**07-395 АП-17А автогидроподъёмник с 3-секционной телескопической решетчатой стрелой на шасси ЗиЛ-433362 4х2, рабочие: высота до 17 м, вылет до 7.5 м, нагрузка на люльку 300 кг, вес 8 тн, мест 3, ЗиЛ-508.10 150 лс, 50 км/час, завод Гидромаш, г. Мелитополь 1990-е г.**



Изготовитель - завод Гидромаш, г. Мелитополь Запорожская обл., он же п/я А-3184.

*При помощи статьи Валентина Ожго на 5koleso.ru.*

Классификация подъемников по базовому шасси, подъемному оборудованию и виду привода описана в ГОСТ 33649-2015. Это в теории, а на практике в данном секторе индустрии фактически отсутствует понятие четкой терминологии: каждый производитель при омологации нового изделия пользуется своими техническими условиями, исходя не только из рабочих параметров специальной надстройки, но и вариантов исполнения. Все это заставляет потребителя догадываться, что ПМС - это, в соответствии с аббревиатурой, подъемник монтажный стреловой, а ПСС — подъемник стреловой самоходный. Есть еще АПТ, т.е. автомобильный подъемник телескопический, ВС - вышка самоходная и, наконец, более распространенная аббревиатура АГП — автогидроподъемник. На самом деле все это одно и тоже – автовышка по уже устаревающему в технической литературе обозначению и автогидроподъемник в более современном толковании.

Мелитопольский завод приступил к изготовлению решетчатых автогидроподъемников АП-17 на шасси ГАЗ-53А в середине 1970-х годов. Машина предназначалась для обслуживания электрических установок напряжением до 1000В, выполнения ремонтных и строительно-монтажных работ, а также обслуживания зданий и различных устройств в жилищно-коммунальном хозяйстве.

Незаменимый помощник городских электросетей – автогидроподъемник АП-17 с двухместной люлькой на 17-метровой стреле. Автовышку выпускали в трех исполнениях: с доработанной на заводе 2-рядной кабиной базового шасси; без доработанной кабины на шасси обычного исполнения с грузовой платформой, позволявшей перевозить инструменты, провода и другое необходимое оборудование; без доработанной кабины и со специальной металлической платформой.

«Гидромаш» едва успевал выполнять заказы российских предприятий энергообеспечения, связи, коммунальной сферы. Его популярные автоподъемники АП-17, а с 2007 г. и АП-18 с улучшенными характеристиками, очень высоко ценился у хозяйственников – простой, удобный, надежный и ремонтопригодный. Привлекательности добавляло то, что украинская (с 1991 г.) надстройка монтировалась на российские шасси ЗиЛ и ГАЗ. Конструкция оказалась очень удачной и постепенно было освоено производство целой линейки автогидроподъемников.

Однако после вмешательства украинских политиков, запретивших в 2014 г. торговые сношения с РФ, на предприятии что-то пошло не так. «Гидромаш» потерял на российском рынке огромную емкость сбыта и практически стал банкротом.

Мелитопольская ниша в России долго не пустовала. Когда поставки из Украины начали падать, пример показал Завидовский экспериментально-механический завод Тверская обл.), освоивший к тому моменту выпуск решетчатого автогидроподъемника ПСС-131.18Э с такой же решетчатой 3-секционной стрелой операционной высотой 18 м, вылетом 13 м и грузоподъемностью 250 кг.

**ЗиЛ-433362** представляет собой базовое грузовое шасси, предназначенное для установки бортового кузова (модель 433360) и самого широкого спектра дополнительных надстроек, специального оборудования. Технологически данная серия автомобилей «ЗиЛ» относится к 4331-му семейству. Шасси «ЗиЛ-433362» отличается от стандартного «4331» укороченной базой (3,8 м против 4,5 м).

Модель ЗиЛ-433362 была разработана вначале 1990-х годов, а в 1992 г. были выпущены первые 1621 автомобиля. Всего за период с 1992 по 2012 год было выпущено всех модификации ЗиЛ-433362, включая бортовые, 110855 штук.

**Рама, подвеска, ходовая часть**. Несущей основой всей конструкции автомобиля является рама из двух цельноштампованных стальных лонжеронов сечением швеллера. Они объединены в пяти местах балками-поперечинами. Достаточную плавность хода обеспечивает зависимая подвеска мостов. Спереди и сзади использованы рессоры полу-эллиптической конструкции. Передняя их пара дополнена гидравлическими двусторонними телескопическими амортизаторами. Задние рессоры, испытывающие повышенную нагрузку, усилены дополнительными листами.

**Кабина** унифицированная со всем 4331-м семейством грузовиков, цельнометаллическая 2-дверная 3-местная. Сиденье водителя отдельное, снабжённое механизмом подрессоривания с регулируемой жёсткостью и возможностью регулирования в продольном направлении, а также наклона спинки и подушки. Пассажирское сиденье – 2-местный нерегулируемый «диванчик». Стеклоочиститель 3-щёточный, с электрическим приводом. Омыватель ветрового стекла – с электроприводом. Двери открываются под углом, который близок к 90 градусам, боковые подножки – весьма широкие. Просторная кабина шириной 2,4 м (по дугам для зеркал), с высотой крыши от поверхности дороги и длиной, соответственно, 2,7 м и 1,65 м, может комплектоваться спальным местом.

Технические характеристик.

Двигатель: карбюраторный ЗиЛ-508, в модификациях ЗиЛ-508.10 и ЗиЛ-508.300, 8-цилиндровый V-образный объёмом в 6 литров.

Мощность: 150 лс (110 кВт), при 3200 об/мин, 135 лс – у модификации «ЗиЛ-508.300»).

Коробка передач: 5-ступенчатая, с синхронизаторами на всех передних передачах, кроме первой. Передаточные числа: первой скорости – 7,44; второй – 4,10; третьей – 2,29; четвёртой – 1,47; пятой – 1,00; заднего хода – 7,09.

Сцепление однодисковое, фрикционное, с периферийным расположением нажимных пружин. Диаметр ведомого диска составляет 340 мм. Привод – гидравлический, с пневмоусилителем. Ведущий мост – одноступенчатый, гипоидный. Передаточное число – 6,33.

Карданная передача – это два карданных вала с тремя шарнирами, промежуточной опорой и шлицевым соединением.

Колёса дисковые, 7,0–20. Шины радиальные, камерные, 260R508.

Рулевой механизм с гидравлическим усилителем. Рабочая пара – это винт с гайкой. передаточное число – 20.

Тормозная система 3-контурная, классической конструкции.

Тормозные механизмы барабанного типа и на передних, и на задних колёсах.

Стояночная тормозная система с пружинными энергоаккумуляторами на заднем мосту. Тормозной привод пневматический, раздельный на тормозные механизмы переднего и заднего мостов.

Электросистема однопроводная, с номинальным напряжением 12В.

Система зажигания контактно-транзисторная. Стартер – с напряжением 12В.

Аккумуляторная батарея одна, напряжением 12В, ёмкостью 78 (81) А/час.

Генератор переменного тока «Г130» выдаёт мощность до 350 Ватт и постоянный ток силой 28А.

Длина — 6,6 метров; Ширина — 2,4 метра; Высота — 2,66 метра;

Колёсная формула – 4х2;

Штатная максимальная масса перевозимого груза – 6830 кг;

Масса снаряжённого шасси – 3945 кг;

Допустимая полная масса автомобиля – 11200 кг;

Допустимая полная масса автопоезда – 19200 кг;

Распределение нагрузки на дорогу от снаряженной массы через шины: передних колёс – 21750 Н (2175 кгс); заднего моста – 17700 Н (1770 кгс);

Допустимые нагрузки на дорогу от полной массы через шины: передних колёс – 30000 Н (3000 кгс); заднего моста – 82000 Н (8200 кгс).

Радиус поворота – 6,9 метров;

Колея передняя – 1,93 м, колея задняя – 1,85 м;

Максимальная скорость: при полной массе автомобиля – 90 км/ч, при полной массе автопоезда – 80 км/ч;

Контрольный расход горючего при скорости 60 км/ч – 25,8 литров; автопоезда – 33 литра; Вместимость топливного бака – 170 литров.