**07-170 8Т210 войсковой электроприводный автокран грузоподъемностью до 6.3 т с выдвижной до 8.4 м решётчатой стрелой на шасси Урал-375Д 6х6, высота подъема 8.07 м, вылет до 7.5 м, генератор 20 кВт, мест 3, рабочий вес 13.6 т, ЗиЛ-375 175 лс, 70 км/час, завод автокранов г. Иваново, 1962-82 г.**



Разработан на Ивановском заводе автомобильных кранов по заказу РВСН МО СССР. Серийное производство освоено в 1962 году. Выпускался и на Львовском заводе автопогрузчиков. Автомобильный кран 8Т210 предназначен для подъема и перемещения войсковых грузов массой до 6.3 тонн при максимальном вылете стрелы 3.5 м.

Об этом кране познавательно и изложено доступно на *dzen.ru/a/YasrICoRXTrI1xTH*. Спасибо автору.

 .

*Источник: avtokran.ru «****Ивановские автокраны военного назначения****». 19.02.2021.*

 В 1950-е годы в Советской армии началось широкое использование автомобильных кранов. В первое послевоенное десятилетие потребности вооруженных сил обеспечивались преимущественно за счет автокранов народнохозяйственного назначения. Однако принятые на снабжение гражданские машины не в полной мере удовлетворяли специфике выполнения боевых задач, где требовалась более высокая надежность, безопасность, устойчивость, маневренность, в первую очередь при работе с опасными (разрядными) грузами. Возникла необходимость создания грузоподъемных машин военного назначения. Такая техника стала разрабатываться в соответствии с требованиями Министерства обороны СССР. Основным производителем кранов военного назначения становится Ивановский завод автомобильных кранов (ныне – Ивановский машиностроительный завод "АВТОКРАН").

 В 1960 году ивановские краны начали поступать в войска, а годом позже на предприятии было создано военное представительство. Первоначально завод снабжал военных народнохозяйственными кранами. Но уже в 1962 году было освоено производство автокрана военного назначения 8Т210 грузоподъемностью 6,3 т на шасси автомобиля высокой проходимости Урал-375. Его особенностью, в отличие от привычных в те годы механических кранов, был многомоторный электрический привод крановых механизмов. Данное конструктивное решение существенно облегчало управление краном, позволяло регулировать рабочие скорости в широком диапазоне, совмещать операции, отличалось простотой и компактностью исполнительных механизмов, безопасностью эксплуатации, более высоким коэффициентом полезного действия, а также возможностью работы от внешней электросети. Еще одной особенностью 8Т210 была выдвижная решетчата стрела, благодаря которой кран отличался компактностью при транспортировке. Максимальная длина стрелы в выдвинутом состоянии составляла 8,4 м. Выдвижение/втягивание стрелы выполнялось вручную штурвалом, который приводил в движение цепной механизм. Краном можно было управлять дистанционно, по кабелю. Машина могла работать не только на опорах, а также передвигаться с грузом на крюке.

 Кран 8Т210 поставлялся во все виды Вооруженных сил и рода войск. Он стал первым наиболее массовым автокраном военного назначения. Его выпуск продолжался до 1982 года, а эксплуатация длилась на протяжении нескольких десятилетий.

 В первой половине 70-х годов завод приступил к освоению производства гражданского автокрана с гидравлическим приводом и телескопической стрелой КС-3571, а вслед за ним в 1976 году в серию пошел армейский аналог КС-3572 грузоподъемностью 10 т на шасси КрАЗ-255Б. С 1981 года взамен электрического крана 8Т210 в войска стал поступать гидравлический кран КС-2572А-1 грузоподъемностью 6,3 т на шасси Урал-375Е. Краны КС-3572 и КС-2572А-1 имели гидравлический привод подъема стрелы, грузовой лебедки, механизма поворота платформы и выносных опор. В отличие от гражданских моделей у них не было гидропривода телескопирования стрелы: вторая секция выдвигалась/задвигалась вручную при помощи рукоятки либо штурвала и цепного механизма.

 В 1985 году на смену военным гидравлическим кранам первого поколения пришли модернизированные модели – краны семейства КС-2573 грузоподъемностью 6,3 т на шасси Урал-43202 и семейства КС-3576 грузоподъемностью 10 т на шасси КрАЗ-260.

 В постсоветский период заказы на военные краны резко сократились. Но и в сложившихся обстоятельствах завод "Автокран" создавал новые модели для армии. Взамен снятых с производства машин КС-2573 и КС-3576 в 1993 году на снабжение был принят кран КС-3574М грузоподъемностью 14 т (12,5 т – для опасных грузов), с 2-секционной телескопической стрелой длиной 14 м, на шасси Урал-5557. В 2000 году его сменила усовершенствованная модель КС-3574М1 грузоподъемностью 16 т (14 т – для опасных грузов), с 2-секционной 14-метровой телескопической стрелой, на шасси Урал-5557-31.

 К началу 2000-х годов состояние парка войсковых грузоподъемных средств стало критическим. Согласно отчету "О результатах комплексной ревизии использования средств федерального бюджета, выделенных в 1999 году и в I полугодии 2000 года на обеспечение деятельности Управления начальника инженерных войск Минобороны России" снижение объемов закупок инженерной техники привело к тому, что из имеющегося парка инженерных машин более 64% составляла морально и физически устаревшая техника, находящаяся в эксплуатации более 15 лет.

 Объективная оценка состояния техники в войсках послужила основой для принятия кардинальных мер по наращиванию оборонного заказа. Уже в 2005 году резко возросло количество поступивших в войска новых образцов военной техники, в том числе автокранов.

 С началом активной модернизации российской армии завод "АВТОКРАН" обновил и расширил номенклатуру автомобильных кранов военного назначения. В 2005 году был освоен в производстве 50-тонный кран КС-6973БМ-У1 на специальном крановом шасси БАЗ-69098 (8х8). В 2006-07 годах в войска начали поступать краны КС-3574М2 и КС-3574М3, имеющие одинаковую крановую установку, но разные базовые шасси – КамАЗ-53501 (6х6) и Урал-4320-1058-31 (6х6) соответственно. Эти краны имеют грузоподъемность 16 т (14 т – при работе с опасными грузами) и оснащены 2-секционной телескопической стрелой длиной 14 м. В 2008 году из ворот завода вышел первый военный 25-тонник КС-45717М на шасси КамАЗ-53501 с 3-секционной стрелой. А в 2010 году на снабжение были приняты новые 16-тонные модели КС-45731М1 и КС-45731М2 с 3-секционной стрелой длиной 23 м на шасси Урал-4320 и КамАЗ-53501 соответственно. Также необходимо отметить, что наряду с кранами военного назначения в силовые структуры традиционно поставляются гражданские "ИВАНОВЦЫ".

 В наши дни "ИМЗ АВТОКРАН", имея более чем 65-летний опыт в разработке и производстве грузоподъемной техники для армии, продолжает создавать новые машины специального назначения, отвечающие требованиям времени.

**Основные тактико-технические характеристики 8Т210**

|  |  |
| --- | --- |
| Тип машины | автокран |
| Базовая машина | Урал-375Д |
| Масса машины | 13.6 т. |
| Экипаж | 1 чел. |
| Габаритные размеры в транспортном положении |  |
| длина.(с не выдвинутой стрелой) | 8.25 м. |
| длина с выдвинутой стрелой) | 11.45 м. |
| ширина | 2.69 м. |
| высота | 3.45 м. |
| Пределы вылета стрелы | от 3.5 до 7.5 м. |
| Грузоподъемность при  вылете стрелы 3.5 м | 6.3т.\* | с аутригерами |
| Грузоподъемность при вылете стрелы 7.5 м | 1.8т.\* |
| Грузоподъемность при вылете стрелы 3.5 м | 1.55т.\* | без аутригеров |
| Грузоподъемность при вылете стрелы  7.5 м) | 0.55т.\* |
| Максимальная скорость при не выдвинутой стреле | 70 км/час |
| Максимальная скорость при выдвинутой стреле | 35 км/час\*\* |
| Емкость топливных баков | 360 литров |
| Запас хода по  топливу | 600 км. (12 часов работы на месте) |
| Колея | 2 м |
| Клиренс | 40 см |
| Минимальный радиус поворота | 10.5 м |
| Время перевода машины из транспортного в рабочее или обратно | 2-3 мин |
| Двигатель | бензиновый карбюраторный  ЗиЛ-375 |
| Мощность двигателя | 128.71 квт (175 л.с.) |
| Максимальный угол подъема в транспортном положении | 31 градус |
| Максимальный угол крена в транспортном положении | 18 градусов |
| Преодолеваемый брод | 2 м  |

\*При вылете стрелы 3.5 м. стрела крана поднята вверх до предела и занимает положение близкое к вертикальному. При вылете стрелы 7.5 м. стрела крана занимает горизонтальное положение.

\*\*Максимальная скорость при выдвинутой стреле определяется не возможностями машины, а большой длиной машины. Она может просто не вписаться в поворот.