04-217 Т-100 пассажирский автопоезд для перевозки рабочих лесозаготовок, тягач ЗиЛ-151 6х6, дверей 1 + 1 аварийная, мест: общее 50, сидячих 40, вес: снаряженный 8.795 тн, полный 13.25 тн, ЗиЛ-121 95 лс, 50 км/час, опытный 1 экз., мастерские Гипролесмаша г. Москва, 1957 г.



 Собрать информацию о прототипе, достаточную для изготовления модели, заслуга не малая. Однако, заслуги Мастера в ее изготовлении переоценить сложно. Спасибо, уважаемый Олег Николаевич, за подход с душой и умение (от слова УМ, накопляющий опыт и вкладывающий его в руки).

Разработчик и изготовитель: Государственный институт по проектированию новых машин и механизмов для лесозаготовок и сплава (Гипролесмаш) Госкомитета по лесной, целлюлозно-бумажной, деревообрабатывающей промышленности и лесному хозяйству при Госплане СССР, г. Москва (1942–64 г.)

*Из статьи в журнале «Лесная промышленность» №10 за 1959 г., авторы: Инженеры Гипролесмаша И. Г. Беккер и В. Ф. А**ксенов*

ПАССАЖИРСКИЙ АВТОПОЕЗД

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 устройствам. 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 шлангй 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 неплотно, 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 м3 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.

*Из труда «Автобусы VI пятилетки. 1956-58 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Москва, 2016. Спасибо уважаемым авторам за все их труды.*

 В 1956 году параллельно с проектом Т-82 институт Гипролесмаш (г. Москва) начал разработку 12-метрового пассажирского автопоезда Т-100 для перевозки работников леспромхозов на отдаленные участки, состоящего из полноприводного седельного тягача на базе ЗиЛ-151 и специального одноосного полуприцепа. Автомобиль оснащался более мощным генератором Г-2 для питания электрооборудования полуприцепа, а его рама была укорочена сзади на 300 мм. Полуприцеп же имел цельнометаллический несущий кузов с каркасом из сваренных стрингеров и шпангоутов, которые крепились болтами к сварным фермам основания, и наружной дюралюминиевой обшивкой.

 Основная дверь для выхода и входа находилась в задней стенке кузова, аварийная - в передней части правой боковины. В салоне располагались двухместные фанерные сиденья для

 40 пассажиров, еще 10 могли ехать стоя. Была предусмотрена и автономная система отопления при помощи установки ОВ65, которая также работала и от внешней электрической сети, если полуприцеп находился на приколе и использовался как столовая, клуб или помещение для отдыха. Для безопасности эксплуатации полуприцеп оснащался пневматическими рабочими тормозами, обеспечивающими экстренное торможение при обрыве или разъединении магистрали, и ручным тормозом для затормаживания при расцепке или сцепке с тягачом.

 Опытный образец автопоезда Т-100, изготовленный в конце 1957 года экспериментальными механическими мастерскими института, экспонировался на следующий год на ВДНХ СССР. Затем он проходил производственные испытания в Загорском, Крестецком и Волоколамском леспромхозах, после чего был рекомендован к производству. К проекту проявили интерес ряд совнархозов, однако сведений об организации серийного производства Т-100 не найдено.

|  |
| --- |
| Модель Т-100 |
| Тягач | ЗиЛ-151 |
| Число мест для сидения | 40 |
| Общая вместимость, чел. | 50 |
| Габаритная длина (автопоезда / полуприцепа), мм | 12 000 /8350 |
| Габаритная ширина, мм | 2580 |
| Габаритная высота, мм | 3200 |
| Расстояние от оси шкворня до оси полуприцепа, мм  | 5800 |
| Снаряженная масса (автопоезда/полуприцепа кг  | 8705 / 3785 |
| Полная масса, кг | 13 250/ н.д. |
| Максимальная скорость, км/ч | 50 |
| Двигатель тягача | ЗиЛ-121, карбюраторный, Р-6, 92 лс |