**08-109 ОдАЗ-784, изначально ОАЗ-784, одноосный полуприцеп-фургон для перевозки нескоропортящихся продуктов и промышленных товаров, грузоподъемность 7 т, объём кузова 34 м3, площадь пола 20 м2, дверей: две двустворчатых, нагрузка на ССУ 4.1 т, снаряжённый вес 2.95 т, 80 км/час, серийно, ОдАЗ г. Одесса, 1959-65 г. в.**

**Предшественник:** полуприцеп модели 1-ПП Днепропетровского авторемонтного завода Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. 1954-56 г.

**Разработчик** модели 1-ПП**:** Всесоюзный Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ВНИИАТ), с 1956 года — НИИАТ, 1954 г.

**Изготовитель:** Одесский автосборочный завод Одесского совета народного хозяйства (Совнархоза).

*Из Каталога-справочника ЦИНТИМаш «Автомобильные поезда», М. 1960.*

СЕДЕЛЬНЫЕ АВТОПОЕЗДА

 Седельные автопоезда по масштабам применения уступают прицепным автопоездам (из-за неблагоприятных дорожных и климатических условий), но обладают рядом преимуществ перед ними. Основными из них являются следующие:

- возможность организации челночных перевозок, а также обслуживание одним тягачом нескольких полуприцепов, что позволит улучшить условия труда водителей и эффективнее использовать тягачи.

- возможность создания на базе автопоездов общетранспортного назначения специализированных автопоездов, когда седельные тягачи являются как бы универсальными, а полуприцепы — специализированными, предназначенными для перевозок определенных грузов.

 Недостатком седельных автопоездов является пониженная проходимость на скользких дорогах по сравнению с одиночными автомобилями. Это делает затруднительным их эксплуатацию в зимний период года (заснеженная дорога, гололед). Однако последнее не должно быть причиной ограничения их использования, так как в нормальных условиях они значительно рентабельнее.

В настоящее время автомобильной промышленностью изготавливаются следующие седельные автопоезда, предназначенные для общетранспортных перевозок:

- тягач ГАЗ-51 П с полуприцепом-фургоном ПАЗ-744;

- тягач ЗиЛ-ММЗ-164Н с бортовым полуприцепом ММЗ-584;

- тягач МАЗ-200В с бортовым полуприцепом МАЗ-5215Б.

 Кроме указанных автопоездов в эксплуатации находятся автопоезда в составе тягача ЗиЛ-ММЗ-164Н и полуприцепа-фургона 1-ПП грузоподъемностью 7 т. Производство их осуществлялось Днепропетровским авторемонтным заводом в 1954-55 г.

 В настоящее время такие автопоезда (именуемые 1-ПП) используются на централизованных и междугородных перевозках в Москве, Ленинграде, Калинине и других городах страны. В настоящее время Одесский автосборочный завод приступил к производству новых полуприцепов-фургонов (ОАЗ-784), грузоподъемностью 7 т для перевозки товаров народного потребления. Они предназначаются для работы в сцепе с седельным тягачом ЗиЛ-ММЗ-164Н или новым седельным тягачом КАЗ-606.

ПОЛУПРИЦЕПЫ ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

 Для работы в сцепе с седельными тягачами ГАЗ-51П, ГАЗ-63Д, ЗиЛ-ММЗ-164Н и МАЗ-200В выпускаются соответственно следующие полуприцепы: ПАЗ-744, ММЗ-584Б, О АЗ-784 и МАЗ-5215Б. Полуприцепы ПАЗ- 744 и ОАЗ-784 имеют кузов типа фургон; ММЗ-584Б и МАЗ-5215Б—открытые бортовые платформы.

**Полуприцеп 1-ПП**, Днепропетровский авторемонтный завод Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР.

 Полуприцеп ОАЗ-784 создан на основании опыта эксплуатации значительной партии полуприцепов модели 1-ПП, выпущенной в 1954-56 г. Днепропетровским авторемонтным заводом б. Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Эти полуприцепы используются и в настоящее время различными автохозяйствами страны (Главмосавтотранс, Ленавтоуправление, Калининский облавтотрест, Горьковский облавтотрест и другие) для централизованных междугородных перевозок.

 Основное его отличие от полуприцепа ОАЗ-784 состоит в том, что фермы основания сварены из угольников сортового проката и внутрь кузова выступают надколеспые ниши. В остальном конструктивное оформление полуприцепа аналогично ОАЗ-784.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Грузоподъемность по шоссе, кг 7000

Собственный вес, кг 3500

База (расстояние между сцепным шкворнем и осью колес), мм 5865

Колея, мм 1700

Дорожный просвет, мм: под поднятыми катками опорного устройства 350

Габаритные размеры, мм: длина 8130, ширина 2500, высота (без груза) 3210

Расстояние от оси сцепного шкворня до наружной стенки переднего борта, мм 960

Внутренние размеры кузова, мм: длина (в средней части) 7830, ширина 2370

высота передней части . . 1580

высота основной части . . 2280

Площадь пола, м2 18,3

Объем кузова, м3 39

Погрузочная высота, мм. 890

Проем дверей в свету, мм: высота 1820, ширина 1248

Ступицы, колеса, тормоза и подвеска полуприцепа использовались от автомобилей ЗиЛ-150.

**Полуприцеп ОАЗ-784**, Одесский автосборочный завод.

 Полуприцеп предназначен для перевозки продовольственных (нескоропортящихся) и промышленных товаров в сцепе с седельными тягачами ЗиЛ-ММЗ-164Н и КАЗ-606.

Полуприцеп имеет цельиометаллический клепаный кузов несущей конструкции. Каркас кузова состоит из поперечных ферм основания, выполненных из гнутого профиля швеллерного сечения, и шпангоутов-дуг, приклепанных свободными концами к фермам основания. К шпангоутам приклепываются листы боковин и крыши. Боковины снаружи имеют усилители. Передняя и задняя части основания (опора на тягач и крепление подвески) имеют продольные связи.

 Пол полуприцепа — ступенчатый. Настил пола выполнен из бакелизированной фанеры. С внутренней стороны кузова боковины имеют деревянную решетку, предохраняющую перевозимые грузы от ударов о шпангоуты. В задней стенке и в правой боковине кузова имеются двухстворчатые двери.

Для поддержания в горизонтальном положении полуприцеп оборудован опорным устройством с механическим (ручным) приводом.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

Грузоподъемность по шоссе, кг . . 7000

Собственный вес, кг .... 3100

Ваза (расстояние между сцепным шкворнем и осыо колес), мм . . 6820

Расстояние от оси задних колес тягача до оси колес полуприцепа, мм 6600

Колея, мм. 1740

Дорожный просвет, мм: под поднятыми катками опорного устройства 300, под осью колес 425

Габаритные размеры, мм: длина 8700, ширина 2570, высота (без груза) 3300

Расстояние от оси сцепного шкворня до наружной стенки переднего борта, мм 650

Внутренние размеры кузова, мм: длина (в средней части) 8450, ширина 2370

высота: в передней части 1760, в основной части 2035

Площадь пола кузова, м2 20

Объем кузова, м3 38

Погрузочная высота (без груза), мм 1230

Проемы дверей в свету: высота 1780, ширима 1324

Балка оси трубчатая

Ступицы колес ЗиЛ-164 (задние)

Колеса ЗиЛ-164

Число колес 4

Профиль обода 6,00Т

Шины 260-20 или 9,00-20

Давление воздуха в шинах, кг/см2 4,5

Тормоза колодочные ЗиЛ-164, задние

Привод тормозов пневматический

Диаметр тормозных барабанов, мм . 420

Ширина тормозных накладок, мм 100

Подвеска на двух продольных полуэллиптических основных и дополнительных рессорах задней подвески ЗиЛ -164

Кузов закрытый, несущий, цельнометаллический

**Описание ОдАЗ-784**

Полуприцеп-фургон предназначен для перевозки различных народнохозяйственных грузов, требующих защиты от воздействия атмосферных осадков. Полуприцеп рассчитан на использование с седельными тягачами ЗиЛ и КАЗ.

Кузов полуприцепа цельнометаллический клепаный несущей конструкции, без продольных элементов в основании.

 К поперечным фермам основания приклепаны стальные шпангоуты, к которым на заклепках крепятся листы дюралюминиевой обшивки. Между шпангоутами кузова установлены деревянные решетки, предохраняющие боковую обшивку от повреждения перевозимыми грузами.

 Крыша фургона также выполнена из дюралюминия, листы которого приклепываются к шпангоутам и к краям боковой обшивки. Для увеличения жесткости крыши к ее листам приклепаны в три ряда продольные усилители из стального проката специального профиля.

 Пол фургона—ступенчатый, его передняя часть на 275 мм выше задней. Пол выполнен из листов бакелизированной фанеры, укрепленных на поперечных фермах основания. Для повышения жесткости к листам фанеры прикреплены усилители из углового проката. Внутри кузова имеются деревянные решетки, предохраняющие наружную обшивку от повреждений перевозимыми грузами.

 Погрузка и выгрузка могут осуществляться через две двери: боковую, расположенную на правой боковине кузова, и заднюю. Запоры дверей рычажные, со съемными рукоятками. При необходимости двери могут с помощью защелок фиксироваться в полностью открытом положении.

 Освещение кузова: естественное через четыре окна на каждой из боковых стенок; искусственное от двух плафонов, питаемых током от аккумуляторной батареи автомобиля-тягача.

 Опорное устройство с механическим приводом. В качестве приводной. рукоятки используется пусковая рукоятка автомобиля-тягача.

Служебные тормоза с пневматическим приводом от тягача, стояночный тормоз с механическим приводом.

Размер шин 260-20 или 9.00-20. Запасное колесо на полуприцепе отсутствует

На смену ОдАЗ-784 в 1966 году пришел полуприцеп ОдАЗ-794.

**Техническая характеристика**

Грузоподъемность, кг 7000

Собственный вес, кг 3100

Полный вес, кг 10100

Нагрузка на опорно-сцепное устройство тягача, кг. 4800

Нагрузка на ось полуприцепа, кг 5300

База, мм . 5360

Габаритные размеры, мм: длина ширина высота 8700х2570х3300

Погрузочная высота, мм 1230

Проемы дверей в свету, мм: ширина высота 1370х1780

Внутренние размеры кузова, мм: длина 8450, ширина 2370

высота передней части 1760

высота задней (основной) части 2035

Полезная площадь кузова, м2 20

Полезный объем кузова, м3 38

Погрузочная высота, мм - 1230

База (расстояние от оси колес до оси шкворня), мм - 6120

Колея, мм - 1740

Размеры шин - 260-20 или 9,00-20

Оптовая цена, руб. ........ 3600

*Из Истории ОдАЗ, А. Говоруха.*

 8 февраля 1945 года Государственный комитет обороны постановлением №7504 принимает решение о создании в г. Одессе автосборочного производства. На первое время Одесскому автосборочному поручалось произвести сборку трех тысяч грузовых и легковых автомобилей из узлов и агрегатов, поступающих по Ленд-лизу из США. Ввиду срочности задания было решено выполнять на открытой площадке. Кадровое ядро Одесского автосборочного планировалось создать за счет привлечения квалифицированных работников Горьковского и Московских автомобильных заводов.

 Временно первые одесские автосборщики расположились в одном из полуразрушенных цехов сталепрокатного завода им. Ф. Э. Дзержинского. Станки были, а крыша и потолок местами отсутствовали. Собирали бортовые грузовики «Студебеккер», «Шевроле» и легковые «Доджи».

Работали напряженно, с увлечением, постоянно стремясь сделать побольше и получше. В августе 1945-го заводчане собрали трехтысячный грузовик, достигнув объема выпуска более 600 машин в месяц.

 В конце 1945-го сборку импортных автомобилей прекратили. Коллектив

автосборщиков перешел на свою территорию земельный участок, прилегающий к зданию бывшей железнодорожной станции и на котором уже тогда начали возводить производственные корпуса будущего автосборочного. В январе 1946 года, еще недостроенный и недоорганизованный завод получил задание по освоению производства одноосных автомобильных прицепов-роспусков ИПД-1,5 для перевозки длинномерных грузов. Планом производства на 1946 год предусмотрен выпуск 1375 шт., прицепов в том числе первая партия в мае 25 штук.

Важнейшим и самым неожиданным событием 1947 года для одесских автосборщиков

был приказ Министра об организации производства самосвалов на Одесском автосборочном

заводе. Конструирование самосвала поручалось Уральскому автозаводу, который к I октября

1947 года должен был изготовить и испытать опытный образец и вместе с конструкторской

документацией передать его на ОдАЗ. Уральцы достойно справились с поставленной задачей. Самосвал, получивший наименование ГАЗ-93, был создан в срок, показал хорошие результаты при испытаниях в научно-исследовательском институте НАМ И и принят для серийного производства на ОдАЗс.

 Производству самосвалов на Одесском автосборочном в Минавтопроме придавалось большое значение. В декабре 1947 года этот вопрос рассматривался на коллегии, а марте 1948 г. Постановлением Совмина СССР была определена программа: Горьковский автозавод

поставляет шасси ГАЗ-51, а Одесский автосборочный изготовляет кузова и опрокидывающие

механизмы и выпускает самосвалы ГАЗ-93.

 Во втором квартале 1952 года начато серийное производство первого изделия по заказу Министерства обороны вращающейся кабины для радиолокационных постов. В 1956 году начали выпуск самосвалов ГАЗ-93Б с цельнометаллическим кузовом увеличенной емкости.

В 1959 году завод освоит первую промышленную партию 86 полуприцепов-фургонов ОдАЗ-784, выпустит 70 полуприцепов-скотовозов. 4 тысячи тракторных прицепов и 10.5 тысяч самосвалов. С 1959 годапроизводство самосвалов на ОдАЗе прекращено. В I960 году цех платформ и сборочно-кузовной объединили в один сборочный цех. Рефрижераторы и другие полуприцепы стали изготавливать в этом цехе. Что же представлял собой этот полуприцеп? За основу был взят полуприцеп-фургон ОдАЗ-784. Все охлаждающее оборудование размещалось внутри кузова в передней части. За счет этого несколько уменьшился внутренний объем. Специальная холодильная установка работала от бортового напряжения автомобиля 12 В.. ОдАЗ-826 работал в сцепе с седельным тягачом ЗиЛ-ММЗ-164Н и мог перевозить до 5 т груза в виде охлажденного и замороженного мяса, рыбы и других скоропортящихся продуктов. Полуприцепом предусматривалась перевозка мяса в подвешенном состоянии на крюках. При этом его масса составляла всего 2500 кг. Внутренний объем кузова этого полуприцепа составлял 25 куб. м. Стенки, пол и крыша кузова имели теплоизоляционное покрытие. При этом внутри кузова могла

поддерживаться температура от -15С до +4С.

 В 1961 году закончена разработка полуприцепов ОдАЗ-832, ОдАЗ-839. ОдАЗ-860. В 1962 году разработаны модели ОдАЗ-861 и бдАЗ-794, в 1963 году - ОдАЗ-795 и начата разработка полуприцепа ОдАЗ-935.

Параллельно велась разработка семейства полуприцепов-рефрижераторов моделей ОдАЗ-826. ОдАЗ-833 (1960 год), ОдАЗ-852 и ОдАЗ-877 (1961 год) имевший грузоподъемность от 5 до 22 тонн.

 В 1964 году были проведены испытания 10 шт. полуприцепов ОдАЗ-885 уже на полигоне НАМИ. И эти испытания подтвердили высокие эксплуатационные качества новой конструкции. Уже в 1965 году, без особой перестройки производства, завод смог выпустить почти 5 тысяч таких полуприцепов.