**08-269 ЛуМЗ-853Б или ЛуАЗ-8930 2-осный прицеп-рефрижератор для перевозки скоропортящихся продуктов на шасси прицепов ИАПЗ-754В или ГКБ-817, фургон с двухстворчатой дверью: объём 10 м3, площадь пола 6.4 м2, грузоподъемность: навалом 2,5 или 3.85 т, на крюках 1.5 т, холодильная установка АР-4 с приводом от ДВС УД-2 7.6 лс или электродвигателя 4.5 кВт. диапазон температур от +4 до -15оС, вес: собственный 3.4 или 4.15 т, полный 5.9 или 8 т, до 60 км/час, ЛуАЗ Луцк 1965-78 г., предприятие УЛ-314/11 г. Брянка с 1979 г.**



 Найти здравое обоснование, по которому в каталогах НИИАТ за 1982 и 1985 годы в качестве базового шасси для ЛуАЗ-8930 выбран самосвальный прицеп боковой выгрузки ГКБ-819 ставропольского завода, не удалось. Предположу, что это очевидная небрежность составителей, а фургон монтировали на шасси бортового ГКБ-817. Тем более, что изготавливался он, примерно, в 50 км от Брянки на Ворошиловградском автосборочном заводе им. 60-летия Советской Украины.

**Изготовители:**

 Луцкий машиностроительный завод (ЛуМЗ с 1959 г.) Минавтопрома СССР, г. Луцк Волынской обл. Образован в 1951 году на базе ремонтных мастерских как Луцкий авторемонтный завод (ЛАРЗ). Приказом Минавтопрома СССР от 11.12.1967 года был преобразован в Луцкий автомобилестроительный завод (ЛуАЗ).

 Предприятие УЛ-314/11 Исправительной колонии №11 в г. Брянка Ворошиловградской области.

**Предшественник** АР-2А, он же ЛМЗ-853, с холодильной установкой АР-3 выпускался в 1960-65 годах.

 Прицеп-рефрижератор ЛуАЗ-8930 грузоподъемностью 3.85 т, пришедший на смену ЛуМЗ-853Б, выпускался на шасси прицепа ГКБ-817. Различия с предыдущей моделью заключались только в конструкции шасси, благодаря которому грузоподъемность возросла в 1.5 раза.

 С 1970 г. ЛуАЗ выпускал рефрижератор медицинский передвижной РМ-П для временного хранения и доставки в полевые медицинские учреждения крови, бактериальных препаратов и антибиотиков. Использовался в медицинских учреждениях армейского и фронтового тыла.

 Рефрижератор смонтирован в специальном термоизоляционном кузове-фургоне ЛуАЗ-853Б. Имеет два отделения: машинное и для хранения крови. В основное оборудование входят: холодильная машина, холодильная батарея, электрический воздухонагреватель, стеллажи и съемные проволочные кассеты для размещения флаконов с кровью или кровезаменителями. В комплект входят бензиновый двигатель УД-2, электрогенератор АБ-4Т/230М1 мощностью 4 кВт и др.

 **Прицеп-рефрижератор ЛуМЗ-853Б** грузоподъемностью 2500 кг выпускался на шасси прицепа ИАПЗ-754В в период 1965-1978 г.г. Такие рефрижераторы предназначались для перевозки и кратковременного хранения скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии. Кузов - цельнометаллический, изотермический однодверный (одна задняя двустворчатая дверь, проем которой составлял 1400х1600 мм) объемом 10 куб.м. Габариты прицепа составляли 4300х2360х3290 мм (ДхШхВ, при этом длина с дышлом составляла 6130 мм), а погрузочная высота - 1440 мм. Внутренние размеры кузова составляли 3085х2080х1665 мм. Внутренняя обшивка кузова выполнялась из оцинкованной стали. В качестве изоляции применялся пенопласт толщиной 110-120 мм. Внутри кузова предусматривалось крепление 12 крюков для мясных туш весом до 125 кг каждая.

 Необходимая температура создавалась фреоновой установкой АР-4, которая приводилась в действие карбюраторным двигателем УД-2 или электродвигателем А-42-2 220/380 В. Диапазон регулирования температуры составлял от -15 до +4 градусов Цельсия. Масса холодильной установки составляла 700 кг.

Основной тяговый автомобиль, предназначавшийся для работы в сцепке с этим прицепом - рефрижератор ЛуМЗ-890Б. Данная модель прицепа-рефрижератора производилась в Луцке до 1978 года, а с 1979 под именем ЛуAЗ-8930 на ином шасси стала производиться на предприятии пенитенциарной системы УЛ-З 14/11, куда была передана техническая документация.

**ИАПЗ-754В**

Прицеп ИАПЗ-754В тип - 2-П-4 (2-осный Прицеп грузоподъёмностью 4 т) предназначен для перевозки грузов в составе автопоезда по всем видам дорог.

Грузоподъемность, кг: 4000
Собственный вес, кг: 1900
Габаритные размеры, мм: - длина с дышлом: 6052, - ширина: 2385, - высота (по запасному колесу): 2133
Внутренние размеры платформы, мм: - длина: 3848, - ширина: 2207, - высота бортов: 595
Погрузочная высота, мм: 1271
База, мм: 2600, Колея, мм: 1800, Дорожный просвет, мм: 385
Наибольшая скорость движения,  км/ч: 65
Тормоза:
- рабочие: колодочные, барабанного типа, на все колёса, с пневматическим приводом от тягача (взаимозаменяемые с задними тормозами автомобиля ГАЗ-51А)
- стояночный: действующий на тормозные колодки всех колёс с винтовым приводом на главный гидравлический цилиндр
Подвеска передняя и задняя: на продольных полуэллиптических рессорах (взаимозаменяемых с передней подвеской автомобиля ЗиЛ-151 с лебёдкой)
Диски колёс и шины использованы от автомобиля ЗиС-150
Амортизаторы: отсутствуют
Поворотное устройство: поворотная тележка с шариковой опорой
Количество колёс: 4+1 запасное
Шины: пневматические, камерные, низкого давления, 260-20
Давление в шинах, кГ/кв. см.: 4,3
Основной тягач: автомобиль ЗиЛ-164

*Из книги «Транспортные прицепы и полуприцепы», Павлов В. А., Муханов С. А., М.: Воениздат, 1981.*

 **Автомобильный прицеп ГКБ-817 (тип 2-П-5,5)**

Двухосный прицеп ГКБ-817 имеет бортовую платформу и предназначен для перевозки грузов в составе автопоезда по всем видам дорог. Основные тягачи прицепа ЗиЛ-130 и ЗиЛ-130Г.

Прицеп выпускается в следующих комплектациях:

- ГКБ-817 — прицеп с деревянной бортовой платформой;

- ГКБ-817А — прицеп с металлическими бортами;

- ГКБ-817В— прицеп, оборудованный стойками, дугами и тентом.

 Рама прицепа сварная, состоит из двух лонжеронов, соединенных между собой поперечинами. В задней части рамы установлена вилка с пальцем для аварийного вытаскивания прицепа. Поворотная тележка состоит из рамы, дышла, поворотного круга, передней подвески, оси с колесами и тормозами. Рама поворотной тележки сварная, выполнена из двух продольных лонжеронов, связанных поперечинами. Дышло прицепа сварное, имеет съемную сцепную петлю, выполненную по ГОСТ 2349—75. Поворотный круг шариковый, однорядный. Для движения автопоезда задним ходом поворотная тележка блокируется относительно прицепа. Блокировка осуществляется вручную специальным стопором. По окончании маневрирования стопор необходимо выключить.

 Подвеска рессорная, состоит из четырех продольных полуэллиптических рессор, установленных по две на каждой оси прицепа. Оси передняя и задняя — балки прямоугольного сечения. Колеса дисковые, обозначение обода 178—508 (7,0—20). Шины пневматические 260—508 (9,00—20) модели И-252Б. Давление воздуха в шинах 6 кгс/см2. Рабочая тормозная система действует на все колеса прицепа. Привод тормозной системы пневматический, выполнен по однопроводной схеме. Стояночная тормозная система действует на колеса задней оси прицепа. Привод тормозной системы механический, рукоятка привода расположена на левом лонжероне рамы прицепа.

 Платформа изготавливается в двух вариантах исполнения: деревянном и металлическом. Задний и боковые борта откидные. Электрооборудование — однопроводная система постоянного така напряжением 12 В с питанием от бортовой сети автомобиля.

 ГКБ-817 ГКБ-817А ГКБ-817!

Полезная нагрузка, кг 5500 5500 5400

Масса снаряженного прицепа, кг 2540 2450 2640

Полная масса, кг . . 8040 7950 8040

Распределение массы\* прицепа на дорогу, кг:

через колеса перед ней оси 1370 1340 1400

 (4020) (3975) (4020)

через колеса зад ней оси - 1170 1110 1240

 (4020) (3975) (4020)

 Допустимая скорость движения, км/ч 80 80 80

Число колес 4+1 4+l 4+1

Дорожный просвет под нагрузкой, мм 370 370 370

\* Без скобок — массы снаряженного прицепа, в скобках — полной массы прицепа.