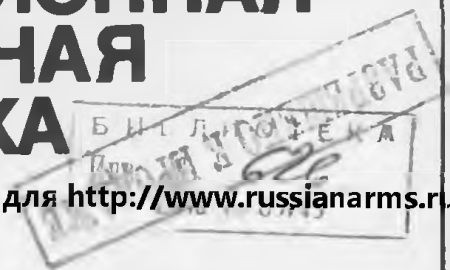


СПРАВОЧНИК

# АВИАЦИОННАЯ НАЗЕМНАЯ ТЕХНИКА

Suvprov AV 63-64@mail.ru для <http://www.russianarms.ru>



Москва "Транспорт" 1989

### **6.3. АВТОТРАНСПОРТЕРЫ**

Автотранспортеры (табл. 34) обеспечивают загрузку грузов, багажа и почты в транспортные отсеки ВС.

Автотранспортеры работают в комплексе с электрокарами, багажными тележками и другими транспортными средствами, осуществляющими подвоз багажа к самолету.

Таблица 34. Технические характеристики автотранспортеров

| Показатель   | АТ-4                      | АТ-6     |
|--|---------------------------|----------|
| Базовый автомобиль                                   | ГАЗ-69                    | УАЗ-452Д |
| Габаритные размеры, мм                               |                           |          |
| длина в рабочем положении                            | 10 100                    | 9000     |
| при горизонтальном положении транспортера            |                           |          |
| ширина   | 1750И (2500)              | 1960     |
| высота   | 2830                      | 2100     |
| Максимально допустимая скорость движения, м/с (км/ч) | 13,8(50)                  | 13,8(50) |
| Общая масса в снаряженном состоянии, кг              | 2600                      | 2400     |
| Максимальная высота погрузки, мм:                    |                           |          |
| спереди  | 4000                      | 4100     |
| сзади  | 2900                      | 1980     |
| Максимальный угол подъема транспортера, °            | 22                        | —        |
| Производительность, т/ч                              | 80—180                    | —        |
| Время установки в рабочее положение, с               | 60(50)                    | 30       |
| Время складывания в походное положение, с            | 30                        | 30       |
| Ширина транспортера, мм                              | 800                       | —        |
| »  леиты, мм   | 600                       | —        |
| Привод транспортера                                  | Два гидромотора<br>НПА-64 | —        |
| Высота верхнего конца транспортера, мм               | 400—900                   |          |
| Допускаемая общая нагрузка на ленту, кН              | 4                         | 4        |
| Масса одного места груза, кг                         | 200                       | 200      |
| Габаритный размер одного места, мм:                  |                           |          |
| длина  | 2000                      | 2000     |
| ширина   | 800                       | 800      |
| высота   | 800                       | 800      |
| Вместимость бака, м <sup>3</sup>                     | 0,06                      | 0,06     |

### Автотранспортер АТ-4

**Конструкция.** АТ-4 смонтирован на базе автомобиля ГАЗ-69 (рис. 113). К специальному оборудованию относятся: транспортер, передний и задний цилиндры подъема и опускания стрелы, силовая установка, гидросистема, электрооборудование, ауригеры.

**Базовое шасси** доработано. На нем установлена дополнительная рама, служащая опорой для размещения передней и задней стрел транспортера и для крепления механизма привода леит и фары. Конструкция переднего буфера изменена таким образом, чтобы он служил точкой опоры для переднего цилиндра подъема стрелы и местом крепления передних ауригеров. Сзади на раме шасси установлены задние ауригеры. Передний и задний цилиндры являются трехступенчатыми плунжерными цилиндрами одинаковой конструкции, но с различным значением хода. Силовая установка смонтирована в кабине водителя на раздаточной коробке автомобиля и представляет собой двухпозиционную коробку отбора мощности.

**Электрооборудование** состоит из электрооборудования автомобиля ГАЗ-69 и специального, необходимого для обеспечения работы и нормальной эксплуатации автотранспортера как спецмашины.

**Гидросистема** обеспечивает выпуск и уборку ауригеров; подъем и опускание стрел автотранспортера; изменение положения откидных секций транспортера; силовой привод транспортной ленты и изменение направления ее движения.

В гидросистему входят следующие основные агрегаты: маслобак, гидроасос НШ-64, силовая установка, гидроаккумулятор, обратный клапан, гидроагрегат

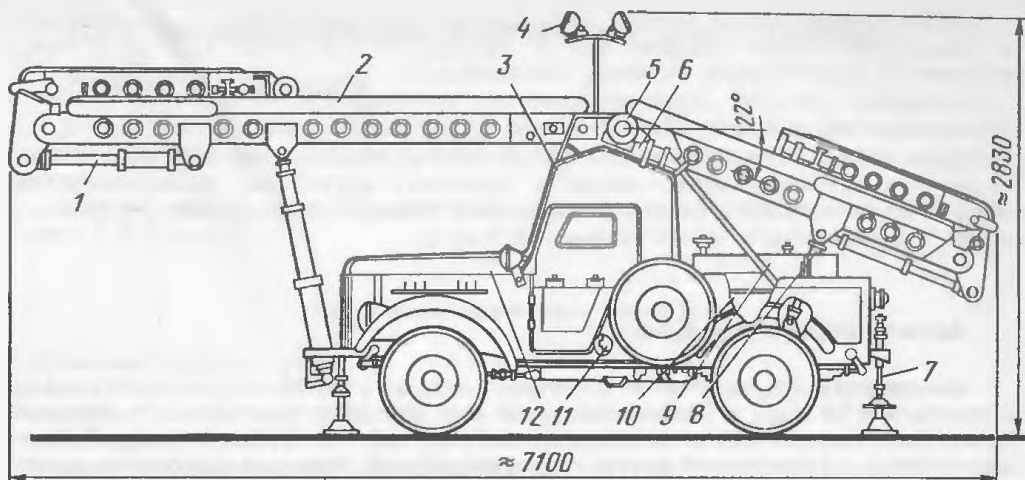


Рис. 113. Автотранспортер АТ-4:

1— гидроцилиндр; 2— передняя стрела транспортера; 3— рама; 4— фара; 5— редуктор; 6— гидромотор; 7— ауригер; 8— гидроцилиндр; 9— гидробак; 10— чехол; 11— силовая установка; 12— базовый автомобиль

самолетный ГА-186М, два гидронасоса НПА-64, гидрораспределитель, передний и задний механизмы поворота откидных секций, гидроцилиндры передних и задних ауригеров, передние и задние гидроцилиндры подъема и опускания стрел.

**Принцип работы.** Транспортер, установленный на АТ-4, состоит из двух частей, каждая из которых имеет транспортерную ленту и самостоятельный привод. Передняя часть транспортера состоит из передней стрелы, с которой посредством механизма поворота соединена откидная секция; задняя часть — из задней стрелы, с которой также при помощи механизма поворота соединена откидная секция. Стрелы и откидные секции коробчатой конструкции выполнены клепаными из дюралюминиевых листов и внутренних поперечных рамок. Установленные на транспортере передняя и задняя транспортерные ленты являются бесконечными. Концы лент состыкованы поперечным косым швом посредством вулканизации. Привод их осуществляется ведущими обрзинеинными барабанами.

Механизм поворота обеспечивает поворот откидной секции относительно передней или задней стрелы от 0 до 180° и установку откидной секции в любом крайнем или промежуточном положении. При этом длина и натяжение транспортерной ленты не меняются и лента может свободно перемещаться при любом взаимном расположении откидных секций относительно стрел транспортера в пределах указанного угла. Механизм поворота управляется гидроцилиндром, снабженным гидрозамком.

**Техническое обслуживание.** ТО спецоборудования производится ежедневно через 50, 100 и 200 ч работы.

*Ежедневно необходимо:*

проверить исправность автотранспортера, механизмов поворота откидных секций, подъема и опускания стрел и выпуска ауригеров;

очищать автотранспортер от грязи, воды и снега (2 раза в день). Особое внимание обратить на чистоту ленты, ведущих барабанов и роликов,

проверить отсутствие течи масла из червячных редукторов и чистоту отверстий в суфлерах. При необходимости течь устранить, а отверстия прочистить.

*Через 50 ч работы новой машины следует:* производить ежедневные регламентные работы, сменить масло в червячных редукторах привода ленты.

*Через 100 ч работы нужно:* произвести ежедневные регламентные работы, промыть фильтр;

после первых 100 ч работы транспортера заменить масло в гидросистеме (в дальнейшем через каждые 500 ч работы, но не реже 1 раза в год); проверить и подтянуть все болтовые сочленения;

заполнить смазкой пресс-масленки и все шарниры механизмов поворота откидных секций (солидол УС-1, УС-2 или УС-3 по ГОСТ 1033—51).

*Через 200 ч работы необходимо:* произвести все работы, предусмотренные 100-часовым регламентом; заменить масло в червячных редукторах; проверить и при необходимости дополнить смазку подшипников качения на приводном, натяжном и поворотном механизмах (техническим вазелином).

## **Автотранспортер АТ-6**

**Конструкция.** АТ-6 состоит из следующих основных частей: доработанного шасси автомобиля УАЗ-452Д с размещенными на нем приводом гидронасоса и органами управления; опорной рамы, воспринимающей нагрузки от передней и задней стрел транспортера, с размещенной внутри гидроаппаратурой, запасным колесом и с закрепленными на ней выдвижными опорами (аутригерами); двухсекционного транспортера и органов управления им.

На базовом доработанном автомобиле УАЗ-452Д размещены одноместная кабина водителя и две стрелы транспортера, концы которых шарнирно закреплены на опорной раме. Высота подъема внешних концов стрел изменяется при помощи гидравлических цилиндров, опирающихся нижними концами на узлы опорной рамы. Для устойчивости автотранспортера и разгрузки шасси автомобиля во время работы у самолета служат четыре гидравлические выдвижные опоры. Привод транспортера осуществляется от двух гидромоторов через червячные редукторы. Благодаря кинематической связи посредством цепной передачи обе ленты имеют одинаковую скорость движения, бесступенчато изменяемую от 0,2 до 1 м/с.

На *раздаточной коробке* автомобиля установлена коробка отбора мощности, через которую получает вращение гидравлический мотор. Вместо грузовой платформы на раме автомобиля установлена и закреплена пространственная опорная рама, внутри которой размещены: топливный бак, маслбак, гидроагрегаты, трубопроводы, запасное колесо и пусковая рукоятка автомобиля.

**Управление автотранспортером**—электрогидравлическое от тумблеров и кнопок, размещенных на пульте в кабине водителя. Управление движением ленты дублировано на концах стрел.

Для работы в темное время суток на автотранспортере имеются источники освещения—две поворотные фары на крыше кабины водителя и плафоны освещения ленты транспортера, смонтированные на ограждениях.

**Особенности эксплуатации.** Автотранспортер перемещается к месту стоянки самолета со скоростью, не превышающей 15 км/ч. Рабочее оборудование автотранспортера при движении его по перрону установлено в транспортное положение. Не доезжая 10 м до самолета, водитель останавливает автотранспортер и производит установку стрелы в рабочее положение относительно порога багажного люка. Дальнейшее перемещение автотранспортера к самолету производится на первой скорости. После того как амортизатор стрелы окажется на расстоянии 5...10 см от обшивки фюзеляжа, водитель останавливает автотранспортер, ставит автомобиль на ручной тормоз и производит выпуск опорных домкратов.

При выполнении погрузочных работ транспортер ставится таким образом, чтобы рабочая поверхность ленты находилась на высоте 15...20 см над порогом люка багажного помещения, а амортизатор стрелы на расстоянии 5...7 см от порога. При разгрузке багажа транспортер останавливают таким образом, чтобы его лента была на 10...15 см ниже порога багажника.

**Техническое обслуживание.** Техническое обслуживание АТ-6 проводится по наработке его спецоборудования, исчисляемой в моточасах. Техническое обслуживание АТ-6 подразделяется на ежедневное, ТО-1 (через 100 ч работы), ТО-2 (через 200 ч работы) и сезонное (2 раза в год).