**07-048 ПВ-204 автопоездз для перевозки труб и плетей диаметром от 530 до 1420 мм гп 19 тн, из тягача КрАЗ-255Б 6х6 с 2-осным прицепом-роспуском 2-Р-12, мест 3, полный вес до 36.4 тн, ЯМЗ-238 240 лс, до 60 км/час, Баку, Лениногорск, Рассказово1970-90 г.**



**Конструкция разработана СКБ «Газстроймашина»** Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР (Миннефтегазстрой).

**Изготовители:**

**Машиностроительный завод «Бакинский рабочий», г. Баку, Минхиммаш СССР**

**Лениногорский завод Газспецмашремонт г. Лениногорск Татарстан Миннефтегазстрой**

**Завод «Спецстроймашремонт» г. Рассказово Тамбовской обл. Миннефтегазстрой**

**Плетевоз ПВ-204** предназначен для перевозки труб диаметром от 530 до 1420 мм, длиной 12 м, по всем дорогам, где допускается движение автотранспортных средств со осевой нагрузкой 85 кН, а также плетей длиной до 36 м, вне дорог общего пользования, вдоль трассы

строительства трубопроводов. Плетевоз смонтирован на шасси автомобиля КрАЗ с прицепом роспуском, оборудованным подрамником с предохранительным щитом и поворотным конником. В конструкции коника предусмотрены тросовые стопорные устройства для удержания труб от продольного перемещения при перевозке. Расстояние между стойками коников можно изменять в зависимости от диаметра и числа перевозимых труб. Надежное крепление труб обеспечивается винтовым механизмом увязки, расположенным на конике плетевоза. Тяговое усилие на роспуск передается непосредственно трубами.

 Трубовозы снабжены двуосными бестормозными роспусками с рессорно-балансирными подвесками. Оси балансиров и колес соединены жесткими прямыми штангами с резиновыми вклады­шами в головках обеспечивающими поперечное колебание осей колес роспуска. Сварная рама роспуска с двумя кониками, как на автомобиле, крепится к оси балансиров двумя опорами и тугелями. Между кониками смонтирован механизм для связки перевозимых труб. Механизм состоит из винта с тяговой гайкой, отводящего ролика, увязочного троса и балочного приспособления.

 Плететрубовозы имеют по два тяговых каната — шлейфа (короткий и длинный) диаметром 16 мм с коушами на концах для соединения автомобиля с роспуском. Один используется при перевозке труб, а второй — для секций.

 *Заметка на https://rcforum.ru/showthread.php?t=502&page=221, автор trubovoz*

В автобазе, где я начал работать плетевозов КрАЗ было примерно 20 штук, причём принадлежали они к 4 "приходам": 76-го, 79-го, 80-го и 82-го годов. Мне достался ПВ-202, 1976 года выпуска. Он несколько отличался от более поздних машин. Во-первых, он был самым "негабаритным" по ширине - где-то около 3 метров. На него можно было уложить в один ряд 3 трубы диаметром 1020 мм или 4 трубы диаметром 720мм. Это хорошо заметно при сравнении фото 1 и 2 (ПВ-202 и ПВ-204), смотрите расстояние от края "запаски" до края щита. Кстати, из-за столь широкого щита, видимость в зеркало заднего вида была ограниченная. Выходили из положения вырезкой "окон" по краям щита, для наблюдения за прицепом. Площадка и щит на ПВ-202 не были цельной конструкцией: щит крепился к раме впереди лебёдки, а площадка сзади её: между собой они соединялись пальцами. Особенности видно на фото4; непонятно только: это перевозка леса на плетевозе или "адаптация" площадки ПВ-202 под лесовоз? Преимущество этих площадок было в том, что в прицеп в транспортном положении ("на горбу"), сидел, что называется "мёртво", не смещаясь даже при значительных кренах. Главное отличие роспусков, кроме габаритов, было в том, что в его конструкции не было тормозов; применялись задние ступицы КрАЗ-255 без тормозных барабанов. Грузоподъёмность ПВ-202 была 19 тонн.

Плетевозы 79-го и 80-го годов были уже ПВ-204, причём машины 79-го года были КрАЗ-255Б, а 80-го - КрАЗ-255Б1. Но они считались переходными моделями: имели очень короткие по ширине несущие балки роспуска и поворотный коник (даже 3 трубы диаметром 720мм не ложились в ряд) и более низкую грузоподъёмность - 12 тонн. Площадка уже была цельная, а прицеп имел тормозную систему, конструктивно одинаковую с передними тормозами КрАЗ-255. Видимо эти машины были рассчитаны в основном на перевозку плетей из труб большого диаметра.

Машины 82-го года имели уже более широкий коник и несущие балки, рассчитанные на перевозку 2-х труб диаметром 1420 мм, и опять стали 19-тонными. После этого каких-либо заметных изменений в конструкцию плетевоза не вносилось. Начиная с 1982 года, мы получали новые машины, практически каждый год. Последние получили в 1990-м. Запомнилось, что КрАЗы были без лебёдки и без "флажка" на капоте. Завод ставивший оборудование, по-моему был где-то в Башкирии, но качество сборки было неплохое. До этого получали только "бакинские" и "рассказовские". Все шофера по качеству единодушно отдавали предпочтение "рассказовским"; в "бакинских" и качество сварки "хромало", и "сухие" ступицы прицепа не были редкостью...

 После развала СССР эксплуатация этих машин стала проблематичной из-за их габаритов, поэтому их старались побыстрее заменить, и к началу 2000-х они уже стали редкостью.

**Технические характеристики: Плетевоз ПВ-204**

|  |  |
| --- | --- |
| **Шифр** | **ПВ-204** |
| Полная нагрузка автопоезда, кг | 19000 |
| Средняя эксплуатационная скорость, км/ч | 12 |
| Длина плетевоза с трубами 12 м, м | 17 |
| Габаритные размеры плетевоза без груза, мм | 13800 2750 3100  |
| Масса в снаряженным состоянии, кг | 17350 |
| Полная масса плетевоза, кг, не более | 36400 |

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ АВТОМОБИЛЕЙ ТРУБОВОЗОВ-ПЛЕТЕВОЗОВ

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели  | Марка трубовозов-плетевозов  |
|  | ПВ-93  | ПВ-95  | ПВ-94  | ПВ-203  | ПВ-204  | ПВ-301А  | ПВ-361  | ПВ-481  | ПТК-252  |
| Марка, автомобиля- тягача  | Урал- 375Е  | Урал- 4320  | ЗиЛ-131  | КрАЗ-260  | КрАЗ -255Б  | МАЗ 7310  | МАЗ- 7310  | МАЗ-537  | Трактор К-701  |
| Марка прицепа   | 1-Р-5  | 2-Р-12  | 1-АПР-5 | 2-Р-12 | 2-Р-12  | -  | -  | -  | 2-Р-12 |
| Грузоподъемность автопоезда, т:  |
| по шоссе   | 9  | 12  | 7,3  | 25  | 19  | 30  | 36  | 50  | 25  |
| по грунтовым дорогам   | 9  | 12  | 6,8  | 25  | 19  | 30  | 36  | 50  | 25  |
| Погрузочная высота, мм   | 1880  | 1880  | 1780  | 2000  | 2000  | 2100  | 2100  | 2100  | 1825  |
| Ширина колеи, мм   | 2000  | 2000  | 1820  | 2160  | 2160  | 2375  | 2375  | 2100  | -  |
| Нагрузка, кН:  |
| на тяговый автомобиль   | 40  | 45  | 30  | 80  | 60  | 120  | 130  | 230  | -  |
| на прицеп роспуск   | 50  | 75  | 50  | 170  | 130  | 180  | 230  | 270  | -  |
| Размеры шин автомобиля и прицепа | (1400-20) 370-508  | (1400-20) 370-508  | (1200-20) 370-508  | 1300х х530-533  | 1300х х530-533  | 1500 х600-633  | (1800-24) 1500х600 -633  | (1800-24) 1500х600 -633  | (1400-20)  |
| Масса автопоезда (с грузом), т  | 21,4  | 24,62  | 17  | 45,6  | 36,35  | 60  | 72,4  | 82,3  | 46  |
| Макс. скорость км/ч   | 65  | 65  | 80  | 60  | 60  | 60  | 58  | 55  | -  |
| Предельное число перевозимых автопоездом труб\* диаметром, мм:   |
| 530   | 7-4-2 | -  | 7-5 -3 | -  | 7-4 -2  | 9-0-0  | 9-9 -9  | -  | 9 -9 -7 |
| 720   | 5-2-1  | -  | 5-2-1  | -  | 6-3 -2  | 6-0-0  | 6 -6-6  | -  | 6-3-3  |
| 820   | 5-2-1  | -  | 5 -2-1  | -  | 6-3-2  | 6-0-0  | 6 -6 -6  | -  | 6 -6 -3  |
| 1020   | 2 -1 -0  | -  | 2-1-0  | -  | 3 -1 -1  | 3-0-0  | 3 -3-3  | -  | 3-3 -2  |
| 1220   | 2 -1-0  | -  | 2 -1-0  | -  | 3 -1 -1  | 3-0-0  | 3 -3-3  | -  | 3 -3 -2  |
| 1420   | 1-0 -0  | -  | 1 -0-0  | -  | 2 -1 -0  | 2 -0-0  | 2 -2 -1  | -  | 2 -2 -1  |
| Основные размеры (без груза), мм:   |
| длина   | 11440  | 11 440  | 11 300  | 20000  | 15000  | 16000  | 16540  | 12768  | 16550  |
| ширина   | 2500  | 2500  | 2500  | 2700  | 2685  | 3050  | 3050  | 3290  | 2500  |
| высота   | 2870  | 2870  | 2180  | 3230  | 3135  | 3475  | 3500  | 3475  | 2270  |
| Масса, т   | 12,4  | 12,62  | 9,7  | 20,6  | 17,35  | 30  | 36,4  | 32,6  | 21  |
| Завод- изготовитель  | Московский “Газстроймаш; Бакинский нефтегазопро- мыслового оборудования  | Бакин- ский имени В.И. Ленина  | “Бакинский рабочий”, Лениногорский Газспецмаш- ремонт, Спецстроймаш- монт Рассказово | Лениногорский “Газспецмашремонт  | “Ухтагаз- строй- маш  |

\* Первая цифра обозначает число труб длиной 12 м, вторая - длиной 24 м, третья - длиной 36 м.