

А В Т О Т Р А К Т О Р Н О Е У П Р А В Л Е Н И Е
М И Н И С Т Е Р С Т В А О Б О Р О Н Ы С О Ю З А С С Р

А В Т О М О Б И Л Ь Н Ы Е
И Т Р А К Т О Р Н Ы Е П Р И Ц Е П Ы
И П О Л У П Р И Ц Е П Ы

В О Е Н Н О Е И З Д А Т Е Л Ь С Т В О
М И Н И С Т Е Р С Т В А О Б О Р О Н Ы С О Ю З А С С Р
М о с к в а — 1 9 6 1

ПРИЦЕП ОДНООСНЫЙ 1-П-1 (ЛАЗ-712)

Одноосный прицеп 1-П-1 марки ЛАЗ-712 (рис. 4) с металлическим сварным кузовом-фургоном предназначен для перевозки хлеба и хлебобулочных изделий.

Техническая характеристика

Тип	1-П-1
Заводская марка	ЛАЗ-712
Грузоподъемность, <i>m</i>	1
Собственный вес, <i>m</i> :	
шасси	0,495
кузова	0,730
прицепа в целом	1,225

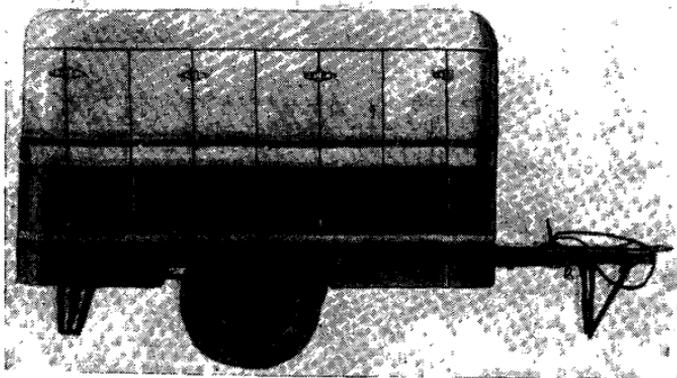


Рис. 4. Прицеп одноосный 1-П-1 (ЛАЗ-712)

Габаритные размеры, мм:	
длина	4455
ширина	2210
высота под нагрузкой	2210
Внутренние размеры кузова, мм:	
длина	2940
ширина	2030
высота	1300
Размеры дверного провета кузова, мм:	
ширина	750
высота	1100
Размеры рамы по продольным балкам, мм:	
длина	2980
ширина	1160
Погрузочная высота по продольным балкам рамы, мм	
	713
Число осей	1
Число колес	2
Шины (тип, размер)	Пневматические, 7,50—20
Давление в шинах, кг/см ²	3,5
Колея, мм	1700
Дорожный просвет, мм	350
Высота расположения дышла, мм	713
Диаметр отверстия петли дышла, мм	80
Допустимая скорость движения, км/час	70
Основной тяговый автомобиль	ГАЗ-51

Кузов имеет три двухстворчатые двери с запорами. Внутри кузова предусмотрены фермы с направляющими уголками для лотков. Основание и пол кузова состоят из металлических балок с настилом из бакелизированной фанеры, покрытой оцинкованным листом. Вентиляция кузова осуществляется во время движения поступающим воздухом через передний козырек с выходом через отверстие в задней части кузова, имеющее заслонку для регулировки.

Общий вид шасси прицепа показан на рис. 5.

Рама 4 прицепа клепанная и состоит из двух продольных балок, связанных четырьмя поперечинами.

Дышло 5 прицепа состоит из двух балок, связанных одной поперечной и приклепанных к продольным балкам рамы.

Балки рамы и дышла отштампованы из листовой стали толщиной 2,8 мм и имеют усилители.

На дышле прицепа и в задней части рамы имеются опорные стойки 1 и 2, позволяющие устанавливать прицеп в горизонтальном положении. Передняя и задняя опорные стойки удерживаются пружинами в походном и рабочем положении.

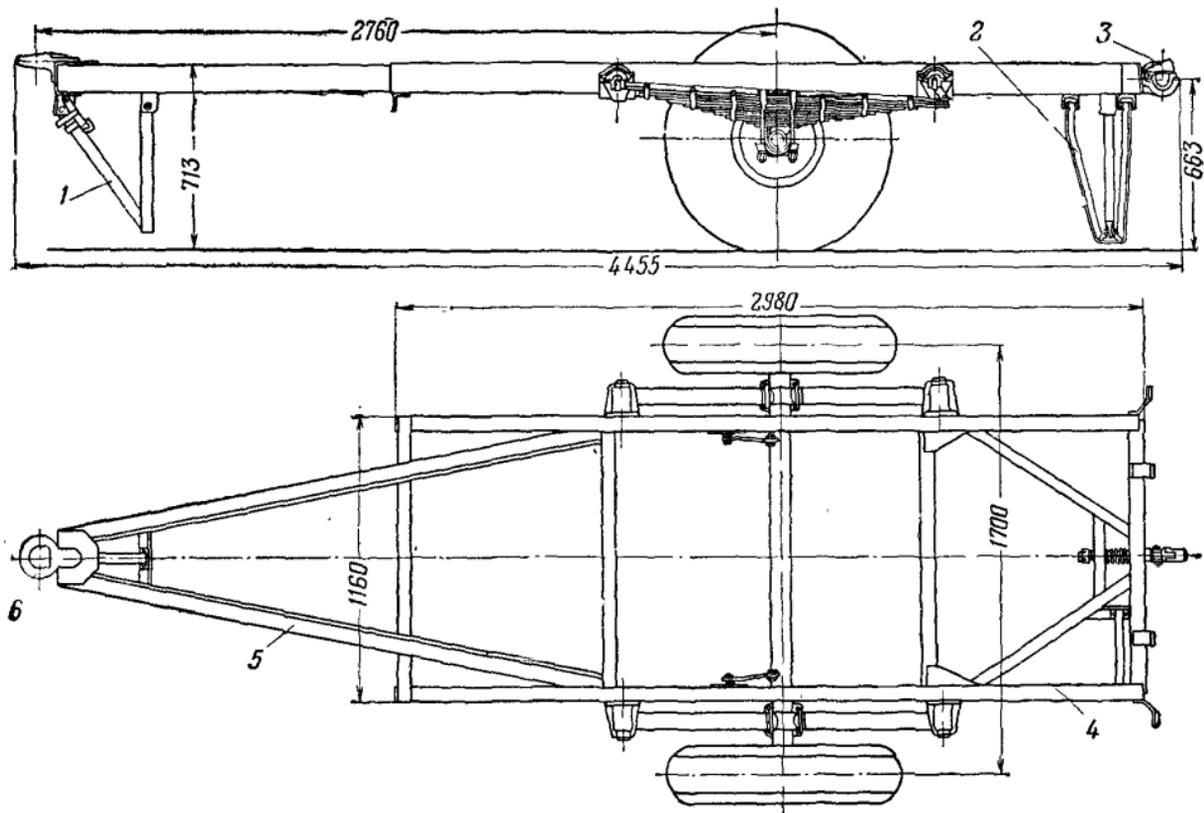


Рис. 5. Общий вид прицепа 1-П-1 (ЛАЗ-712);

1 — передняя опорная стойка; 2 — задняя опорная стойка; 3 — буксирный крюк; 4 — рама; 5 — дышло; 6 — сцепная петля

Сцепная петля 6 изготовлена из стали 45 и термически обработана. В задней части прицепа имеется буксирный крюк 3, использованный от автомобиля ГАЗ-69.

Ось прицепа трубчатая с приваренными на концах цапфами для ступиц колес. Цапфы изготовлены из стали 35Х. Для оси использована горячекатанная бесшовная труба из стали 35ХГС с наружным диаметром 83 мм и толщиной стенок 9 мм.

Колеса и ступицы использованы от передней оси автомобиля ГАЗ-51.

Подвеска состоит из двух полуэллиптических рессор, работающих совместно с двумя гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия. Рессоры и амортизаторы также использованы от автомобиля ГАЗ-51. Тормозная система на прицепе отсутствует.

Прицеп оборудован задним фонарем со стоп-сигналом, плафоном для освещения кузова, штепсельной розеткой для передачи электроэнергии второму прицепу и штепсельной вилкой для питания от электросети тягача. Кроме того, к прицепу придается аварийный трос для предохранительного соединения с тягачом на случай обрыва сцепного устройства.

Уход за прицепом заключается в своевременной смазке подшипников ступиц колес и деталей подвески, а также регулировке подшипников колес согласно требованиям по уходу за этими же узлами автомобиля ГАЗ-51.