

мф  
8

с 71

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ  
(ДЛЯ ТОПЛИВ, МАСЕЛ  
И СПЕЦИАЛЬНЫХ ЖИДКОСТЕЙ)

СПРАВОЧНИК



Собственная масса, кг	17 720
Полезная масса, кг	16 000
Общая масса, кг	36 000
Масса перевозимого багажа, кг	3500
Двигатель	шестицилиндровый, горизонтальный, мощностью 162 кВт, 230,5 с <sup>-1</sup>
Рулевой механизм	двухколевой, гидравлический, с гидравлическим аккумулятором
Наибольший диаметр поворота, м	26,5

## Автопоезд пассажирский аэровокзальный АППА-4

**Назначение.** Он предназначен для транспортирования пассажиров от здания аэровокзала к самолету и обратно. Посадка и высадка пассажиров возможны через все четыре двери и через любую из них благодаря разделному их управлению.

### Основные технические характеристики АППА-4

Наибольшая вместимость, чел.	110
Мест для сидения	20
Масса полуприцепа, собственная, кг, не более	5200
Наибольшая скорость движения автопоезда с полной нагрузкой, км/ч	25
Путь торможения со скорости 25 км/ч	15
Габаритные размеры автопоезда (длина×ширина×высота), мм	13 800×2730×2570
Полезная площадь пассажирского салона, м <sup>2</sup>	19±0,5
Наименьший радиус поворота, м	8,2±0,5

Автопоезд состоит из седельного тягача ЗИЛ-130В1 и полуприцепа пассажирского. В кабине тягача установлен дополнительный пульт для управления входными дверями.

*Полуприцеп-салон* состоит из нижней рамы, шести боковых панелей, крыши, четырех дверей и двух колес с рычажными подвесками, пневмобаллонов и воздушных амортизаторов от автомобиля МАЗ-500 и оборудован электро- и пневмосистемой, которая включает в себя гидромагистраль, предназначенную для привода тормозов авиационных колес полуприцепа.

*Рама полуприцепа* — несущая, сварной конструкции, состоит из восьми продольных профилей П-образной формы и приваренной сверху и снизу стальной обшивки толщиной 4 мм. По контуру рама замыкается швеллером № 5. В районе крепления подвески рама усилена поперечными вставками, которые привариваются и к шпайгоутам. Спереди к раме приваривается надставка, которая опирается на седло тягача. Все панели крепятся к раме.

*Панели*, кроме передних боковых, состоят из стального сварного каркаса и приваренной обшивки толщиной 1 мм. Две большие боковые панели и задняя имеют, кроме этого, ниже линии окон прикрепленную дюралевую обшивку толщиной 1,5 мм. Каркас панелей сварен из стальных гнутых профилей. По контуру он замыкается швеллером № 5.

*Крыша* состоит из двух частей. Конструкция каркаса обеих частей крыши аналогична конструкции каркаса панелей. Наружная обшивка крыши дюралевая толщиной 1,5 мм.

*Двери* полуприцепа расположены по обе стороны (по две с каждой стороны) и по конструкции однотипны и взаимозаменяемы. Они состоят из стального каркаса с приваренной обшивкой. Каждая дверь имеет четыре створки: две малые и две большие, соединенные при помощи трех завесов. Малая створка опирается нижним концом через шарик на винт, ввернутый в раму, а в верхней части имеет приваренный валик, который вставляется в бронзовый подшипник в корпусе приводного механизма. На конец валика, имеющего в сечении квадрат,

насаживается рычаг, с помощью которого осуществляется поворот створки. Сверху над дверью расположен рычажный механизм, состоящий из двух трубчатых тяг, двуплечего рычага, пневмоцилиндра и электромагнитного воздушного крана, предназначенного для дистанционного управления открыванием и закрыванием дверей.

*Подвеска* полуприцепа состоит из рычага сварной конструкции, шарнирно подвешенного к раме, пневмобаллона, авиационного тормозного колеса, крана, регулирующего положение кузова и амортизатора.

*Электросистема* на автопоезде предназначена для освещения салона внутри, работы наружных огней в ночное время, управления электромагнитными кранами дверей.

*Пневмосистема* полуприцепа служит для привода открывания и закрывания дверей, торможения, амортизации и поддержания постоянного дорожного просвета. Она состоит из магистрального шланга, воздухораспределительного клапана, двух воздушных ресиверов, четырех электромагнитных воздушных кранов, управляющих открыванием и закрыванием дверей, четырех дверных пневмоцилиндров, мультипликатора, повышающего в 7,4 раза давление воздуха пневмосистемы, двух пневмобаллонов и двух кранов, регулирующих положение кузова.

**Техническое обслуживание.** В основе планирования технического обслуживания АППА-4 — наработка его спецоборудования, исчисляемая в моточасах. Техническое обслуживание АППА-4 подразделяется: на ежедневное; ТО-1 (через 100 ч работы); ТО-2 (через 1000 ч работы); сезонное (2 раза в год). При сезонном ТО выполняются работы, предусмотренные ТО-2, а также замена масла в гидросистеме соответственно сезону эксплуатации.

## 5.2. ПАССАЖИРСКИЕ ТРАПЫ

*Пассажирские трапы* — наземное оборудование, которое обеспечивает посадку и высадку пассажиров из самолетов, не имеющих откидных посадочных устройств.

К пассажирским трапам предъявляются следующие технико-эксплуатационные требования: хорошая маневренность; простота управления и быстрота установки в рабочее положение; надежность в эксплуатации; возможность обслуживания нескольких типов самолетов.

Типы пассажирских трапов классифицируются по следующим конструктивным и эксплуатационным признакам, приводу в движение; системе управления подъемным механизмом; конструкции посадочного оборудования. В отечественных аэропортах применяются самоходные и несамоходные пассажирские трапы.

*Самоходные трапы* подразделяются на трапы с аккумуляторным силовым оборудованием и с двигателями внутреннего сгорания. Они обслуживают несколько типов самолетов и оборудуются лестницами с изменяющейся высотой подъема.

*Несамоходные трапы* большей частью снабжены лестницами с постоянной высотой подъема. В последнее время их применение заметно ограничено.

*По системе управления* подъемным механизмом различают трапы с гидравлической системой управления, механическим управлением и ручным приводом.

*По конструкции посадочного оборудования* пассажирские трапы делятся на открытые и закрытые, оборудованные навесами, защищающими пассажиров от непогоды.

Технические характеристики трапов приведены в табл. 28.

Наибольшее распространение получили самоходные трапы СПТ-154, СПТ-20 и СПТ-21, которые обслуживают самолеты Ту-134, Ту-154 и Ил-62.

Пассажирские самоходные трапы состоят из следующих основных частей: силового оборудования, шасси трапа, трансмиссии, подъемной лестницы, системы управления.

Большинство самоходных пассажирских трапов снабжено электрическим силовым приводом. Широко распространена система электрического силового оборудования, использующая в качестве источника электрической энергии аккумуляторные батареи,