

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

«УСТЬ-КУТСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТЕХНИКУМ»

ВЕЧНЫЙ ТРУЖЕНИК

Подготовил: обучающийся I курса
Томшин Д.
Руководитель: педагог Яцечко О.Г.

Усть-Кут
2022



Встреча с ним - как с живым мамонтом: вроде все знают, что эти звери существовали когда-то, но увидеть воочию, да еще в прекрасном внешнем состоянии... Можно и дара речи лишиться



Кто не знает или не помнит, знакомьтесь - трехосный самосвал Magirus-Deutz 290 D26. Без ложной скромности стоит добавить - для тысяч советских водителей он стал родным и любимым, а некоторые машины после изнурительной трудовой биографии до сих пор в строю





Этот харизматичный облик с выдвинутым за пределы передней оси прямоугольным носом, большим, вертикальным лобовым стеклом, с простыми гнутыми крыльями, с классическими круглыми фарами на полке бампера - не перепутать ни с чем





В разгар «всесоюзной битвы»...

к слову, на БАМе трудились и советские тяжелые самосвалы, однако, с такими объемами работ КраЗы и Уралы не справились бы самостоятельно.

Их просто было мало.





На БАМе можно было встретить много иностранной (импортной) техники: чехословацкие грузовики Tatra, свою лепту внесли японцы: экскаваторы Kato на гидравлике и бульдозеры Komatsu способствовали ударным темпам строительства магистрали



Все видели хронику с отправлявшимися на БАМ поездами с первыми отрядами веселых и решительных комсомольцев.

Вслед за ними стали прибывать первые Магирусы. Ярко-оранжевых красавцев везли на открытых платформах, и шанса вернуться «домой» у них не было никакого





*Так вот и столкнулись -
немецкий металл и
сибирский гранит,
дизель-«воздушник» и
морозы под -50°C ,
шасси бх4 и
непролазная тайга с
болотами и бродами.*

*Ветераны стройки
говорят: «Без
Магирусов БАМ еще
бы долго строили...»*





Александр Петрович Шилов из Тайшета начал работать водителем в 1976 году. Ему довелось покрутить баранку фактически всех отечественных автомобилей, начиная от «Москвича» и заканчивая, как говорят в водительской среде, КАМАЗом-«евриком».

Но особая веха в биографии - это работа на БАМе за рулем Магirusa-290



В тот период стройка техника не простаивала: за самосвалом закреплялись три водителя, сменявших друг друга, а машина «пахала» только с короткими передышками на ТО.

Александр Петрович говорит, что Магирусы особых проблем не создавали, но водителям тоже нужно было понимать эту технику и уважать как друга





А.П. Шилов вспоминает, что когда основная штурмовщина на БАМе закончилась, добрая техника начала «расходиться» в частные руки.

Магирусы и дальше продолжали трудиться, не думая о заслуженном отдыхе



После БАМа Магирусам и дальше нашлось применение, Шилов купил два Магируса. Один из них стал «базой запчастей» для восстановления второго. Скрупулезно начали ремонтировать и доводить, что называется, до ума - что-то перебирать, что-то менять, а некоторые узлы шасси дорабатывать для удобства в обслуживании



Долгая трудовая биография и специфика эксплуатации, конечно, привнесли некоторый апгрейд.

Самосвальный кузов наращен и занял задний борт, ящик для ЗИП, топливный бак (на 300 литров) заменен, а система отопления кабины претерпела доработки.



Изменилось качество дизельного топлива, пришлось внести изменения в топливную систему Магируса



В целом же, за исключением некоторых конструктивных изменений в оснастке, все осталось в оригинальном виде характерном для дизайн автомобиля, включая характерные решетки на фарах.



Рабочие Магирусы молодежь сегодня воспринимает с искренним удивлением - неужели после всего еще остались «живые» машины?

Как ни странно, да. Более того, еще можно встретить Магирус даже с видом, как будто недавно с заводской поставки,

а для МАШИНЫ главное - попасть в хорошие руки!

*Ни одно изобретение не может сразу стать
совершенным*

Цицерон

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!