.7 + 1.4 т, до 15 км/час, мест 2, ГАЗ-51 70 лс, транспортная 40 км/час, ЭМЗ УБР г. Москва, с середины 1950-х г.**

 В очередной раз, столкнувшись с нехваткой материалов в части истории отечественной коммунальной техники, задаешься вопросом: «По какой причине наши чиновники от культуры, распределяющие немалые средства налогоплатильщиков (то бишь нас) на престижные оперы, балеты, симфонические оркестры и др. «вершины западной цивилизации», оставили без какой-либо поддержки исследователей истории нашего машиностроения в его бескрайнем многообразии?» Мало того, что почти каждое изделие и даже некоторые его детали являются произведением искусства, сама тема, так или иначе, касается судеб и жизни всех поколений нашего народа, в том числе и весьма ограниченного круга «эстетов». А ответ прост: если, условно, про «Щелкунчик», то это вершина российской культуры - надо поддержать, а если, например, про трактор, пожарную машину или экскаватор, без которых и эта «вершина» существовать не сможет, то это на откуп «рынку». Подобное деление нашей культуры до добра не доведет.

 Остается только «снять шляпу» перед нашими историками по части техники, настоящими подвижниками, за их бескорыстные просвещение народа и бережное отношение к его истории! Ведь очевидно, что на гонорары от книг, статей и т. п. творений много не наисследуешь! Отдельное уважение и почет сообществу RCforum.ru.

*За неимением достойной альтернативы вновь обратимся к статье в журнале "Строительная техника и технологии" №5 2006, автор В. Новоселов. mrmz.ru*

 В первые **послевоенные годы** тема пескоразбрасывателей получила наиболее активное развитие. Научными организациями, конструкторскими бюро и предприятиями Министерства коммунального хозяйства РСФСР, Мосгорисполкома и Ленгорисполкома в **1940-50-е** годы были спроектированы и выпускались малыми сериями пескоразбрасыватели на шасси ЗиС-5, ГАЗ-51 и ЗиС-150. Модель **МПР-10** конструкции Управления предприятий коммунального обслуживания Ленгорисполкома (УПКОЛ) базировалась на шасси грузовика ЗиС-5 и оснащалась специальным металлическим кузовом, подвешенным на пластинчатых пружинах.

 Во время работы при помощи кривошипно-шатунного механизма кузову сообщались возвратно-поступательные колебательные движения, благодаря этому, а также наклонному днищу кузова, песок поступал в бункер, расположенный в задней части, и затем - на разбрасывающий диск. Такая конструкция оказалась более работоспособной, по сравнению с кузовами пескоразбрасывателей, имевшими подвижное дно из прорезиненного ремня, или кузовами, в которых подача песка выполнялась шнеком.

Аналогичная конструкция была и у московского пескоразбрасывателя **МП-1**. Машину спроектировало конструкторское бюро Управления благоустройства Москвы, а изготовил ее Экспериментально-механический завод, расположенный при этом КБ. Основное отличие заключалось в применяемом шасси ЗиС-150.

 Благодаря большей грузоподъемности базового автомобиля, **МП-1** брал на борт **4 т** песка, а у **МПР-10** грузоподъемность равнялась **3 т**. Ширина посыпки первой машины составляла **8,5 м**, второй - **7,5 м**. У обеих моделей привод разбрасывающего диска и кривошипно-шатунного механизма был механическим и осуществлялся от двигателя автомобиля.

Конструкция, обеспечивающая подачу песка на разбрасывающий диск, нашедшая применение на **МП-1** и **МПР-10** также была далека от совершенства. Механизмы, осуществляющие колебательные движения кузова оказались сложными в эксплуатации и требовали тщательной регулировки, а также вызывали вибрацию всей машины, приводя тем самым к нарушению крепежа.

Конструктивные недостатки, присущие машинам МП-1 и МПР-10 были учтены при создании более совершенной модели пескоразбрасывателя **Д-307**, разработанной Ленинградским филиалом **ВНИИ Стройдормаша** и освоенной в серийном производстве Свердловским заводом коммунального машиностроения в **1956** году. На базовое шасси ЗиС-150 устанавливался бункер, наклонные стенки которого способствовали лучшему осыпанию песка на питающий лоток, расположенный под бункером. Дальнейшее перемещение песка к разбрасывающему диску происходило благодаря наклону лотка и его колебательным движениям от действия вибратора. Привод рабочих органов пескоразбрасывателя был механическим. Бункер вмещал **2,5 м3** песка, ширина посыпки достигала **6 м**. Существенным плюсом **Д-307** было наличие отвала и щетки, позволяющих расширить сферу применения машины.

 Впоследствии конструкция пескоразбрасывателя была переработана СКБ-2 Белорусского совнархоза в содружестве с Академией коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова и с **1962** года выпускалась под индексом **Д-307А**. Модернизированная модель в угоду снижению массы и технологичности изготовления утратила красивый обтекаемый кузов, скрывавший бункер для песка. Устройство, подобное Д-307А, имел пескоразбрасыватель **ГП-3** на шасси ЗиС-150, выпускавшийся советской промышленностью.

 В **1950-х** годах КБ Управления благоустройства Москвы разработало несколько моделей пескоразбрасывателей, в которых подача песка на разбрасывающий диск осуществлялась при помощи транспортера. Экспериментально-механический завод упомянутого Управления с начала **1950-х** годов приступил к серийному выпуску пескоразбрасывателя **ПД-4М** *(предполагаю ПД-4)* на шасси ГАЗ-51, а Московский авторемонтный завод **№ 5** - пескоразбрасывателя **ПД-6** на шасси ЗиС-150.

 Впоследствии модель **ПД-6** заменили более совершенной **ПД-7** на шасси **ЗиЛ-164**. Конструктивно **ПД-4М** и **ПД-7** были однотипны: бункер для песка с наклонными стенками, скребковый транспортер, проходящий по дну бункера, привод транспортера и разбрасывающего диска от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности, карданные валы и редукторы. Пескоразбрасыватель **ПД-6** оборудовался пластинчатым транспортером с гидроприводом и дробильным барабаном, размельчавшим смерзшиеся комки перед тем, как песок попадал на вращающийся диск. Вместимость бункеров на **ПД-4М** составляла **1,8 м3**, на **ПД-6** - **2,5 м3**, на **ПД-7** -**3 м3**. Ширина посыпки у всех моделей была в пределах **6-8 м**. Все эти машины могли комплектоваться плугом-совком для сгребания снега в кучи.

 В начале **1960-х** годов КБ Управления благоустройства Москвы создало несколько моделей пескоразбрасывателей на шасси новых моделей грузовиков, освоенных автомобильной промышленностью. ЗиЛ-130 послужил основой для пескоразбрасывателя **ПР-130**, серийно выпускавшегося Свердловским заводом коммунального машиностроения. По аналогии с моделью **Д-307А** подача песка на разбрасывающий диск осуществлялась через питающий лоток, оснащенный вибратором. Привод рабочего оборудования пескоразбрасывателя был механическим. Машина комплектовалась плужно-щеточным оборудованием, вместимость кузова составляла **2,7 м3**.

 В начале **1960-х** годов в стране ведется активная работа по созданию комбинированных дорожных машин со сменными комплектами оборудования, предназначенных для круглогодичной работы: летом машина, оснащенная цистерной и щеткой, выполняет поливку и подметание дорожного полотна, зимой - снегоочистку и посыпку песком. Первенцем в производстве такой техники стал Смоленский опытно-экспериментальный завод дорожного оборудования им. М.И. Калинина. Первая партия машин **КДМ-1** на шасси ЗиЛ-164 вышла из ворот предприятия в **1963** году.

Пескоразбрасывающее оборудование на **КДМ-1** использовалось от пескоразбрасывателя **ПД-6**, поливомоечное и снегоочистительное - от поливомоечной машины **Д-289** Мценского завода дорожно-уборочных машин.

 Был в номенклатуре смоленского завода и малогабаритный вариант комбинированной машины **КДМ-2** на шасси полноприводного грузовика ГАЗ-63. Помимо разбрасывающего, поливомоечного и плужно-щеточного оборудования, в комплект машины входил шнекороторный снегоочиститель, а также прицеп-цистерна. Также была изготовлена партия машин КДМ-1 на шасси Урал-355М. Отметим, что еще в **1960** году завод приступил к выпуску пескоразбрасывателей **ПР-1** на базе ЗиЛ-164.

 Выпуск **КДМ-1** продолжался недолго, так как вскоре на смену автомобилю ЗиЛ-164 пришел ЗиЛ-130, на шасси которого началось производство машины **КДМ-130**. Неоднократно модернизированная машина КДМ-130 выпускается по сей день.

 Во второй половине **1960-х** годов КБ Управления благоустройства Москвы модернизировало этот пескоразбрасыватель. Усовершенствованная модель **ПРС-130** прошла заводские и приемочные испытания и была рекомендована Государственной приемочной комиссией к серийному производству на Свердловском заводе коммунального машиностроения взамен **ПР-130**. Новая машина получила скребковый транспортер вместо питающего лотка с вибратором и могла использоваться круглогодично благодаря возможности переоборудования ее в самосвал.

 На базе автомобиля ГАЗ-53А московские конструкторы разработали пескоразбрасыватель **ПР-53** с **2,2**-кубовым кузовом, который при небольшом переоборудовании можно было использовать как самосвал. Как и на предыдущей модели **ПД-4М**, подача песка на разбрасывающий диск осуществлялась скребковым транспортером. В комплект машины входило плужно-щеточное оборудование. Первые партии пескоразбрасывателей **ПР-53** в **1966** году выпустили Экспериментально-механический завод Управления благоустройства Москвы и Свердловский завод коммунального машиностроения, однако массовое производство этих машин было налажено на Арзамасском заводе коммунального машиностроения.