**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.