**07-139 Татра-147 DC5, Tatra-147 DC5 6х6 карьерный самосвал задней выгрузки с кузовом ковшового типа грузоподъемностью 9.25 тн на базе Татра-111, объем кузова 5 м3, снаряженный вес 9.65 тн, T111A 180 лс, 61.5 км/час, примерно 500 экз., PPS N. P. Detva ЧССР, 1957-61 г. в.**



На базе Татры-111 производились два типа специальных транспортных средств общего назначения со своим индексом. Это были тяжелый балластный тягач Татра-141 и карьерный самосвал Татра-147 DC5.

**Тягач Tatra-141** выпускался с 1957 по 1970 год в общей сложности в количестве почти пяти тысяч штук. С 1958 года производство было перенесено на предприятие Tatry в Bánovcích nad Bebravou, чтобы не сокращать мощности материнской компании для начала производства новой Tatra 138.

Базовая версия Tatra 141 имела мощность, позволяющую тянуть тяжелые прицепы общим весом до ста тонн, чему способствовало уменьшение колес. В Bánovcích сначала выпускали "ослабленную" версию Tatra 141b без упомянутых изменений, которая предназначалась для буксировки прицепов массой до пятидесяти тонн.

**Татра 147 DC5** - полноприводный самосвал грузоподъёмностью 10 тонн предназначен для перевозки камня, грунта, всех сыпучих материалов и вообще для всех работ, связанных с транспортировкой материала.

Обозначение Tatra 147 DC5 означало - Tatra 147 специальное обозначение модифицированного шасси Tatra 111, DC (DumpCar) - самосвал и 5 - объем ковша в кубических метрах. Проект Tatra 147 был разработан конструкторами технологического университета SKS в г. Брно (Научно-исследовательский институт строительных и керамических машин). Разработка была завершена в 1956 году.

Производство началось в 1957 году на машиностроительном заводе PPS N. P. Detva (Podpolianske strojárne, národní podnik) в словацкой деревне Детва, а закончилось в 1960 году, когда на PPS разрабатывал собственную продукцию, и первой стала модернизация самосвала под обозначением DC-5A. Внешне он отличался расположением ребер жесткости кузова и оставался в производстве до 1961 года включительно. Кстати, на этом же заводе изготавливались и широко распространенные в нашей стране погрузчики UN 053 и экскаваторы на шасси Татр до 1969 г., когда их производство перенесли в Тисовец.

Данные о количестве выпущенных машин разнятся, но чаще всего указывается пятьсот машин. Помимо Чехословакии самосвал эксплуатировался в Румынии, Советском Союзе и Китае .

Технически он базируется на Tatra 111, с которой у него одинаковое большинство деталей. Отличались сильно укороченной колесной базой, что делало машину более маневренной, и надстройкой, которая представляла собой стальной кузов задней выгрузки ковшового типа с массивным козырьком над кабиной, защищающим ее от падения камней при погрузке. Благодаря малой длине диаметр разворота самосвала составлял 7,5 м, а снаряжённая масса — 9650 кг.

Автомобиль оснащен 4-тактным дизельным 12-цилиндровым двигателем с воздушным охлаждением типа T111A. Крутящий момент передается от двигателя с помощью сухой пластинчатой муфты, через коробку передач и редуктор на две задние оси и, при необходимости, также на переднюю. Оси оснащены дифференциалом, а задние оси-блокировкой дифференциала.

Самосвал оснащен пневматическими тормозами, действующим на все колеса, и ручным стояночным тормозом, действующим на задние колеса. Рулевое управление механическое, червячное, управляемое рулевым колесом. Передние шины одинарные 11 х 20 дюймов , задние двойные, также 11 х 20 дюймов.

Кузов представляет собой стальную сварную конструкцию и оснащен опрокидывающим устройством, которое гарантирует опрокидывание даже в неблагоприятных условиях. Сам корпус усилен профилями из гнутых листов. Он имеет двойное дно с заполнением толщиной 50 мм из деревянных досок для гашения ударов от падающего грунта и камней из экскаватора. Наружная оболочка кузова (включая защитный экран) выполнена из металла толщиной 3 мм, изогнутые ребра жесткости - из листового металла толщиной 4 мм. Внутренняя оболочка с лицевой стороной выполнена из листового металла толщиной 4 мм. Задняя часть кузова от оси поворота наклонена назад на 20°, и это в основном ради достижения легкого опорожнения. Днище, поперечная торцевая и задняя наклонная части кузова могут быть усилены продольными угловыми профилями, чтобы уменьшить износ. Весь кузов размещен на собственной прямоугольной раме из гнутых профилей, закрепленных электросваркой. В передней части кузов переходит в усиленный стальной щит.

Кузов установлен шарнирно с помощью сварных кронштейнов и неподвижных шарнирных штифтов, установленных в ступицах с бронзовыми втулками на опорной раме автомобиля, в местах за центром второй задней оси. Поверхности на опорной раме автомобиля снабжены двумя резиновыми упорами (сайлентбоксами). Кузов опрокидывается принудительным давлением масла с помощью шестеренчатого насоса JHZJ 100J с максимальным давлением 50 атм с использованием двух гидравлических телескопических цилиндров серийного производства. Возврат кузова в исходное положение осуществляется с помощью подпружиненного возвратного механизма, который вступает в действие уже при наклоне кузова на 40 °. Крайнее положение максимального подъема кузова (65°) защищено принудительным регулирующим переливным клапаном, общим для обоих гидравлических домкратов. Гидравлическое оборудование-гидронасос крепится фланцем к дополнительной коробке передач двигателя Tatra T111A, которая приводится в движение через первую-четвертую передачу обычной коробки передач с помощью удлиненного вала. Насос может включаться и выключаться с помощью рычага управления, расположенного в кабине водителя. Насос заполняется самотеком из масляного бака, расположенного на небольшом корпусе редуктора с правой стороны автомобиля.

Транспортное средство оборудовано световым устройством, предупреждающим водителя о текущем положении кузова как при опрокидывании, так и при движении.

К сожалению, на *https://477768.livejournal.com/6107111.html* не проверив информацию об этом самосвале, размещенную на словацком сайте *vtedy.tasr.sk*, ошибочно присвоили ему индекс экскаватора DO-30 (D-030) на базе Tatra-111. Тем самым внесли некоторую смуту в наши ряды

**Технические параметры**

Длина корпуса 5750 см

Ширина – 2500 см

Колесная база – 2900-1220 см

Грузоподъемность 9.25 т;

Максимальная скорость-61,5 км / ч

Двигатель – T111A V12 14 825 см3 180 л. с.

Тормоза - пневматические, действующие на все колеса, и стояночный тормоз, действующий на задние колеса.

Подвеска-все оси шарнирно подпружинены листовыми рессорами

Рулевое управление – механический винт

Колеса дисковые 8 x 20"

Шины – 11х20"

Масса-9650 кг.

**Motor** [**Tatra 111**](https://www.tatraportal.sk/?ukaz=popisky/t111_sk&lang=sk)**A**

|  |  |
| --- | --- |
| označení | [Tatra 111](https://www.tatraportal.sk/?ukaz=popisky/t111_sk&lang=sk)A |
| typ | čtyřdobý vznětový |
| chlazení | vzduchem, dvěma ventilátory umístěnými po stranách motoru, pohon klínovými řemeny |
| počet válců | 12 uspořádány do V pod úhlem 75o |
| vrtání x zdvih | 110 x 130 mm |
| objem | 14825 cm3 |
| vstřikovací čerpadlo | 2x šestiválcové Motorpal (případně jedno dvanáctiválcové) |
| pořadí vstřiku | 1-8-5-10-3-7-6-11-2-9-4-12 |
| rozvod | OHV, 3 vačkové hřídele |
| komprese | 16.5:1 |
| výkon | 132.5 kW při 1800 otáčkách za minutu |
| krouticí moment | 726 Nm při 1400-1600 otáčkách za minutu |
| mazání | tlakové obežné, má samostatnou nádrž na olej pod motorem, suchou klikovou skříň a chladič oleje |
| dynamo | 12 V, 200 W, v každém ventilátoru jedno |
| spouštěč | elektrický, 24 V, 4.4 kW, Pal Magneton |
| spotřeba | nafta: ? l / 100 km |
| suchá hmotnost | 970 kg |