

**АЛЬБОМ**  
**НАЗЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ**  
**и СРЕДСТВ МЕХАНИЗАЦИИ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ**  
**САМОЛЕТОВ ГВФ**

## 2. ПОЛЕВОЙ ПЕРЕДВИЖНОЙ КРАН ППК-43 (рис. 60 и 61)

### Габариты:

длина	в походном положении	. . .	7900	мм
"	в рабочем	"	5680	"
ширина	в походном	"	2040	"
"	в рабочем	"	2730	"
высота	в походном	"	2700	"
"	в рабочем	"	6850	"
База			2920	"

Вес крана	. . . . .	1750	кг
Наибольшая высота подъема крюка	. . . . .	5930	мм
Вылет колонны от ее оси	. . . . .	1680	"
Клиренс	. . . . .	470	"
Грузоподъемность	. . . . .	1250	кг
Усилие на рукоятку при подъеме груза в 1 т	. . . . .	15	"
Время, потребное на установку крана из походного в рабочее положение	. . . . .	12	мин.

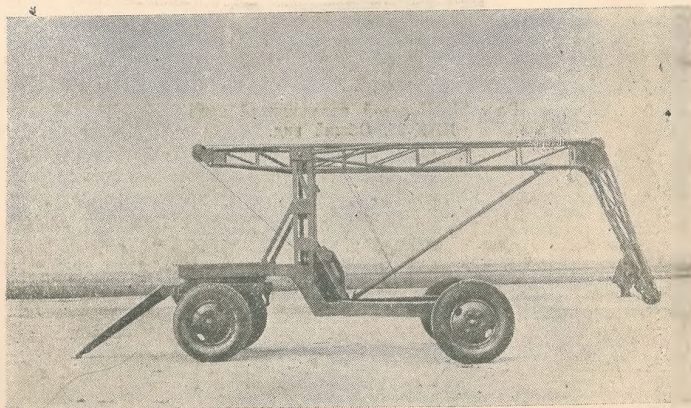


Рис. 80. Полевой передвижной кран ППК-43 в походном положении.

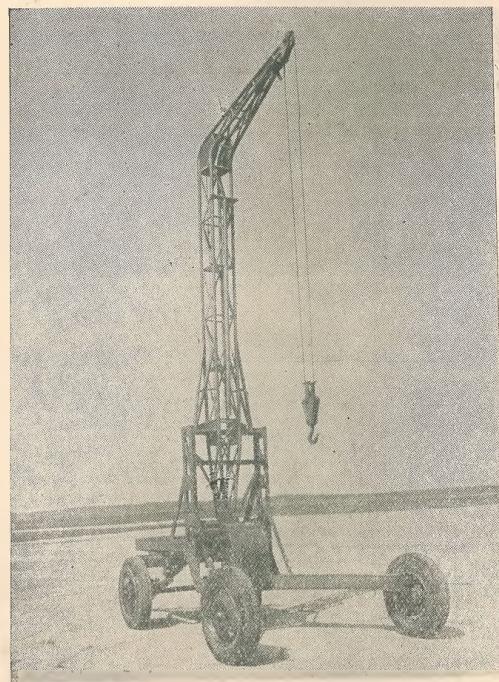


Рис. 61. Полевой передвижной кран ППК-43. Общий вид.



### 3. КРАНЫ-СТРЕЛЫ КС-1 и КС-2 (рис. 62, 63 и 64)

Габариты:	КС-1	КС-2
длина . . . . .	4300 мм	3340 мм
ширина (внизу) . . . . .	530 "	1020 "
высота в рабочем положении на автомашине ГАЗ-АА . . . . .	5600 "	4500 "
Грузоподъемность . . . . .	1000 кг	1200 кг
Вылет стрелы . . . . .	640 мм	610 мм
Расстояние от края кузова до крюка . . . . .	815 "	815 "
Вес крана с приспособлением . . . . .	203 кг	222 кг
Время, потребное на монтаж всего приспособления на автомашину . . . . .	1 час	

Усилие на каждую ручку при подъеме груза в 1 т . . . . . 12 кг  
 Количество ручек на лебедке . . . . . 2  
 Вес контргруза . . . . . 750—1000 кг

Примечание. Кран КС-2 изготовлен из деревянных брусков. По конструкции аналогичен КС-1.

При работе на кране необходимо помнить следующее:

1. Кран должен быть установлен в рабочее положение, т. е. задними колесами наружу; этим расширяется база крана.
2. Если грунт возле самолета рыхлый, под колеса крана подкладывают доски.
3. Передвигать кран с подвешенным на нем мотором можно лишь при условии, что мотор спущен вниз.
4. При подъеме и спуске мотора надо работать ручкой плавно, без рывков.
5. Под грузом никто не должен находиться.
6. Кран должен быть установлен вертикально, без наклона.

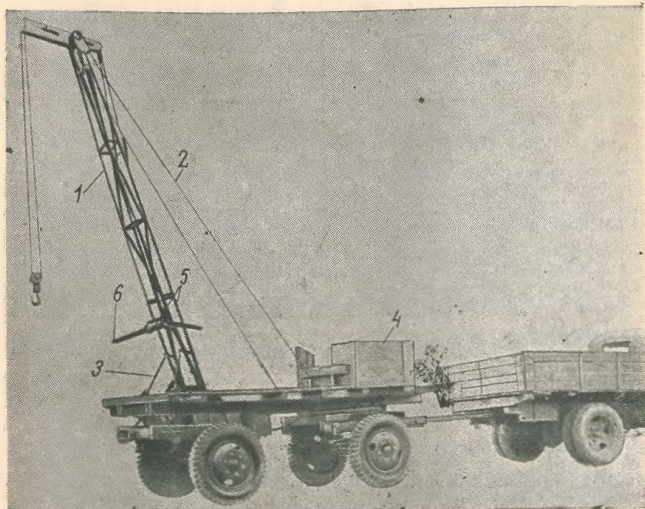


Рис. 62. Кран-стрела КС-1 на автоприцепе в рабочем положении.  
 1—ферма крана; 2—тросовые растяжки; 3—оттяжки; 4—контргруз;  
 5—лебедка; 6—рукоятки.

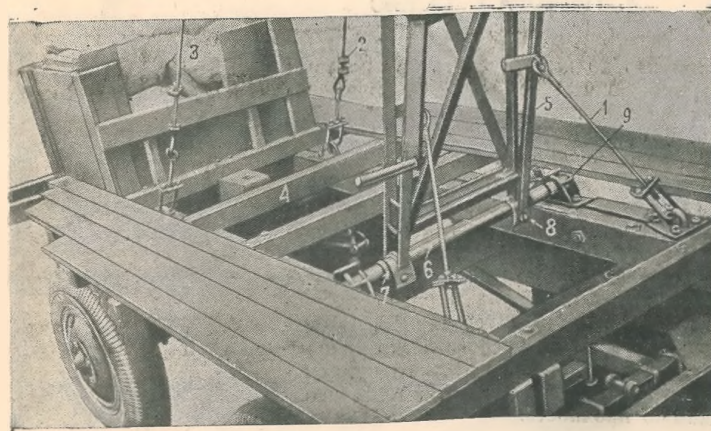


Рис. 63. Крепление КС-1 на автоприцепе.  
 1—оттяжки; 2—растяжки; 3—контргруз; 4—ручка лебедки; 5—ферма из двутаврового железа 35×35×5; 6—ось из круглого железа диаметром 50 мм; 7—цапфа фермы; 8—болт крепления цапфы к оси; 9—башмак.

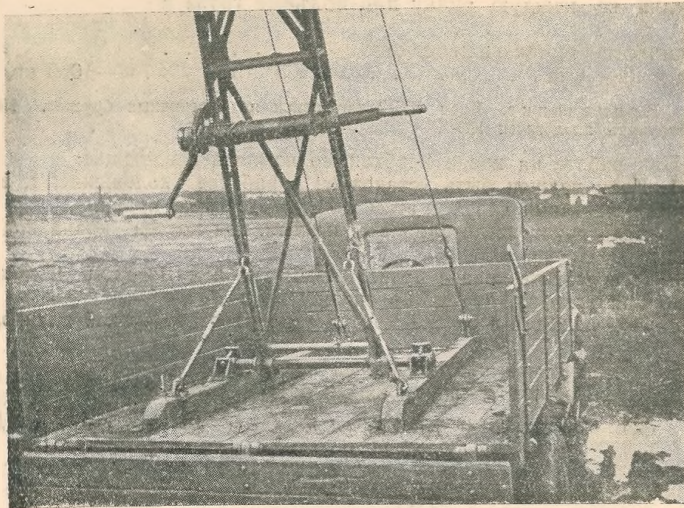


Рис. 64. КС-1, смонтированный на автомашине.

#### 4. ТРЕНОГА С ТАЛЮ (рис. 65)

При необходимости снять в полевых условиях винты и моторы применяются металлические разборные треноги (рис. 65).

Тренога состоит из трех труб 1, шарнирно соединенных с траверсой 2. Траверса также изготовлена из труб, соединенных болтами. Для лучшего соединения между собой концы труб сплюснуты. В центре подвешивается серьга, а к ней таль с крюком. Сборка и разборка треноги производится в течение 15—20 минут. Разобранная тренога легко укладывается в самолет. Для треноги применяются трубы марки ХГС, имеющие необходимую прочность.

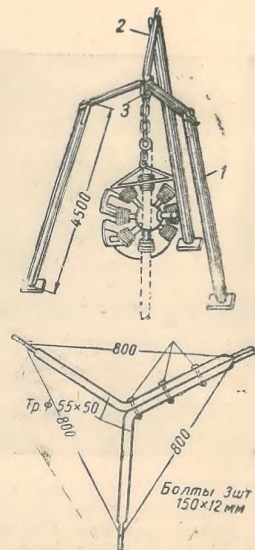


Рис. 65. Тренога для подъема мотора в полевых условиях.

1—трубы; 2—траверса; 3—серьга.

#### 5. СТРОПЫ (рис. 66, 67 и 68)

Для снятия и установки моторов на самолеты Ли-2 и С-47 применяются также стропы (рис. 66 и 67).

Стропы состоят из троса диаметром 6 мм, концы которого проходят через коуш. Контровка концов производится двумя зажимами С и обвязкой проволокой, с последующей спайкой оловом. Стропы крепятся к мотору двумя специальными скобами В, через верхние отверстия которых пропущен трос на коуше. Стропы имеют деревянную распорку с прорезями, в которых трос удерживается стяжными болтами Д. Чтобы брусок не скользил по тросу, на последний насажены ограничительные шайбы А. Во избежание перетирания трос в месте подводки его к крюку подъемного крана заключен в трубку. Подъем мотора М-62 производится за корончатые гайки осей коромысел второго и девятого цилиндров. Для закрепления строп гайки свертываются с осей, вставляются своей цилиндрической частью в нижнее отверстие скоб подъемного троса и вновь заворачиваются на оси коромысел. Чтобы мотор при подъеме не отклонялся от вертикальной оси, его дополнительно крепят тросом диаметром 5 мм за носок вала и картер (или за узлы рамы, если мотор снимается вместе с рамой). Тросы при этом пропускаются через коуши строп.

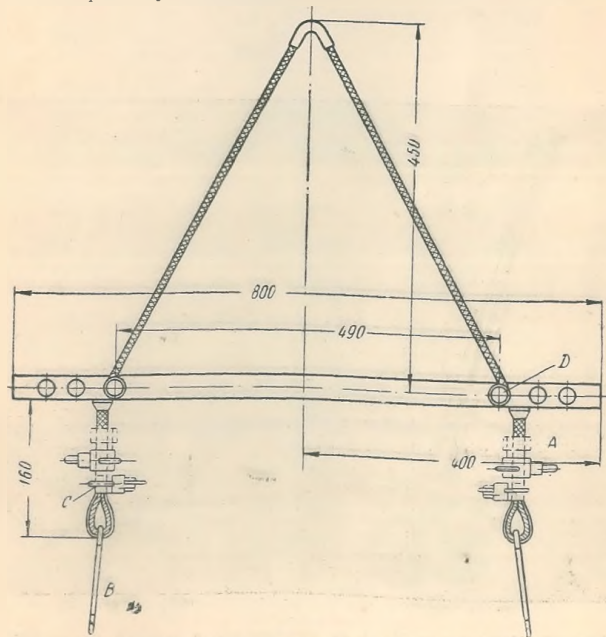


Рис. 66. Стропы для подъема моторов М-62.  
А—контровка троса в распорке; В—скоба; С—зажим; D—болт