

АВТОМОБИЛИ КамАЗ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
АВТОМОБИЛЕЙ КамАЗ-5320,
КамАЗ-53212, КамАЗ-5410,
КамАЗ-54112, КамАЗ-5511



Техническое описание

Техническая характеристика автомобилей КамАЗ

	КамАЗ-5320	КамАЗ-53212	КамАЗ-5410	КамАЗ-54112	КамАЗ-5511
Основные данные					
Модель автомобиля	КамАЗ-5320	КамАЗ-53212	КамАЗ-5410	КамАЗ-54112	КамАЗ-5511
Масса перевозимого груза, кг	8 000	10 000	—	—	10 000
Масса, приходящаяся на седельно-сцепное устройство, кг	—	—	8 100	11 000	—
Масса снаряженного автомобиля *, кг	7 080	8 200	6 800	7 100	9 000
Полная масса автомобиля **, кг	15 305	18 425	15 125	18 325	19 150
Распределение массы автомобиля, кг:					
снаряженного					
через переднюю ось	3 320	3 600	3 500	3 570	3 750
через заднюю тележку	3 760	4 600	3 300	3 530	5 250
груженого					
через переднюю ось	4 375	4 425	4 165	4 395	4 470
через заднюю тележку	10 930	14 000	10 960	13 930	14 680
Масса прицепа или полуприцепа с грузом, кг	11 500	14 000	19 100	26 000	—
Полная масса автопоезда, кг	26 805	32 425	26 125	33 325	—
Габаритные размеры	Рис. 6, а	Рис. 6, б	Рис. 6, в	Рис. 6, в	Рис. 6, г
Эксплуатационные данные					
Максимальная скорость движения автомобиля (автопоезда), км/ч	80 ... 100 (в зависимости от передаточного отношения главной передачи)				
Контрольный расход топлива на 100 км пути при движении с полной нагрузкой и скоростью 30—40 км/ч ***, л:					
автомобиля	26	27	—	—	27
автопоезда	35	35	35	35	—

Запас хода по контрольному расходу топлива, км:					
автомобиля	650	920	—	—	630
автопоезда	480	710	710	710	—
Время разгона с места до скорости 60 км/ч, с, не более:					
автомобиля	35	40	—	—	40
автопоезда	70	90	70	80	—
Наибольший подъем, преодолеваемый при полной массе, %, не менее:					
автомобилем	30	30	—	—	30
автопоездом	18	18	18	18	—
Тормозной путь с полной нагрузкой при движении со скоростью 40 км/ч до полной остановки (при применении рабочей тормозной системы), м:					
автомобиля	17,2	17,2	—	—	17,2
автопоезда	18,4	18,4	18,4	18,4	—
Угол опрокидывания платформы назад, градус	—	—	—	—	60
Время опрокидывания платформы, с	—	—	—	—	19
Время опускания платформы, с	—	—	—	—	18
Наименьший радиус поворота по оси переднего внешнего следа колеса автомобиля, м	8,5	9,0	7,7	8,0	8,0
Наружный габаритный радиус поворота автомобиля по переднему буферу P_1 м	9,3	9,8	8,5	9,0	9,0

* К массе снаряженного автомобиля относятся: собственная масса автомобиля, масса топлива, масла, охлаждающей жидкости, спецжидкостей, запасного колеса, водительского инструмента, обязательного оборудования и принадлежностей приладываемых к автомобилю.

** К полной массе автомобиля относятся: масса снаряженного автомобиля, перевозимого груза, дополнительного оборудования, устанавливаемого по требованию потребителя, и трех человек в кабине (225 кг).

*** Контрольный расход топлива служит для определения технического состояния автомобиля и не является эксплуатационной нормой.

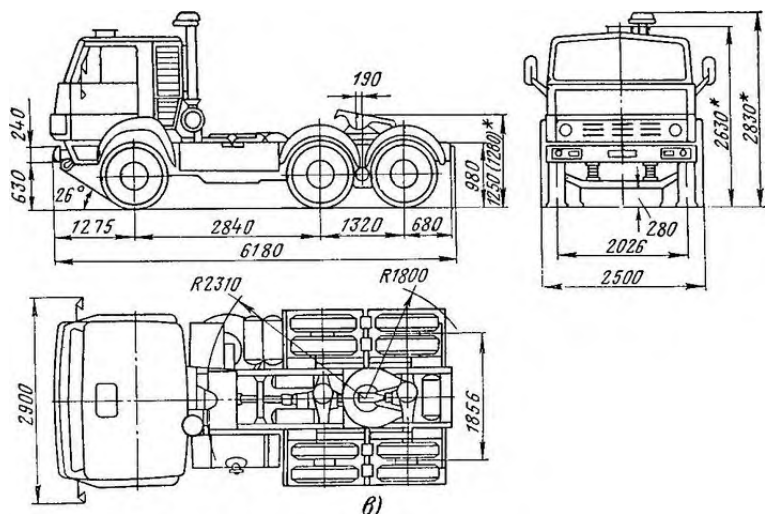


Рис. 6: б — седельного тягача КамАЗ-5410 и седельного тягача КамАЗ-54112 (размеры даны для автомобиля полной массы, размеры со звездочкой — для снаряженного автомобиля)

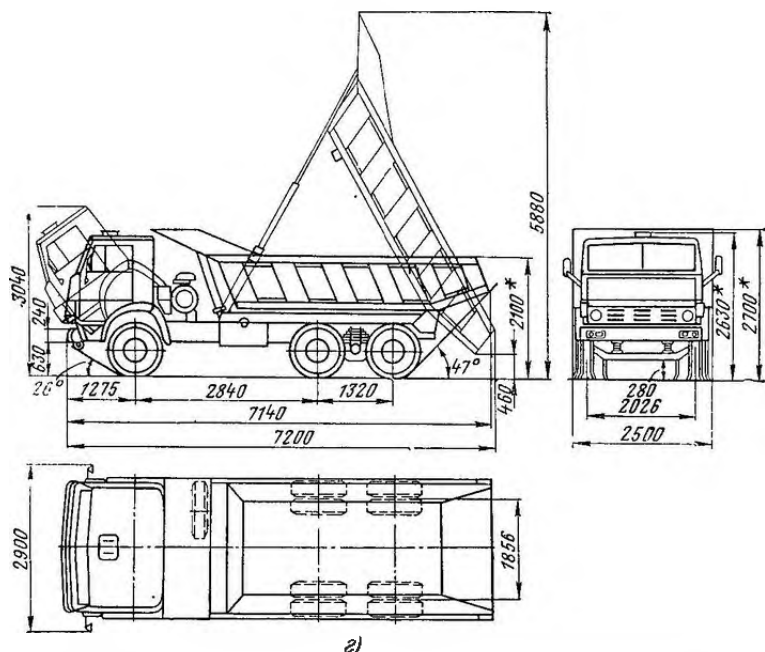


Рис. 6: с — автомобиля-самосвала КамАЗ-5511 (размеры даны для автомобиля полной массы, размеры со звездочкой — для снаряженного автомобиля)

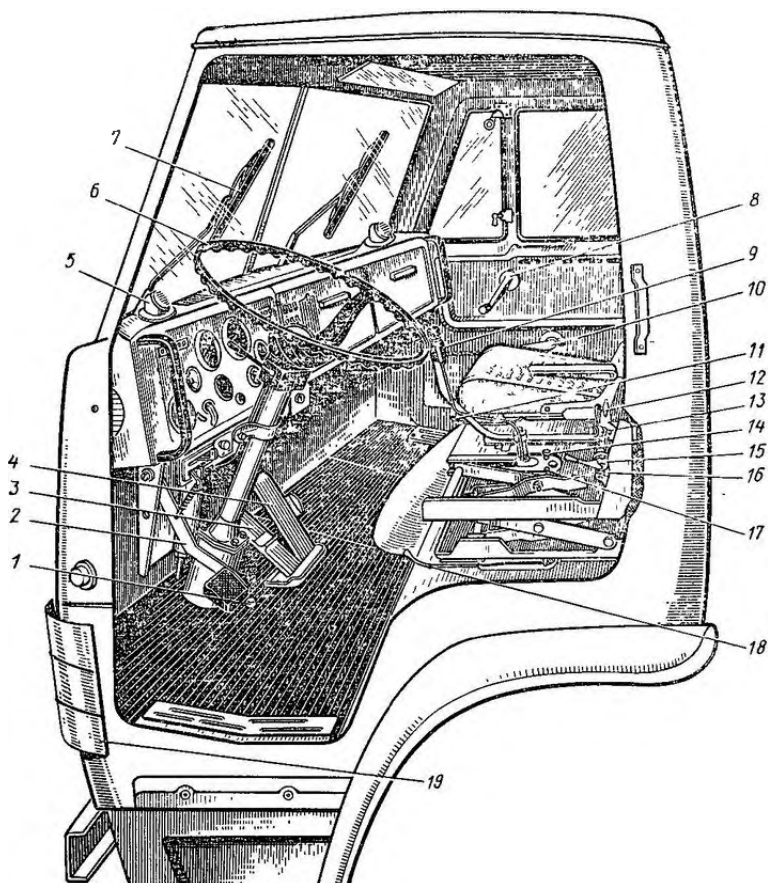


Рис. 8. Органы управления:

1 — кнопка крана управления вспомогательным тормозом; 2 — педаль выключения сцепления; 3 — педаль управления краном рабочего тормоза; 4 — педаль управления подачей топлива; 5 — распределитель воздуха; 6 — рулевое колесо; 7 — щетка стеклоочистителя; 8 — ручка механизма стеклоподъемника; 9 — рычаг механизма дистанционного управления коробкой передач; 10 — ручка замка двери; 11 — рукоятка механизма продольного перемещения сиденья пассажира; 12 — рукоятка механизма угла наклона спинки сиденья пассажира; 13 — рукоятка механизма регулировки жесткости подвески сиденья водителя; 14 — головка троса рычага останова двигателя; 15 — рукоятка крана управления стояночным и запасным тормозами; 16 — фиксатор механизма регулировки угла наклона спинки сиденья водителя; 17 — головка троса ручного управления подачей топлива; 18 — рычаг механизма продольного перемещения сиденья водителя; 19 — обтекатель

На автомобиле-самосвале мод. 5511 установлена сварная металлическая платформа ковшеобразного типа с защитным козырьком, закрывающим пространство между кабиной и платформой.

Основание платформы — металлический каркас с приваренными к нему листами днища. Каркас имеет две боковые обвязки, связанные между собой поперечными балками. Основание равномерно расширяется к задней части, что улучшает сыпание груза при разгрузке платформы.

Боковой борт состоит из листа, усиленного наклонными стойками, двух верхних обвязок — внутренней и наружной, а также боковины защитного козырька с усилителями.

Передний борт платформы, усиленный четырьмя продольными усилителями, установлен с наклоном вперед (угол с вертикалью 24°). К усилителям переднего борта и козырька приварен кронштейн верхней опоры гидроцилиндра со шпильками для ее крепления.

При сборке основание платформы связывается с боковыми бортами и передним бортом раскосами, которые образуют каналы для прохода выпускных газов, обогревающих платформу. В эти каналы газы подаются из газоприемника через отверстия в передней поперечине основания.

В задней части платформы к основанию между двумя поперечными балками приварены кронштейны опрокидывания платформы с гнездами втулок оси опрокидывания и втулками стопорных пальцев. В гнездо втулки оси запрессована втулка, в которую вставляется ось опрокидывания платформы при монтаже ее на надрамнике, а во втулку стопорного пальца устанавливается стопорный палец для стопорения платформы в поднятом положении.

Между первой и второй поперечинами основания размещена ловушка полуцилиндрической формы, предотвращающая боковое смещение платформы. Ловушка, входя в контакт с ловителем-амортизатором, установленным на надрамнике, при опускании платформы придает

ей нужное положение в поперечном направлении (в случае возможного бокового смещения платформы) и удерживает ее в этом положении при движении автомобиля.

Между первой и второй поперечинами основания к листу днища платформы приварены балки П-образного сечения, служащие опорами платформы, а между третьей и четвертой — балки уголкового сечения, к которым прикреплены амортизаторы платформы. К четвертой поперечине основания платформы приварен кронштейн крепления страховочного троса.

НАДРАМНИК

Надрамник — сварная конструкция, состоящая из двух лонжеронов, снабженных в задней части усилителями, образующими с лонжеронами коробчатое сечение, четырех поперечин и усилителя надрамника.

К лонжеронам надрамника приварены кронштейны крепления надрамника к раме, ограничители боковых перемещений надрамника, кронштейны амортизаторов платформы и кронштейны осей опрокидывания.

Амортизатор платформы — пластина с болтами крепления, к которой привулканизирована резина; он служит опорой платформы в транспортном положении.

Первая поперечина корытообразного сечения с фланцами крепления на концах снабжена усилителем и ребрами жесткости. К поперечине приварены кронштейны крепления крана управления и клапана ограничения подъема платформы. В средней части поперечины к усилителю приварены четыре болта для крепления нижней опоры гидроцилиндра. Поперечина крепится к лонжеронам надрамника.

Вторая поперечина служит для установки ловителя-амортизатора платформы.

Ловитель-амортизатор — обрезиненная цилиндрическая поверхность, ось которой расположена вдоль оси автомобиля. Эта поверхность ребрами приварена к основанию ловителя, на ней хомутами закреплена накладка из резины.

Основанием ловитель крепится ко второй поперечине четырьмя болтами, причем отверстия в основании выполнены овальными, что обеспечивает точную ориентацию ловителя относительно установленной на платформе ловушки. Следует иметь в виду, что порожняя платформа должна равномерно опираться на передние опоры и лови-

тель. При этом между дополнительными опорами платформы, расположенными над осью балансирной тележки, и лонжеронами надрамника должен быть зазор 2—3 мм, который выдерживают установкой регулировочных пластин под ловитель и амортизаторы платформы.

Третья поперечина — швеллер служит для крепления усилителя надрамника и кронштейна страховочного троса.

Усилитель надрамника представляет собой крестовину из балок швеллерного сечения, приваренную с помощью косынок с одной стороны к третьей поперечине надрамника, с другой — к фланцу, который болтами прикреплен к четвертой поперечине.

Четвертая поперечина приварена к кронштейнам надрамника, которые в свою очередь приварены к лонжеронам и к трубе надрамника, заканчивающейся втулками осей опрокидывания платформы. Во втулках, перпендикулярно их осям, выполнены сквозные отверстия, которые совмещаются с отверстиями в осях опрокидывания кузова при установке его на надрамник и в которые вставляются стопорные пальцы. Таким образом, оси опрокидывания зафиксированы относительно втулок трубы надрамника и могут вращаться относительно втулок кронштейнов платформы.

К надрамнику болтами крепятся кронштейны брызговиков, состоящих из щитка и фартука. В верхней части брызговика у колеса среднего моста имеется уплотнитель из листовой резины для уплотнения зазора между платформой и щитком брызговика. В кронштейнах задних брызговиков выполнены отверстия для крепления задних фонарей, на задний левый щиток брызговика устанавливается номерной знак.

МЕХАНИЗМ ПОДЪЕМА ПЛАТФОРМЫ

Платформа автомобиля-самосвала опрокидывается назад с помощью механизма опрокидывания. Принципиальная схема механизма опрокидывания представлена на рис. 143. Механизм опрокидывания — гидравлический, состоит из коробки отбора мощности 9, масляного насоса 10, телескопического гидроцилиндра 1, крана управления 2, клапана ограничения подъема платформы 13, трех электропневматических клапанов 4, масляного бака 12 и пневмо- и гидропроводов.

Механизм опрокидывания обеспечивает подъем платформы на 60° , опускание платформы, остановку ее в любом

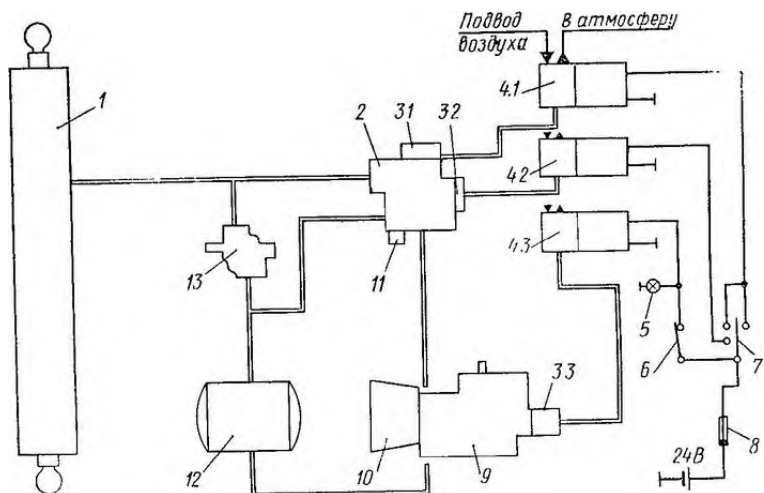


Рис. 143. Принципиальная схема механизма опрокидывания платформы:

1 — гидроцилиндр; 2 — кран управления; 3.1; 3.2; 3.3 — пневмокамеры; 4.1; 4.2; 4.3 — электропневмоклапаны; 5 — контрольная лампа; 6 — выключатель коробки отбора мощности; 7 — переключатель «Подъем — опускание»; 8 — термометаллический предохранитель; 9 — коробка отбора мощности; 10 — насос; 11 — предохранительный клапан; 12 — масляный бак; 13 — ограничительный клапан

промежуточном положении в процессе подъема и опускания, автоматическое ограничение максимального угла подъема платформы, автоматическое ограничение давления в системе.

Управление механизмом опрокидывания — электропневматическое, дистанционное из кабины водителя двумя переключателями, установленными на щитке приборов.

Коробка отбора мощности (рис. 144) — одноступенчатая, прикрепленная к картеру коробки передач с правой стороны. Между фланцами картера коробки отбора мощности и коробки передач установлены уплотнительные прокладки, с помощью которых на заводе регулируют зацепление шестерен. Поэтому в случае необходимости замены прокладок их общая толщина должна быть сохранена.

Ведущая шестерня 7 коробки отбора мощности находится в зацеплении с промежуточной шестерней 18, которая не имеет осевого перемещения и постоянно получает вращение от промежуточного вала коробки передач. Ведущая шестерня закреплена на одном конце оси, другой конец которой входит в полость диафрагменной камеры

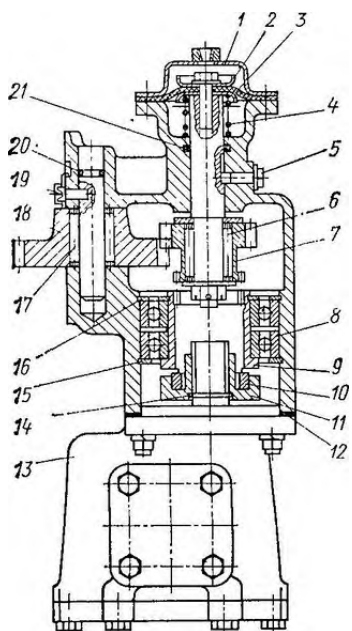


Рис. 144. Коробка отбора мощности: 1 — крышка; 2 — шайба; 3 — диафрагма; 4 — пружина; 5 — установочный винт; 6, 8 и 17 — подшипники; 7 — ведущая шестерня; 9 — зубчатая полумуфта; 10 — призма; 11 — муфта; 12 — прокладки; 13 — насос; 14, 15 и 16 — стопорные кольца; 18 — промежуточная шестерня; 19 — болт; 20 и 21 — уплотнительные кольца

из рабочей полости диафрагменной камеры пружина возвращает диафрагму в прежнее положение, в результате чего ось, перемещаясь, выводит ведущую шестерню из зацепления с зубчатой полумуфтой, а связь с промежуточной шестерней не прерывается.

Коробку отбора мощности можно включить только при давлении воздуха в пневмосистеме автомобиля не менее 5 кгс/см^2 и при выключенном сцеплении.

Масляный насос — шестеренчатого типа высокого давления. Производительность насоса 56 л/мин при частоте вращения его вала 1920 об/мин .

Для обеспечения нормальной работы насоса и увеличения срока его службы необходимо тщательно фильтровать заливаемое в бак масло.

и связан с диафрагмой 3. Полость диафрагменной камеры закрывается крышкой 1 с резьбовым отверстием, через которое подводится воздух. Диафрагма в крайнем верхнем положении удерживается пружиной 4. От вращения ось промежуточной шестерни удерживает установочный винт 5, конец которого входит в паз оси.

При поступлении воздуха в полость камеры над диафрагмой диафрагма, сжимая пружину, перемещается и передвигает ось с ведущей шестерней. Ведущая шестерня имеет два зубчатых венца. Один из них постоянно связан с промежуточной шестерней коробки отбора мощности, а другой находится в зацеплении с зубчатой полумуфтой 9, передающей через призму 10 и муфту 11 вращение ведущему валу насоса 13, шлицевой конец которого входит во внутренние шлицы муфты. При выпуске воздуха

Гидроцилиндр (рис. 145) механизма подъема — телескопический. В корпусе 15 гидроцилиндра размещены выдвижные звенья 16, ход которых вверх и вниз ограничивается соответственно стопорными кольцами 17 и 12. Выдвижные звенья перемещаются по латунным направляющим полукольцам 13 и втулкам 20, которые удерживаются стопорными кольцами 19. Для увеличения работоспособности гидроцилиндра наружные поверхности выдвижных звеньев накатаны, покрыты хромом и отполированы.

Уплотнение выдвижных звеньев достигается с помощью резиновых манжет 22, находящихся между проставками 23 и защитными кольцами 21. От попадания пыли и грязи извне полость гидроцилиндра защищена

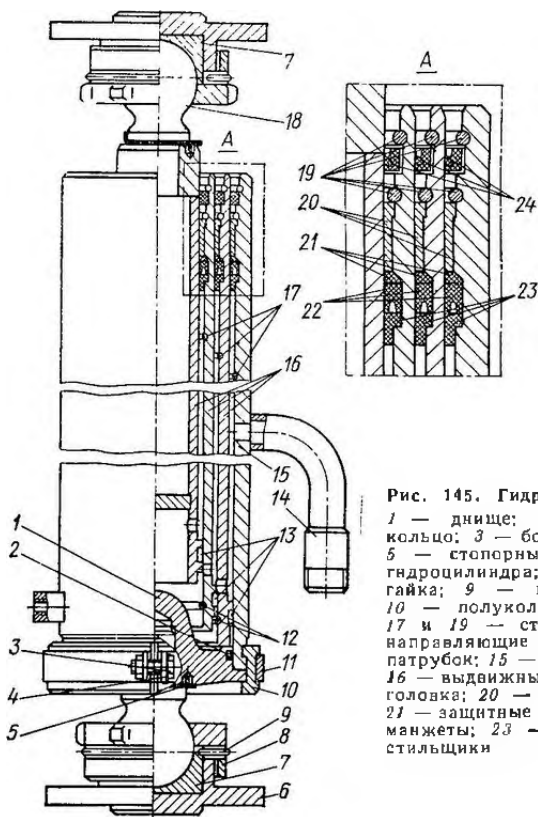


Рис. 145. Гидроцилиндр:

1 — днище; 2 — уплотнительное кольцо; 3 — болт стяжки хомута; 4 и 5 — стопорные шайбы; 6 — опора гидроцилиндра; 7 — вкладыш; 8 — гайка; 9 — пружинная проволока; 10 — полукольца; 11 — хомут; 12, 17 и 19 — стопорные кольца; 13 — направляющие полукольца; 14 — патрубок; 15 — корпус гидроцилиндра; 16 — выдвижные звенья; 18 — шаровая головка; 20 — направляющие втулки; 21 — защитные кольца; 22 — резиновые манжеты; 23 — проставки; 24 — чистильщики

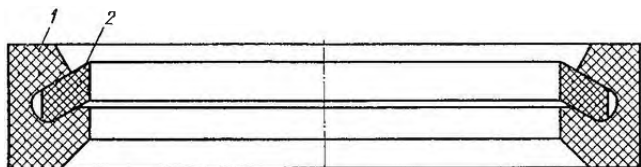


Рис. 146. Чистильщик:

1 — манжета чистильщика; 2 — кольцо чистильщика

чистильщиками 24, которые в сборе с обоймами установлены в проточках выдвижных звеньев гидроцилиндра и удерживаются там стопорными кольцами 19. Чистильщик (рис. 146) состоит из манжеты 1, кольца 2.

Снизу в гидроцилиндр вставлено днище 1 (рис. 145), буртик которого соединен с буртиком корпуса полукольцами 10. Полукольца соединены хомутом 11, скрепленным болтом 3, надежно стопорящимся отогнутыми усиками шайбы 4. Гидроцилиндр имеет шаровые головки 18. Сферическая часть головок гайками 8 укреплена в опоре гидроцилиндра 6. Этим самым достигается подвижное соединение. Вкладыш 7 обеспечивает работу соединения без смазки; гайка крепления шаровой головки застопорена пружинной проволокой 9; к корпусу гидроцилиндра приварен патрубок 14 с резьбовым концом, к которому крепится шланг высокого давления.

Кран управления (рис. 147) управляет потоком рабочей жидкости в гидросистеме опрокидывающего механизма. В корпус 1 крана запрессованы седла 4, 17 клапанов 18, 5 и ввернуты гайки 16, 10, являющиеся направляющими толкателей 15, 7. Специальное соединение клапанов с толкателями типа ласточкина хвоста исключает заклинивание клапанов в седлах в случае несовпадения осей толкателей и седел. Толкатели концами, на которых закреплены диафрагмы 13 и 6, входят в полости пневмокамер, закрытых крышками 14, 8. Пружина 12 толкателя 15 удерживает клапан 18 в открытом положении, а пружина 9 прижимает клапан 5 к седлу. Толкатели уплотнены резиновыми кольцами 11, а толкатель 7, кроме того, имеет дренажное отверстие Б.

В нейтральном положении масло от насоса по трубопроводам через отверстие штуцера 19 попадает в кран управления и, проходя через открытый клапан 18, уходит на слив через штуцер 21.

При подводе воздуха через отверстие в крышке 14 в полость пневмокамеры над диафрагмой 13 диафрагма перемещается, сжимая пружину 12, и клапан 18 закрывается. Одновременно воздух через отверстие в корпусе крана управления подводится в полость пневмокамеры под диафрагму 6. Диафрагма перемещается, сжимая пружину и открывая клапан 5. Масло проходит через клапан 5 и штуцер 2 в полость гидроцилиндра. При выпуске воздуха из полостей пневмокамер пружина 12 перемещает диафрагму 13, а пружина 9 возвращает диафрагму 6 в первоначальное положение. Клапан 5 закрывается, а клапан 18 открывается. Так как клапан 5 закрыт то

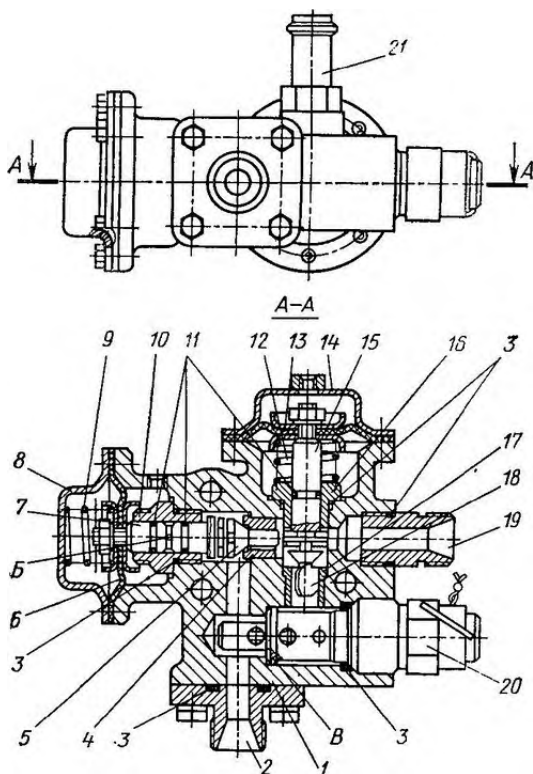


Рис. 147. Кран управления:

1 — корпус крана управления; 2, 19, 21 — штуцеры; 3 — уплотнительные кольца неподвижных соединений; 4, 17 — седла клапанов; 5, 18 — клапаны; 6, 13 — диафрагмы; 7, 15 — толкатели; 8, 14 — крышки пневмокамер; 9, 12 — пружины; 10, 16 — направляющие гайки; 11 — уплотнительные кольца подвижных соединений; 20 — предохранительный клапан

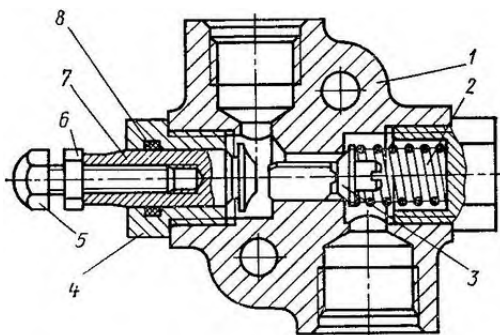


Рис. 148. Клапан ограничения подъема платформы:

1 — корпус; 2 — пружина; 3 — клапан; 4 — втулка; 5 — регулировочный винт; 6 — контргайка; 7 — шток; 8 — уплотнительное кольцо

магистраль гидроцилиндра перекрыта (платформа удерживается в поднятом положении), а масло при работающем насосе идет от него в бак через клапан 18 крана управления.

В случае поступления воздуха только в полость пневмокамеры под диафрагму 6 клапан 5 открывается, и масло из полости гидроцилиндра сливается в бак через этот клапан и клапан 18. В корпус крана управленя ввернут предохранительный клапан 20, который в случае перегрузки перепускает масло в масляный бак и тем самым исключает дальнейший подъем платформы. Величина давления срабатывания предохранительного клапана строго отрегулирована на заводе-изготовителе, а изменять ее в процессе эксплуатации запрещается.

Клапан ограничения подъема платформы (рис. 148) закреплен на кронштейне первой поперечины надрамника. В стальной корпус 1 ввернута втулка 4 с уплотнительным кольцом 8. В отверстии втулки проходит шток 7 с регулировочным винтом 5 на одном конце, другой конец

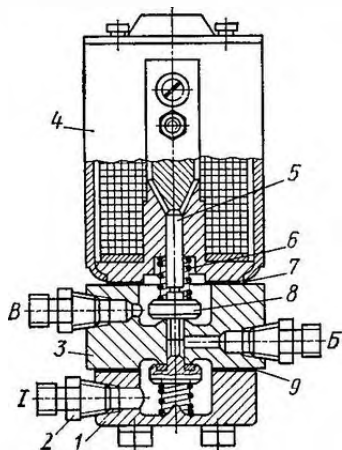


Рис. 149. Электропневмоклапан:

1 — вывод; 1 — крышка; 2 — штуцер; 3 — корпус; 4 — электромагнит; 5 — шток; 6 — пружина; 7 — кольцо; 8 — клапан; 9 — прокладка

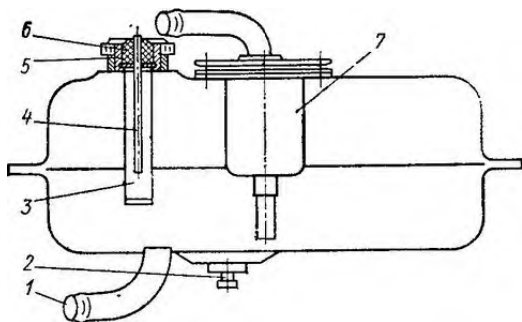


Рис. 150. Масляный бак:

1 — всасывающий патрубок; 2 — резьбовая пробка; 3 — фильтрующая сетка; 4 — указатель уровня масла; 5 — сапун; 6 — волосяная набивка; 7 — фильтр

которого обращен к клапану 3, перемещающемуся в корпусе. Регулировочный винт заканчивается сферической головкой и застопорен контргайкой 6. В закрытом положении клапан прижат к корпусу пружиной 2.

При нажатии на сферическую головку регулировочного винта шток перемещается и открывает клапан, при этом напорная магистраль сообщается со сливной.

Электропневмоклапан (рис. 149) состоит из корпуса 3, крышки 1 корпуса, электромагнита 4, штока 5, пружин 6, двойного клапана 8.

Воздух из воздушного баллона подводится к выводу 1 и заполняет полость в крышке клапана. При включении электромагнита 4 шток 5, выдвигаясь, прижимает верхнюю часть клапана 8 к седлу корпуса 3. При этом нижняя часть клапана 8 отходит от седла, и воздух из полости в крышке клапана через канал в корпусе и вывод Б поступает к пневматическим ис-

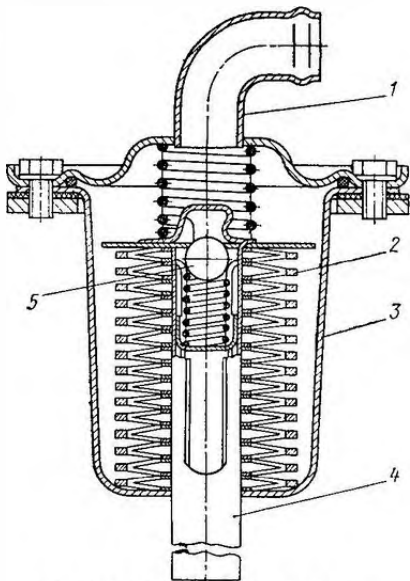


Рис. 151. Фильтр масляного бака:

1 — патрубок; 2 — фильтрующий элемент; 3 — корпус; 4 — труба; 5 — шариковый клапан

полнительным камерам, установленным на коробке отбора мощности или кране управления.

При выключении электромагнита нижняя часть клапана 8 поджимается с помощью пружины к седлу корпуса, а верхняя часть этого клапана отходит от седла. Воздух из пневмокамеры выходит в атмосферу через вывод В.

Масляный бак (рис. 150) — штампованный, цилиндрической формы. В верхней части его имеются заливная горловина и фланец крепления фильтра. В нижней — закрытое резьбовой пробкой 2 отверстие для слива масла и всасывающий патрубок 1. В заливной горловине установлена фильтрующая сетка 3. Горловина закрывается резьбовой крышкой с отверстием, сообщающим полость бака с атмосферой и указателем уровня масла 4 с нижней и верхней отметками. Уровень масла в баке должен быть в пределах этих отметок.

Для предотвращения попадания пыли и грязи через отверстие в крышке заливной горловины предусмотрена волосяная набивка 6.

На сливной магистрали крепится фильтр 7 масляного бака к фланцу.

Фильтр масляного бака (рис. 151). Из сливной магистрали масло поступает через патрубок 1 в полость корпуса фильтра 3 и через фильтрующие элементы 2, трубу фильтра 4 в бак. При чрезмерном засорении фильтрующих элементов давление в сливной магистрали возрастает, вследствие чего открывается шариковый клапан 5, и масло сливается в бак, минуя фильтрующий элемент.

1. Нажать на педаль привода управления подачей топлива до получения необходимого скоростного режима работы двигателя.

2. Вытянуть трос механизма постоянной подачи топлива и повернуть рукоятку троса, что обеспечивает фиксацию механизма.

3. Для отключения механизма постоянной подачи топлива необходимо нажать на педаль, повернуть рукоятку троса, возвратит трос в первоначальное положение и отпустить педаль, которая должна возвратиться в положение холостого хода.

Использовать механизм постоянной подачи топлива при движении автомобиля воспрещается.

О с т а н о в д в и г а т е л я

Перед остановом двигатель должен в течение 1—3 мин работать без нагрузки при малой частоте вращения. Для этого нужно уменьшить частоту вращения до минимального значения, после чего вытянуть рукоятку ручного управления рычагом останова.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ-САМОСВАЛА

1. Автомобиль-самосвал рекомендуется эксплуатировать при перевозке строительных грузов (с объемным весом 1,5—2,2 т/м³) — песка, щебня, глины и т. п.

2. При эксплуатации автомобиля-самосвала не допускается ускорять разгрузку при помощи резких рывков самосвала, ездить с поднятой платформой, поднимать платформу на ходу, нагружать не полностью опустившуюся платформу.

3. Перевозка нераздробленной скальной породы запрещается. Масса кусков должна быть не более 200—250 кг, максимальный размер в поперечнике — до 0,4 м.

4. Груз должен подаваться ковшем с объемом не более 2,5 м³.

5. Запрещается нагружать самосвал сверх установленной нормы. Необходимо следить за равномерным распределением груза на платформе, не допуская перегрузки ее передней части.

6. При разгрузке платформы самосвала необходимо следить за его боковой устойчивостью. Разгружать платформу надо на твердой горизонтальной площадке, груз не должен прилипнуть к основанию платформы. Груз должен сыпаться полностью. В случае появления при-

знаков потери боковой устойчивости необходимо разгрузку прекратить.

7. При эксплуатации автомобиля-самосвала для обогрева платформы требуется снять заглушку с вертикальной трубы глушителя и установить ее между патрубком тройника и эжектором. Заслонку эжектора отсоса пыли из воздушного фильтра установить в положение «Закрыто».

В теплое время года установить вновь заглушку на вертикальную трубу глушителя, сняв ее с патрубка тройника; заслонку эжектора отсоса пыли из воздушного фильтра установить в положение «Открыто».

8. Во избежание поломки кронштейнов крепления платформы и задира рабочих поверхностей звеньев гидроцилиндра запрещается движение автомобиля с неопущенной платформой. В холодное время года допускается включение коробки отбора мощности при движении автомобиля за 5—10 мин до разгрузки, что позволит предварительно разогреть масло в гидросистеме.

9. Во избежание несчастных случаев запрещается работать под поднятой груженой платформой самосвала. При необходимости работы под поднятой негруженой платформой ее нужно обязательно стопорить стопорными пальцами.

УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗМОМ ПОДЪЕМА ПЛАТФОРМЫ САМОСВАЛА

П о д ъ е м п л а т ф о р м ы

1. Убедиться, что давление воздуха в пневмосистеме не ниже 5 кгс/см^2 (если манометр показывает меньше 5 кгс/см^2 , следует дополнительно подкачать воздух).

2. Выключить сцепление.

3. Нажать и повернуть ручку переключателя коробки отбора мощности в положение «Включено». При этом загорится сигнальная лампа, встроенная в ручку.

4. Плавнo отпустить педаль сцепления.

5. Перевести клавишу переключателя «Подъем» в положение «Включено». Наблюдая в заднее окно, регулировать скорость подъема платформы, плавнo изменяя частоту вращения двигателя.

6. При достижении максимального угла подъема платформы перевести клавишу переключателя «Подъем» в положение «Выключено».

7. При необходимости остановки платформы в промежуточном положении в процессе подъема достаточно перевести клавишу переключателя «Подъем» в положение «Выключено».

8. Запрещается включать насос механизма подъема платформы самосвала при невыключенном сцеплении и давлении воздуха в пневмосистеме менее 5 кгс/см^2 , при неисправном или неправильно отрегулированном сцеплении.

О п у с к а н и е п л а т ф о р м ы

1. Перевести клавишу переключателя «Опускание» в положение «Включено».

2. Убедившись, что платформа опустилась, клавишу переключателя «Опускание» перевести в положение «Выключено».

3. При необходимости остановки платформы в промежуточном положении в процессе опускания достаточно перевести клавишу переключателя «Опускание» в положение «Выключено».

4. Выключить сцепление.

5. После опускания платформы нажать и повернуть ручку переключателя коробки отбора мощности в положение «Выключено». Плавно отпустить педаль сцепления.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ ПРИ ПЕРВОЙ 1000 км ПРОБЕГА

Надежность и экономичность работы автомобиля зависят от приработки деталей в узлах и агрегатах в начальный период эксплуатации.

На весь период обкатки вводятся следующие ограничения:

максимальная скорость при движении автомобиля не должна превышать 50 км/ч ;

автомобиль должен эксплуатироваться только на дорогах с твердым покрытием;

полезная нагрузка автомобиля (автопоезда) должна составлять 75% номинальной грузоподъемности.

В период обкатки недопустимы перегрев двигателя и его работа со сниженным уровнем масла в картере. После остановки автомобиля следует проверять степень нагрева ступиц колес, тормозных барабанов, картеров редукторов ведущих мостов, а при повышенном нагреве убедиться в наличии масла и смазки в агрегатах и при необходимости добавить. Если количество смазки соответ-