

# ТРАКТОРЫ

## ИСТОРИЯ, ЛЮДИ, МАШИНЫ



Египетская Асуанская плотина



Завод ирригационных машин в Брянске



№

139

Модель номера

T-180



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых



## Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 139, 2020

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скляр Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва, ул. Баркляя, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +(7727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА», ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 3350 экз.

Цена: 699 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено. Все права защищены.

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал и масштабная модель трактора, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 03.04.2020.

Дата выхода в свет: 11.06.2020.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

**www.traktory-collection.ru**

## Содержание

### Модель номера

3

### Промышленный гусеничный трактор Т-180



### В контексте времени

8

### Египетская Асуанская плотина



### История заводов

10

### Завод ирригационных машин в Брянске



#### Фотографии и иллюстрации:

3 (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Свердлов Леонид/Фотохроника ТАСС;  
4 (вверху) © Андреев Р./Фотохроника ТАСС, (внизу) © М. Кондаков; 5 (вверху) © Бряннов Алексей/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Frank Vincentz/Wikimedia Commons; 6 (вверху) © Frank Vincentz/Wikimedia Commons, (внизу) © О. Иванов;  
7 (вверху) © Свердлов Леонид/Фотохроника ТАСС, (внизу) © Бряннов Алексей/Фотохроника ТАСС;  
8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Будан Виктор/ТАСС; 9 © РИА Новости; 10 © Рабинович Исаак/Фотохроника ТАСС;  
10 (вверху, справа внизу) © РИА Новости, (слева внизу) © Рабинович Исаак/Фотохроника ТАСС.

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.



## Модель номера



С 1965 года на Брянском автомобильном заводе (БАЗ) производили промышленный гусеничный трактор Т-180 – первый в СССР серийный трактор тягового класса 15 т. с. С 1966 года начал выпуск трактора Т-180Г, который отличался наличием гидравлической системы для управления бульдозерным отвалом и навесными и прицепными машинами.



В 1970-х годах ему на смену пришла более совершенная модификация – Т-180Г2, которую официально собирали до 1987 года, когда Минавтопром СССР распорядился прекратить выпуск гусеничных тракторов на Брянском автозаводе. В реальности промышленные тракторы Т-180Г2 продолжали собирать по заключенным с потребителями прямым договорам вплоть до 1992 года, а выпускать запчасти для них – до середины 1990-х.



# Промышленный гусеничный трактор Т-180

*Трактор Т-180 был предназначен для использования с навесными, полунавесными и прицепными гидрофицированными машинами на строительстве сооружений с большим объемом земляных работ.*

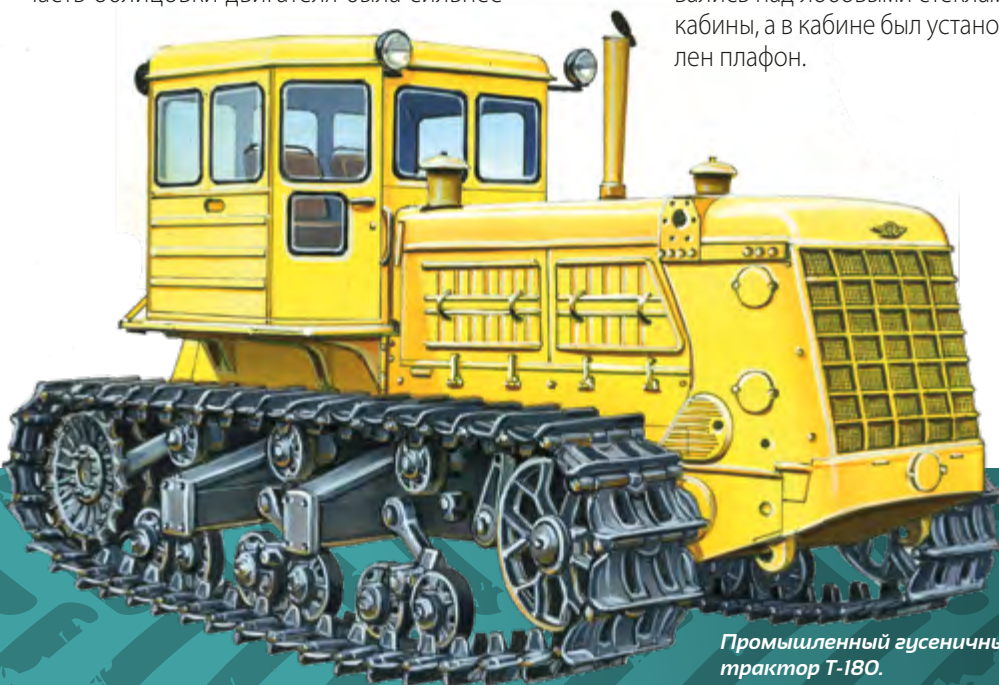
**Т**рактор предназначался для работы с навесным и прицепным оборудованием на строительных объектах, в дорожном строительстве, а также его использовали в газовой, горнодобывающей и лесной отраслях. Его применяли и в сельском хозяйстве – на мелиоративных работах, глубокой пахоте целинных и залежных земель. Однако особо массовое применение трактор нашел на больших строительных объектах, как и было задумано, с большим объемом земляных работ, которые возводили в 1960–1970-е годы в Среднем Поволжье. Так, Т-180 использовали на ВАЗе (Тольятти), КАМАЗе (Набережные Челны), ЧЗПТ (Чебоксары), «Авиастаре» (Ульяновск).

## **Гидрофицированный вариант**

Гидрофицированный трактор внешне несколько отличался от обычного. Лобовая часть облицовки двигателя была сильнее

наклонена. Вместо вертикальных ребер появились горизонтальные. По бокам – монтажные крышки для установки гидроцилиндров. Всё это предохраняло радиатор от повреждений. Масса трактора Т-180Г (16 680 кг) была больше, чем Т-180 (15 850 кг). Длинной (5420 мм) машина также превосходила базовую модель (5295 мм). Гидрофицированный трактор, как и Т-180, опирался на гусеницу через эластичную торсионно-балансирную подвеску. Топливный бак имел емкость 325 л. Но добавился бак гидросистемы, куда заливали 100 л масла.

Управление трактором осуществлялось пневматической сервосистемой, чему способствовал установленный под капотом компрессор. Для работы в условиях тумана или ночное время трактор был оборудован фарами ФГ-12Б, которые обеспечивали силу освещения в 50 св. каждая. Фары монтировались над лобовыми стеклами кабины, а в кабине был установлен плафон.



Промышленный гусеничный трактор Т-180.



Экскаватор ЭТР-122, созданный на базе Т-180Г, прокладывает канал в совхозе «Заря коммунизма». Украина. 1967 г.

## **Более мощная копия**

Трактор Т-180 был модернизацией модели Т-140, разработанной на Челябинском тракторном заводе (ЧТЗ) и переданной для производства на БАЗ. От предшественника Т-180 почти не отличался. Главным новшеством был двигатель Д-180, на 40 л. с. более мощный. Как и прежде, мотор имел шесть рабочих цилиндров, но при этом развивал мощность в 175 л. с. при 1100 об/мин. Рабочий объем всех цилиндров был 20,28 л.

## **Рама, сцепление и КПП**

Практически все узлы и агрегаты моделей Т-140 и Т-180 были унифицированы. Рама трактора состояла из двух лонжеронов и двух поперечных балок коробчатого сечения. Задние кронштейны лонжеронов соединялись траверсой прицепного устройства.

## **В паре со скрепером**

Многие тракторы Т-180 на крупных стройках работали в скреперных колоннах в качестве толкачей. Скрепер снимает горизонтальный слой грунта. Трактор-толкач сзади упирается в его буфер и увеличивает его мощность. Это позволяет разрабатывать грунт более толстыми пластами, что уменьшает время всего рабочего цикла.



## ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА Т-180Г

Система состоит из:

- шестеренного редуктора с постоянным зацеплением шестерен и включаемого при остановленном двигателе;
- трех шестеренных насосов, монтируемых на редукторе;
- золотникового распределителя, который устанавливается в кабине трактора и управляется при помощи рычагов (золотники имеют одно фиксированное положение – плавающее);
- штампованного масляного бака емкостью 100 л;
- гидроциклона для очистки масла от механических примесей;
- трубопроводов;
- карданного вала.



Роторный экскаватор ЭТР-122, созданный на базе Т-180Г, во время прокладки канала. Куйбышевская область. 1967 г.

Кронштейны имели отверстия для крепления задней части корпуса силовой передачи. На лонжеронах установлены четыре кронштейна для навесного оборудования, трубы для торсионов подвески, кронштейны поддерживающих катков, задние опоры двигателя, а также упоры и грязеочистители. Передняя поперечная балка имела проушины для навесного оборудования и переднюю опору двигателя, к которой также крепились радиаторы. На второй поперечной балке был приварен кронштейн передней опоры трансмиссии, который был также местом заделки торсионов задних кареток.

Муфта сцепления – двухдисковая сухая постоянно замкнутого типа. Ведомый барабан муфты с двумя ведомыми дисками установлен на двух шариковых подшипниках на цапфе. Средний ведущий и нажимной диски сцеплены с маховиком головками ведущих пальцев. Сжатие дисков обеспечивалось 24 пружинами разного размера, попарно установленными в стаканах фланца.

Пятиступенчатая, с постоянным зацеплением шестерен коробка передач обеспечивала пять передач переднего хода и две заднего. Центральная передача состояла из двух конических шестерен со спиральными зубьями. Ведущая шестерня изготавливалась за одно

целое с ведомым валом коробки передач, а ведомая прикреплялась болтами к ступице, установленной на шариковом и цилиндрическом роликовом подшипниках.

### Ходовая часть

Подвеска трактора, эластичная торсионно-балансирная, выполнена по оригинальной схеме. Во всех случаях загрузки трактора удельные давления на грунт распределяются равномерно, что обеспечивает высокие сцепные качества с грунтом. А это в свою очередь обуславливает высокую проходимость по слабым грунтам. Подвеска состоит из

12 опорных катков (6 с каждой стороны), которые попарно объединены в каретки двуплечим балансирам, пучковых торсионов и балансирам, с помощью которых каретки соединены с торсионами. Каретки установлены на осях. Передние каретки заблокированы между собой рычажной системой.

Однорядные опорные катки имеют сферический обод, обеспечивающий контакт с беговой дорожкой гусеницы при работе с креном. На оси опорных катков установлены роликовые и шариковые подшипники, которые работают в масляной ванне. Поддерживающие катки устроены аналогично.



Гидрофицированный экскаватор Т-180Г.

## Модель номера

### Модификации

Трактор Т-180Г имел несколько модификаций. Т-180С предназначался для эксплуатации в условиях пониженных температур. Т-180КС – карьерная модификация трактора Т-180С. КС имел усиленную раму из стали 09Г2 толщиной 10 мм (против 8 мм у Т-180), увеличенный дорожный просвет в 550 мм, скальные гусеницы повышенной прочности с укороченными на 150 мм траками и бронированное днище, а на задние каретки

устанавливались дополнительные пружинные амортизаторы. Кроме того, в комплект к этим модификациям входил утеплительный чехол для капота, теплоизоляция, двойное остекление кабины, отопитель, включенный в систему водяного охлаждения дизеля. Т-180КС агрегатировался с рыхлителями ДП-22С, ДП-16С (Д-711С) и Д-576С, а также бульдозерным отвалом Д-575С. Для нормального запуска дизеля в условиях севера на трактор ставили предпусковой обогреватель марки ПЖД-600. Т-180ГК1 – трактор с модернизированной



Ходовая часть Т-180 обеспечивала хорошее сцепление с грунтом и повышенную проходимость.

## ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА Т-180

### Назначение

Работы с навесными и прицепными орудиями на строительстве промышленных, гидротехнических, дорожных и других объектов с большим объемом земляных работ.



При нажатии на педаль тормоза (расположена слева) оба рычага управления механизмами поворота переходят в крайнее заднее положение.



Подвеска трактора торсионная с балансирными каретками. Обеспечивает плавный ход на повышенных скоростях.

Гусеница крупнозвенчатая, с литыми траками, сменными втулками и пальцами.

Изготовитель

Брянский  
автомобильный завод

Время выпуска

1965–1992

Мощность двигателя, л. с.

180

Эксплуатационная масса, кг

15 680

Число передач вперед / назад

5 / 2

Диапазон скоростей вперед / назад, км/ч

2,86–11,96 / 3,21–7,49

Габаритные размеры  
(длина × ширина × высота), мм

5295 × 2700 × 2850





*Монтажа электрооборудования в кабине нового вездехода брянских автомобилестроителей. 1988 г.*

трансмиссией, усиленной рамой, предпусковым подогревателем ПЖД-600, предназначался для работы в скальных грунтах. Т-220, который разрабатывался Чебоксарским и Челябинским тракторными заводами, с дизелем 8ДВ-220 мощностью 220 л. с., остался лишь опытным образцом. Д-804ПГ работал в агрегате с универсальным одноковшовым фронтальным погрузчиком. Д-804МС (в северном исполнении) был предназначен под монтаж трубоукладчика. На Д-804МХЛК (также в северном исполнении) монтировался трубоукладчик с закрытой кабиной Т-3560А. Т-180Г2 – усовершенствованный вариант Т-180Г, завершивший серийный выпуск модификаций Т-180 на Брянском автомобильном заводе в начале 1990-х годов.

### **Экскаватор ЭТР-122**

На базе Т-180Г Брянский завод ирригационных машин выпускал несколько шнекороторных экскаваторов. ЭТР-122 был не самым крупным, но предельно востребованным. Машина была предназначена для рытья оросительных каналов глубиной до 1,2 м, шириной по верху 2–4,4 м. На шасси Т-180Г двигатель и кабина были выдвинуты вперед. К задней части рамы при помощи навесной системы присоединен рабочий орган с двумя наклонными роторами бесковшового типа диаметром 3500 мм. При поступательном движении машины роторы вырезали грунт по профилю канала. Средняя часть сечения канала, подрезанная роторами, разрушалась торцевыми ножами.

Лапы роторов выносили грунт на поверхность. Привод роторов осуществлялся от вала отбора мощности трактора через редуктор, поворотные конические редукторы, телескопические карданные валы и раздаточный редуктор. При изменении положения ротора изменялся углы наклона и длина карданных валов.

## **Для скальных грунтов**

**Т-180ГК1 – вариант модели Т-180ГК, с модернизированной трансмиссией, усиленной рамой, предпусковым подогревателем ПЖД-600. Этот трактор был разработан специально для работы в скальных грунтах.**

Рабочий орган опирался на дно отрываемого канала при помощи лыжи с гидроцилиндром. Зачистка дна траншеи осуществлялась ножом. Рабочий орган в процессе движения заглублялся и выглублялся с помощью гидроцилиндра, воздействующего на опорную лыжу. В транспортное положение рабочий орган поднимался гидроцилиндром. Плоскопараллельное перемещение инструмента производил дополнительный гидроцилиндр, автоматически удерживавший раму рабочего органа в горизонтальном положении параллелограммной системой с шарнирами, и штанга с золотником. Во время подъема рабочего органа золотник включал соответствующую полость гидроцилиндра, при этом восстанавливалась параллельность сторон параллелограмма и обеспечивалась горизонтальность положения рамы рабочего органа.



*На основе трактора Т-180 были спроектированы самые крупные в стране роторные экскаваторы.*

# Египетская Асуанская плотина

*Массовое применение трактор Т-180 нашел на больших строительных объектах с большим объемом земляных работ. Причем не только в нашей стране. Эти тракторы, например, поработали даже в Африке – приняли участие в строительстве Асуанской плотины в Египте.*

**В** 1960 году началось, а в 1971-м закончилось строительство плотины на Ниле, в южной его части, у города Асуан. Это был грандиозный и смелый проект – недаром его называют «новым чудом Египта». С помощью плотины впервые удалось установить контроль над великой рекой Нил. Причем вначале плотину спроектировали в Великобритании, а средства на ее строительство обещал выделить Международный банк реконструкции и развития. Однако

западные державы в последний момент сделку отменили. Тогда Египет заключил договор с СССР. Главным инженером проекта стал Н. А. Малышев.

## *Укромление строптивой*

Нил берет начало у озера Виктория на юге Африки. До впадения в Средиземное море река пересекает Уганду, Эфиопию, Судан и Египет. В Египте издавна Нил был кормильцем: выходя из берегов он нес плодородный



*Строительство первой очереди Асуанской плотины. Торжественная церемония перекрытия Нила. 1964 г.*

ил и минералы, которые делали почву вдоль реки плодородной и идеальной для сельского хозяйства. Но сельхозугодья росли вместе с ростом населения, а среднегодовой сток реки стал слишком непостоянным. В одни годы он снижался так, что наступала засуха, в другие наводнениями смывало поля. Асуанский гидроузел помог снизить уровень наводнений, создать сеть оросительных каналов для сельского хозяйства и обеспечить Египет электричеством. На момент пуска последнего агрегата в 1967 году электростанция была шестой по мощности в мире и вырабатывала более половины всей электроэнергии в стране.

## *Плотина и водохранилище*

Плотина представляет собой земляную дамбу с гранитной каменной насыпкой и сердцевиной из глины и цемента. Высота плотины – 11 м, длина – 3,8 км. В основании она по ширине равна 975 м и сужается к верхнему краю до 40 м. На правом берегу прорублены в скале каналы и шесть тоннелей, подводящих воду к ГЭС. Вначале стоит что-то наподобие

## Советский опыт

Николай Александрович Малышев ко времени возведения Асуанской плотины имел опыт работы на строительстве Рыбинского гидроузла на Волге, Верхне-Окского – в районе Калуги, гидроэлектростанций Широковской на реке Косье и Понышской на Чусовой. Он восстанавливал объекты Волго-Балтийского канала и был главным инженером Куйбышевской (ныне Жигулевской) ГЭС.



*Монтаж металлоконструкций в одном из тоннелей Асуанского гидроузла. 1964 г.*



триумфальной арки, через которую могут въезжать машины. На самом вершине плотины проходит четырехполосная трасса. На самом заднем конце плотины установлены монолиты, поставленные в круг и символизирующие священный цветок лотос. Плотина создала гигантский искусственный резервуар, который назвали Насер, в честь президента Египта. Это одно из самых больших водохранилищ мира. Оно занимает площадь 5244 км<sup>2</sup> и простирается на 510 км к югу, через Нубию к Судану. Вода из водохранилища используется для полива сельскохозяйственных земель.

### **Затопленные и спасенные**

Для того чтобы можно было установить плотину, нужно было расчистить окружающую местность. Для этого были снесены дома более 60 000 жителей Судана, которые вследствие этого были вынуждены переселиться в другое место. Очень много исторических и природных памятников было затоплено. Прекрасный остров Филе, например, исчез навсегда, но храмы с него были разобраны на пронумерованные куски, а потом снова, как мозаика, собраны на другом острове, расположенном на большей высоте.

Самой сложной и дорогой частью акции было спасение знаменитых древних скальных храмов фараона Рамсеса II в Абу-Симбеле. Перенос двух храмов вместе с четырьмя двадцатиметровыми статуями фараонов и шестью десятиметровыми происходил с 1964 по 1968 год. Их разрезали на блоки весом в среднем 20 тонн, перенесли на новое место и собрали заново. Все работы были осуществлены силами советских специалистов и иностранных инженеров при информационной поддержке ЮНЕСКО. Перенос памятника отставал от строительства Асуанской плотины, поэтому вокруг старого храма построили защитную стену. Дальше демонтаж ценных древностей шел на 12 м ниже уровня реки.

*В Учебном центре Асуана по всем основным строительным специальностям занятия проводили советские специалисты. 1966 г.*



*Египетские и советские строители-монтажники накануне перекрытия Нила. 1964 г.*

### **Другая сторона медали**

Кроме выгод перекрытие Нила вызвало множество экологических проблем. Плодородный ил, который ежегодно намывался при наводнениях в нильские поймы, теперь задерживается выше дамбы и постепенно уменьшает глубину Насера, правда, при сохранении напора. Эрозия линии берегов, из-за нехватки новых отложений от наводнений в конечном итоге вызовет потерю рыболовства в озерах – крупнейшего источника пресноводной рыбы в Египте. Дельта Нила, не удобряемая илом, потеряла свое былое плодородие.

Производство красного кирпича, при котором используется глина дельты, также оказалось под угрозой. Дельта понижается, а это приведет к наплыву морской воды в ее северную часть, где сейчас находятся рисовые плантации.

Речной ил попытались заменить искусственными удобрениями, что привело к химическому загрязнению. Некоторые сельхозугодья оказались уничтожены в результате подтопления и засоления.

Средиземноморские уловы снизились почти наполовину, поскольку морская экосистема сильно зависела от богатого потока фосфатов и силикатов из Нила. Участились случаи заболевания шистосомозом, так как большое количество водорослей в водохранилище Насер способствует размножению улиток – переносчиков этого заболевания.

## **НЕВИДАННЫЕ МАСШТАБЫ**

*Строительство плотины было процессом очень трудоемким и дорогостоящим. На него пошло такое количество камней, песка, глины и бетона, что из этого материала можно было бы легко соорудить 17 пирамид Хеопса. Во время работ погибло более 450 человек.*





# Завод ирригационных машин в Брянске

*На базе трактора Т-180 несколько заводов выпускали специализированную технику.*

*Брянский завод ирригационных машин (Ирмаш) производил роторные экскаваторы.*

**И**стория завода началась в XVIII веке. В 1752 году на речке Радице коллежский асессор А. А. Гончаров построил Радицкий железный завод. В 1838-м предприятие вместе с рабочими приобрел секунд-майор И. А. Мальцов. Завод выпускал по известной в Европе системе Пинета молотильные станки, переносные мукомольные мельницы, переносные конные приводы. В 1862 году эта продукция была отмечена большой серебряной медалью на выставке в Орле «за новизну и умеренную цену». Вскоре направление деятельности предприятия меняется. В 1870 году завод собирает вагоны, речные пароходы и паровозы и к началу XX века становится одним из ведущих в отрасли. Теперь он называется Радицким вагоностроительным.

## **Строммашина**

В годы Великой Отечественной войны заводские корпуса были почти полностью разрушены. Соответственно постановлению Совета Министров СССР их не стали восстанавливать,

*Осмотр теплогенераторов АБВ-02 перед отправкой потребителям. Брянский завод ирригационных машин. 1976 г.*

а построили новые. Уже для производства строительных машин и механизмов. Завод получил название «Строммашина» и стал выпускать оборудование для цементной промышленности и заводов силикатного и огнеупорного кирпича, заводов железобетонной промышленности, нестандартное оборудования для химической промышленности. В 1964 году «Строммашина» была реорганизована в Брянский завод ирригационных машин. Он стал головным в стране по выпуску роторных экскаваторов, бетонно-лицевочных машин для строительства каналов, закрытых оросительных систем и другого оборудования.

## **Шнекороторные экскаваторы**

В 1960-х годах «Ирмаш» выпускал на базе трактора Т-180 двухроторные экскаваторы-каналокопатели ЭТР-122 для создания оросительных каналов и самые крупные в стране шнекороторные экскаваторы ЭТР-301 и ЭТР-301А. Экскаватор-каналокопатель ЭТР-301 предназначен для отрытия за один проход оросительных каналов глубиной до 3 м и шириной по дну 2,5 м в грунтах I-III категорий с каменистыми включениями диаметром



*Преподаватель кафедры строительных и мелиоративных машин Брянского филиала Московского гидромелиоративного института Р. В. Пчелкин (второй справа) во время объяснения студентам принципа роторного экскаватора. 1977 г.*

не более 300 мм. По параметрам отрываемых каналов машина превосходила все известные отечественные и зарубежные экскаваторы-каналокопатели. Она получилась очень большой. Габаритные размеры в транспортном положении – 22 600 × 5160 × 6100 мм. Общая масса – 49 125 кг.

Для использования в агрегате трактор Т-180 перекомпоновали. Двигатель и кабину вынесли вперед и установили на дополнительной раме, приваренной к основной. Здесь же располагались редукторы, ресиверы, привод насосов, резервный гидробак, ходоуменьшитель с механизмом отбора мощности. На основной тракторной раме в закрытом кузове находилась дизель-электрическая станция АД-200-Тсп мощностью в 200 кВт.

## **Под именем Урицкого**

В 1918 году предприятие национализировали, а в 1922-м присвоили ему имя М. С. Урицкого. В этот период произошла реконструкция, оснащение новым оборудованием и освоение производства четырехосных большегрузных вагонов и платформ.





*В последние годы на «Ирмаше» разработали уникальный асфальтоукладчик. В отечественных асфальтоукладчиках используется газовый подогрев плиты, которая затем формирует дорожное покрытие. Среди европейских производителей более популярен электрический разогрев. Оба технических решения имеют свои плюсы и минусы. На новый асфальтоукладчик можно поставить как газовый, так и электрический подогрев.*



*Мастер и водитель-испытатель сборочного цеха готовят к отправке корчеватели-сборатели ДП-8. 1970 г.*

Кузов представлял собой каркасную конструкцию, обшитую снаружи стальным листом, а внутри декоративной фанерой. Кроме дизель-генератора здесь находился гидропривод хода, компрессор и шкаф с электроаппаратурой. Кабина оператора находилась за кузовом и была обращена к экскаваторной установке, против хода тягача.

Экскаваторная часть агрегата представляла собой прицеп к тягачу на пневмоходу. Диаметр ротора составлял 5090 мм, ширина – 1540 мм. Грунт из ковшей ротора поступал на питатели, которые разгоняли и перегружали его на отвальные транспортеры. Экскаватор был оборудован системой автоматического

выдерживания заданной глубины и уклона дна канала, а также системой автоматической стабилизации машины в вертикальной плоскости.

### **Новый вид техники**

Структурные изменения в российской экономике конца XX века сказались и на Брянском заводе. Если раньше завод поставлял сотни штук экскаваторов в год, то теперь потребность в них практически упала до нуля. Специалисты «Ирмаша», в сжатые сроки спроектировали и поставили на производство колесные гидрофицированные асфальтоукладчики. Этот вид техники был новым не только для предприятия, но и для всего машиностроительного комплекса России.

Сегодня ассортимент выпускаемой заводом продукции включает: гусеничные и колесные асфальтоукладчики, автогрейдеры классов 100 и 180, комплексные дорожные машины с тремя сменными комплектами оборудования, машины для ямочного ремонта струйно-инъекционным методом.

Качество выпускаемой продукции гарантировано современными технологическими процессами (лазерная резка металла, механическая обработка редукторов на обрабатывающих центрах и станках с ЧПУ, гальваника, окрасочное производство), высоким уровнем

конструкторско-технологической подготовки производства (сборочные стенды, шаблоны, кондукторы, штамп), высокой квалификацией работников.

### **В составе объединения**

В мае 2016 года «Ирмаш» вошел в состав научно-производственного объединения «Группа компаний машиностроения и приборостроения» (НПО ГКМП), которая производит наукоемкую технику с совершенно уникальными качествами. Продукция ГКМП применяется при создании современного оружия. Брянское предприятие не производит армейскую технику, но его промышленную площадку используют для изготовления сложных устройств и приборов, которые нужны в том числе в военном деле. Это технологические линии для термообработки, закалки, отжига, отпуска сложных механических изделий, установки вакуумного напыления, термической диффузии, термокомпрессионные установки, установки для роста монокристаллов, вакуумные камеры.



*Рабочие брянских заводов в областном радиоклубе. 1971 г.*



*На сборке ротора траншейного экскаватора ЭР-7А. 1969 г.*



# В номере 140



## В номере:

- «Фриц Бюрер» из Хинвила
- Немецкий Напомат 857 от «Пайя»

**Deutz D 25**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!