**08-122 ГКБ-817 2-осный бортовой автомобильный прицеп типа 2-П-5.5** **для перевозки грузов в составе автопоезда по всем видам дорог, полезная нагрузка 5.5 т, основной тягач ЗиЛ-130 и 130Г, вес: снаряженный 2.54 т, полный 8.04 т, до 80 км/час,** **ЛАСЗ Луганск и др., 1967-88 г. в.**



**Разработчик:** Головное конструкторское бюро по прицепам (ГКБ) Министерства автомобильной промышленности СССР, г. Балашов Саратовской обл. Создан приказом Госкомитет по автотракторному и сельхозмашиностроению (ГКАТСМ) ориентировочно в 1964-65 годах. С мая 1976 г. Головное Конструкторское Бюро по тракторам и автомобильным прицепам Всесоюзного промышленного объединения по производству специализированных автомобилей и прицепов (ВПО "Союзавтоприцеп").

**Изготовители:**

- Луганский (Ворошиловградский) автосборочный завод им. 60-летия Советской Украины (ЛАСЗ) Министерства автомобильной промышленности СССР, г. Луганск (иногда Ворошиловград).

- Ирбитский завод автомобильных прицепов (Ирбитский автоприцепной завод) Министерства автомобильной промышленности СССР, г. Ирбит, Свердловской обл. С 1976 г. ГКБ-817, а с 1989 года ГКБ-817М-01.

 - Ордена Знак Почета (1971 г.) Машиностроительный завод им. В.В. Куйбышева Министерства судостроительной промышленности СССР, г. Петропавловск, Казахской ССР. Небольшими партиями с 1968 г.

 Вероятно, были и другие изготовители, но достоверных сведений о них не найдены.

Предшественник: нет.

Последователь: ГКБ-8328, с 1988 г. Той же грузоподъемностью 5.5 т, но с увеличенной до 3.67 м колесной базой, основные тягачи ЗиЛ-431410 и ЗиЛ-433100.

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

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

**Модификации:**

- ГКБ-817 — прицеп с деревянной бортовой платформой;

- ГКБ-817А — прицеп с металлическими бортами;

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

Прицеп выпускается в следующих **комплектациях**, *gpu72.ru*:

- 817-0000010 — с основными и надставными бортами, дугами и тентом

- 817-0000020 — с основными и надставными бортами

- 817-0000030 — с основными бортами

- 817-0000040 — с безбортовой платформой

- 817-0000010 — с безбортовой платформой без настила.

 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 с шариковой опорой состоит из рамы, дышла, поворотного круга, передней подвески, оси с колесами и тормозами (взаимозаменяема с поворотной тележкой прицепа ИАПЗ-754В). 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 тока напряжением 12 В с питанием от бортовой сети автомобиля.

В систему Электрооборудования входят:

фонарь задний ФП132 2

фонарь освещения номерного знака ФП131 1

панель соединительная ПС2-А2 2

вилка штепсельная ПС300А-150 i

Допускается установка задних фонарей ФП101 и ФП101-Б и указателей поворота УП5.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | ГКБ-817 | ГКБ-817А | ГКБ-817В |
| 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 передней оси  | 1370 (4020) | 1340 (3975) | 1400 (4020) |
| через колеса задней оси | 1170 (4020) | 1110 (3975) | 1240 (4020) |
| Допустимая скорость движения, км/ч | 80 | 80 | 80 |
| Число колес | 4+1 | 4+1 | 4+1 |
| Дорожный просвет под нагрузкой, мм | 370 | 370 | 370 |

Без скобок —массы снаряженного прицепа, в скобках — полной массу прицепа.

*Из истории Луганского автосборочного завода им. 60-летия Советской Украины (по воспоминаниям ветеранов)*

 Ворошиловградский автосборочный завод им. 60-летия Советской Украины родился в годы Великой отечественной войны. Постановлением Государственного комитета обороны СССР от 4 мая 1944 года за №58/18-с и приказом Народного комиссариата угольной промышленности СССР развиваются подразделения комбината «Ворошиловградуголь». На основании этого приказа комбинат своим приказом от 13 мая 1944 года создаёт Моторно-ремонтные мастерские для ремонта двигателей различных марок машин, в том числе иностранных. Дата 4 мая 1944 года считается днём рождения завода.

 16 июля 1946 года приказом по комбинату «Ворошиловградуголь» МРМ были переименованы в Центральные авторемонтные мастерские (ЦАРМ). 16 июля 1947 года в соответствии с приказом по комбинату ЦАРМ преобразованы в Государственный авторемонтный завод (Ворошиловградский государственный авторемонтный завод). Постановление ЦК КПУ и Совмина УССР от 9 декабря 1963 года за №1355 завод был переименован из авторемонтного в Луганский автосборочный завод.

 В 1965 году страна переходила но новую форму управления хозяйством. Были снова созданы отраслевые министерства, а совнархозы ликвидировались. Постановлением Совмина СССР от 3 декабря 1965 года за №1038 авод передавался в ведение Министерства автомобильной промышленности СССР и подчинен Главному управлению специализированного автомобильного транспорта. Минавтопром определил перед коллективом задачи по организации выпуска совершенно новой продукции. Завод был обязан подготовить производство для выпуска прицепов модели ГКБ-817 к автомобилям ЗиЛ-130. Диктовалось это тем, что завод им. Лихачева начал выпуск более совершенных автомобилей, для которых ранее выпускавшиеся прицепы не обеспечивали рациональное их использование.

 Сложность изготовления первого прицепа заключалась в том, что ряд деталей, такие как ступицы, рессоры, были оригинальные, и не изготовлялись автомобильной промышленностью. Чтобы первый прицеп увидел свет, пришлось бы делать их самим. 23 марта 1967 года вышел Приказ №72 Министра автомобильной промышленности, по которому автозаводы обязывались освоить и поставлять детали и узлы Луганскому автосборочному заводу. Первыми поставщиками комплектующими были Ирбитский завод автоприцепов, Челябинский кузнечно-прессовый завод, Московский автозавод им. Лихачёва, Брянский автомобильный завод, Челябинский завод автомобильных и тракторных прицепов, Гродненский завод автомобильных агрегатов, Полтавский автоагрегатный завод. Чугунное литье, стальные и горячие штамповки обязали поставлять Запорожский автозавод «Коммунар». Несмотря на все трудности, первая партия прицепов в количестве 50 шт. к концу года была выпущена.

 С началом производства прицепа ГКБ-817 начался “звездный” час предприятия. В течение первых пяти лет выпуск автоприцепов был доведен до 12000 штук в год. А к 1988 г. их годовой выпуск достиг уже 25000 шт.

 В июле 1976 г. завод перешел в подчинение вновь образованному Всесоюзному промышленному объединению по производству специализированных автомобилей и прицепов (ВПО Союзавтоприцеп) Министерства автомобильной промышленности СССР. А с 23 января 1978 г. приказом по министерству №17 предприятие стало именоваться “Ворошиловградский автосборочный завод им. 60-летия Советской Украины”.