

А. И. ГОЛЬДЕНШТЕЙН и М. С. ПАНКИН

67
Г63

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ И ТОРГОВЫХ ГРУЗОВ
И КОММУНАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

АТЛАС КОНСТРУКЦИЙ

Под редакцией д-ра техн. наук проф. Л. Л. АФАНАСЬЕВА

В-486325



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАШИНОСТРОЕНИЕ»
МОСКВА 1971

Ульяновский
Дворец книги
И.В. В. И. Дворец

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ШТУЧНЫХ И ДЛИННОМЕРНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ

На листах 1—9 представлены конструкции автомобилей со специализированными кузовами, кузовами-контейнерами и фурами для перевозки штучных грузов со средними механизированной погрузке и разгрузке (табл. 2).

Для погрузки контейнер предельно автоматизировано к автомобилю вручную или с использованием местных средств механизации. Затем включает коробку отбора мощности и насос гидравлического привода. Устанавливается портал в нужное положение, к нему

Кузова-контейнеры съемной конструкции устанавливаются и транспортируются на специализированном автомобиле ГАЗ-51 с подъемной рамой.

Кузов-контейнер Т-141 выкатывается в виде фуры с открывающейся крышей имеет боковую съёмную дверь с правой стороны и задние двухстворчатые двери с откидными бортами. Все это обеспечивает свободную погрузку и разгрузку любых погружаемых предметов.

Кузов-контейнер Т-203 отличается лишь конструкцией крыши, жесткий каркас которой выделен из профиля П-образного сечения.

Каркас панелей сварной, обшит древесно-волокнистыми плитами толщиной 4 мм. Обшивка крепится к каркасу шурупами, заклепками или контактной электросваркой. Панель крыши обшита металлочерепицей листом толщиной 0,8 мм.

Для разгрузки кузов-контейнера задняя крышка имеет насос гидравлического привода с гидравлической системой с контейнером, выходящий из кабины в сторону опорные устройства кузова-контейнера. Затем подъемный надрамник опускается автоматически крепится на раму автомобиля. После установки кузова-контейнера собственные опорные устройства автомобиля готов к движению. Установка кузова-контейнера на автомобиль осуществляется в обратной последовательности.

Кузов-фура Т-246 на шасси ГАЗ-51 (лист 6) применяется для перевозки грузовых и тяжелых грузов весом до 2,5 т. Собственный вес кузова 1,2 т. Фура с выкатываемым задним грузоподъемным бортом и устройством для перемещения груза внутри кузова оборудована средствами механизации погрузочно-разгрузочных работ. В полу кузова сделан проем, в котором установлена подъемная рама с направляющими для грузовой тележки. Подъем и опускание рамы осуществляется при помощи насоса. Разгрузочную тележку выкатывают закатывая бортик для загрузки следующей партии груза. Разгрузка производится в обратной последовательности. Грузоподъемность борта 500 кгс.

Автомобиль со сменной касетой Т-236 (листы 7—9) предназначен для перевозочных строительных металлических ящиков системы ВНИИОМС. После разгрузки касета используется для их хранения. Вес одного груза 5,5 т, вес касеты с грузом 7 т. Касета устанавливается и транспортируется на автомобиле МАЗ-200. Она имеет форму контейнера, в котором перевозятся все элементы ящика, за исключением штыря и ограждения. Касета снимается и устанавливается на платформу автомобиля с помощью специальной подъемной рамы. Выгрузка касеты является сложной работой, образующей ящик для укладки панелей труб различной длины.

Для погрузки труб используются съемные гидравлические приспособления в виде передвижной грузовой тележки. Вылет стрелы 3000 мм, грузоподъемность 150 кгс. Опорой для крана служит приваренный к задней части касеты стальной двутавр с раскосными атаками, в которых вращается колодка крана.

На листах 10—24 представлены конструкции специализированных полуприцепов для перевозки длинномерных и широкогабаритных тяжелых промышленных грузов (табл. 3).

Полуприцеп-металлобокс Т-75А (лист 10) предназначен для перевозки и разгрузки разгрузкой трех партий металла; смонтирован на базе полуприцепа ММЗ-164А, рама которого усилена накладками и нагиби и усилена на 1 ж вставкой в месте разрыва лонжерона. Вставка крепится стандартными накладками. Передний борт усилен четырьмя дополнительными стойками и служит предохранительным устройством. Полуприцеп имеет три поперечных коника с несущими эластичными шпильками в продольном направлении.

Таблица 2
Техническая характеристика автомобилей со специализированными кузовами и съемными контейнерами для перевозки тяжелых штучных грузов

Основные параметры	Марка модели						
	T-154	T-189	T-247	T-137 и T-141	T-137 и T-203	T-246	T-236
	№ листа						
	1	2	3	4	5	6	7—9
Базовый автомобиль	МАЗ-200	ГАЗ-51	ГАЗ-51	ГАЗ-51	ГАЗ-51	ГАЗ-51	МАЗ-200
Тип кузова	Платформа	Платформа	Платформа	Контейнер	Контейнер	Фура	Касета
Грузоподъемность в кг	7	2	2,5	2,0	2,0	2,5	5,5
Собственный вес кузова в т	—	—	—	0,7	0,7	1,2	1,8
Габаритные размеры кузова в мм:							
длина	8000	—	—	3280	3230	2400	5310
ширина	2500	—	—	2400	2430	3405	2500
высота	2760	—	—	1730	1820	2575	3780
Погрузочная высота в мм	1350	—	—	1280	1290	1200	1430

Автомобиль-самопогрузчик Т-154 (лист 1) предназначен для погрузки, перевозки и разгрузки тяжелых негабаритных грузов весом до 7 т. Погрузка и выгрузка осуществляется в я с грунта, и с платформ с использованием собственных средств механизации.

Специализированное оборудование смонтировано на платформе решетчатой конструкции, установленной на шасси автомобиля МАЗ-200 являясь стандартного кузова. Боковые борта платформы откидываются, передний — жестко фиксируются, шарнирно-укрепленный задний борт опускается гидравлическим цилиндром автомобиля ЗИЛ-585.

На лонжеронах рамы автомобиля установлен удлиненный надрамник автомобиль-самосвала МАЗ-305. Груз перемещается по роликам платформы и заднего борта лебедкой автомобиля ЗИЛ-137, установленной на раме за кабиной автомобиля. Эта же лебедка используется для подъема и опускания груза. Смонтированный в надрамнике гидравлический цилиндр автомобиля МАЗ-205 используется для подъема и опускания платформы.

Привод всех механизмов осуществляется от коробки передач через коробку отбора мощности, вал которой соединен карданом с ведущим валом радиальной коробки. Ведущие валы радиальной коробки связаны карданными валами с ведущим валом редуктора лебедки и с шестеренчатым насосом гидросистемы.

Автомобиль Т-189 с порталным механизмом на базе ГАЗ-51 (лист 2) используется для погрузки, перевозки и разгрузки контейнеров общим весом до 500 кг. Механизм подъема и опускания контейнера состоит из портала, грузоподъемной рамы и гидравлического привода, действующего насосом автомобиля ГАЗ-93.

Портал установлен в задней части автомобиля и может поворачиваться в вертикальной плоскости до 105°.

приводит контейнер в заднюю часть рамы. После погрузки в кузов контейнер отключают от портала. Время погрузки контейнера составляет 30—25 сек. Разгрузка контейнеров производится в обратном порядке. Уравление движением портала осуществляется рычагом золотниковой механики.

Автомобиль ГАЗ-51, оборудованный приставным роликовым дорожником Т-247 (лист 3), используется для перевозки и облегчения разгрузки штучных грузов весом до 100 кг с платформ или из кузова автомобиля на грунт. Приставной ролик может служить также для разгрузки производственных товаров в таре непосредственно в ящик подальших помещений торговых предприятий и продовольственных складов.

Ролик состоит из двух роликовых дорожек, которые в транспортном положении устанавливаются и фиксируются под платформой автомобиля между продольными брусками основания. В рабочем положении одна роликовая дорожка опирается на опорные бруска, а другая соединяет ее с основанием платформы. Для приори-мавления груза при скатывании его по дорожкам часть роликов запирается сторами.

Шарнир каждой дорожки 500 мм. При разгрузке дорожки устанавливаются под углом 25—28°.

Приставной ролик подобной конструкции может быть изготовлен и на автомобилях ГАЗ-51 с кузовом-фуражом МОСКВУ-19, а также на других автомобилях с бортовыми платформами.

Автомобиль Т-137 с кузовом-контейнером Т-141 (лист 4) и Т-203 (лист 5) предназначены для перевозки различных стоварных и отделочных изделий. Контейнеры используются для хранения грузов после разгрузки. Плавкая грузоподъемность контейнера 2 т.

Техническая характеристика специализированных автомобилей для перевозки длинномерных и крупногабаритных грузов

Основные параметры	Марка полуприцепа										
	T-76A	T-222	T-301	T-302	T-303	T-305	T-307	T-276	T-140	T-213	
	№ оси										
	10	11 и 12	13	14-16	17	18 и 19	20	21	22	23	24
Тип тягача	ЗИЛ-МАЗ-16АН ЗИЛ-130В1	ЗИЛ-130В1	ЗИЛ-130В1	ЗИЛ-130В1	МАЗ-200В	МАЗ-504	ЗИЛ-130В1	ЗИЛ-130В1	МАЗ-504	ГАЗ-51П	ГАЗ-51П
Наибольшая длина перевозимого груза и м	7	8	8	10	12	12	10	6,5	6,5	—	—
Грузоподъемность в т	7	8	8	10	12	12	10	7	12,5	4,3	5
Собственный вес в т	3,3	—	5,2	4	5,2	4,5	3	—	4,5	—	1,9
Габаритные размеры полуприцепа в мм											
длина	7050	6130	6345	8650	9200	10 850	8430	6130	10 510	7030	6890
ширина	2490	2500	2455	2640	2500	2 648	2700	2500	2 700	2330	2300
высота	2150	2910	2080	2460	2120	2 700	2250	2910	1 800	2816	1480
Погрузочная высота в мм	1550	1500	1420	1500	710	1610	970	1520	824	1316	665

Таблица 3

Полуприцеп Т-136 изкорытовой и тягачу МАЗ-200В (лист 17) предназначен для перевозки и разгрузки без специальных разгрузочных средств гравия, щебня и тяжелых строительных материалов до 12 м. В основании полуприцепа для доставки железобетонных труб (колец) диаметр 1920—3850 мм и весом 5—10 т.

Рама полуприцепа металлическая, сварная, докерного типа. Имеется гидравлический механизм для наклона платформы назад и в стороны при разгрузке. Платформа выполнена из металлического листа толщиной 3 мм. Опорное устройство гравийного типа (патентовано НИИМ-790). Для крепления груза предусмотрен комплект башмаков, съемных консолей и башки с тросом.

Тормозные механизмы унифицированы с тягачом. Привод тормозов пневматический.

Механизм подъема и опускания задней части платформы состоит из двух рычагов и двух гидравлических цилиндров. Каждый гидравлический цилиндр укреплен в крышечных приварах к докерному раму. Задняя часть рамы. Шток гидравлического цилиндра соединен с докерным рычагом, одно плечо которого шарнирно крепится к докерному раму, а другое связано с канатом, идущим в двух плоскостях опорной плиты.

Колеса построены попарно с равной нагрузкой на ось, закреплены на жестком балконе. Когда задняя часть платформы выдвинута механизмом подъема, рычаги крепления колеса могут поворачиваться вокруг наклонных осей, позволяя разводить колеса в стороны, что осуществляется консольным гидравлическим механизмом.

Погрузка колес на платформу полуприцепа осуществляется краном. Для их разгрузки заднюю часть полуприцепа приподнимает гидравлический механизм подъема платформ так, чтобы колеса оторвались от грунта, и разводит в стороны поворачивая рычаги с канатами, чтобы они не успели сжаться трубы при разгрузке. Затем задняя часть платформы опускается краном в транспортное и разгружается. Погрузка и разгрузка задних частей платформы осуществляется в транспортное положение и фиксируется стопором.

Каждый опорное устройство в каждой опоре полуприцепа платформ имеет раздельное управление. Это позволяет выкатывать платформу не только назад, но и в стороны.

При необходимости наклона платформы назад более чем на 3° и в стороны более чем на 8—10° следует отвести полуприцеп от тягача, причём отвести гидравлическую, пневматическую и электромеханическую системы не нужно.

Полуприцеп Т-301 с раздвижной рамой к тягачу МАЗ-504 (листы 18 и 19) используется для перевозки небольших грузов и длинномерного металла длиной 4,5—12 м и весом до 14 т.

Сварная рама докерного типа состоит из двух частей. Механизм соединения обеих частей рамы телескопического типа. Шаверная седельная конструкция уста- новлена хвостовым в полукруге и закреплен гидак. Наступа платформы выдвинута из доков толщиной 60 мм. Стойки и борта снабжены жесткопривязывающими замками.

Металл при перевозке укладывается на четыре жесткопривязанные поперечины и от смещения в стороны фиксируется цепями со специальными замками. Замки борта платформы образуются фиксаторами от смежных осей.

Поперечины выполнены из профильного металла размером 120×60×3 мм. К их стенкам с нижней стороны приварены по два штыря, которые при установке поперечины свободно вставляются в соответствующие отверстия рамы, обеспечивая жесткую фиксацию поперечины по всему длине полуприцепа.

В средней части каждой поперечины приварены перегородки с проемами, в которую вставляется железное львио шип (обой длиной 8300 мм). Таким образом шипы удерживаются от перемещения вдоль поперечины. Концы шипов оплавляют нагретым металлом и закрепляют замками у боковых стоек. Цепи удерживают груз от смещения в стороны во время движения автопоезда и предотвращают саморазмыкание падение его после откращения борта.

Для разгрузки металла предварительно открывают замки цепей с противоположной стороны.

При перевозке всех других грузов (не металл) поперечины снимают вместе с цепями и укладывают под предохранительный щит и переднюю часть полуприцепа.

Полуприцеп Т-265 к тягачу ЗИЛ-130В1 (лист 20) предназначен для перевозки одного 10-тонного контейнера или других недлинных грузов. Рама полуприцепа состоит из башки дугающего сечения № 36 и шассиера № 12 в 16. Грузовая платформа имеет длиной часть толщиной 40 мм.

Подвеска полуприцепа стандартная (комбинированная МАЗ-200). Балка ось сварная, трубчатая. Для ограничения перемещения контейнера поперек платформ с каждой ее стороны на наружные балки приварены по два упора. От смещения вперед контейнер удерживается тросом, подвешенным к платформе с помощью упора. Упоры, ограничивающие смещение контейнера назад, сделаны откидными, чтобы не препятствовать полному открытию дверей контейнера при разгрузке.

Опорное устройство телескопического типа конструктивно выполнено по типу автопоезда с двумя осями. Вилы, соединяющие с осью транспортную ось с осью ручного. Для уменьшения трения, усилие на вращение шипов опорного устройства, колесо, катящееся между его опорной площадкой и грунтом образуется шарик, поворачивается на 90° и закрепляется в транспортное положение (горизонтально) опорной рукояткой.

уточными стойками, образующими по длине полуприцепа три отсека. Кроме того имеются два низких колеса с предохранительными стопками. При разгрузке автомобиля водитель находится на специальной площадке, расположенной над топливным баком тягача. Оттуда он сидит за разгрузкой и управляет двигателями через дистанционный рычаг, выведенный на заднюю стенку кабины. После разгрузки одной из партий металла гидротормоз включается в обратном направлении, и пластичные вилы перемещают оставший металл на середину полуприцепа. Затем приводится в движение через два редуктора от гидротормоза, установленного на полуприцепе. Масло для вращения гидротормоза подается установленным на тягаче масляным насосом самосвала ЗИЛ-ММЗ-555.

Полуприцеп-металлоно Т-222 (листы 11 и 12) предназначен для перевозки как длинномерных, так и коротких металлов и металлов в таре. Автомобиль смонтирован на базе полуприцепа ММЗ-554. Конюга и колеса смонтированы по схеме платформы, а стойки расположены около бортов вилу кузова.

На концах конюга и консолей установлены прямые откосные стойки. Замки этих стоек открываются рычагами, расположенными на стороне, противоположной разгрузке.

Чтобы предупредить заклинивание стоек стоек и саморазмыкание их отсмыкание, ось стоек несколько смещена в середине полуприцепа. В этих же целях устанавливаются ступенчатые вилы.

Полуприцеп Т-301 на базе ОДАЗ-885 (лист 13) со специальным оборудованием предназначен для перевозки на бортовой платформе металла длиной от 2500 до 3000 мм.

Оборудование включает комплект поперечин, ограничивающих продольные и поперечные перемещения груза, цепи со стопорами, замки цепей, смонтированные на крышечных стойках, замок центральный замок задних осей и несомкнутые тросы с рукоятками. Замки цепей открываются со стороны, противоположной разгрузке.

Перед погрузкой металла вилы, уложенные внутри поперечин, раскрывают на их наружную полуприцепа, а концы цепей перекашивают через боковые борта. Перевозимый металл укладывается вдоль конюга на поперечины.

После погрузки левая часть вилы выдвигается вперед металла вперед полуприцепа и через верхний борт, а правая часть в талон же порядке, но через нижний борт. Затем замыкающие замки каждой цепи с обеих сторон полуприцепа замыкаются в процесс соответствующих замков. При повороте вилу рукояткой замков груз затянется цепями, которые оказались ниже оси вращения рукоятки, благодаря чему исключается саморазмыкание открывание замка.

При необходимости перевозки металла, длина которого превышает внутреннюю длину платформы полуприцепа, задний борт можно оставить открытым. В этом случае крепление груза в задней части полуприцепа осуществляется вилу с использованием вспомогательного замка.

Для разгрузки металла открывают борта полуприцепа с той стороны, куда необходимо уложить груз. Далее поворачивают рукоятки замков цепей (со стороны раз-

грузки) вверх до положения, обеспечивающего освобождение замыкающих звеньев с прорезей замка. Замки цепей с противоположной стороны подпадают остовити закрытыми. Затем вынимают фиксатор центральных стоек и отключают его, извлекавая рычаг замка стоек на себя. Перед открыванием замков цепей, предупре-



Рис. 1. Полуприцеп-самосвал Т-302 с тягачом ЗИЛ-130В1

ждающих саморазмыкания сцепления, водитель должен перейти на противоположную разгрузку сторону полуприцепа. Рукоятки замков цепей поворачивают вверх при закрытых бортах.

Полуприцеп-самосвал Т-302 (листы 14—16) предназначен для перевозки широкобортного и длинномерного металлического швелера, а также раздельного профильного металла (рис. 1). Специальное оборудование позволяет одновременную разгрузку груза на обоих сторонах.

Рама полуприцепа сварная. Докерные изготовлены из прокатного профиля переменной высоты. Места сварки поперечины с докерными усилены объемами конюга. В передней части рамы приварен опорный шип со шассиером, а в задней части к докерному раму приварены крышечные подвески.

Сварной самосвалый конюг доробочного сечения выдвинут из шассиера № 14 в шарнирно соединен с рамой в шток гидравлическим, установленном на крышечных рамах.

В конструкции полуприцепа использованы ось и подвеска ОДАЗ-885, колеса автомобиля ЗИЛ-130 и опорное устройство МАЗ-5215.

Платформа полуприцепа не имеет бортов, но при необходимости перевозок грузов без контейнеров с каждой стороны платформы усстроены по четыре кармана для установки стоек из швеллера № 10, в которых выносятся отверстия для проушины хантин, используемые при увязке груза.

Полуприцеп-лесовоз Т-235 к тягачу ЗИЛ-130В1 (лист 21) оборудован двумя самосвальными кониками, которые обеспечивают механическую разгрузку круглого леса и пиломатериалов длиной 4—6,5 м на обе стороны (рис. 2). Стойки коников открываются гидравлически со стороны разгрузки при наклоне основания коников на 16°. Наибольший угол сбрасывания 36°.

После разгрузки при опускании коников тросовая система возвращает стойки в первоначальное положение.



Рис. 2. Полуприцеп-лесовоз Т-235 с тягачом ЗИЛ-130В1

Рама полуприцепа унифицирована с рамой МАЗ-504Б и усилена изкладками в наиболее опасных сечениях. В передней части рамы установлен пружинный штит.

Для обеспечения безопасности при перевозке круглого леса предусмотрена страховочная цепь, фиксируемая с обеих сторон замками. Гидробузование состоит из двух гидродомкратов, трехходового распределительного крана и системы клапанов. Краном регулируется подача масла от насоса в гидродомкраты. Пневмосистема обеспечивает фиксацию тросовой системы в стойке коников со стороны противоположной разгрузки. В пневмосистему включены труборазъемы, распределительные краны и тормозные камеры.

Подвеска полуприцепа, стелажный тормоз, тормоза и опорное устройство аналогичны с полуприцепа ММЗ-504Б.

Полуприцеп Т-278 извормовый к тягачу МАЗ-504 (лист 22) используется для перевозки крупногабаритных грузов весом до 12,5 м с предельной нагрузкой на ось 10 т.

Рама полуприцепа сварная. Локомоторы, изготовленные из чугуна № 40 с накладками из латуны 12×150 мм, соединены кривошинами из швеллера № 16. С внешней стороны локомоторов приварены конические полтеретки из гнутого профиля толщиной 6 мм с переменным сечением по высоте. Сажури конусы соединены об-

вязкой. Платформа прямоугольной формы 6500×700 мм имеет деревянный настил из досок толщиной 40 мм.

Настил уложен на поперечные рамы заподлицо с локомоторами. Опора пола выполнена из гнутого профиля толщиной 2 мм. По краям платформы сделаны вырезы для установки съезных стоек; в задней части предусмотрены специальные площадки для такелажных работ.

Ось антивибриная с полуэллипсами МАЗ-524Б. Связь с осью приварена подушка для крепления ресоры. Раздельное расположение ресоры и подвескина выполнено аналогично конструкции полуэллипсов-кофеваровозов Т-213.

Опорное устройство работает по винтовой схеме на упругих шарикоподшипниках. Опоры укреплены на шарнирах и в транспортном положении убираются под платформу. Как в рабочем, так и в транспортном положении опорное устройство фиксируется цепью. Тормозная система пневматическая, сконструирована с использованием готовых деталей полуэллипсов МАЗ-524Б.

Груз крепится боковыми стойками, изготовленными из швеллера № 8 и тросами. В переднюю часть платформы установлен лебедь палеволево ПАМИ-790. Тросы проходят через блок и выключаются на краях задней составной стойки, установленной в гнездах на раме полуприцепа в зафиксированном положении.

Полуприцеп Т-142 к тягачу ГАЗ-51П (лист 23) сконструирован для перевозки газометрических плит с двухуровневым размещением на грузовой платформе. Может использоваться и для других грузов с небольшим удельным весом. Грузоподъемность полуэллипса 4,3 тс.

Все боковые и передний борты платформ сварные, решетчатая конструкция, жестко приварены к основанию. Задний откидной борт сварен из гнутого профиля 50×40×2 мм и обшит древесиной-волнощитом. Плиты крепятся к стойкам и к установленным в них деревянным проставкам винтами М6×14. Проставки укреплены в стойках шпуровыми.

При погрузке газометрических плит выкате устанавливается первый ряд из трех плит первого яруса, на них устанавливаются прокладки, поверх которых ставит еще три плиты второго яруса. В такой же последовательности устанавливаются остальные ряды газометрических плит.

Полуприцеп Т-213 извормовый к тягачу ГАЗ-51П (лист 24) предназначен для перевозки железнодорожных контейнеров общим весом до 5 т.

Рама сварная из швеллеров проката. Платформа безбортовая с настилом из досок толщиной 40 мм. Подвеска выполнена из готовых деталей подвески заднего моста автомобиля ГАЗ-51. Гидравлическая тормозная система унифицирована с тормозами тягача. Тормозные системы тягача и полуэллипса соединены специальным устройством, исключающим необходимость прокладки тормозов при смене тягача и полуэллипса, так как обе гидравлические системы представляют собой замкнутые контуры.

Соединительное тормозное устройство состоит из роулетки в шестерю. В роулетку входит главный тормозной цилиндр автомобиля ГАЗ-51 с соединительным кожухом. Шестеря изготовлена из колесного тормозного цилиндра автомобиля ГАЗ-51. В транспортном положении при работе тягача в шестерю с полуэллипсом соединительное устройство фиксируется на полуэллипсе специальной цепью. Когда полуэллипс отцеплен от тягача, роулетка остается на полуэллипсе, а соединительная головка со шестерней устанавливается в специальный гнездо на тягаче.

Опорное устройство полуэллипса механическое с ручным приводом, выполнено по типу тягача-гайба.

На листе 25—31 представлены конструкции специализированных автомобилей с привинами для такелажных и крупногабаритных промышленных грузов (табл. 4).

Привин Т-116 извормовый грузовой к автомобилю ЛАЗ-600 (листы 25 и 26) используется для перевозки различных гнущих грузов весом до 4 т. Погрузки и разгрузки обеспечиваются тягачом-автомобилем ЛАЗ-690.

На спорной раме (из швеллера № 18 и 14) расположены две грузонесущие платформы: большая 3300×2250 мм — в задней части рамы, малая 1900×2250 мм — в зад-

Таблица 4
Техническая характеристика специализированных автомобилей для перевозки крупногабаритных промышленных грузов

Основные параметры	Черта привин		
	Т-116	Т-116	Т-318
	№ листа		
	35 и 36	27 и 28	3—
Тип тягача	ЛАЗ-600	ТА-268 (ЗИЛ-130)	ЛАЗ-600А
Грузоподъемность прицепа в тс	4	9	4,4
Собственный вес в т	2	6,0	2,1
Число осей	2	2	2
Габаритные размеры в мм:			
длина	7900	7200	5064
ширина	2505	2500	2500
высота	—	2800	1840
Погрузочная высота в мм	1100	1650	1000

ней колесами. Платформы выполнены в виде деревянного настила с откидными бортами.

Опорное устройство состоит из шкворна с втулкой и двух опорных дисков сальников. Одна из дисков приварен к раме прицепа, другой — к раме тележки. Связь шкворна достигается гайкой и шпильками. Тормозное устройство пневмо-гидравлического типа.

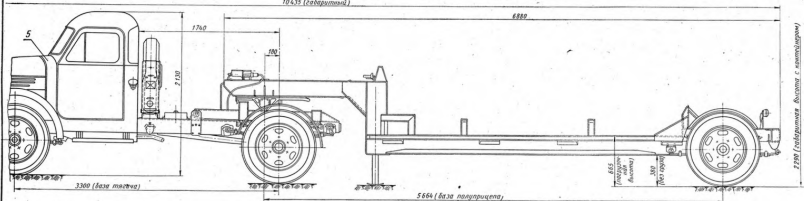
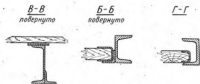
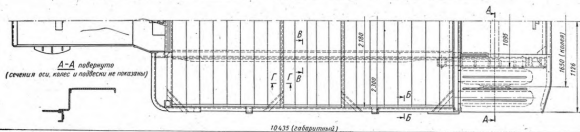
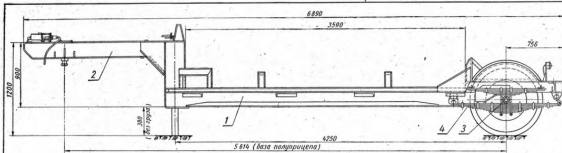
Автомобиль-металлолов ТА-268 самосвалный на шасси ЗИЛ-130 с привинем-роспуском ПВ-248 (листы 27 и 28) рассчитан на перевозку металла различного профиля длиной до 12 м и весом до 9 м. Может использоваться и для перевозки лесоматериалов. Грузовая платформа тягача представляет собой издрикник с подъемной рамой и опорным коником, укрепленный на раме автомобиля ЗИЛ-130. К привину задних колес приварены гнезда для шкворна коника, ось гидродомкратов и опорных полуэллипов.

Рама прицепа сварная из швеллеров проката. На ней установлены подвижные рамы с опорными кониками, анкерными рамы тягача. Диск прицепа сварен и диск балки рабочего сегмента с опорным устройством в его передней части. В транспортном положении коников анкерный диск фиксируется двумя стопорами, причем реверсивный механизм позволяет изменить длину досуска в соответствии с расстоянием между кониками.

Привин Т-318 извормовый к автомобилю ЛАЗ-600А (листы 29—31) предназначен для перевозки торжественных и газетных киосков, строительных подмостей, складов для хранения асфальтных баллонов, тортовых футоргов, автобусов и речных лодок, внедорожного оборудования и других крупногабаритных грузов общим весом до 4,4 т.

Сварная рама локомотивного типа окружена дощатым настилом толщиной 32 мм. Передняя поворотная тележка рамы оборудована опорным устройством для фиксации при движении задним ходом. Один опорный диск извормового сальника поворотного круга приварен к раме прицепа, в другой — к раме тележки.

Диск прицепа сварен из швеллера № 10 имеет длину 1500 мм и снабжен в передней части специальной петлей. Платформа оборудована тремя откидными деревянными бортами. Привод тормозов пневматический. Кроме того, имеется ступица тормоза с механическим приводом.



7290 (сборочная высота с монтажными)