**08-279 АТ-6 автотранспортер для погрузки в самолёта и выгрузки из него багажа и штучных грузов на шасси УАЗ-451Д 4х4, мест 1, высота погрузки спереди/сзади до 4.1/1.98 м, масса одного места груза до 200 кг, общий вес 2.4 т, УАЗ-451М 75 лс, до 50 км/час, Опытный завод №85 ГА г. Рига, с 1975 г.**



 Описание составлено по изначальной версии машины, модель которой и положено бы делать в подобных случаях, когда при перманентных модернизациях базового шасси установка остается без значительных изменений.

**Разработчик и изготовитель**: Опытный завод №85 гражданской авиации Министерства гражданской авиации СССР, г. Рига. Основан в Риге весной 1941 года как завод по ремонту авиационной радиоаппаратуры и приборов. После войны освоен выпуск навесного оборудования для сельхозавиации. В 1950-х назывался п/я 44. С 1957 года выпускает аэродромную технику. В 1993 г. преобразован в ООО «Инженерно-промышленная компания LAS-1».Закрыт в ноябре 2008 года.

 Серийное производство автотранспортёра АТ-6 на базе шасси УАЗ-452Д было начато в 1975 году. Как и АТ-4, он предназначался для погрузки в самолёт и выгрузки из него багажа, почты, других штучных грузов. По мере модернизаций базового автомобиля, автотранспортер АТ-6 выпускался на базе соответствующего шасси вплоть до конца 1990-х г.

*Из справочника Авиационная наземная техника / В.Е. Канарчук, Г.Н. Гелетуха, В.В. Запорожец и др.; Под ред. В.Е. Канарчука. - М.: "Транспорт", 1989.*

**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, маслобак, 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 устанавливают таким образом, чтобы его лента была на 10...15 см ниже порога багажника.

*Николай Марков для канала "МАШИНА"*

 На основе ГАЗ-69 в Риге строили автотранспортеры АТ-2, АТ-4 и АТ-4М, которые служили для механизированной погрузки и разгрузки багажных отсеков самолетов. Более ранняя модель АТ-2 имела прямую стрелу с ленточным транспортером, передний край которой мог подниматься при помощи гидроцилиндров. Привод транспортерной ленты осуществлялся от гидромотора. Вся эта конструкция устанавливалась внутрь обычного кузова ГАЗ-69, с которого предварительно демонтировались тент, рамка ветрового стекла и задний борт.

 В дальнейшем в Риге освоили более совершенные модели АТ-4 и АТ-4М, в которых появилась закрытая кабина водителя и совершенно новая стрела с двумя независимыми раскладными транспортерными секциями, каждая из которых имела собственный гидромотор и собственный гидроцилиндр для регулировки угла наклона. Во избежание опрокидывания машины во время погрузки тяжелого багажа в переднем и заднем свесе рамы устанавливались выдвижные аутригеры. После АТ-4М в Риге делали транспортеры модели АТ-6 на шасси «головастика» УАЗ-452Д, переделывая его кабину в 1-местную.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (на момент начала выпуска):

Габариты, мм: длина в рабочем положении - 9000, ширина - 1960, высота - 2100

База, мм - 2300

Колея, мм - 1442

Дорожный просвет, мм - 220

Радиус поворота, метров - 6

Масса в снаряженном состоянии, кг - 2400

Двигатель: тип УМЗ-451М

число цилиндров - 4

рабочий объём, куб. см - 2445

степень сжатия - 6,7

мощность, л.с. - 75

Число передач - 4x2

Колёсная формула - 4x4;

КОМ оригинальная, завода №85 ГА, установлена на раздаточной коробке;

Гидронасос: авиационный НПА-64 мощностью 11 кВт при 1500 об/сек;

Размер шин - 8,40-15"

Запас топлива, л - 56

Скорость максимальная, км/ч - 50

Время установки в рабочее положение, сек - 30

Время складывания в походное положение, сек - 30

Допускаемая нагрузка на ленту, кН - 4

Масса одного места груза, не более кг - 200