**АПК-10 автомобиль с подъёмным кузовом базе грузовика ЗиЛ-130Г-66**

Автомобиль с подъёмным кузовом АПК-10 разработан на рижском заводе №85 Гражданской авиации на базе грузовика ЗиЛ-130Г-76. Для подъёма кузова применён подъёмный механизм типа "ножницы". АПК-10 сменил в производстве АПК-9, имевший меньшую грузоподъёмность.

АПК-10 предназначен для внутриаэродромного транспортирования грузов и погрузочно-разгрузочных работ. Применяется главным образом для обслуживания пассажирских самолётов.

Специальное оборудование АПК-12 состоит из подъёмного механизма, грузовой платформы, колодок противоскольжения, механизма разгрузки рессор, гидроцилиндров подъёма кузова. Кузов имеет удлинённое основание платформы, служащее грузовой площадкой. Сзади платформа оканчивается резиновым буфером. Боковые борта не открываются. Задний борт отсутствует. Груз от выпадения предохраняет съёмная поперечная цепь. Основание платформы монтируется на сварную раму, имеющую проушины в передней части и направляющие дорожки в задней для сопряжения с подъёмным механизмом. Рама шасси усилена для восприятия нагрузок от подъёмного механизма. Рычаги подъёмного механизма сварены из листовой стали. Для подъёма и опускания платформы на оси наружных рычагов установлены гидроцилиндры. Силовой привод гидравлический. Гидросистема включает гидронасос НШ-32Л-2, гидробак (крепится на правом лонжероне рамы автомобиля), гидроцилиндры, гидрозамки, трубопроводы, запорную арматуру, манометр. Привод насоса осуществляется от двигателя автомобиля через коробку отбора мощности. Для освещения рабочего места в тёмное время суток на переднем борту кузова установлена фара-искатель. Управление подъёмным механизмом осуществляется из кабины. На левом борту в задней части установлен пульт аварийного управления. Для защиты груза от атмосферных осадков кузов оснащён брезентовым чехлом. На крыше кабины установлен сигнальный маячок оранжевого цвета.

АПК-10 обслуживается водителем и двумя грузчиками. К месту загрузки или разгрузки автомобиль подъезжает задним ходом на малой скорости. Погрузка осуществляется по удлинённому основанию платформы. Перемещение тяжёлых грузов рекомендуется производить по выступающим полозьям на днище платформы. При этом груз должен располагаться равномерно по всей платформе, начиная с передней части. К самолёту АПК-10 подъезжает на скорости 3 км/ч. Перед подъёмом кузова следует убедиться в отсутствии препятствий. Предохраняющая цепь снимается и укладывается к бортам. Автомобиль ставится на ручной тормоз, под задние колёса подкладываются тормозные колодки. Затем подаётся звуковой сигнал грузчикам. Подъём осуществляется водителем при работающем двигателе. Во время подъёма грузчики находятся в кузове и должны вести наблюдение. Связь с водителем осуществляется при помощи звуковой сигнальной системы. После завершения погрузки платформа опускается, после чего гидронасос выключается. Автомобиль отъезжает от самолёта также на скорости не более 3 км/час.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Габариты, мм: длина  ширина  высота | 8150  2600  3350 |
| Длина платформы (внутренняя), мм | 4300 |
| Высота платформы над уровнем земли, мм: в опущенном положении  в поднятом положении | 1680  4100 |
| База, мм | 4500 |
| Колея, мм | 1800/1790 |
| Дорожный просвет, мм | 340/270 |
| Радиус поворота, м | 8 |
| Полная масса, кг | 9525 |
| Грузоподъёмность, кг | 5100 |
| Двигатель: тип  число цилиндров  рабочий объём, см2  степень сжатия  мощность, л.с. | ЗиЛ-130  8  5996  6,5  150 |
| Число передач | 5 |
| Колёсная формула | 4x2 |
| Размер шин | 9,00-20" |
| Запас топлива, л | 170 |
| Скорость максимальная, км/ч | 90 |
| Тормозной путь со скорости 50 км/ч, м | 27 |
| Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км | 28 |
| Время подъёма платформы на полную высоту, с | 60 |

ЗиЛ-130Г – бортовой длиннобазный грузовик (и шасси для спецавтомобилей) с колесной базой 4500 мм, изначально разработанный в рамках семейства ЗиЛ-130. В ходе отработке конструкции перед началом серийного выпуска автомобиля, было построено шесть опытных экземпляров: один образец в 1959 году (впоследствии был перестроен в ЗиЛ-130ГМ), один – во II квартале 1960 года, два образца (из которых один предназначался для выставки) – в 1961 году, два образца (оба для выставок) – в 1962 году.

В отличие от ряда других машин семейства, которые планировалось оснащать двухскоростным задним мостом (ЗиЛ-130А, ЗиЛ-130В, ЗиЛ-130Д), конструкция которого была разработана по принципу коробки передач, где скорости переключались с помощью шлицевой муфты, ЗиЛ-130Г сразу получил обычный односкоростной двухступенчатый задний мост.

Помимо увеличенной колесной базы, ЗиЛ-130Г отличался от базового ЗиЛ-130 рамой увеличенной длины (7250 мм против 6300 мм у ЗиЛ-130) с шестью поперечинами, удлиненным промежуточным карданным валом (1205 мм против 504 мм) и более длинной грузовой платформой (4686 мм против 3752 мм), оборудовавшейся четырьмя боковыми бортами пониженной (на 110 мм) по сравнению с базовой моделью высоты. Машина предназначалась для перевозки длинномерных грузов и грузов с малым удельным весом. В этом плане она пришлась очень кстати при создании ряда спецмашин для обслуживания аэропортов, которым требовалась большая монтажная длина рамы или просто большой кузов (к примеру, для перевозки багажа). Доля ЗиЛ-130Г в производственной программе предприятия была относительно невелика, но при этом, встав на конвейер во второй половине 1965 года, они выпускались до самого конца выпуска семейства ЗиЛ-130. С ноября 1965 года грузоподъёмность бортовых грузовиков ЗиЛ-130Г, как и ЗиЛ-130, на всех дорогах, кроме дорог IV и V категорий местного значения, была установлена на уровне 5000 кг.

## Техническая характеристика ЗиЛ 130Г

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | Тип авто | Бортовой автомобиль | | Колесная формула | 4x2 | | Полная масса авто, кг | 10800 | | Полная масса автопоезда, кг | 18800 | | Допустимая нагрузка на переднюю ось , кг | 2900 | | Допустимая нагрузка на заднюю ось , кг | 7900 | | Грузоподъемность, кг | 6000 | | Площадь платформы, м2 | нет данных | | Объем платформы, м3 | 6,26 | | Масса снаряженного авто, кг | 4574 | | Максимальная скорсть (км/ч) | 90 | | Двигатель | Зил-130 V-Образный верхнеклапанный | | Мощность двигателя (л.с.) | 150 | | Коробка передач | 5-ти cтупенчатая механическая | | Число передач | 5 | | Передаточное число ведущих мостов | 6.32 | | Подвеска | рессорная | | Размер шин | 260-508(P) | | Топливный бак | 170 | | Кабина | цельнометалическая. капотная компоновка, трехместная | |