**07-106 Автопоезд для перевозки стеновых панелей из седельного тягача ЗиЛ-ММЗ-120Н 4х2 с одноосным полуприцепом ПФ-2 грузоподъемностью 8 тн, мест 3, полный вес 14.49 тн, ЗиС-120 90 лс, 40 км/час, полуприцеп: АРЗ г. Ветка, с 1960 г.**



 Несмотря на то, что этот панелевоз упоминается и в литературе и в справочнике, ни одного приличного фото пока не найдено. Как, впрочем, и сведений о Ветковском авторемонтном заводе. Поверим первоисточникам, надеясь, что время внесет ясность.

**Разработчик:** Головное управление по жилищному и гражданскому строительству и управления промышленности строительных материалов при Киевском горисполкоме, Главкиевстрой, г. Киев. Подобные панелевозы разрабатывал и Главленинградстрой.

**Производитель:** Ветковский авторемонтный завод, г. Ветка Гомельской области.

 Во второй половине 1950-х годов. население СССР активно переезжало в города, следовательно, было необходимо большое количество новых жилых пространств. Острая потребности в жилье вынуждала строить в максимально краткие сроки, как можно больше и как можно дешевле, соблюдая строгую экономию как при проектировании, так и при строительстве. В тот период бескаркасное панельное домостроение легло в основу массового жилищного строительства, развернувшегося в СССР. Во многих городах страны в 1959—62 г. было возведено около 200 заводов крупнопанельного домостроения общей мощностью 15 млн. м2 общей площади. На них изготавливали полный комплект изделий, из которых монтировали типовые жилые дома, корпуса которых были образованы из нескольких секций. Изделия представляли из себя стеновые панели или крупные стеновые блоки, лестницы, окна, двери, нередко деталями были целые комнаты, иногда уже с отделкой.

 Крупнопанельное домостроение требовало серьезных изменений в подвижном составе строительных организаций. Нужно было обеспечить достаточное количество специального автотранспорта со сменными прицепами и полуприцепами. Автопоезда стали наиболее универсальным и экономичным средством транспорта. В частности и для перевозки стеновых панелей. Вибропрокатные, виброкирпичные, гипсовые, керамзитобетонные и железобетонные стеновые панели различаются по прочности, габаритным размерам и весу. Число их типоразмеров доходило до 80. Толщина от 85 до 500 мм, высота до 3 м.

 Панелевозы подразделяют на хребтовые, ферменные, рамные, с центральной трубчатой рамой. Хребтовый панелевоз представляет собой пространственную несущую ферму прямоугольного или трапециевидного поперечного сечения. Пане**ли** помещаются в кассетах, расположенных по обе стороны этой фермы — хребта, в наклонном положении под углом 8—12°. Так сконструированы **панелевозы ПФ-2, ПФ-3, ПФ-4 и ПФ-5 Главкиевстроя**.

 У панелевоза Главкиевстроя основная несущая конструкция решена в виде пространственной фермы трапециевидного сечения. Здесь панели при перевозках устанавливают на боковые продольные полки, расположенные с двух сторон фермы вдоль нижнего ее пояса.

Конструкции панелевозов-ферм запроектированы четырех типов: два для тягача ЗиЛ-164Н и два для тягача МАЗ-200В. Первые два типа, грузоподъемностью 8 т, приспособлены для перевозки панелей длиной 3,6 и 6 м. Вторые, грузоподъемностью 12 т, — для перевозки деталей длиной 3,6 и 6,4 м.

 Хребтовая конструкция и гнутый профиль создали требуемую жесткость при малом собственном весе. Обкалывание углов панелей предупреждается специальными угольниками, на которые опирается трос. Для затяжки тросов служит лебедка. Для сцепки-расцепки тягача с полуприцепом сделаны гидравлические опорные устройства.

 Отрицательными качествами таких панелевозов является то, что при монтаже зданий «с колес» панели необходимо грузить в определенной последовательности, так как выгружать их можно только, начиная с внешних панелей. При погрузке панелей в 2—3 ряда с каждой стороны перевозить облицованные и офактуренные ’ панели, а также панели с оконной и дверной арматурой и выступающими подоконниками невозможно.

*Из каталога-справочник «Автомобили СССР», Ч. 2 Автомобили со специализированными кузовами и прицепной подвижной состав, М. 1963.*

 Полуприцеп-панелевоз ПФ-2 выпускается для перевозки в сцепе с седельным тягачом ЗиЛ-ММЗ-164АН элементов крупнопанельных жилых домов и гипсобетонных перегородочных панелей.

 Панелевоз ПФ-2 представляет собой сварную конструкцию, состоящую из металлической фермы трапецеидального сечения, задней тележки и опорно-сцепного устройства. Вдоль нижнего пояса фермы с двух сторон имеются продольные грузовые полки, на которые устанавливают панели, находящиеся при перевозке в наклонном положении под углом 8—9° от вертикали.

 Перевозимые панели крепятся при помощи труб, передвигающихся в специальных направляющих, имеющих ряд отверстий, что позволяет закреплять панели разной толщины.

 Полуприцеп-панелевоз ПФ-2 с подкатной тележкой ВАРЗ-5 может быть использован как прицеп. Тележка одноосная — рамной конструкции, оборудована седельным сцепным устройством. Рама тележки сварена из швеллеров и уголков. По центру рамы установлен опорный лист диаметром 500 мм с отверстием под шкворень. Ось тележки квадратная (80х80 мм). Тормозные барабаны, ступицы и диски применены от автомобиля ЗиЛ-164А.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПОЛУПРИЦЕПА-ПАНЕЛЕВОЗА ПФ-2

**Технические**

Вес кг:

полуприцепа - собственный 2440, с грузом 10440

автопоезда - снаряженного .6265, полный 14490

Распределение веса автопоезда с полной нагрузкой, кг:

на седельное устройство 4485

на колеса полуприцепа 5955

Габаритные размеры (длина ширина высота), мм:

полуприцепа 9200х2400х 3720

автопоезда 12670х2400х3720

Расстояние, мм:

от шкворня сцепного устройства до оси колес полуприцепа 7800

до переднего края фермы полуприцепа 220

от оси задних колес тягача до оси колес полуприцепа 7580

от верхней плоскости седла до плоскости опоры колес. 1208

Колея, мм 1740

Дорожный просвет, мм: под осью колес 265, под катками опорного устройства 400

Угол заднего въезда, град . 50

Ось - балка заднего моста автомобиля ЗиЛ-164А

Число осей 1

Колеса -от автомобиля ЗиЛ-164

Число колес 4

Шины 9,00—20 или 260—20

Подвеска - на двух продольных полуэллиптических основных и дополнительных рессорах, унифицированных с задней подвеской автомобиля ЗиЛ-164А (усиленная)

Тормоза и привод - колодочные, привод пневматический от тягача. Стояночный тормоз — металлические колодки, подкладываемые под колеса

Опорное устройство - откидное, костыльного типа.

**Эксплуатационные**

Грузоподъемность полуприцепа, кг 8000

Наибольшая скорость движения автопоезда при полной нагрузка, км/ч 40

Погрузочная высота, мм 700

Количество платформ (или кассет) для укладки панелей 1

Размеры кассеты, мм: длина 6496, ширина 700

Угол наклона панелей (от вертикальной плоскости), град. 8—9

Давление воздуха в шинах, кГ/см2: 9,00—20 4,2, 260-20 4.5

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПОДКАТНОЙ ТЕЛЕЖКИ ВАРЗ-5

Грузоподъемность, кг: 5000

Вес тележки, кг: 770

Габаритные размеры тележки, мм: длина 2730, ширина 1138, ширина по скатам колес 2360, высота 1240;

Колея, мм 1740;

Длина дышла (от оси подвески до автомобиля), мм 1080

Дорожный просвет, мм 265

Шины 9,00—20 или 260—20

Давление воздуха в шинах кГ/см2 4,2 для шины 9,00—20 4,5 для шины 260—20:

Число колес 4.

Оптовая цена, руб.: полуприцепа-панелевоза 1280, подкатной тележки 840.

*Источник: nik-45 на parm.mybb.ru.*

 **Седельный тягач ЗиС-ММЗ-120Н** выпускался Мытищинским машиностроительным заводом с июля 1956 года и базировался на шасси ЗиС-120Н производства Московского автомобильного завода имени И.В. Сталина.

 В отличие от базовой модели рама этого автомобиля была укорочена на 714 мм, на ней устанавливались четыре поперечины вместо пяти и отсутствовал буксирный прибор, в то же время колёсная база осталась прежней – 4000 мм. Машина комплектовалась двумя топливными баками ёмкостью по 150 л. Задний мост шасси выделялся увеличенным передаточным числом главной передачи – 9,28 против 7,63 у ЗиС-150, достигнутым путём изменения числа зубьев цилиндрических шестерён, вследствие чего тягач комплектовался коробкой передач, отличавшейся от базовой только деталями привода спидометра. В тормозной системе монтировались клапан тормозов полуприцепа, разобщительный кран и соединительная головка для присоединения пневмосистемы полуприцепа. Задний фонарь и кронштейн крепления номерного знака крепились в верхней части кабины с левой стороны, штепсельная розетка для присоединения приборов электрооборудования полуприцепа – на кронштейне разобщительного крана. Задними указателями поворотов тягач не оборудовался. Запасное колесо находилось в вертикальном держателе позади кабины.

Двигатель и агрегаты трансмиссии, кроме ведущего моста, а также остальные узлы и детали были унифицированы с шасси грузовика ЗиС-150 образца середины 1956 года.

Нагрузка на седельное устройство ЗиС-ММЗ-120Н составляла 3840 кг, грузоподъёмность/общий вес буксируемого полуприцепа – 5500/8000 кг (по дорогам с твёрдым покрытием) или 7000/9500 кг (по дорогам I и II категорий с асфальтовым и бетонным покрытием).

Автомобиль выпускался до октября 1957 года.