**07-009 КС-3562Б автокран грузоподъемностью 10 тн с гидравлическим приводом и решетчатой стрелой длиной от 10 до 18 м на шасси МАЗ-5334 4х2, высота подъема до 10/17 м, мест 3, рабочий вес 14.3 тн, ЯМЗ-236 180 лс, 70 км/час, завод автокранов г. Иваново, 1970/77-87 г. в.**



Изготовитель: Ивановский завод автомобильных кранов, с 1990 г. - АО «Автокран».

В ноябре 1954 года из ворот еще строившегося предприятия вышел первый автомобильный кран грузоподъемностью 5 т с механическим приводом на шасси МАЗ-200. К началу 1960-х годов ивановские краностроители освоили производство еще нескольких моделей автокранов на шасси МАЗ-200: дизель-механического К-61 грузоподъемностью 6 т; дизель-электрического К-52 грузоподъемностью 5 т; дизель-электрического К-68 грузоподъемностью 6,3 т с выдвижной стрелой и дизель-механического К-69 грузоподъемностью 6,3 т.

Территориальная близость СКБ краностроения и Ивановского завода автомобильных кранов обусловила тот факт, что этот завод служил производственной базой для создания опытных машин. В 1963 году, благодаря совместным усилиям двух предприятий, появился опытный образец гидравлического пневмоколесного крана К-2,5-2 грузоподъемностью 2,5 тонны. В качестве его основы использовалось короткобазное шасси автомобиля ГАЗ-63 с обоими ведущими мостами и кабиной с панорамным остеклением, которая одновременно являлась и кабиной крановщика. В ту же пору завод изготовил опытный образец первого отечественного гидравлического короткобазного крана К-42 грузоподъемностью 4 т. В 1964 году этот кран прошел испытания и был рекомендован Госкомиссией к серийному производству, но в серию не пошел.

Автомобильные краны с гидравлическим приводом имеют преимущества перед кранами с другими типами приводов. Они обладают более высокими технико-экономическими показателями, проще по устройству и в управлении, меньше по мертвой массе. Гидравлический привод позволяет подводить мощность к исполнительным механизмам без использования сложных и громоздких передач, плавно регулировать скорости рабочих механизмов. Для их изготовления не требуется дорогостоящих цветных металлов, как для кранов с электроприводом. Механизмы гидрокрана имеют высокую износоустойчивость и легко предохраняются от перегрузок. У кранов с гидроприводом с его помощью производится также включение и выключение стабилизатора устойчивости, установка на выносные опоры и снятие с них, что значительно облегчает труд машиниста и значительно сокращает время подготовки крана к работе.

С прекращением производства МАЗ-200, в 1965 году, Ивановский завод осуществил переход к новому модельному ряду кранов грузоподъемностью 6,3 т на шасси МАЗ-500: механического К-64 с пневмоуправлением и решетчатой стрелой и дизель-электрического К-67 с выдвижной стрелой. А годом позже прошел приемочные испытания и был рекомендован к серийному производству дизель-механический кран К-1014 (КС-3561) грузоподъемностью 10 тонн на шасси МАЗ-500. Стрела длиной 10 м с помощью вставок могла удлиняться до 14 и 18 м.

Опытный образец гидравлического крана КС-3562 на шасси МАЗ-500 (под индексом К-1015) был изготовлен на Ивановском автокрановом заводе в 1967 году. В 1970 году началось серийное производство гидравлического автокрана КС-3562А грузоподъемностью 10 тонн на шасси МАЗ-500А, имевшего широкую унификацию со снятой с производства моделью КС-3561 с механическим приводом. Этот кран также оснащался решетчатой стрелой с тросовой подвеской, но имел гидропривод всех механизмов. В связи со сменой базового шасси на МАЗ-5334 с 1977 г. был начат выпуск автокрана КС-3562Б. Существовал кран с башенно-стреловым оборудованием, но в серию он не пошел.

Дальнейшим развитием конструкции кранов с гидроприводом стал КС-3571 грузоподъемностью 10

тонн на шасси МАЗ-500А с телескопической стрелой и гидроцилиндрами ее подъема. Эта модель

пошла в серию в 1974 году, а в 1978-м удостоилась Государственного «Знака качества» СССР.

Признанием успехов в освоении гидравлических кранов стал орден Трудового Красного Знамени,

которым завод наградили в 1976 году.

Стоит отметить, что освоение выпуска гидравлических автокранов не стало поводом для

одномоментного снятия с производства моделей с механическим и электрическим приводом. Так,

механический кран К-64 был отправлен в отставку в 1972 году, электрические К-67 и 8Т210 -

соответственно в 1976-м и 1982-м. А гидравлический кран КС-3562Б с решетчатой стрелой выпускали аж до 1987 года.

В 1980-х годах производство на ИЗАК достигло наивысших показателей за всю историю

отечественного краностроения: годовые объемы превышали 5000 автокранов.

**Описание и технические характеристики.** *(techstory.ru).*

Краны КС-3562А и КС-3562Б грузоподъемностью 10 т с индивидуальным гидроприводом механизмов, смонтированы на шасси грузового автомобиля МАЗ-5334 (ранее МАЗ-500А). Шасси оборудовано торсионным стабилизатором и поворотными выносными опорами, устанавливаемыми с помощью гидропривода. Опорно-поворотное устройство роликовое.

Основным стреловым оборудованием является иевыдвижная решетчатая стрела В комплект сменного рабочего оборудования входят невыдвижные удлиненные стрелы двух - модификаций и невыдвижная стрела с гуськом. Привод крана индивидуальный гидравлический от аксиально-поршневого насоса при номинальной частоте вращения 943 об/мин. Насос приводится от двигателя базового автомобиля через коробку передач и коробку отбора мощности. Насос пускается в работу только на холостом ходу при полностью заполненной маслом гидросистеме. При низких температурах окружающего воздуха насос пускают на минимальной частоте вращения, постепенно увеличивая ее до номинального значения.

Основными крановыми механизмами и выносными опорами управляют с помощью гидрораспределителей. Тормоза всех механизмов колодочные, нормально закрытые, автоматические. Размыкают тормоза гидроразмыкателями.

Органы управления работой крана и контрольно-измерительная аппаратура расположены в кабине. Грузовой и стреловой лебедками управляют с помощью рукояток, а механизмом поворота - с помощью рукоятки. При перемещении рукояток вперед («от себя») происходит опускание груза и стрелы и поворот вправо, а при перемещении рукояток «на себя» подъем груза и стрелы и поворот влево. Кабина машиниста оборудована стеклоочистителем, вентилятором и отопителем.

На кране установлены ограничители подъема крана и стрелы, ограничитель грузоподъемности ОГП-l, маятниковый креномер, указатель вылетов и сигнализатор опасного напряжения.

|  |  |
| --- | --- |
| Базовый автомобиль | МАЗ-500А или МАЗ-5334 |
| Мощность шасси базового автомобиля, кВт | 135 |
| Стреловое оборудование: |  |
| ..основное | невыдвижная стрела |
| ..сменное | 5 видов |
| Длина основной стрелы, м | 10 |
| Вылет (наименьший - наибольший), м | 4 - 10 |
| Грузоподъемность при вылете (наименьшем - наибольшем), т: |  |
| ..на выносных опорах | 10 - 1,6 |
| ..без выносных опор | 2,5 - 0,4 |
| Грузоподъемность при передвижении, т | --- |
| Скорость подъема (опускания) груза, м/мин: |  |
| ..наибольшая | 10 |
| ..наименьшая | 0,4 |
| Частота вращения, об/мин | 0,1 - 1,6 |
| Скорость изменения вылета, м/мин | 15 |
| Размеры в транспортном положении, м: длина ширина высота | 13,25х2,49х3,8 |
| Вес крана, т | 14,3 |