

# ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

10

МОСКВА ~ 1959

## ПАССАЖИРСКИЙ АВТОПОЕЗД

Инженеры И. Г. БЕККЕР и В. Ф. АКСЕНОВ  
Гипролесмаш

Гипролесмашем спроектирован и изготовлен пассажирский автопоезд Т-100 для рабочих лесозаготовок. После успешно проведенных производственных испытаний в Загорском, Крестецком и Волоколамском леспромхозах комиссия ГНТК Совета Министров РСФСР рекомендовала новое средство пассажирских перевозок к серийному выпуску.

Поезд состоит из автомобиля-тягача и полуприцепа, соединенных опорно-сцепным (седельным) устройством. Вместимость полуприцепа — 50 человек, в нем имеется 40 мест для сиденья.

Наибольшая скорость движения автопоезда (с пассажирами) на ровном и прямом шоссе — 50 км/час.

Габариты автопоезда: длина 12 000 мм, ширина 2580 мм, высота 3200 мм; длина полуприцепа 8350 мм, ширина 2580 мм, высота 3200 мм. Вес автопоезда (без груза) 8795 кг, из них 5010 кг приходится на тягач и 3785 кг — на полуприцеп. Наименьший радиус поворота автопоезда — 6000 мм. Расстояние от оси шкворня полуприцепа до оси его колес 5800 мм, расстояние от оси балансира тягача до оси колес полуприцепа 5705 мм. База тягача равна 4225 мм.

Тягачом автопоезда служит автомобиль ЗИЛ-151, снабженный опорно-сцепным устройством. Последнее через деревянные прокладки крепится стремянками к лонжеронам рамы. Рама тягача укорочена на 300 мм. Тягач оснащен более мощным генератором (Г-2, мощностью 1000 в) и дополнительной штепсельной розеткой для питания осветительных приборов, сигнализации и отопительно-вентиляционной установки полуприцепа.

Кузов полуприцепа, несущий, каркасного типа, состоит из вертикальных шпангоутов и продольных

стрингеров, соединенных при помощи электросварки. Наружная обшивка кузова выполнена из дюралюминия толщиной 1,2 мм, а внутренняя — из 4-миллиметровой бакелизированной фанеры. С каркасом и между собой листы наружной обшивки соединены заклепками, внутренняя обшивка крепится к каркасу самонарезными шурупами.

Основанием кузова служат сварные фермы, скрепленные болтами со шпангоутами и полом. В переднюю часть основания вварен шкворень и опорный лист. Пол кузова полуприцепа изготовлен из 14-миллиметровой бакелизированной фанеры.

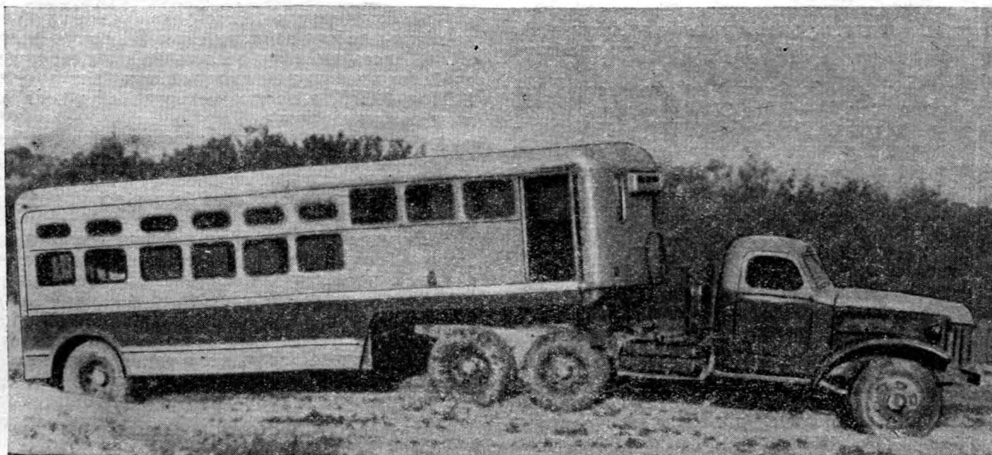
В боковых стенках кузова имеются большие прямоугольные глухие окна, а над ними размещены овальные открывающиеся окна. Дверь для входа и выхода пассажиров устроена в задней стенке. Кроме того, в передней части кузова с правой стороны расположена аварийная дверь.

В салоне кузова размещено 20 двойных жестких сидений с каркасом из труб. Сами сиденья и спинки — удобной формы, выполнены из фанеры.

Отцепленный полуприцеп опирается передней частью на аутригеры, прикрепленные к основанию кузова. Подъем и опускание опорных пластин осуществляется вручную.

Пассажирский автопоезд Т-100 оборудован независимыми тормозами — двумя ручными и ножным. Ручные тормоза используются только как стояночные. На полуприцепе ручной тормоз служит также для затормаживания при сцепке и расцепке. Привод ножного тормоза осуществляется через педаль и систему пневматических механизмов, действующих на тормоза барабанного типа, установленные на всех колесах автопоезда.

Пневматическая система обеспечивает возможность автоматического (синхронного с тягачом)



приведения в действие тормозов полуприцепа посредством тормозного крана на тягаче, а также автоматическое затормаживание колес полуприцепа при обрыве шланга или разъединении с тягачом.

Система электрооборудования автопоезда однопроводная, с номинальным напряжением 12 в. В электрооборудование полуприцепа включены приборы для освещения кузова и сигналы, от этой же сети производится питание отопительно-вентиляционной установки. Питание электроэнергией всех потребителей автопоезда, а также зарядка аккумуляторов полуприцепа производится от генератора тягача, а если он отцеплен, то от аккумуляторов, установленных на полуприцепе.

Связь пассажиров с водителем осуществляется электросветовой сигнализацией, кнопки которой расположены в салоне кузова. В эту же систему включена кнопка, установленная в проеме входной двери. При нажатии одной из кнопок, а также в том случае, когда дверь открыта или закрыта не-

плотно, в кабине водителя на щитке приборов загорается красная лампочка, что служит сигналом к немедленной остановке автопоезда.

Обогрев кузова полуприцепа в холодное время года (независимо от работы двигателя-тягача) и принудительную вентиляцию кузова обеспечивает отопительно-вентиляционная установка ОВ-65 производительностью 200 м<sup>3</sup> воздуха в час с тепловой характеристикой 6500 ккал/час. Эта установка выпускается серийно Шадринским автоагрегатным заводом. Кузов пассажирского автоприцепа Т-100 может быть использован также как помещение для отдыха, приема пищи, проведения культурно-массовых мероприятий, а тягач — для буксировки грузовых полуприцепов.

Нет сомнения, что пассажирский автопоезд Т-100 найдет самое широкое применение не только на лесозаготовках, но и в других областях народного хозяйства, которые связаны с массовыми служебными перевозками людей.

## Кроника

### СОВЕЩАНИЕ ПО АВТОМАТИЗАЦИИ

Общественный комитет по автоматизации при Центральном правлении Научно-технического общества лесной промышленности провел в августе с. г. под Москвой Всесоюзное совещание по автоматизации производственных процессов в лесной и деревообрабатывающей промышленности. На совещании, в котором приняло участие около 200 человек, было заслушано 17 докладов представителей научно-исследовательских институтов, высших учебных заведений, проектных и конструкторских организаций и совнархозов.

Внедрение автоматики является одной из важнейших задач технического развития лесной, лесопильной и деревообрабатывающей промышленности в свете решений июньского Пленума ЦК КПСС. Совещание отметило, что только за счет внедрения автоматики на складах лесоперевалочных предприятий возможно высвободить более 60 тыс. рабочих.

Участники совещания говорили о серьезных организационных неполадках, тормозящих внедрение автоматики в лесную и деревообрабатывающую промышленность. Научно-исследовательские работы в этой области развиты недостаточно. Не налажено обеспечение их приборами и средствами автоматики для создания опытных конструкций; нет взаимной информации о работах в области автоматики, проводимых различными научными и проектными организациями, а также совнархозами.

В целях координации работ по автоматизации производственных процессов на нижних складах лесопромышленных

предприятий и выработки основных технических рекомендаций Всесоюзное совещание признало необходимым созвать в ближайшее время при Общественном комитете по автоматизации тематические совещания по следующим вопросам: а) автоматические линии по разделке хлыстов; б) автоматические линии по разделке рудстойки (с привлечением работников угольной промышленности); в) автоматизация шпалопиления (с привлечением работников железнодорожного транспорта МПС).

Совещание признало желательным организовать экспериментальные заводы или цехи с развитыми конструкторскими бюро, специализированные на производстве опытных конструкций машин и средств автоматизации для лесопромышленных предприятий.

В решениях Совещания указывается на необходимость упрощения и унификации стандартов на круглые лесоматериалы и пиломатериалы, поскольку существующее многообразие сорто-размеров лесной продукции тормозит внедрение автоматики.

Совещание выдвинуло предложение о том, чтобы экономическая секция НТО лесной промышленности, совместно с экономической секцией НТО угольной промышленности и Комитетом по автоматизации НТО леспрома, рассмотрели вопрос о целесообразности перенесения разделки рудничной стойки с нижних складов леспромхозов на базовые склады угольных шахт.

Совещание рекомендовало Общественному заочному институту НТО леспрома издать серию лекций по автоматизации производственных процессов лесопромышленных предприятий и осветить в них как общие темы (теоретические основы автоматики — кибернетики; общие структурные схемы автоматических устройств; воспринимающие элементы автоматических устройств; усилительные элементы автоматических устройств и т. д.), так и специальные (автоматизация раскрывочных работ; буферные магазины автоматических линий лесопромышленных предприятий; автоматизация первичной переработки древесины; автоматизация сортировочных работ и т. д.).

Материалы Совещания по автоматизации будут подробно освещены в следующем номере журнала.