**07-344 ТО-6А 4х4 фронтальный ковшовый погрузчик с жесткой рамой грузоподъемностью 2 т для погрузочно-разгрузочных работ, ёмкость ковша 1 м3, высота погрузки до 2.7 м, вылет ковша 0.7 м, рабочий вес 7.1 т, СМД-14НГ 80 лс, вперед / назад 35/20 км/час, порядка 10 тыс. экз., Завод погрузчиков г. Орёл, 1981-86 г. в.**



**Разработчики:** минское НПО «Дормаш» и орловское ПО «Дормашина». ТУ 22-4812-80.

**Изготовитель:** Орловский завод погрузчиков (с 25.08.1958 г.) Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР, г. Орел. Основан в марте 1956 г. на базе ремонтных мастерских как Орловский ремонтно-механический завод. В 1966 году Минстройдоркоммаш переименовал завод в Орловский завод коммунального машиностроения, но уже год спустя вернули прежнее имя – “Орловский завод погрузчиков”. В 1975 г. завод вошел в производственное объединение «Дормашина». В 1988 году предприятие переходит в Брянское НПО “Автогрейдер”.

В 1959 году из ворот завода вышли первые 19 ковшовых пневмоколесных погрузчиков Д-380 грузоподъемностью 1 т с поворотной в плане на 180° стрелой.

*Из статьи «Орловский хит 80-х», Строительная техника и транспорт на dzen.ru25 мая 2022.*

Орловский завод, основанный в 1956 г., первоначально изготавливал раствороприготовительные установки, затем мусоровозы, автовышки и погрузчики. В период 60-х годов основной продукцией предприятия были мусоровозы, погрузчиков выпускалось совсем мало – порядка 200 единиц в год, при том, что объемы производства коммунальной техники исчислялись тысячами.

С начала 70-х годов завод постепенно переориентирует мощности на выпуск фронтальных погрузчиков. Предшественник ТО-6А – погрузчик Д-561Б, выпускавшийся с 1972 по 1980 год, – постепенно вытеснял коммунальную технику из производственной программы предприятия.

Однако по настоящему массовой стала только модель ТО-6А.К началу 80-х годов на заводе была завершена масштабная реконструкция, благодаря которой появилась возможность значительно нарастить выпуск погрузчиков – именно такая задача была поставлена в 1981 году Министерством строительного, дорожного и коммунального машиностроения Орловскому заводу погрузчиков, входившему в состав этого министерства.

Выпуск ТО-6А был налажен в 1981 году и продолжался вплоть до 1986 года. За этот период было собрано порядка 10 тыс. экземпляров этой модели. Ежегодное производство ТО-6А достигало 2000 единиц. Из этого количества часть машин экспортировалась более чем в два десятка государств, преимущественно в страны народной демократии.

Погрузчик ТО-6А имел грузоподъемность 2 т и предназначался для погрузочно-разгрузочных работ с сыпучими и кусковыми материалами, штучными и тарными грузами, для земляных и планировочных работ (на грунтах до II категории) и других строительных, монтажных и такелажных работ.

Как и предшествующая модель Д-561Б он не имел шарнирно-сочлененной рамы, маневрирование осуществлялось за счет управляемых задних колес. Погрузчик оснащался дизельным двигателем СМД-14НГ мощностью 80 л.с., гидромеханической трансмиссией, приводом на оба моста. Гидравлическая система обеспечивала работу погрузочного оборудования и гидроусилителя рулевого управления. Основным рабочим оборудованием погрузчика являлся ковш объемом 1 м3, сменными рабочим оборудованием – ковши вместимостью 0,75 и 1,4 м3, грузовые и сельскохозяйственные вилы, а также монтажный крюк.

В 1987 году на смену ТО-6А пришел погрузчик с шарнирно-сочлененной рамой ТО-30, ставший на ближайшее десятилетие еще одним хитом Орловского завода погрузчиков.

**Из истории ЗАО «Орел-Погрузчик».**

История Орловского завода погрузчиков начинается с марта 1956 г., когда был основан «Орловский Ремонтно-Механический Завод».

Начиная с 1959 г. завод осваивает выпуск ковшовых погрузчиков и нескольких моделей машин для коммунального хозяйства. С этого же времени завод стал называться «Орловский Завод Автопогрузчиков». К началу 70-х годов разрабатывается и производится первый в стране фронтальный ковшовый погрузчик Д-561 грузоподъемностью 1,8 т на пневмоходу, с жесткой рамой, управляемым (поворотным) задним мостом и гидромеханической коробкой передач. Впоследствии выпускались его усовершенствованные модификации — Д-561А, Д-561Б, ТО-6А. В 1983 году поставлен на серийное производство фронтальный ковшовый погрузчик ТО-30 с шарнирно-сочлененной рамой. Машина ТО-30 стала самой массовой по выпуску машиной. В 1992 году завод становится акционерным обществом, начинается период выживания в рыночной экономике. Творческий поиск инженерно-технических служб воплотился в погрузчиках серии ПК-2202, ПК-2701 и их модификациях. Завод освоил выпуск погрузчиков с повышенной грузоподъёмностью. По техническому уровню эти машины успешно конкурировали с аналогичными погрузчиками зарубежных фирм. С 1995 по 2004 год предприятие производило вилочные погрузчики ПВ-5002, ПВ-5003, ПВ-50031 грузоподъёмностью 5 тонн.

В период с 2000 по 2004 годы изготавливались погрузчики ПК-40-02-00 - грузоподъёмностью 4тонны, ПК-5001 -грузоподъёмностью 5 тонн, ПК-60-01-00 грузоподъёмностью 6 тонн. Одновременно в этот период отрабатывается следующая ступень модельного ряда - фронтальные одноковшовые погрузчики ПК-27-02-00(01) и ПК-33-01-00(01), которые и сейчас пользуются популярностью и спросом, так как при соответствии зарубежным образцам по техническим характеристикам и качеству, имеют более низкую цену, простоту и надёжность в эксплуатации, доступность при ремонте.

В середине 2004 года Орловский завод погрузчиков был реорганизован для финансового оздоровления и вошёл в состав Орловской Промышленной Компании. Была выработана стратегия, направленная на оздоровление производства и укрепление позиций на рынке дорожно-строительной техники. Была закончена работа по созданию нового дизайна машины до современных тенденций, начатая в 2003 году. На выставке «Доркомэкспо-2006» и «СТТ-2006» посетители проявили интерес к новому образцу.

В 2006 году завод погрузчиков вошёл в холдинг с Орловским ЗАО «Дормаш», предприятие получило название ЗАО «Орел-Погрузчик». Идея приблизить погрузчик к лучшим мировым образцам более полно воплотилась в, совместно разработанной с Орловским ЗАО «Дормаш», машиной ПК-2703 К, укомплектованной узлами лучших мировых производителей комплектующих для дорожно-строительной техники. Погрузчик ПК-2703 К оснащен двигателем Cummins, имеющем гарантию 3 года, гидромеханическую коробку «Zahnradfabrik» (Германия), мосты DANA (США), гидравлические клапаны производства датской фирмы «SAUER-DANFOSS», гидроруль, гидрораспределитель и элементы тормозной системы итальянского производства. По желанию заказчика погрузчик может быть изготовлен с рамкой для быстросменных рабочих органов, позволяющих эксплуатировать машину в более широком спектре работ. Это уменьшенный или увеличенный ковш, двухчелюстной (грейферный) ковш, крюк монтажный, вилы грузовые, вилы с захватом, вилы сельскохозяйственные, челюстной захват, отвал для снега, грейдерный отвал). Быстросменное устройство позволяет оператору произвести замену рабочего органа, не выходя из кабины, за 2—3 минуты. Кроме того, по специальному заказу изготавливаются погрузчики с увеличенной высотой разгрузки, с укороченной кабиной или уменьшенной высотой погрузчика.