**02-139 МЗКТ-79096-010+90011 8х8 внедорожный автопоезд-плетевоз для перевозки плетей диаметром до 1420 мм длиной до 36 м, снаряженный вес 23+7 тн, полный вес автопоезда 80 тн, ЯМЗ-8424.10 470 лс, до 65 км/час, штучно, МЗКТ г. Минск с 1994 г.**



 Документальных материалов о лесовозе МЗКТ-79094 не обнаружил, поэтому попросил мастера Будянского С. В. переделать модель SMM в автопоезд- плетевоз МЗКТ-79096-010 с прицепом-роспуском МЗКТ-90011, существование которого подтверждается документально.

 Трубо-плетевозы как автомобильный спецтранспорт, весьма популярен в России, с огромными дистанциями прокладки труб, ремонта текущих труб и заменой уже вышедших труб из эксплуатации. Они осуществляют перевозку труб и сваренных для ускорения процесса монтажа плетей труб по дорогам с твердым покрытием и грунтовым дорогам, а также вдоль трассы трубопроводов т.е. вне дорог. Пневмоколесный трубо-плетевоз состоит из тягача и прицепа-роспуска. Длина перевозимых труб не превышает 12 м, а плетей - обычно до 36 м.

 За годы работ по строительству новых магистралей, выработался определённый тип автомобилей по перевозке труб большого диаметра, который учитывает и высокую нагрузку на машину, и необходимость использования многоосных автомобилей, оснащённых полным приводом. Большая длина труб требует длинномерного транспорта в составе тягача, с установленными креплениями для удержания труб, и прицепа роспуска, которой удерживаться на расстоянии от тягача с помощью троса. Несущим телом в автопоезде между тягачом и прицепом выступает сама труба, прочность которой позволяет выполнять трубе роль направляющей.

 В Советское время, при массовом строительстве магистральных трубопроводов в северных и пустынных районах, успешно применялся в качестве автомобиля трубо-плетевоза тягач МАЗ-543/МАЗ-7310 (в народе «Ураган») с прицепом-роспуском. В активе машины была уникальная ходовая часть с использованием независимой подвески колес, односкатной ошиновки, мощный танковый двигатель и гидромеханическая коробка передач. Такой автопоезд мог перевозить трубы любого диаметра массой до 40 тонн. Оценки его применения, в силу военного происхождения, были далеко не однозначны.

 Исходя из опыта эксплуатации специальных колесных тягачей в нефтегазовой отрасли, в 1991 г. ставшее самостоятельным предприятием под названием Минский завод колесных тягачей (МЗКТ) бывшее спецпроизводство МАЗа, уделило серьезное внимание и этому сегменту рынка.

 Появилось новое поколение многоосных автомобилей для предприятий и транспортных организаций строительного, нефтегазового и машиностроительных комплексов. Это семейство получило название «Волат», и в него вошли полноприводные 4-осные тяжеловозы: бортовые МЗКТ-79092 грузоподъёмность 22 т, самосвалы МЗКТ-79165, плетевозы МЗКТ-79096 с прицепом роспуском 90011, седельные тягачи (МЗКТ-7429 и МЗКТ-74131), способные работать в составе автопоезда грузоподъёмностью от 34 до 75 т, балластные тягачи МЗКТ-74132 для перевозки тяжелой техники и крупногабаритных неделимых грузов в составе автопоездов и шасси МЗКТ-79091 под монтаж спецоборудования. На этих машинах устанавливались экономичные двигатели Ярославского и Тутаевского заводов мощностью 425, 470 и 650 л.с., применялась МАЗовская цельнометаллическая 2-местная кабина со спальным местом.

 **Внедорожный автопоезд-плетевоз большой грузоподъемности МЗКТ-79096-010+90011** предназначен для перевозки плетей труб диаметром от 529 до 1420 мм длиной до 36 м в сцепе с роспуском. Первые образцы машины появились в 1994 г.

 Рама лонжеронного типа, сварная, с поперечинами и усиленным стальным бампером, оборудована передним и задним буксирным устройствами. Кабина цельнометаллическая повышенной комфортабельности двухместная с двумя спальными местами. Сидение водителя на пневмоподвеске.

Плетевозы большой грузоподъемности не получили дальнейшего распространения. Это стало следствием широкого внедрения на рубеже веков автоматической сварки на линейной части магистральных трубопроводов. Время трубосварочных баз с поворотной сваркой уходило, соответственно уходила и необходимость перевозки плетей. А с вывозкой труб-одиночек справлялись и менее мощные машины.

**Технические характеристики внедорожного автопоезда-плетевоза
МЗКТ-79096-90011 / 79096-9001**

|  |  |
| --- | --- |
| Колесная формула, управляемые колёса двух передних осей | 8х8 |
| Количество мест в кабине (спальных) | 2(2) |
| Масса перевозимого груза, кг | 50000/75000 |
| Масса снаряжённого автомобиля, кг | 23000 |
| Масса снаряжённого прицепа-роспуска, кг | 7000/8000 |
| Полная масса автомобиля, кг | 80000/106300 |
| Допустимые осевые массы, кг: тягача:- передние оси- задние осиприцепа-роспуска | 2x9550/9700+110002x12500/2x153002x17950/2x27500 |
| Двигатель дизельный | ЯМЗ-8424.10 |
| Мощность, кВт (л. с.) | 345,5(470) |
| Сцепление двухдисковое | ЯМЗ-151-10 |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 |
| Максимальная скорость автопоезда полной массой, км/ч | 30 |
| Внешний минимальный радиус поворота тягача, м | 15 |
| Коробка передач: 9 передач вперед, 1-назад | ЯМЗ-202-04  |
| Двухскоростная раздаточная коробка c блокируемым межтележечным дифференциалом | 1:1;1:1,6 |
| Ведущие мосты с системой дифференциалов, в том числе самоблокирующихся  |
| Шины: Тягача (с регулируемым давлением воздуха) | 1500х600-635/Michelin 25/65R25 XRB |
| Прицепа-роспуска | 1600х600-685/ Michelin 16.00R20 XZL |

**МЗКТ-7909**

 Семейство многоосных грузовых автомобилей повышенной проходимости МЗКТ-7909 появилось в производственной гамме Минского завода колёсных тягачей в 1992 году. Машины, предназначенные для работы в строительстве, добывающей промышленности, выпускались в нескольких вариантах: бортовой грузовик, плетевоз, седельный тягач, балластный тягач, шасси.

 Все модели семейства МЗКТ-7909 имеют колёсную формулу 8×8 и в зависимости от исполнения имели полную массу 41–44 тонны, а грузоподъёмность машин составляла 22–24 тонны. Первоначально на автомобили устанавливались дизели Ярославского и Тутаевского моторного заводов, позднее покупателям начали предлагать варианты с моторами Cummins, Deutz и Caterpillar. Были доступны клиентам и автоматические коробки передач Allison.

 Некоторые модели семейства МЗКТ-7909.

Шасси МАЗ-7909 8x8 для монтажа оборудования СНУ 1988

Шасси МЗКТ-79091 8x8 для монтажа оборудования 1991

Шасси МЗКТ-790912 8x8 для монтажа пожарного оборудования 1997

Шасси МЗКТ-79092-10 8x8 для монтажа оборудования 1992

Автомобиль МЗКТ-79092-101 8x8 с металлической платформой 1992

Автомобиль МЗКТ-79093 8x8 сортиментовоз 1993

Автомобиль МЗКТ-79095 8x8 двигатель фирмы Мерседес-Бенц 1993

Тягач МЗКТ-79096 8x8 перевозка плетей труб до 36 м в сцепе с роспуском 1994

Автомобиль МЗКТ-79097 8x8 самопогрузка блоков до 30 т 1994

Шасси МЗКТ-79097-30 8x8 для монтажа "дома на колесах" 1996

Автомобиль МЗКТ-79098 8x8 установлен гидро-манипулятор. Для перевозки в песках грузов до 20 т. 1995

Шасси МЗКТ-790986 8x8 для монтажа оборудования для эвакуации поврежденной техники 2003

**Технические характеристики балластного тягача МЗКТ-74132**

|  |  |
| --- | --- |
| **Показатель** | **Значение** |
| Масса перевозимого груза, кг | 50000/40000 |
| Полная масса автопоезда, кг | 80000/69000 |
| Допустимая осевая масса, кг |
| -тягача | 12500 |
| -прицепа | 17500/12500 |
| Максимальная скорость, км/ч | 50/70 |
| Максимальная скорость автопоезда полной массой, км/ч | 65 |
| Шины |
|   - тягача (срегулируемым давлением воздуха) | 1500х600-635 |
|   - прицепа | 1600х600-685/1500х600-635 |

 Балластный тягач МЗКТ-74132, предназначенный для буксировки прицепов массой до 400 тн (масса балласта до 15 тн), является модификацией тягача МЗКТ-74131, на котором установлены грузовая платформа размером 4250х2850 мм, широкопрофильные шины повышенной проходимости 1500х600-635 модели ВИ-203. Двигатель – 12-цилиндровый V-образный ЯМЗ-8401.10-04 мощностью 650 л.с. Коробка передач – 4-ступенчатый «автомат» производства МЗКТ, раздаточная коробка – 2-ступенчатая. В трансмиссии применены блокируемые межосевые и межколесные дифференциалы, передняя подвеска торсионная, задняя – рессорно-балансирная.