**08-249 Катерный автомобиль понтонно-мостового парка на шасси КрАЗ-255В1 6х6 оборудованном для перевозки, погрузки и выгрузки буксирно-моторного толкающего катера БМК-Т весом 6 т, тяговая лебедка усилием ? тс, боевой расчёт 3, полный вес до 19 т, ЯМЗ-238 240 лс, 71 км/час, НСЗ «Ока» г. Навашино, 1966/79-89 г.**



 Описание устройства и порядка работы, технические характеристики, а также достоверных сведений о производстве прототипа этой модели на данный момент не найдены. Расстройство глубокое, машина то интересная! К сожалению, и фото в основном «выставочные».

**Разработчик ПМП:** СКБ Навашинского завода с помощью ведущих специалистов 15-го ЦНИИИ им. Д.М. Карбышева МО СССР. Автор изобретения и научный руководитель работ по созданию ПМП - старший научный сотрудник института Ю.Н. Глазунов, позднее ставший лауреатом Ленинской премии, профессором, доктором технических наук. Изготовленный заводом опытный образец парка ПМП прошел заводские испытания на горной реке Кура в районе Тбилиси.

**Изготовитель ПМП:** Навашинский судостроительный завод, в 1966 г. добавлено «Ока», (иногда встречающееся «машиностроительный» - название понтонно-строительного подразделения) Министерства судостроительной промышленности СССР, г. Навашино Горьковской (в н. в. Нижегородская) обл. Образован в 1907 г. как Мордовщиковская судоверфь Общества Коломенского машиностроительного завода. До 1958 г. - Предприятие п/я № 31. С 2002 г. - ОАО «Окская судоверфь».

 Понтонно-мостовой парк ПМП был принят на вооружение в 1962 году. С 1980 г. начато производство ПМП-М, с 1984 г. - понтонного парка специального ППС-84, а с 1991 (?) г. - понтонного парка ПП-91, пришедшего на смену ПМП.

После копирования парка ПМП американцами, он стоит на вооружении практически всего мира.

**Изготовитель катера:** ОАО «Судостроительный завод «Вымпел"» (с 16.12.1992 г.), Рыбинск Ярославской обл.

Переименования

- Рыбинское судостроительное объединение "Вымпел" п/я А-7333, 07.1973 - 16.12.1992

- Рыбинское судостроительное объединение, 1971 - 07.1973

- Рыбинский судостроительный завод, 05.1966 - 1971;

- Предприятие п/я 9, 08.1960 - 05.1966

- Государственный Союзный завод №341 10.1939 - 08.1960

- Рыбинский завод катеростроения, с 1930 до 10.1939.

**Понтонно-мостовой парк ПМП.**

 Термин "понтонно-мостовой парк" означает комплект имущества для наведения через водные преграды мостов, проезжая часть которых опирается на плавучие опоры (понтоны). Из этого же имущества, как правило можно собирать и паромы для переправы людей и техники через водные преграды. Кроме того, в состав парка могут входить и транспортные средства для перевозки имущества (но не обязательно). Понтонно-мостовой парк ПМП состоящий на вооружении Советской Армии с 1962 года предназначен для наведения понтонных мостов длиной до 227 метров под грузы 60 т., понтонных мостов длиной до 382 метров под грузы 20 т., а также сборки паромов различной грузоподъемности. Допустимая скорость течения до 2.5 м. в сек. В отличие от всех своих предшественников мост ПМП не имеет отдельно понтонов и отдельно проезжей части. У него верхняя часть понтонов является проезжей частью. В комплект парка ПМП входят 32 речных звена, 4 береговых звена, 2 выстилки, 12 буксирных катеров. Для перевозки звеньев и выстилок используются 38 специально переоборудованных автомобилей КрАЗ-255В (первые серии парка перевозились автомобилями КрАЗ-214). Катера типа БМК-90, БМК-130 или БМК-150 буксируются на прицепах или собственных колесных шасси 12 автомобилями Зил-130 (Зил-157). При комплектации парка катерами типа БМК-Т,  эти катера перевозятся 12 автомобилями КрАЗ-255В на платформах автомобилей. Как вариант  в составе парка 2 катера типа БМК-Т и 10 катеров БМК-150.

 Многолетний опыт эксплуатации понтонно-мостового парка ПМП показал его высокую эффективность при оборудовании мостовых и паромных переправ. Вместе с тем, в процессе эксплуатации был выявлен ряд недостатков этого парка. С целью дальнейшего совершенствования парка была проведена его модернизация, закончившаяся в 1975 г. принятием на снабжение понтонно-мостового парка ПМП-М.

**Основные технические характеристики понтонного парка ПМП-М:**

Грузоподъемность моста, т 60 20
Предельная длина моста из комплекта, м 227 382
Ширина проезжей части, м 6,5 3,29
Время на наводку моста, мин.:
– при скорости течения до 2 м/с 30 50
– при скорости течения от 2 до 3 м/с 60 –
– при наличии ледяного покрова толщиной до 0,5 м 90 0
Грузоподъемность паромов, т от 40 до 150

Состав материальной части парка ПМП-М:
– речное звено 32 шт.
– береговое звено 4 шт.
– выстилка дорожная 2 комплекта
– автомобили понтонные 36 шт.
– автомобили выстилочные 2 шт.
– автомобили кузовные 12 шт.
– катера буксирно-моторные БМК-150 (БМК-130М) 12 шт.
– катера буксирно-моторные БМК-Т с катерными автомобилями 4 шт.

 Опыт применения понтонных парков, в том числе в боевых условиях, показывает, что современные средства моторизации обеспечивают в полном объеме решение комплексной задачи по оборудованию и содержанию мостовых и паромных переправ.

**Буксирный Моторный Катер-Толкающий БМК-Т** предназначен для буксировки отдельных звеньев, участков понтонного моста при его наведении, буксировки ленты моста при ее развороте, перемещении; для завоза якорей; для буксировки паромов, собираемых из комплекта понтонно-мостового парка; для ведения разведки реки. Может также использоваться для переправы личного состава пехоты (десанта), буксировки несамоходных плавсредств, патрулирования водных преград и решения иных задач на водных преградах.
 Впервые начал использоваться в комплекте парка ПМП. В большинстве комплектов ПМП в семидесятые годы имелось всего по 2 катера БМК-Т, остальные 10 это были катера БМК-150, БМК-130. Позднее количество в парке ПМП  катеров БМК-Т увеличивалось.

Буксировка может осуществляться тяговым методом или методом толкания. По суше катер перевозится загруженным на специально оборудованном автомобиле Краз-255В (Позднее стал использоваться Краз-260). Спуск катера на воду производится сбрасыванием подобно сбрасыванию понтона. Загрузка катера на автомобиль производится с помощью лебедки автомобиля за 3-5 мин. Сброс катера на воду может производится с экипажем на борту (2 чел.) и работающим  двигателем катера. Система охлаждения двигателя замкнутая жидкостная с охлаждением хладагента через холодильник, омываемый забортной водой.

*Из книги Е. Кочнева "Автомобили Советской Армии 1946-91".*

 **ПМП** – раскладной понтонно-мостовой парк грузоподъемностью 60 т первого поколения, идентичный парку на шасси КрАЗ-214 и также состоявший из стальных 20-тонных герметичных понтонов длиной 6,75 м. Выпускался до конца 1970-х годов и базировался на автомобилях КрАЗ-255Б/Б1. В процессе производства для осуществления конкретных тактических задач он предлагался в нескольких исполнениях с разными размерностями и грузоподъемностью речных звеньев. Усиленный парк **ПМП-У** снабжался стальными понтонами с размерами 8,0x8,1 м и полезной нагрузкой до 26 т. Опытный амфибийный парк ПМП-А предполагалось комплектовать специальными плавающими автомобилями, созданными на шасси ЗИЛ-135П (8x8) и оснащенными разными видами понтонов – металлическими размером 12,0x8,4 м из легких сплавов или пластмассовыми длиной 14,2 м и шириной 3,3 м. Их грузоподъемность колебалась в пределах от 15 до 40 т. В программе были также тыловой автодорожный парк **ПМП-Д** и специальный парк для РВСН с усиленными соединениями и измененной схемой сборки, допускавший пропуск подвижных ракетных пусковых установок. Парки МЛЖ и МЛЖ-М предназначались для наведения наплавных железнодорожных мостов. Из серийной продукции, специально рассчитанной на автомобили КрАЗ-255Б1, был модернизированный парк **ПМП-М**, базировавшийся на базовом варианте ПМП.

 **ПМП-М** – модернизированный общевойсковой понтонно-мостовой парк второго поколения для монтажа на автомобили 255Б1. Был разработан с учетом опыта эксплуатации парка ПММ с целью расширения областей его применения, увеличения пропускной способности, надежности, долговечности и практичности. Был принят на вооружение в 1975 году и с 1980 года взамен модели ПММ серийно выпускался **Навашинским машзаводом**. Как и в первом исполнении, он состоял из герметичных стальных раскладных речных звеньев, образовывавших отдельные металлические понтоны размерами 6,75x8,1 м и грузоподъемностью по 20 т. Его главными конструктивными особенностями являлись спрямленная верхняя палуба берегового звена, наличие съемных гидродинамических щитов (волноотбойников) для гашения воздействия волн и течения, такелажного оборудования и приспособлений для оборудования переправ в зимних условиях (ледорубы, ледорезы, лыжи и др.). Многие из этих устройств применялись впервые в мире и были защищены патентами. Парк ПМП-М использовался для наведения двух видов переправ длиной 227 или 382 м для одно– или двухрядного движения и сборки отдельных паромов грузоподъемностью 20 или 60 т. В зависимости от погодных и боевых условий время наведения мостов составляло от 30 до 90 минут, а внедренные модернизации позволили применять парк при скорости течения до 3 м/с. В его состав также входили 36 понтонных автомобилей, перевозивших речные и береговые звенья, грузовики для доставки выстилки из металлических пластин, а также 16 катерных машин для транспортировки катеров БМК-Т на наклонной платформе или БМК-130М и БМК-150М на прицепах. Наиболее совершенный буксирно-моторный катер БМК-Т имел корпус с четырьмя переборками, палубой и рубкой. Его силовым агрегатом являлся дизель ЯМЗ-236, вращавший водяной насос и два гребных винта на поворотно-откидных колонках с насадками. Он развивал скорость 17 км/ч, мог толкать 60-тонный паром с грузом, развивая 9 км/ч, или переправлять десант из 20 человек. Полная масса понтонного автомобиля КрАЗ-255Б1 с речным звеном составляла 18 960 кг, габаритные размеры – 9950x3150x3600 мм. Развитием парка ПМП-М фактически стали варианты ППС-84 и ПП-91, которые монтировали на грузовики КрАЗ-255Б1 и КрАЗ-260.

 Понтонные парки ПМП поставлялись в вооруженные силы всех государств Варшавского договора, а также в Китай, Индию, Египет, Ирак, Афганистан и другие страны, где принимали участие в боевых действиях, в том числе на Ближнем Востоке, во Вьетнаме и Анголе. По лицензии его собирали в Чехословакии, Китае, Югославии и монтировали на трех– и четырехосные грузовики собственного изготовления. В отличие от большинства другой советской автомобильной техники этот уникальный понтонный парк был скопирован ведущими западными фирмами, и теперь его варианты иностранного изготовления состоят на вооружении многих стран мира.

 **Основные тактико-технические характеристики  БМК-Т**
Тип машины...................................................................................... буксирный моторный катер
Снаряженная масса..................................................................................................... 6 т.
Экипаж.......................................................................................................................... 2 чел.
Тяга на швартовых...............................................................................................2040 кг. (20 Кн.)
Максимальная скорость................................................................................................... 12 км/час
Габаритные размеры, м: длина 8.6, ширина 2.7, высота (без мачты) 2.2.
Максимальная осадка................................................................................................. 0.75м.
Запас хода по топливу.............................................................................................. 15 час.
Двигатель.......................... дизельный  V-образный ЯМЗ-236 СП-4
Мощность двигателя............................................................................... 132.3 квт (179.88 л.с.)
Время разгрузки и подготовки к работе.................................................................... 3-5 мин.
Запас плавучести................................................................................40%

 Корпус катера полукатамаранного типа. Десант до 25 чел. пехоты с полным вооружением (численность личного состава ограничена не грузоподъемностью катера, а возможностью размещения л.с. на палубе). Скорость толкания 60-тонного парома с грузом 9 км. в час. Время одного рейса 60-тонного парома через преграду 200-500 м. 12-15 мин.

Катер оснащен мощным   водооткачивающим  насосом (800 л. в мин.), который используется не только для откачки воды из корпуса при пробоинах, но и для мытья понтонов от грязи, тушения горящей техники или объектов, расположенных вблизи водоема.

Стрелкового или артиллерийского вооружения, брони, средств связи катер не имеет.

*https://vk.com/wall-26198934\_100?ysclid=m7jyzucexo67185404*

Инженерная техника Советской Армии (шестидесятые-семидесятые годы )

**Понтонно-мостовой парк ПМП**

 Термин "понтонно-мостовой парк" означает комплект имущества для наведения через водные преграды мостов, проезжая часть которых опирается на плавучие опоры (понтоны). Из этого же имущества, как правило можно собирать и паромы для переправы людей и техники через водные преграды. Кроме того, в состав парка могут входить и транспортные средства для перевозки имущества (но не обязательно).

 Понтонно-мостовой парк ПМП состоящий на вооружении Советской Армии с 1962 года предназначен для наведения понтонных мостов длиной до 227 метров под грузы 60т., понтонных мостов длиной до 382 метров под грузы 20т., а также сборки паромов различной грузоподъемности. Допустимая скорость течения до 2.5м. в сек. В отличие от всех своих предшественников мост ПМП не имеет отдельно понтонов и отдельно проезжей части. У него верхняя часть понтонов является проезжей частью

 В комплект парка ПМП входят 32 речных звена, 4 береговых звена, 2 выстилки, 12 буксирных катеров. Для перевозки звеньев и выстилок используются 38 специально переоборудованных автомобилей КрАЗ-255В (первые серии парка перевозились автомобилями КрАЗ-214). Катера типа БМК-90, БМК-130 или БМК-150 буксируются на прицепах или собственных колесных шасси 12 автомобилями Зил-130 (Зил-157). При комплектации парка катерами типа БМК-Т, эти катера перевозятся 12 автомобилями КрАЗ-255В на платформах автомобилей. Как вариант в составе парка 2 катера типа БМК-Т и 10 катеров БМК-150.

 Один автомобиль КрАЗ перевозит одно звено, состоящее из двух средних и двух крайних понтонов, соединенных шарнирными соединениями. В транспортном положении звено перевозится в сложенном виде на платформе автомобиля.

 На снимке слева: автомобиль с речным звеном. Береговое звено отличается от речного своей формой, позволяющей сопрягать мост с берегом (немного поднимать или опускать свой конец вверх) и наличием откидных съездных аппарелей. Кроме того, береговое звено имеет большую толщину стенок, что исключает повреждение понтона об дно при заезде на него танка.

 На снимке : автомобиль КрАЗ-255 с загруженным на него береговым звеном. Таких береговых звеньев в комплекте парка четыре, что позволяет собирать из одного комплекта два моста половинной длины.

 Расчет звена должен состоять из водителя и двух понтонеров. Это требование заводской инструкции. Однако по штату мирного времени расчет звена состоит из водителя-понтонера и понтонера. Т.е. из двух человек.

 Во всяком случае такой штат имел 1257 отдельный понтонно-мостовой батальон Центральной Группы войск (ЦГВ) в Чехословакии в конце семидесятых годов.

 При наводке моста или сборке парома автомобиль задним ходом въезжает в воду так, чтобы глубина в месте сброса составляла не меньше 1 метра; затем резко тормозит; понтонер, находящийся рядом с машиной, рывком за швартовый конец освобождает стопор; и звено, свободно лежащее на роликах платформы скатывается в воду.

 После попадания в воду под воздействием сил плавучести и торсионных шарниров звено раскрывается.

 На снимке слева: звено в момент раскрытия. Звено в этот момент удерживается у берега швартовым, второй конец которого закреплен за машину. Водитель подает машину вперед, подтягивая за швартовый конец развернувшееся звено к берегу так, чтобы оно коснулось дна. Затем водитель-понтонер и понтонер поднимаются на палубу, запирают днищевые и палубные замки, превращая тем самым звено в жесткую конструкцию.

 На рисунке звено в раскрытом виде (вид сзади). После запирания замков понтонеры соседних звеньев с помощью багров сближают свои звенья и соединяют их замками. Лента моста таким образом собирается вдоль берега. Собираемая лента моста удерживается у берега швартовыми, закрепленными за машины. По мере сборки ленты машины сбрасывают швартовы и уходят в район сбора. Ширина проезжей части 6.5 метра.

 В то время пока идет сборка ленты моста автомобили с катерами разгружаются ниже по течению и затем катера подходят к ленте моста.

 После того, как лента моста собрана, с помощью буксирных катеров она разворачивается поперек реки, береговые звенья швартовыми закрепляются у берега, а сама лента удерживается на течении катерами до момента завоза и сбрасывания якорей, имеющихся на каждом звене. После натяжения якорных тросов и выравнивания ленты, катера отсоединяются и уходят. Однако, часть из них остается у моста с тем, чтобы поддерживать мост прямолинейным (далеко не всегда якоря справляются со своей задачей).

 На рисунке часть ленты моста (вид сверху.. Темно-зеленым цветом показана проезжая часть шириной 6.5м. Такая ширина проезжей части позволяет танкам двигаться по мосту со скоростью до 30 км. в час, а колесной технике без ограничения скорости. Причем колесная техника может двигаться по мосту в две колонны или же возможно одновременное движение по мосту в обеих направлениях. при такой схеме сборки из одного комплекта можно собрать мост под грузы 60т. длиной до 227м.

 Под грузы 20т. схема моста иная. Звено размыкается с одной стороны и звено разворачивается на 180 градусов. Лента моста в этом случае выглядит так: " звено в обычном виде - звено развернутое -звено в обычном виде …". Ширина проезжей части тогда составляет только 3.3 м., но из одного комплекта можно собрать мост длиной 382 метра.

 Если ширина реки превышает возможности парка по наводке моста, то из звеньев собираются перевозные паромы. Из одного комплекта ПМП можно собрать 16 паромов грузоподъемностью 40т., или 10 - 60 тонных, или 8 - 80 тонных, или 4 130 тонных, или 4 170 тонных. Буксировка паромов осуществляется буксирными катерами типа БМК-130, БМК-150, БМК-Т. Заметим, что в комплекте парка только 12 катеров, следовательно для четырех 40-тонных паромов требуются какие либо буксирные средства.

 На рисунке: 60-тонный перевозной паром из парка ПМП, собираемый из 3 речных звеньев. Передвижение парома осуществляется двумя катерами-толкачами. Заезд танка на паром и съезд производится по съемным аппарелям, которые уложены в ниши каждого звена (2 шт.).

 Выстилка представляет собой уложенную на платформе автомобиля КрАЗ металлическую ленту из отдельных звеньев, соединенных шарнирно между собой. Выстилка предназначена для обеспечения возможности заезда на мост переправляемой техники в условиях топкого берега. Использование выстилки разрешается только в военное время, т.к. танки за одну переправу приводят выстилку в полную негодность.

 Для обратной загрузки звена каждая машина имеет кран-балку, уложенную на платформе, и тяговую лебедку. Звено подтягивается к берегу, понтонеры размыкают замки, устанавливают на торце звена тросовую систему, которую крепят к крюку тяговой лебедки. Трос тяговой лебедки переброшен через шкив кран-балки. Работой лебедки звено складывается в тот вид, в котором оно перевозится на машине. Затем лебедкой же передний конец звена поднимается до уровня задних роликов платформы автомобиля. Кран-балка вновь укладывается на платформу, а трос лебедки перецепляется к звену. Звено затаскивается на платформу машины.

 Парк ПМП полного комплекта состоит на вооружении в армейском или фронтовом отдельном понтонно-мостовом батальоне (ОПОМБ). Батальон состоит:

\*две понтонные роты (16 речных, 2 береговых звена, 6 катеров и 1 выстилка в роте), \*отдельный инженерно-технический взвод, имеющий на вооружении комплект мостостроительных средств КМС ( ли установку строительства мостов УСМ), комплект тяжелого механизированного моста ТММ. Этот отдельный взвод предназначен для обеспечения замыкания берегов с помощью небольших мостов на опорах при недостатке понтонов.

\* ремонтный взвод,

\*хозяйственный взвод.

 Всего в батальоне около 250 человек. Кроме того, по одной понтонной роте имеется в инженерно-саперном батальоне танковой (мотострелковой) дивизии (0.5 комплекта ПМП).

 Согласно Боевого устава батальон выдвигается к реке в первом эшелоне дивизии. К наводке моста приступают после форсирования водной преграды первой волной десанта на плавающей технике (БМП, БТР, ПТС) как только будет исключена возможность обстрела водного зеркала преграды из стрелкового оружия и минометов.

**Тактико-технические характеристики понтонного парка ПМП**

Грузоподъемность и длины мостов, собираемых из одного комплекта.......

60 тонн при длине 227м. и ширине проезжей части 6.5 м.

20 тонн при длине 382м. и ширине проезжей части 3.29м.

Время наводки моста и расчет личного состава..........

60-т. мост за 30 мин.; 102 понтонера и 34 водителя

20-тонный мост за 50 мин.; 102 понтонера и 34 водителя

Скорости движения техники по мосту...........

танки (60-т. мост) - 30 км/час

автомобили (60-т. мост)- не ограничивается

автомобили (20-т. мост)- 30 км/час

Максимальная скорость течения............2 м/сек.

Собираемые из комплекта перевозные паромы.....

количество звеньев для одного. размеры расчет время на сборку

40 тонн 16 2 речных 6.5х13.5м. 8 чел 8 мин.

60 тонн 10 3 речных 6.5х20.2м. 12 чел 10 мин.

80 тонн 8 4 речных 6.5х27.0м. 16 чел. 12 мин.

130 тонн 4 6 речных и 1 береговое 6.5х46.0м 28 чел. 13-15 мин.

170 тонн 4 8 речных и 1 береговое 6.5х59.5м. 36 чел. 16-20 мин.

**Тактико-технические характеристики автомобиля КрАЗ-255Б с речным звеном**

Количество автомобилей в комплекте парка.............32

Габаритные размеры (при загруженном звене), м: длина 9.95, ширина 3.16, высота 3.6.

Вес................19.8 т.

Максимальная скорость движения......71 км/час

Глубина брода.................1м.

Запас хода по топливу..............750 км.

Экипаж...............................3 чел. (1 водитель и 2 понтонера)

**Тактико-технические характеристики автомобиля КрАЗ-255Б с береговым звеном**

Количество автомобилей в комплекте парка......................................... 4

Габаритные размеры (при загруженном звене), м: длина 9.2, ширина 3.15, высота 3.6.

Вес........................ 20.034 т.

Максимальная скорость движения............. 71 км/час

Глубина брода.................... 1м.

Запас хода по топливу...............750 км.

Экипаж................................ 3 чел. (1 водитель и 2 понтонера)

**Тактико-технические характеристики автомобиля КрАЗ-255Б с выстилкой**

Количество автомобилей в комплекте парка......................................... 2

Габаритные размеры, м: длина 9.9, ширина 3.15, высота 2.85.

Вес.............................. 18.53 т.

Максимальная скорость движения.............. 71 км/час

Глубина брода............................ 1 м.

Запас хода по топливу...................750 км.

Экипаж..............................1 чел. (водитель)

Размеры выстилки в разложенном состоянии...............11.7 на 2.94 м.

Вес выстилки.......................... 2.67 т.

**Тактико-технические характеристики катера БМК-130**

Количество катеров в комплекте парка 12 (если парк не комплектуется катерами других типов)

Габаритные размеры, м: длина 85, ширина 2.25, высота 2.25.

Вес.......................... 3.99 т.

Экипаж........................ 2 чел.

Максимальная осадка................. 63 см.

Максимальная скорость на воде.......... 22 км/час

Скорость при буксировке грузов..........8.5 км/час

Тяга на швартовых...............1.45 т.

Расход топлива............. 24 л/час

Запас хода по топливу............ 10 час.

Габаритные размеры автопоезда (катер+тягач Зил-131), м: длина 16,24, ширина 2.32, высота 2.36.

Вес............................ 9.896 т.

Максимальная скорость движения с катером на буксире.................... 60 км/час

 **КрАЗ-255Б, Б1** – базовый грузовик высокой проходимости с формулой колесного шасси 6\*6, закрытой кабиной и платформой, оснащенной дугами, тентом и откидным задним бортом. Он предназначен для транспортировки грузов и людей в кузове. Используется как буксир для прицепов, разных прицепных систем по дорогам всех категорий и бездорожью. КрАЗ-255 задействовался в военной сфере – перевозка техники, военнослужащих, активно используется в промышленности, добыче полезных ископаемых.

Модификации модели 255Б:

* **255В** – тягач седельного типа. Применяется для буксировки полуприцепов по любым видам дорог и вне дорог.
* **255Д** – тягач, работающий с активными прицепными системами.
* **255Л** – лесовозный тягач с прицепом-роспуском, перевозит деревья и хлысты.

**Общие технические характеристики КрАЗ-255Б**

|  |  |
| --- | --- |
| Габариты, мм: длина ширина высота по кабине (без нагрузки) | 86452х750х2940 |
| Высота по тенту (без нагрузки) | 3170 |
| Погрузочная высота платформы | 1640 |
| База КрАЗа | 5300 |
| База задней тележки | 1400 |
| Колея | 2160 |
| Дорожный просвет (при полной загрузке) | 360 |
| **Весовые характеристики, кг** |
| Полная масса | 19675 |
| Снаряженная масса | 11700 |
| Масса с дополнительным снаряжением | 11950 |
| Сухой вес  | 10960 |
| **Технические характеристики допустимых нагрузок, т** |
| Полезная нагрузка машины | 7,5 |
| Допустимый полный вес буксирного прицепа (полуприцепа): |
| дороги с твердым покрытием | 30 |
| грунт, бездорожье | 10 |

 Максимальная скорость движения КрАЗа-255Б составляет 71 км/ч. При условии, что автомобиль едет с наибольшей нагрузкой без прицепа или с прицепом общим весом 10 т на высшей передаче по асфальтированной, ровной, сухой трассе.

 Расход топлива (дизель) у максимально загруженного КрАЗа без прицепа на 100 км пути при скорости движения 40 км/ч на высшей передаче составляет 40 л. Технические характеристики грузовика позволяют ему без труда преодолевать косогоры, подъемы и броды глубиной в 1 м. Трехосный автомобиль КрАЗ-255 выпускался с 4-тактным 8-цилиндровым дизельным двигателем модели ЯМЗ-238, цилиндры которого имеют V-образное расположение. Номинальная мощность силового агрегата 240 л. с. при 2100 об/мин. Показатель максимального крутящего момента равен 883 Н\*м при 1500 об/мин.