

# Вагулём

ЯНВАРЬ · 1968 · N 1





# МОГИЛЕВСКИЕ ВЕЗДЕХОДЫ

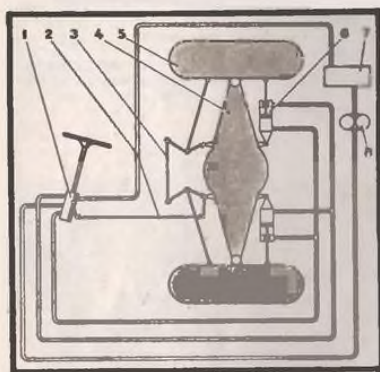
Список автомобильных предприятий страны все время пополняется. В их число в 1986 году вошел Могилевский автозавод имени С. М. Кирова. Первым для молодого коллектива явился 18-тонный самосвал повышенной проходимости МоАЗ-522. Он предназначен для работы в карьерах в различных климатических зонах нашей страны.



Автомобиль МоАЗ-522.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МоАЗ-522

Грузоподъемность, кг	18 000
Собственный вес, кг	17 500
Полный вес нагруженного автомобиля, кг	35 500
Распределение веса нагруженного автомобиля по осям, кг	
на переднюю	17 100
на заднюю	18 400
Габаритные размеры, мм:	
длина	7700
ширина	3130
высота по козырьку платформы	3300
формы	2800
Погрузочная высота, мм	8
Емкость кузова, м <sup>3</sup>	3350
База, мм	2400
Колеса, мм	
Дорожный просвет под мостами, мм	570
Наибольшая скорость, км/час	50
Радиус поворота по колеям передних колес, м	9,8
Шины	26,5—28



Принципиальная схема управления передними колесами: 1 — рулевой механизм с гидравлическим распределителем; 2 — обратная механическая связь; 3 — рулевая трапеция; 4 — мост; 5 — управляемые колеса; 6 — цилиндры поворота; 7 — масляный бак; 8 — шестеренчатый насос.

Самосвал разрабатывался на базе узлов одно- и двухосного промышленных тягачей. При этом унификация основных узлов составила около 90 процентов.

На автомобиле устанавливается четырехтактный дизель ЯМЗ-238 мощностью 240 л. с. Топливные баки емкостью 400 л делают возможной двухсменную работу автомобиля в карьере. Система охлаждения — жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией воды. При низких температурах допускается использование антифриза. Для зимних условий предусмотрен подогреватель охлаждающей жидкости и масла. Он позволяет пустить двигатель при температуре минус 40 градусов за 20 минут. На МоАЗе установлен радиатор трактора Т-140, который даже в сорокаградусную жару обеспечивает нормальный режим работы двигателя.

Двигатель пускают стартером, питающимся от аккумуляторных батарей. Через карданный вал крутящий момент передается на коробку передач, имеющую четыре передачи переднего хода и одну — заднего. В ней установлены пальчиковые синхронизаторы. Машина оборудована двухдисковым сцеплением с периферийными пружинами. В систему привода сцепления включен пневмоусилитель. Раздаточная коробка имеет два диапазона передач. Она трехвальная с выводом отбора мощности на два моста. Диапазоны передач включаются через установленные на нижнем валу синхронизаторы, которые обеспечивают плавное переключение во время движения. В раздаточной коробке есть отключатель переднего моста. Управляется он пневматическим приводом с места водителя.

Мосты выполнены в литых картерах и имеют по два редуктора.

Главная передача состоит из пары конических шестерен со спиральным зубом и коническим дифференциалом.

Колесный редуктор — планетарный, с прямыми зубчатыми шестернями. Он расположен в наружной части ступицы колеса. Редукторы соединены полуосями разгруженного типа. Передний мост имеет дополнительно кулаки, обеспечивающие поворот колес. Полуоси его соединяются шарниром равных угловых скоростей.

На всех четырех колесах — колодочные тормоза с пневматическим приводом. Кроме них, на автомобиле установлен ручной тормоз барабанного типа с механическим приводом. Рулевое управление — с гидроусилителем и следящей связью от колес автомобиля. Рулевой механизм с приводом золотникового типа. Насос — непосредственно на коробке отбора мощности и работает как от двигателя, так и от колес, обеспечивая тем самым высокую надежность системы управления.

Двухместная цельнометаллическая кабина оборудована регулируемым сиденьем, отопителем с устройством обдува лобового стекла, вентилятором, стеклоочистителями, зеркалами заднего вида с обеих сторон.

Кузов автомобиля-самосвала — ковшового типа. Он сварен из низколегированной стали. Основание его изготовлено из толстого листа и рассчитано на нагрузку трехкубовым экскаватором.

Борта связаны с основанием усилителями коробчатого типа. Кузов крепится на раме автомобиля при помощи шарнира. Для опрокидывания его служат два телескопических подъемника двойного действия. В гидравлической системе опрокидывающего механизма установлены шестеренчатые насосы НШ-46, кран управления и система трубопроводов. Управляет системой водитель непосредственно из кабины.

Оба моста самосвала оборудованы рессорной подвеской с гидравлическими амортизаторами. В сочетании с шинами низкого давления и большого диаметра такая подвеска позволяет самосвалу двигаться на высоких скоростях в условиях бездорожья, что недоступно обычным автомобилям.

МоАЗ-522 в 1966 году успешно выдержал заводские испытания на строительстве шоссе и гидроэлектростанций. Три образца проходят межведомственные испытания. Первый этап их на открытом строительстве Московского метрополитена закончен, и сейчас машины работают на строительстве Киевской ГЭС.

К 50-летию Советской власти конструкторы завода радикально усовершенствовали самосвал-вездеход. На перспективной модели МоАЗ-522А будет установлена пневмогидравлическая подвеска, отличающаяся особой плавностью, и новая, совершенная гидромеханическая трансмиссия. Изменения конструкции кабины улучшат доступ к узлам, облегчат ремонт и обслуживание машины.

На базе узлов самосвала МоАЗ-522 и одноосного тягача МоАЗ-546 завод разработал типаж перспективных автомобилей повышенной проходимости.

Это новое перспективное семейство вооружит автотранспортников, строителей, лесорубов, изыскателей и геологов мощными специализированными вездеходами.