

"УТВЕРЖДАЮ"

*Вруч*  
КОМАНДИРА В ЧАСТИ 52694-Н  
генерал-майор  
инженерно-технической службы  
*Милославский*  
/Милославский/

" 16 " ~~мая~~ 1967 г.

БОЛЛЕТЕНЬ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

"АВТОМОБИЛИ ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ  
СТРАН СЭВ" (Кроме СССР)

/рукопись/

НАЧАЛЬНИК ИНСТИТУТА  
генерал-майор  
инженерно-технической службы  
*А. Руненков*  
/А. РУНЕНКОВ/  
"27" февраля 1967 г.

*Д. Винограду*  
25.2.67

Автомобиль "Прага ВЗС" /6х6/

Автомобиль "Прага ВЗС" /рис.6/ выпускается автомобильным заводом Летняны /ЛМ/, расположенным в районе г.Праги. Предназначен для самых тяжелых условий эксплуатации. Основная базовая модель с бортовой платформой используется в качестве автомобиля общего назначения для перевозки различных грузов <sup>(веса до 5000 кг,</sup> и буксировки прицепов <sup>(веса до 7500 кг,</sup>

Шасси автомобиля *используется под*  
передвижные авторемонтные мастерские,  
цистерны различного назначения, <sup>(для установки,</sup> самосвальных платформ и др.

Шасси автомобиля используется для бронетранспортера с противопульной броней /десантный вариант и со спаренными зенитными пушками/.



Рис.6. Автомобиль "Прага ВЗС"

Двигатель шестицилиндровый, с рядным расположением цилиндров, дизельный, марки Т-912, мощностью 98 л.с. при 2100 об/мин /с воздушным охлаждением/.

Двигатель имеет с"емные цилиндры, отлитые из специального серого чугуна. На наружной поверхности цилиндров для улучшения теплообмена сделано оребрение. Головки цилиндров выполнены из алюминиевого сплава и для лучшего охлаждения также имеют оребрение. Каждый цилиндр вместе с головкой крепится к картеру четырьмя шпильками.

Поршни двигателя выполнены из алюминиевого сплава с содержанием 11-13% кремния. Кованые шатуны изготовлены из легированной стали двутаврового профиля. Коленчатый вал составной; в картере двигателя устанавливается на роликовых подшипниках.

Сцепление однодисковое, сухое с восемью нажимными пружинами. Коробка передач четырехступенчатая, с четвертой прямой передачей. Картер коробки выполнен как одно целое с картером сцепления и шпильками укреплен на картере двигателя. К задней стенке картера коробки передач крепится дополнительная коробка, конструктивно об"единенная с раздаточной коробкой. На конце ведущего вала ведущей коробки выполнены шлицы для привода лебедки.

На автомобиле применен самостоятельный привод мостов с **карданными** передачами. **Карданная** передача привода заднего моста имеет на балке среднего моста промежуточную опору.

Главная передача двойная - состоит из центральной конической передачи и колесного редуктора с цилиндрическими шестернями. Дифференциальный механизм оборудован устройством для принудительной блокировки.

Полуоси автомобиля с обоих концов имеют шлицы. На одном конце сидит полуосевая шестерня, на другом - ведущая шестерня колесного редуктора, установленная в картере редуктора на двух роликовых подшипниках.

Устройство карданной передачи и механизма дифференциала переднего и заднего мостов одинаково.

Привод на передние колеса осуществляется через двойной карданный шарнир, который обеспечивает равномерное вращение управляемых колес при их повороте. Рулевой механизм состоит из глобоидального червяка с трехгребневым роликом. Ножной тормоз колодочный, пневматический. Питание воздухом осуществляется от двухцилиндрового компрессора, расположенного с правой стороны двигателя. Привод компрессора шестеренчатый.

Ручной тормоз трансмиссионный, барабанного типа. Расположен на валу раздаточной коробки. Подвеска переднего моста на двух продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. Передние концы рессор соединены с рамой через серьгу. Пальцы рессор установлены в бронзовых втулках. Подвеска задних мостов на продольных листовых рессорах. Балансиры рессор установлены на бронзовых втулках в кронштейнах, привинченных к раме автомобиля.

Кабина цельнометаллическая с отоплением и вентиляцией. Положение сиденья водителя можно регулировать в продольном направлении и по высоте.

Платформа деревянная, с надставными бортами. Задний и боковые борта откидные. При необходимости может оборудоваться дугами и тентом.

Автомобиль может оборудоваться лебедкой с тяговым усилием 3000 кг и длиной троса 55 м.

Особенностью конструкции лебедки является расположение червяка в верхней части картера передачи.

Модификациями данного автомобиля являются:

Подвижная автомастерская "Прага ВЗС" (рис.7) для обслуживания автомобилей в полевых условиях. Мастерская в целом выпускается заводом им. К.Готвальда, г. Прага.



Рис.7. Подвижная автомастерская "Прага ВЗС"

Мастерская обладает широкими производственными возможностями и может проводить монтажные, слесарные, токарно-шлифовальные и сварочные работы, проверять и регулировать приборы системы питания, зажигания и т.д.

В комплект оборудования автомастерской входят:

- токарный станок, позволяющий обрабатывать детали диаметром до 230 мм и длиной 750 мм. Электродвигатель станка развивает мощность до 3 квт при 2800 об/мин;
- вертикально-шлифовальный станок для расточки и шлифовки цилиндров;
- сварочный агрегат, у которого электродвигатель и генератор установлены на одном валу. Агрегат может работать от трансмиссии автомобиля, *и также может применяться в качестве силового агрегата для привода других машин (электрических, и электроинструментов).* Диапазон регулировки сварочного тока 30а/15в-320а/30в.

- комплексный аппарат для газовой (автогенной) сварки;
- электрический вулканизационный аппарат для ремонта камер автомобильных шин, снабженный термическим регулятором. Мощность нагревательного элемента аппарата 600 вт, напряжение 220 в;
- селеновый выпрямитель с выходным напряжением 6,12,24 и 48 в, используемый для зарядки аккумуляторов;
- прибор для проверки работы форсунок;
- прибор для проверки работы свечей зажигания с диаметром *отной табл* 14 и 18 мм;
- пескоструйный аппарат для чистки свечей зажигания от нагара.

Питание потребителей электроэнергии обеспечивает передвижная электростанция мощностью 15 квт.-ч., которая также входит в комплект оборудования мастерской. Электростанция установлена на одноосном прицепе, буксируемом за мастерской.

На верстаках в кузове мастерской оборудованы два места для слесарных работ. В верстаках и на стеллажах имеется 26 ящиков, в которых размещаются необходимые для работы инструменты и контрольно-измерительные приборы. Для монтажных работ мастерская имеет под"емное устройство, закрепляемое при работе на переднем буфере автомобиля. Привод от лебедки автомобиля. Тяговое усилие лебедки 3000 кг, длина троса 55 м, диаметр троса 13 мм. Трос лебедки может выдаваться как с передней, так и с задней части мастерской.

Автоцистерна "Прага ВЗС-ЦР" (рис.8) емкостью 3000 л.

Выпускается заводом "Прага" в г. Высокий Мыт.

Вес шасси 4830 кг, грузопод"емность шасси 5770 кг.

Выпускается также топливозаправщик "Прага ВЗС" с емкостью езервуара 3000 л. Для заполнения и разгрузки емкости имеется



Рис. 8. Автоцистерна "Прага ВЗС-ЦР"

Самосвал "Прага ВЗС" (рис. 9) с односторонним опрокидыванием. Выпускается заводом им. К. Готвальда в г. Праге.



Рис. 9. Самосвал "Прага ВЗС"

Платформа металлическая, сварная, с защитным козырьком. Гидроподъемник опрокидывающего механизма телескопический. Под давлением масла цилиндр гидроподъемника выдвигается и

платформа автомобиля опрокидывается.

Специальный ремонтно-эвакуационный автомобиль "Прага ВЗС"  
(рис.10). Для подтаскивания и укладки на площадку или направляющие поврежденных или неисправных машин используется лебедка автомобиля.



Рис.10. Ремонтно-эвакуационный автомобиль  
"Прага ВЗС"

Автомобиль "Татра 111Р" (6х6)

Автомобиль "Татра 111Р" (рис.11) выпускался до 1962 г. автомобильным заводом "Татра" в г. Копрживница. Для экспорта автомобиль выпускается и в настоящее время. Используется в качестве автомобиля общего назначения для перевозки различных грузов <sup>(весом до 10000 кг)</sup> по дорогам с твердым покрытием и вне дорог <sup>(весом до 6000+8000 кг)</sup> для буксировки прицепов <sup>весом до 7500+22000 кг</sup>.