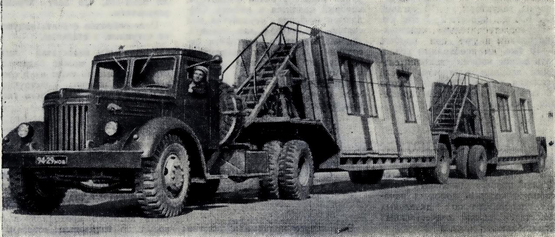
**07-261 НАМИ-790 одноосный полуприцеп-панелевоз хребтового типа грузоподъемностью 16 тн для перевозки панелей длиной до 6,2 м, толщиной до 650 мм и высотой до 3.35 м, основной тягач МАЗ-200В, мест 3, вес с грузом 20.75 тн, до 40 км/час, г. Николаев, Москва, Смела 1961-82 г. в.**



Изготовители:

Экспериментально-механический завод Главного управления автомобильного транспорта Мосгорисполкома, Главмосавтотранс, г. Москва,

Николаевский завод дорожных машин, «Дормашина» г. Николаев, с 1965 г. Николаевский завод «Дормашина» имени 50-летия Великого Октября (с 1967 г.) Министерства строительного, дорожного и коммунального машиностроения СССР.

Смелянский электромеханический завод (СЭМЗ), г. Смела Черкасской обл. С 1976 г. Смелянский ордена «Знак Почета» электромеханический завод. Основное назначение: изготовление, ремонт и модернизация электрических машин для тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, автотранспорта большой грузоподъемности, городского пассажирского электротранспорта, грузоподъемных механизмов промышленного назначения

*С уважением и благодарностью к Станиславу Пискунову* .

В период 1960-80-х годов это был самый распространённый в СССР панелевоз. По некоторым данным на него приходилось до 80% перевозок изделий для крупнопанельного домостроения. При этом его грузоподъемные характеристики (вес с грузом 20.75 т) значительно превышали возможности наиболее массовых седельных тягачей того времени МАЗ-200В и МАЗ-504 с допустимым весом полуприцепа до 16.5 т и 18 т соответственно.

Конструкция и параметры панелевоза НАМИ-790 были настолько удачны, что за годы производства его основные конструктивные элементы, длина и грузоподъёмность никогда не менялись. Судя по информации в справочниках массово он выпускался по 1982 год. Далее, в связи с изменением номенклатуры ЖБ-панелей в сторону увеличения габаритной длины и появления более мощных тягачей, ему на смену пришли ПП-1307А и У-148А, разработанные в НПО Главмосавтотранса, а также аналогичные конструкции типа У-230 производства "Могилевтрансмаш". Внешне похожие, но к НАМИ-790 никакого отношения не имеющие.

В современной классификации основными аналогами ПП-1307А / У-148А являются панелевозы моделей 9922\*\* / 9933\*\*.

Полуприцеп-панелевоз НАМИ-790 служит для перевозки панелей размером не более 6500х3350 мм; максимальная высота панелевоза с грузом — 4000 мм. Полуприцеп предназначен для работы с тягачом МАЗ-200В со специальным гидроприводом и дополнительным оборудованием.

Укладка панелей на полуприцеп производится погрузочно-разгрузочными средствами на две боковые погрузочные платформы, симметрично расположенные относительно оси машины.

Основной частью полуприцепа-панелевоза является хребтовая рама, на которой монтируют все узлы полуприцепа и устанавливают перевозимые панели. Рама опирается на ССУ тягача и заднюю ось с подвеской от автомобиля МАЗ-200, усиленную дополнительными рессорами.

Полуприцеп-панелевоз имеет транспортный пневматический и стояночный механический тормоза. Стояночный тормоз применяется при стоянках панелевоза на уклонах.

Опоры с гидроприводом служат для загрузки и разгрузки панелевоза без тягача при челночной организации работ, а также обеспечивают устойчивость панелевоза и тягача при погрузке и

разгрузке. Привод опорного устройства осуществляется от гидравлической системы тягача или от ручного насоса, установленного на панелевозе; рабочее давление жидкости в гидравлической системе — 65 кГ/см2.

Применение опор с гидроприводом по сравнению с механическим приводом позволяет быстро и без значительных затрат физических усилий человека производить сцепку и расцепку полуприцепа с тягачом и тем самым эффективно применять один тягач на два, три и более панелевозов.

Панели, установленные на каждой боковой площадке, закрепляются тросом, натягиваемым лебедкой. Ролики, закрепленные на передних упорах рамы по одному с каждой стороны, являются направляющими троса. В качестве дополнительных страховых элементов для крепления панелей предусмотрены цепи, которые крепятся к верхним монтажным петлям панелей.