

ОДНОКОВШОВЫЙ ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК ТО-6

Фронтальный пневмоколесный погрузчик ТО-6 (рис. 1) предназначен для погрузочно-разгрузочных работ с сыпучими и кусковыми материалами, штучными и тарными грузами, земляных и планировочных работ (на грунтах до II категории) и для других строительных, монтажных и такелажных работ. Погрузчик может быть использован в условиях строительных площадок при строительстве дорог, на промышленных, лесных и строительных складах, грузовых дворах железных дорог, в речных и морских портах.

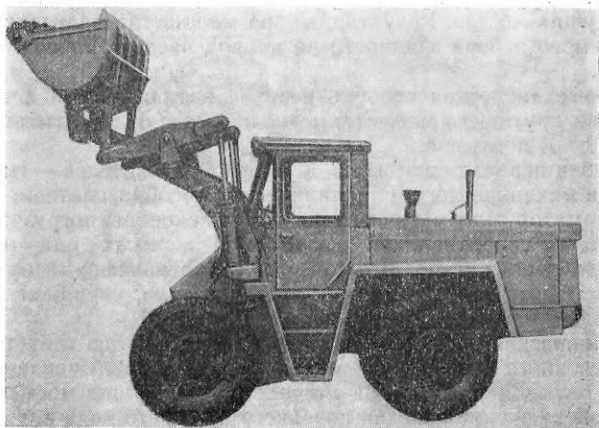


Рис. 1. Одноковшовый фронтальный погрузчик ТО-6

Погрузчик имеет дизельную силовую установку, гидромеханическую трансмиссию, два ведущих моста и ходовую часть. Он оборудован независимым отбором мощности на привод рабочего оборуду-

дования, гидравлическим управлением и пневматическими тормозами.

Рабочее оборудование погрузчика (рис. 2) представляет собой рычажную систему с гидравлическим приводом, на конце которой шарнирно закреплен рабочий орган.

Основным рабочим органом погрузчика является ковш, который в зависимости от вида груза или выполняемой работы может быть быстро заменен другим рабочим органом — увеличенным ковшом, а также грузовыми вилами или крановым крюком.

На погрузчике установлен двигатель СМД-14. Он расположен в задней части машины. Двигатель оборудован гидронасосом НШ-32 для привода гидроусилителя рулевого механизма и компрессора для привода тормозов и стеклоочистителя.

Двигатель запускается пусковым двигателем ПД-10М-2. Передача вращения от пускового двигателя к дизелю осуществляется одноступенчатым редуктором с механизмом выключения и обгонной муфтой. В отличие от серийного двигателя устройство выключения редуктора установлено не на картере сцепления, а на редукторе отбора мощности. Рукоятка включения расположена на правой стороне редуктора отбора мощности.

Для обеспечения пуска при пониженных температурах двигатель оборудован предпусковым подогревателем электрофакельного типа.

Трансмиссия (рис. 3) погрузчика состоит из редуктора отбора мощности, гидромеханической коробки передач, карданной передачи и ведущих мостов. Редуктор отбора мощности предназначен для независимого отбора мощности на привод насосов рабочего оборудования.

Гидромеханическая коробка передач предназначена для преобразования крутящего момента, передаваемого от двигателя к ведущим колесам погрузчика.

Коробка передач состоит из двух преобразователей — гидравлического и механического. Гидравлический преобразователь — гидротрансформатор автоматически регулирует скорость погрузчика в зависимости от сопротивления на ведущих колесах или режущей кромке рабочего органа. Это качество гидротрансформатора создает оптимальные условия для работы двигателя, улучшает динамику и проходимость погрузчика.

Механическая часть коробки передач состоит из трех редукторов — основного редуктора с механическим переключением диапазонов и двух коробок отбора мощности на ведущие мосты погрузчика. Переключение передач переднего и заднего хода внутри каждого диапазона основного редуктора осуществляется гидравлическими фрикционными муфтами.

Применение муфт уменьшает время переключения передач и реверсирования хода машины, что снижает утомляемость оператора, сокращает цикл работы погрузчика и увеличивает его производительность.

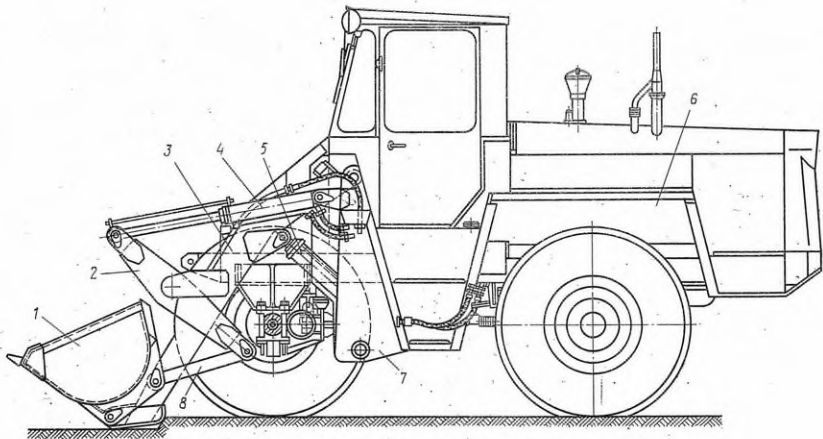


Рис. 2. Общий вид погрузчика:

1 — ковш; 2 — рычаги поворота ковша; 3 — стрела; 4 — гидроцилиндры поворота ковша; 5 — гидроцилиндры подъема стрелы; 6 — шасси; 7 — портал; 8 — тяги поворота ковша

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Тип	фронтальный, пневмоколесный на самоходном шасси с жесткой рамой
Грузоподъемность, т	1,8
Вместимость основного ковша, м ³	0,9
Мощность двигателя, кВт	59
Высота разгрузки ковша, мм	2300
Вылет ковша при наибольшей высоте разгрузки, мм	990
Угол запрокидывания ковша, град.	41,5
База, мм	2150
Колея, мм	1840
Радиус поворота, м	6,3
Рабочее давление в гидросистеме рабочего оборудования, МПа	10
Трансмиссия	гидромеханическая
Наибольшая скорость движения, км/ч	27,5
Габаритные размеры, мм	2790×2335×2900
Масса, кг	7100

Изготовитель — орловское производственное объединение «Дор-машина».

ОДНОКОВШОВЫЙ ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК ТО-6А

Одноковшовый фронтальный погрузчик ТО-6А (рис. 1) предназначен для погрузки и разгрузки сыпучих и кусковых материалов, выполнения земляных работ на грунтах до II категории с выгруз-



Рис. 1. Одноковшовый фронтальный погрузчик ТО-6А

кой материала в отвал или транспортные средства, а также для планировки площадок и перемещения щебня, гравия, песка и других материалов на небольшие расстояния, для строительно-дорожных,

монтажных и такелажных работ. Погрузчик может быть использован на строительных площадках, промышленных и железнодорожных складах, в портах и карьерах.

Машина может эксплуатироваться в различных климатических условиях от -40 до $+40^{\circ}\text{C}$.

Погрузчик имеет дизельную силовую установку, гидромеханическую трансмиссию, два ведущих моста и ходовую часть.

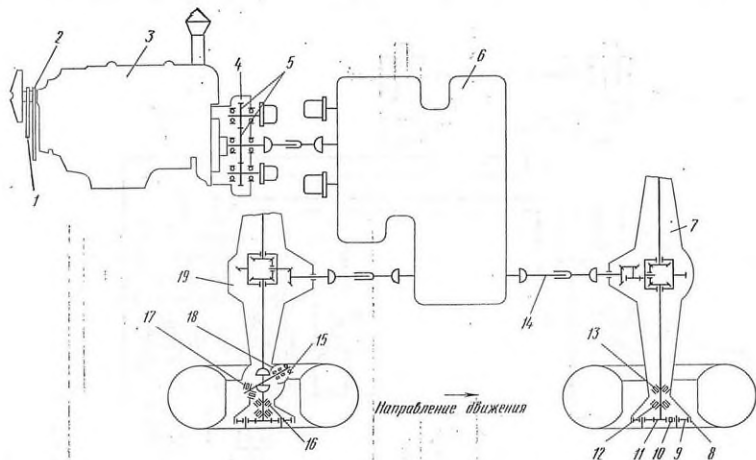


Рис. 2. Кинематическая схема погрузчика:

1, 2 — вентиляторные ремни; 3 — двигатель; 4 — редуктор отбора мощности; 5, 11 — шестерни; 6 — коробка передач; 7 — передний мост; 8 — венцовая шестерня; 9 — сателлит; 10, 12, 13, 15 — 18 — подшипники; 14 — карданный вал; 19 — задний мост

На машине установлен дизельный двигатель СМД-14НГ. Двигатель запускается пусковым двигателем ПД-10М-2. Передача вращения от пускового двигателя к дизелю осуществляется одноступенчатый редуктором с механизмом выключения и обгонной муфтой. Для обеспечения пуска при пониженных температурах двигатель оборудован предпусковым подогревателем электрофакельного типа.

Трансмиссия (рис. 2) погрузчика состоит из редуктора отбора мощности, гидромеханической коробки передач, карданных валов и ведущих мостов. Редуктор отбора мощности предназначен для независимого отбора мощности на привод насосов рабочего оборудования. Крайние валы с помощью шлицевого соединения передают вращение двум насосам НШ-46. Центральный вал передает крутящий момент от маховика двигателя на карданный вал коробки передач через зубчатую муфту.

ет гидроцилиндрами в зависимости от положения рычагов управления распределителя, обеспечивает смазку и отвод тепла от гидроцилиндров, а также очистку и охлаждение рабочей жидкости.

Погрузчик оборудован двумя видами тормозов: рабочим колодочного типа и ручным центральным тормозом от автомобиля ГАЗ-51А.

Рабочий тормоз предназначен для торможения движущегося погрузчика и состоит из четырех колесных тормозов, пневматического привода (рис. 4).

Ручной тормоз имеет механический привод и предназначен для затормаживания погрузчика на стоянках. Пользоваться ручным тормозом при движении разрешается только в аварийных случаях.

Колеса погрузчика оборудованы двухколодочными тормозами, действующими на тормозные барабаны, установленные на ступицы колес.

Система электрооборудования погрузчика — однопроводная напряжением 12 В. Источниками тока являются генератор с реле-регулятором и аккумуляторная батарея.

Основные потребители тока — электростартер пускового двигателя, фары освещения, сигнальное устройство.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Тип	фронтальный пневмо-колесный на самоходном шасси с жесткой рамой
Грузоподъемность, т	2
Вместимость основного ковша, м ³	1
Высота разгрузки ковша, мм	2700
Вылет ковша, мм	750
Ширина режущей кромки основного ковша, мм	2335
Угол запрокидывания ковша, град.	40
База, мм	2150 ± 40
Колея, мм	1840 ± 40
Радиус поворота, м	6,3
Двигатель:	
тип	четырёхтактный четырёхцилиндровый с водяным охлаждением
модель	СМД-14НГ
мощность, кВт	59
Наибольшая скорость движения, км/ч	35
Габаритные размеры, мм	2790 × 2335 × 2900
Масса, кг	7100

Изготовитель — орловское производственное объединение «Дормашина».