

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
«УСТЬ-КУТСКИЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТЕХНИКУМ»

ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА

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

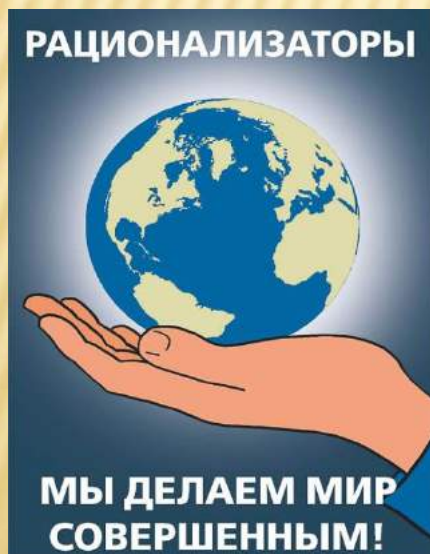
Усть-Кут
2022

Ни одно изобретение не может сразу стать совершенным

Цицерон

Большинство людей знает, что Эдисон изобрел электрическую лампочку, а Александр Белл изобрел телефон, но мало кто в курсе насчет других малозаметных изобретений, которыми мы пользуемся каждый день и считаем чем-то самим собой разумеющимся.

А человек, который вносит существенные изменения в конструкцию агрегата или станка, называется рационализатором.





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.*

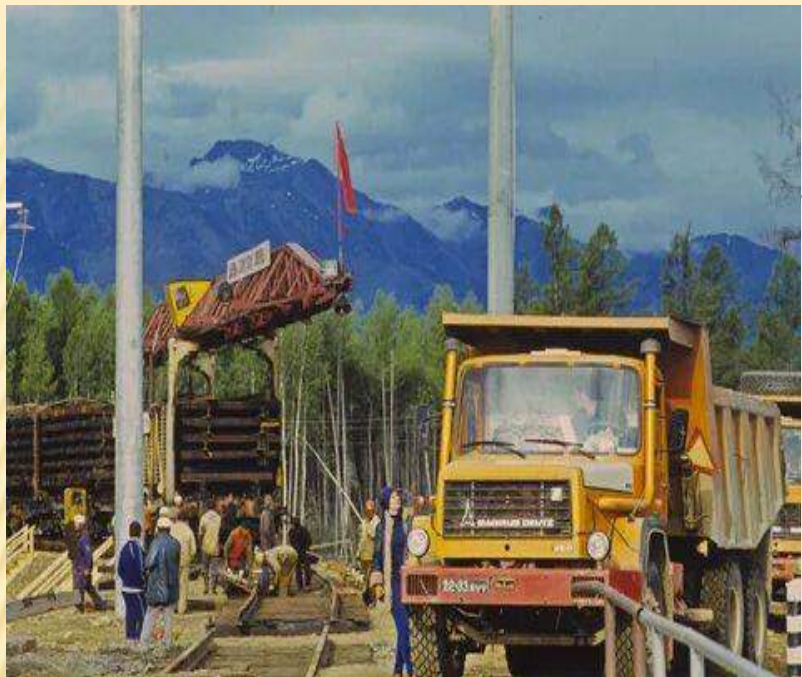
*Ветераны стройки
говорят: «Без
Магирусов БАМ еще
бы долго строили...».*





Александр Петрович Шолов 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».

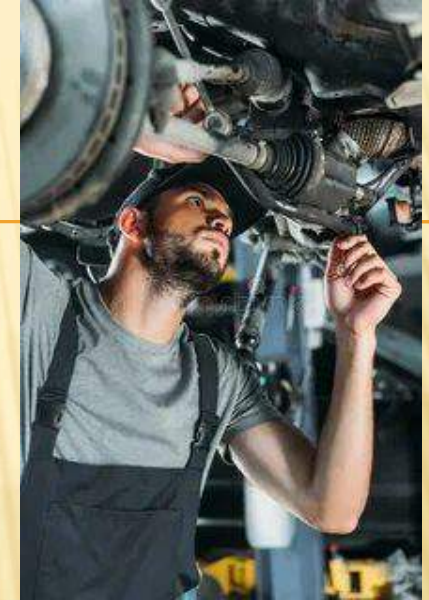
Но особая веха в биографии - это работа на БАМе за рулем Магirusa-290



В тот период 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 - машины уникальные и водителям нужно было понимать эту технику, уважать как друга, как простого работягу.





Природная сообразительность + неординарность мышления – это русская смекалка. Нашему мужику нельзя сидеть без дела, голова и руки сами ищут работу. А уж тем более в шоферском ремесле.

Одни пытаются улучшить машину всеми мыслимыми и немыслимыми способами, другие же привносят много нового в обслуживание, ремонт и повседневную эксплуатацию своей «Ласточки»



Не остался в стороне и Магирус, хотя и машина с характером. Чтобы в сибирские морозы стекла машины не потели, водители держали на панели тряпичный мешочек с солью и периодически натирали им стекло.



На Магирусах стояли свинцово-кислотные аккумуляторы.

Так вот, когда аккумулятор подводил, на помощь приходили таблетки аспирина из аптечки.

Бросали в каждую банку по таблетке, начиналась химическая реакция и заряд частично восстанавливался, часа на три хватало.



Во времена БАМа моторные масла были минеральными и в морозную ночь они не просто густели, а кристаллизовались. Чтобы завестись утром, бывалые шофера добавляли вечером после работы в масло стакан-полтора бензина. Из-за этого масло не замерзало, утром коленвалу было проще прокрутиться.

Бензин же испарялся в цилиндрах дополнительно обогащая смесь.



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

Магirusы 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 заимел задний борт, ящик для ЗИП, топливный бак (на 300 литров) заменен, а система отопления кабины претерпела доработки.



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



В целом же, за исключением некоторых привнесенных деталей оснастки, все осталось в оригинальном виде, включая характерные решетки на круглых и прямоугольных 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!



*Наш город считается воротами БАМа, именно с
Усть-Кута началось строительство западного
участка Магистралаи.*

*Встретив на дорогах города Магирус, у БАМовцев
сжимается сердце и подступает комок к горлу.
А как же иначе, они встречаются с живой Легендой.
которая как и прежде в строю.*

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!