

А. И. ГОЛЬДЕНШТЕЙН и М. С. ПАНКИН

67
Г63

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ И ТОРГОВЫХ ГРУЗОВ
И КОММУНАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

АТЛАС КОНСТРУКЦИЙ

Под редакцией д-ра техн. наук проф. А. А. АФАНАСЬЕВА

В-486325



ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАШИНОСТРОЕНИЕ»
МОСКВА 1971

Ульяновский
Дворец книги
ИМ. В. И. ДАВЫДОВА

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ТОВАРОВ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

Т а б л и ц а 9

Техническая характеристика подвижного состава для перевозки продовольственных товаров и сельскохозяйственных грузов

Основные параметры	Марка машины					
	Т-296	ГЗТМ-950	Т-322	Т-318	Т-266	Т-87
	№ листа					
	60	61	62	63	64—66	67
Базовый автомобиль	ГАЗ-51А	ГАЗ-51А	ГАЗ-51А	ЗИЛ-130Г	ГАЗ-51А	—
Тип тягача	—	—	—	—	—	ГАЗ-51
Тип кузова	Фургон	Фургон (Т-313)	Цистерна	Фургон	Цистерна	Фургон
Грузоподъемность в тс	1,5	2	—	—	2,2	1,5
Полезный объем в м ³	11	—	1,9	—	2 × 1,2 = 2,4	9,2
Габаритные размеры в мм:						
длина	3350	—	3050	—	—	3650
ширина	2100	—	1266	—	—	2165
высота	2250	—	780	—	—	—
Погрузочная высота в мм	1170	—	—	—	—	—

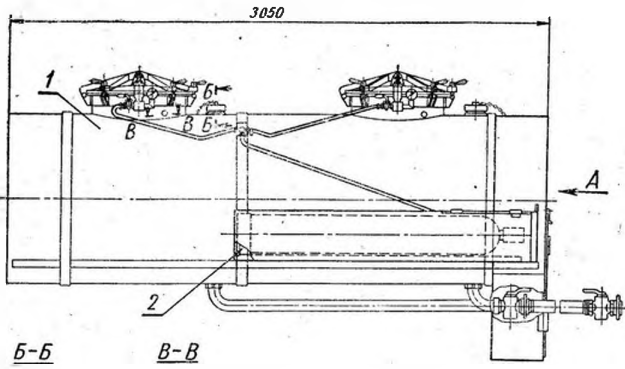


Рис. 4. Автомобиль ГЗТМ-950

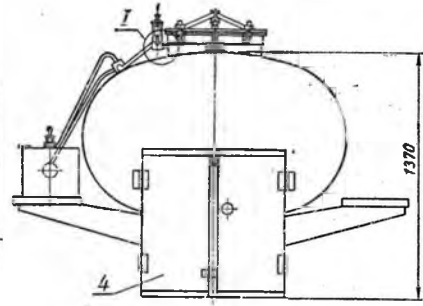
Автомобиль Т-296 с изотермическим кузовом на шасси ГАЗ-51А (лист 60) предназначен для перевозки охлажденного мяса (туш), подвешенного на крюках, с механизированной погрузкой и разгрузкой. Кузов выполнен в виде фургона закрытого типа с наружной облицовкой панелей стальными листами толщиной 0,8 мм и внутренней обшивкой из 3-миллиметровой оцинкованного железа толщиной 0,5 мм. В качестве термоизоляции используется пенопласт ПС-4 толщиной 80 мм. Листы изоляции, где проходит оковка, подбиты по месту, а пустоты заполнены крошкой. Пол кузова настилается досками толщиной 30 мм и обшивается оцинкованным листом. Вдоль кузова к оковке дуг приварены три направляющие, которые служат опорами для крюков с мясными тушами. В задней части кузова смонтирован грузоподъемный механизм порталного типа. Стойки портала выполнены из гнутого профиля, а перекладина — из трубы. Привод грузоподъемного механизма гидравлический. Механизм привода портала обеспечивает его поворот в пределах 70°. Масло подается в гидrocилиндр насосом, работающим в одном агрегате с коробкой отбора мощности. Каркас кузова состоит из основания, левого, правого, переднего и заднего бортов, крыши и оковки. Узлы каркаса кузова, изготовленные из древесины первого сорта, крепятся между собой на шпихах с использованием казенного клея и нагелей. Узлы каркаса усилены металлической оковкой, укрепленной на болтах и шурупах. Основание кузова состоит из продольных и поперечных брусьев, скрепленных шпиховыми соединениями. Продольные брусья несут на себе всю нагрузку груза и веса кузова. Наиболее напряженные узлы основания усилены оковкой. Борта кузова состоят из стоек и поперечных поясов, соединенных в шпих. Задний борт изготовлен из древесины твердых пород. Каркас крыши состоит из поперечных дуг, рамы для их крепления и соединительных планок. Все детали скреплены подрезками на казенном клею и шурупами. Поперечные дуги усилены металлической оковкой корытообразного профиля. Двери задка кузова двухстворчатые. В каркасе дверей притворные и навесные замки выполнены из бука, а поперечные — из сосны первого сорта. Автомобиль ГЗТМ-950 с кузовом-фургоном Т-313 на шасси ГАЗ-51А (лист 61) предназначен для перевозки мясных туш в подвешенном состоянии.

Вдоль боковых стенок кузова размещен трубчатый каркас, на верхнюю часть которого опираются четыре поперечины из швеллера № 6,5. На поперечинах закреплены три направляющие, служащие опорой для крюков с мясными тушами. В задней части направляющих установлены запоры, исключающие произвольное выкатывание крюков с тушами из направляющих. Внутренняя часть кузова разделена цепями (на три поперечные секции), ограничивающими возможность раскачивания туш при движении автомобиля. Боковые и передняя стены кузова, а также пол защищены решетками из дерева. Это обеспечивает предохранение внутренних панелей кузова от повреждений в случае его использования для перевозки некоторых продуктов в таре. Кроме того, внутренняя обшивка исключает возможность непосредственного контакта перевозимого парного мяса в тушах с металлом. На все поверхности внутренней части кузова, с которыми могут соприкоснуться мясные туши при их транспортировке, нанесено специальное покрытие, в соответствии с установленными санитарными нормами для пищевых продуктов. Автомобиль-цистерна Т-322 на шасси ГАЗ-51А (лист 62) спроектирован для безтарной перевозки пива на торговые точки и перекачивания его в стационарную изотермическую емкость. В комплект оборудования пивовоза, выполненного на базе стандартной молоковозной цистерны, входят шкаф с двухстворчатой дверью, сливной шланг, ящик для баллонов с углекислым газом, наливной штуцер, углекислотный редуктор и др. Часть оборудования унифицирована с агрегатами изотермических емкостей, изготовляемых Московским опытно-экспериментальным заводом Росглавпиво для торговых точек. Шкаф представляет собой сварной комплект из металлического каркаса уголкового профиля, верхнего овального листа, торцевого овала и двухстворчатой двери. Внутри шкафа размещен сливной шланг в сборе с ниппелями и накидными гайками. На площадке пивовоза с правой стороны установлен ящик для баллона с углекислым газом. Ящик выполнен в виде коробки, сваренной из 3-миллиметровой стали, с задвижкой в задней части и откидной крышкой. Баллон укреплен в ящике деревянными клиньями или проставками. В каждой секции цистерны установлено по одному наливному штуцеру. Штуцер представляет собой горловину диаметром 70 мм с крышкой и уплотнителем. Присоединительный размер горловины М105×2 рассчитан под соответствующий изотермический кран. На каждом люке цистерны предусмотрен распределитель, состоящий из крестовины, отвода с манометром, ниппеля для присоединения шланга и трубы крепления. Крестовина представляет собой деталь с отводами для подачи углекислого газа из баллона в каждую секцию цистерны. Для обеспечения герметичности цистерны при внутреннем избыточном давлении 0,5—0,7 кгс/см² на каждом люке смонтирован усилитель крышки сварной конструкции. Переходный штуцер, выточенный из бронзы, соединяет сливной комплект цистерны с проходными кранами. Конечный штуцер установлен на конце сливного шланга и снабжен накидной гайкой со штурвалом для присоединения шланга к емкостям на торговых точках. Уплотнительные прокладки штуцера изготовлены из пищевой резины.

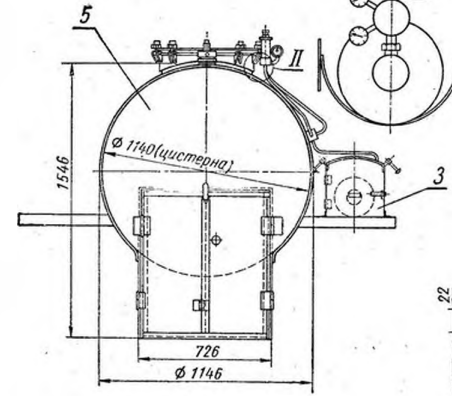
В каждой горловине цистерны для контроля за наполнением секций цистерны имеется смотровой штуцер, представляющий собой бронзовый патрубок с окошком из органического стекла. Автомобиль-фургон Т-318 на шасси ЗИЛ-130Г (лист 63) имеет грузопассажирский кузов М-36 и может использоваться для перевозки продуктов сельскохозяйственного производства на колхозные рынки. Пассажирский отсек кузова обогревается системой водяного отопления с отбором горячей воды из системы охлаждения двигателя. В качестве источника тепла используется отопитель автобуса ЗИЛ-158. Вода из головки блока поступает по трубопроводу в отопитель кузова и сливается во всасывающую полость водяного насоса. Грузовой отсек кузова с объемом 12,5 м³ не отапливается, но в него при помощи вентилятора отопителя и регулируемого отвода подается теплый воздух из пассажирского отсека через два проема размером 150×300 мм в разделительной перегородке между отсеками. Автомобиль-цистерна Т-266 на шасси ГАЗ-51 (листы 64—66) спроектирован для доставки потребителям жидкой пищевой маргариновой эмульсии с сохранением ее отпускной температуры (+40°С). На раме базового автомобиля установлены две вертикальные термоизолированные цистерны, изготовленные из листовой нержавеющей стали. Цистерны покрыты двойными оболочками, причем промежуток между поверхностью цистерны и внутренней оболочкой заполнен эвтектической смесью, которая перед выездом автомобиля из гаража подогревается через паровой змеевик. Между внутренней и наружной оболочками расположен полистирол ПС-Б, приклеенный к их поверхностям. Верхняя часть цистерны цилиндрическая, нижняя — коническая. В верхней части имеется заливное отверстие, закрытое термоизолированной крышкой. В нижней части расположено коническое седло с грибовидным клапаном и приварен коленичатый сливной патрубок. Промывка или пропарка цистерны производится через люк горловины с откидной крышкой либо через заливное отверстие. Для ускорения слива эмульсии автомобиль оборудован воздуходувкой, создающей давление внутри цистерны, и калорифером, смонтированным на выхлопной трубе. Привод воздуходувки осуществляется от коробки отбора мощности. Воздух засасывается через калорифер и в нагретом виде подается через фильтр и трубопроводы в соответствующую цистерну. Подача воздуха регулируется краном. Прицеп-фургон Т-87 к автомобилю ГАЗ-51 (лист 67) предназначен для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий в лотках. Кузов прицепа цельнометаллический каркасно-панельного типа. Внутри кузова установлены уголки и стойки для укладки 78 лотков. Каркасы панелей и основания выполнены из П-образных гнутых профилей. Снаружи панели обшиты стальным листом толщиной 0,8 мм. В трех дверных проемах кузова установлено по две двери с простыми и надежными запорами. В наличниках замков сделаны отверстия под пломбу. Пол кузова настелен из досок толщиной 40 мм и покрыт оцинкованным железом. Кузов крепится к раме прицепа в четырех точках: впереди — болтами и сзади — стремьями.



Вид А



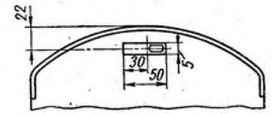
II повернуто



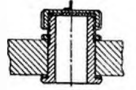
Обозначения:

- 1 - цистерна эллиптическая;
- 2 - баллон углекислого газа;
- 3 - ящик для баллона;
- 4 - шарф;
- 5 - цистерна цилиндрическая (вариант)

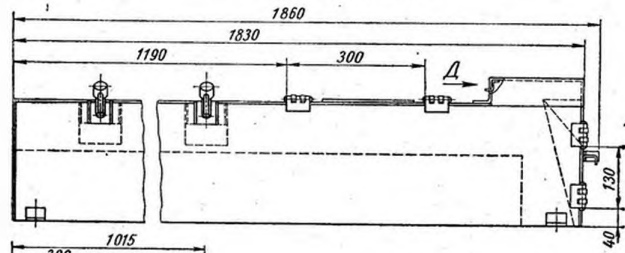
Вид Д



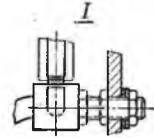
Б-Б В-В



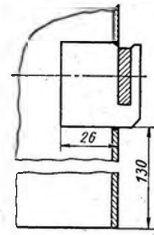
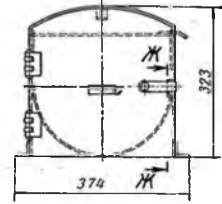
Ящик для баллона



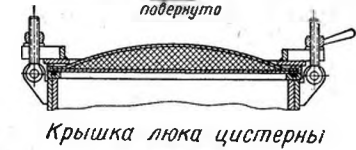
Вид Г



Ж-Ж

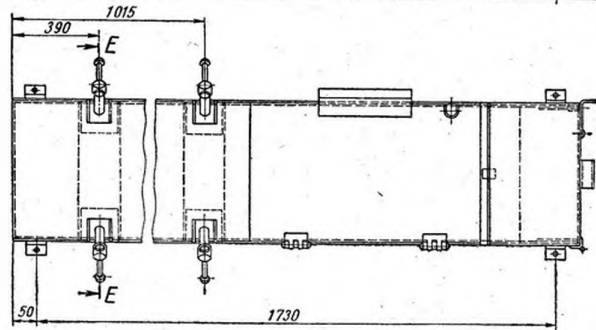


И-И повернуто

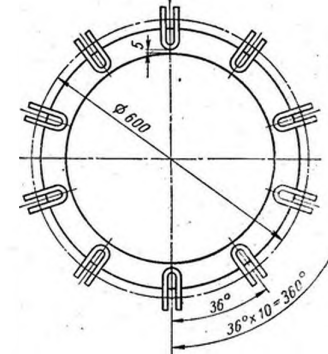
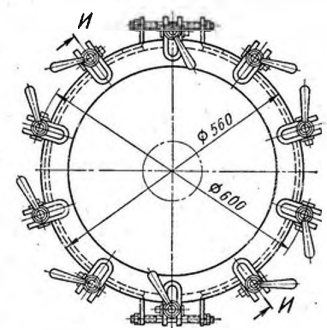
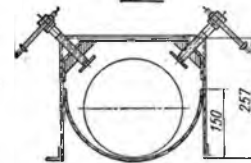


Крышка люка цистерны

Прижимное кольцо крышки



Е-Е



ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СЫПУЧИХ, ЖИДКИХ И ПОЛУЖИДКИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ГРУЗОВ

Подвижной состав для перевозки сыпучих и полужидких промышленных грузов представлен в виде автомобиль-самосвалов (табл. 5) и автопоездов с полуприцепами и прицепами (табл. 6 и 7).

**Техническая характеристика
автомобилей-самосвалов для перевозки сыпучих грузов**

Таблица 5

Основные параметры	Марка автомобиля	
	T-255	T-182
	№ листа	
	32	33
Базовый автомобиль	ЗИЛ-ММЗ-555	ЗИЛ-ММЗ-585И
Тип кузова	Бортовая платформа с опрокидыванием на стороны	Герметичный закрытый с опрокидыванием назад
Грузоподъемность в тс	4,5	4,5
Объем кузова в м ³	3	3,65
Габаритные размеры кузова в мм:		
длина	—	2550
ширина	2450	2060
высота	—	800

Автомобиль-самосвал T-255 на базе ЗИЛ-ММЗ-555 (лист 32) предназначен для перевозки промышленных, сельскохозяйственных и строительных сыпучих грузов (угля, удобрений, грунта и т. д.) весом до 4,5 т.

Разгрузка осуществляется гидроподъемником с опрокидыванием кузова на стороны, что позволяет упростить маневрирование в разгрузочных пунктах. Самосвал может работать одновременно с одним или двумя самосвальными прицепами.

У нижнего надрамника базового автомобиля срезаются щеки для крепления гидроподъемника, а на их место приваривается поперечина со скобой для ограничительной цепи кузова. Дополнительно устанавливается верхний надрамник, сваренный из швеллеров № 12, а гидроподъемник перенесен в середину шасси под платформу.

В платформе ЗИЛ-ММЗ-555 боковые борта устанавливаются на нижние шарниры. В верхней части бортов монтируется запорный механизм, с помощью которого каждый борт легко откидывается простым нажатием рычага и запирается при подъеме борта. Задний борт платформы фиксируется наглухо.

При опрокидывании платформа поворачивается на шарнирах верхнего надрамника. Для буксировки самосвальных прицепов устанавливается стандартный буксирный прибор автомобиля ЗИЛ-130 вместо буксирной скобы автомобиля-самосвала ЗИЛ-ММЗ-555.

Автомобиль-самосвал T-182 на базе ЗИЛ-ММЗ-585И (лист 33) предназначен для перевозки выветриваемых и пылящих грузов (мела, алебастра, цемента, удобрений) весом до 4,5 т.

На шасси базового автомобиля взамен стандартного кузова устанавливается самосвальный (с открывающимся задним бортом) закрытый сверху герметичный сварной кузов. Каркас перекрытия кузова состоит из трех поперечных балок (из уголка

**Техническая характеристика
специализированных автопоездов для перевозки
сыпучих и жидких грузов**

Таблица 6

Основные параметры	Марка полуприцепа		
	T-243	У-5	T-321
	№ листа		
	34 и 35	36	37—39
Тип тягача	ЗИЛ-ММЗ-164Н	ЗИЛ-130В1	МАЗ-504
Объем кузова (цистерны) в м ³	18	2 × 4 = 8	7 + 11 = 18
Грузоподъемность в тс	7	9	20
Собственный вес в т	3,1	3,5	13,5
Габаритные размеры полуприцепа в мм:			
длина	6242	6460	17 800
ширина	2430	2400	2 700
высота	2625	3010	3 200

Таблица 7

**Техническая характеристика
автопоездов для перевозки сыпучих и полужидких грузов**

Основные параметры	Марка прицепа		
	T-155	T-165	T-295
	№ листа		
	40	41 и 42	43 и 44
Тип тягача	ЗИЛ-ММЗ-585	ЗИЛ-ММЗ-585 КАЗ-600	ЗИЛ-ММЗ-555
Грузоподъемность прицепа в тс	4	4	5
Собственный вес в т	2,2	2,3	2,7
Габаритные размеры в мм:			
длина	2860	3240	5185
ширина	2470	2450	2490
высота	—	2330	2050

32×32×3), закрытых листовой сталью толщиной 2 мм, приваренной точечной сваркой. Погрузочный люк (1400×1000 мм) перекрытия имеет створки, которые открываются и закрываются одновременно специальным рычажным устройством, рукоятка которого находится на внешней панели переднего борта. При необходимости отрегулировать длину рычагов управления створками достаточно ослабить гайки крепления рычагов, изменить длину рычагов до требуемой величины и снова затянуть гайки. Для обеспечения герметичности кузова предусмотрены специальные уплотнения створок и заднего борта.

Погрузка осуществляется как из бункеров, так и экскаватором или грейферным краном. Для разгрузки используется стандартный гидроподъемный механизм опрокидывания кузова.



Рис. 3. Полуприцеп-самосвал T-243 с тягачом ЗИЛ-ММЗ-164Н

Механизированная загрузка кузова должна производиться с возможно меньшей высоты ковшем емкостью не более 1 м³. Груз следует по возможности равномерно распределять по длине кузова.

Полуприцеп-самосвал T-243 с боковым опрокидыванием к тягачу ЗИЛ-ММЗ-164Н (листы 34 и 35) предназначен для перевозки легковесных сыпучих грузов (отходов резнио-технического производства, древесных опилок, стружки и т. п.) весом до 7 т. На базе полуприцепа ММЗ-584 взамен стандартного кузова установлен самосвальный кузов сварной конструкции (рис. 3).

Лонжероны рамы усилены вставками и поперечинами. Для механизмов блокировки рессор применены усилительные стойки. К раме приварены две люльки опор гидроподъемников опрокидывающего механизма. Борта кузова двухсекционные; каждая секция состоит из двух шарнирно связанных частей.

Нижние части бортов кузова при открывании раскручивают пружины на трубах осей бортовых замков. Пружины уравнивают до 2/3 веса бортов, облегчая закрывание их после разгрузки.

Верхние части бортов при наклоне кузова в процессе разгрузки остаются свободно подвешенными в вертикальном положении. При опускании кузова после разгрузки верхние части бортов плотно прижимаются к стойкам.

Замки бортов состоят из осевых труб, расположенных вдоль правой и левой балок основания платформы, кулачков, приваренных к осевым трубам под стойками кузова, вертикальных штоков, расположенных вдоль стоек, пружин, надетых на штоки, собачек и упоров собачек. Конструкция замков обеспечивает их открывание

воротом рукоятки осевой трубы, расположенной перед передним бортом кузова. Шкивы автоматически закрываются в момент прижатия нижней части бортов к стойкам.

Гидравлическая система автопоезда состоит из коробки отбора мощности автомобиля ЗИЛ-ММЗ-585, работающей в одном агрегате с гидронасосом, системы трубопроводов, резинового шланга высокого давления, соединяющего системы тягача полуприцепа, двух гидравлических подъемников, рычага включения коробки отбора мощности и гидравлического насоса, установленного в кабине водителя.

Механизм опрокидывания обеспечивает подъем кузова на угол до 30° . Полуприцеп рассчитан на механическую загрузку с использованием автопогрузчика, грейферного автокрана или другого подъемного оборудования. Разгрузка возможна на любую боковую сторону.

Полуприцеп-цистерна У-5 к тягачу ЗИЛ-130В1 (лист 36) используется для доставки известкового молока с заводов железобетонных изделий на растворные пункты. Грузоподъемность до 9 тс. В процессе доставки сохраняется качество раствора, он полностью сливается из цистерны, не оставляя осадка.

На широкой раме полуприцепа, сваренной из швеллера № 36, вертикально установлены две цистерны диаметром 2100 мм с коническим днищем и механическим перемешивающим устройством. Привод мешалок осуществляется электродвигателем мощностью 2,4 кВт и напряжением 220 в с питанием от сети приемных пунктов.

Перемешивающее устройство включается за 3 мин до начала слива и работает до полной разгрузки, которая длится 3—5 мин. Цистерны заполняются на заводе стационарными насосами либо с помощью вакуума, создаваемого внутри каждой цистерны, соединенной трубопроводами с всасывающим патрубком компрессора двигателя тягача.

Разгрузка известкового раствора производится путем создания внутри цистерны выпускными газами двигателя тягача избыточного давления $0,5—0,55 \text{ кг/см}^2$. Возможен слив и самотеком.

Автопоезд-цементовоз Т-321 в составе тягача МАЗ-504 и полуприцепа С-570А С-853 (листы 37—39) предназначен для безтарной доставки цемента и других порошкообразных грузов с заводов и базовых складов на склады строительных объектов. Общая грузоподъемность 20 тс.

На полуприцепа С-570А смонтирована цистерна для перевозки порошкообразного груза. Установка обвязки и буксирного прибора выполнена так, чтобы полностью разгрузить цистерну от растягивающих усилий в движении.

Полуприцеп С-853 состоит из подкатной тележки с плитой наката седельно-подъемного устройства автомобиля ЗИЛ-130В1 и цистерны.

Обвязка из швеллера № 10 приварена с обеих сторон цистерны к усилительному листу цистерны и к угольнику крошштейнов рессор, а также к узлу крепления опор-

ных устройств полуприцепа и спереди к коробке шкворневой плиты. К задней части усилительного листа цистерны приварен держатель буксирного прибора автомобиля ЗИЛ-130.

Подкатная тележка к полуприцепа С-853 состоит из рамы, дышла и седельного устройства, в качестве которого использована плита наката седла автомобиля ЗИЛ-130В1 с запорным механизмом, неподвижно установленным на раме тележки.

Для подачи воздуха цистерне, смонтированной на полуприцепа С-853, в систему тормозов полуприцепа С-570А введен тройник с воздухопроводом, снабженным на конце разобщительным краном и соединительной головкой. Привод тормозов к подкатной тележке заимствован из тормозной системы полуприцепа С-853.

В крестовину распределения воздуха системы разгрузки полуприцепа С-570А вварен трубопровод, на конце которого установлен кран с трубой и шлангом для соединения с системой разгрузки цистерны полуприцепа С-853.

В лист наката полуприцепа С-853 с двух сторон вварены втулки, оси которых совпадают с осями втулок на рамечной подкатной тележке. При совмещении отверстий втулок в них вставляются опорные чеки, предотвращающие возможность поворота цистерны относительно оси подкатной тележки.

Прицеп-самосвал Т-155 к тягачу ЗИЛ-ММЗ-585 (лист 40) используется для перевозки сыпучих грузов весом до 4 т. Платформа с открывающимися бортами установлена на шасси базовых прицепов АСП-3 или АСП-4 взамен корытообразного кузова.

Возможна установка дополнительных бортов платформы, позволяющих увеличить ее емкость с 2,75 до 3,4 м³. Платформа при разгрузке наклоняется до 48° . Угол наклона платформы ограничен с целью сохранения устойчивости прицепа при поднятой платформе. Предельный наклон обеспечивается ограничительной втулкой длиной 140 мм, установленной на плунжере гидроподъемника.

Для установки платформы на серийные шасси прицепов изготовлены и приварены новые крошштейны шарниров опрокидывания платформы, а люлька гидроподъемника перенесена в новое место на раме.

На прицепе используется двухзвенчатый опрокидывающий механизм с ограничительной втулкой, а на платформе с дополнительными бортами устанавливается опрокидывающий механизм автомобиля ЗИЛ-ММЗ-585.

Прицеп-самосвал Т-165 к тягачу ЗИЛ-ММЗ-585 (листы 41 и 42) предназначен для перевозки сыпучих и полужидких грузов весом до 4 т. В составе автопоезда тягач Т-170 на базе ЗИЛ-ММЗ-585 или КАЗ-600 и самосвальный прицеп Т-165.

Платформы тягача и прицепа имеют одинаковые размеры и разгружаются на боковые стороны. Боковые борта открываются на верхних шарнирах, которые подняты над уровнем переднего и заднего бортов для обеспечения разгрузки застыв-

шего или смерзшегося груза. Для большей устойчивости прицепа увеличены колея колес до 1800 мм и расстояние между центрами рессор до 1100 мм.

Продольные балки платформы изготовлены из швеллера № 10, усиленного накладками в средней наиболее нагруженной части. Поперечные балки выполнены из швеллера № 6,5 и гнутых профилей. Днище платформы закрыто 3-миллиметровой листовой сталью. Каркас боковых бортов из швеллера № 6,5 обшит стальным листом толщиной 2,5 мм.

Лонжероны рамы изготовлены из швеллеров № 12, сваренных коробочкой. Другие, менее нагруженные, части рамы максимально облегчены.

Угол наклона платформы 50° определяется установкой ограничительной втулки на плунжер гидроподъемника. Поворотное устройство выполнено по типу шкворня и поворотного круга на 20 роликах. Дышло укреплено на двух пальцах, вставленных в отверстия продольных швеллеров передней тележки. Тормоза прицепа колодочные с пневматическим приводом от тормозной системы тягача; действуют на все колеса.

В механизме опрокидывания использован двухступенчатый гидроподъемник автомобиля ЗИЛ-ММЗ-585. Управление гидроприводом осуществляется из кабины тягача.

Прицеп-самосвал Т-295 к тягачу ЗИЛ-ММЗ-555 (листы 43 и 44) используется для перевозки сыпучих и полужидких грузов весом до 5 т. Тягач переоборудован на боковое опрокидывание. Борта тягача и прицепа открываются на верхних шарнирах.

Продольные балки платформы прицепа изготовлены из швеллера № 10, поперечные — из швеллера № 6,5 и гнутых профилей. Днище платформы — из листовой стали толщиной 3 мм. Средние стойки переднего и заднего бортов выполнены из гнутого профиля $80 \times 70 \times 4$ мм. Лонжероны рамы шасси сварены коробочкой из швеллера № 14. Менее нагруженные части рамы максимально облегчены.

Поворотное устройство изготовлено по типу шкворня со сменной втулкой, поворотного круга трения скольжения и четырех секторов, установленных на раме тележки. Поворотное устройство закрыто защитным кожухом, предотвращающим попадание на трущиеся поверхности пыли и грязи. Поворотный круг и секторы выполнены из рессорной стали, а защитный кожух — из 2-миллиметрового стального листа.

В конструкции прицепа предусмотрена возможность использования и прямого, и гнутого дышла. Прямое дышло снабжено скобой, предохраняющей гидрооборудование от повреждения. Для контроля за погрузкой на дышло имеется лесенка. Гнутое дышло представляет собой сварную конструкцию из гнутых профилей и листа. Сцепная петля жестко приварена к дышлу. Груз по возможности следует равномерно распределять по всей площади платформы.