**02-575 ПД-7 пескоразбрасыватель для посыпки песком дорожных покрытий с плугом-совком весом 340 кг для сдвигания и окучивания снега, шасси ЗиЛ-164 или ЗиЛ-164А 4х2, емкость бункера 3 м3, посыпка: ширина 6-8 м, производительность 8 тыс. м2/час, рабочая скорость до 17 км/час, сгребание снега: ширина 2.2 м, производительность 28 м3/час, рабочая скорость 3.5-8.5 км/час, мест 3, вес с песком в пределах 10 т, ЗиЛ-164 100 лс, до 50 км/час, АРЗ №5 Москва, с 1958 г.**



 Стабильный прогресс в работе саратовских мастеров, ветеранов нашего, да пожалуй и мирового *(см. список производителей, никто столько не проработал)*, малосерийного моделестроения, вызывают глубокое уважение и гордость за нас всех! Из многочисленных параметров этого роста, особо отмечу определяющий - соответствие модели прототипу. Спасибо всей команде и добрые пожелания, успехов.

 Вносить вклад в сохранение нашей истории на абсолютно коммерческих условиях настоящий подвиг! Это в полной *(и даже большей в части значимости)* мере относится и к трудам историков нашего автомобилестроения, без которых, кстати, и ни какой модельки не построишь. Уважение и почет им, а чиновникам от культуры позоррр!

 К сожалению, достоверных и однозначных материалов о разработке и производстве прототипа этой модели пескоразбрасывателя ПД-7 не найдено. Что, в общем-то, для моделей местного, даже московского, производства не редкость.

**Разработчик:** Конструкторское бюро Управления благоустройства Мосгорисполкома.

**Изготовители:** Московский авторемонтный завод №5 Мосгорисполкома.

*Из справочного пособия «Дорожно-строительные машины», 3-е перераб. и доп. изд., МАШГИЗ, Москва 1963.*

 Пескоразбрасыватель ПД-7 смонтирован на шасси автомобиля ЗиЛ-164. На раме автомобиля установлен металлический кузов с наклонными бортами, обеспечивающими постепенное опускание песка вниз. В средней нижней части кузова установлен скребковый конвейер, непрерывно подающий песок к воронке, питающей разбрасывающий диск.

 Механизмы пескоразбрасывателя приводятся от двигателя автомобиля через коробку перемены передач, коробку отбора мощности и раздаточный редуктор. От раздаточного редуктора приводится в движение скребковая цепь и вращается разбрасывающий диск.

Емкость кузова в м3 3:

Ширина посыпки в м 8;

Плотность посыпки в л/м2 0,20-0,35:

Габаритные размеры в мм: длина 6850, ширина 2310, высота 2180;

Вес оборудования в кг: 1090;

Производительность в м2/час 8000.

*Из альбома «Аэродромная механизация» МГА СССР, 1965 г*.

СНЕГОУБОРОЧНЫЙ СОВОК

 Снегоуборочный совок применяется на аэродромах для сдвигания и окучивания снега.

Снегоуборочный совок монтируется спереди на машинах ПД-6, ПД-4М, ПД-7, ЗиЛ-150 и ЗиЛ-164.

 Совок состоит из ковша с основной и боковыми стенками, толкающей и прицепной рам и гидравлического подъемного механизма. Толкающая рама имеет амортизационное устройство для смягчения ударов совка при наезде на препятствие.

Основные технические данные снегоуборочного совка

Производительность при сдвигании снега на расстояние 50 м, м3/час 28,0;

Полезная емкость ковша, м3 1,2;

Ширина захвата, мм 2200;

Рабочая скорость, км/час 3,5—8,5;

Вес оборудования совка, кг 340.

Изготовитель: Управления благоустройства Мосгорисполкома.

*Из статьи «Исторический обзор: пескоразбрасыватели» на mrmz.ru.* Спасибо неизвестному, к сожалению, автору!

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** на шасси ГАЗ-51, а Московский авторемонтный завод № 5 - пескоразбрасывателя **ПД-6** на шасси ЗиС-150. У пескоразбрасывателей **ПД-4М**, **ПД-6** и **ПД-7** подача песка на разбрасывающий диск осуществлялась при помощью транспортера. 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. 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.

.