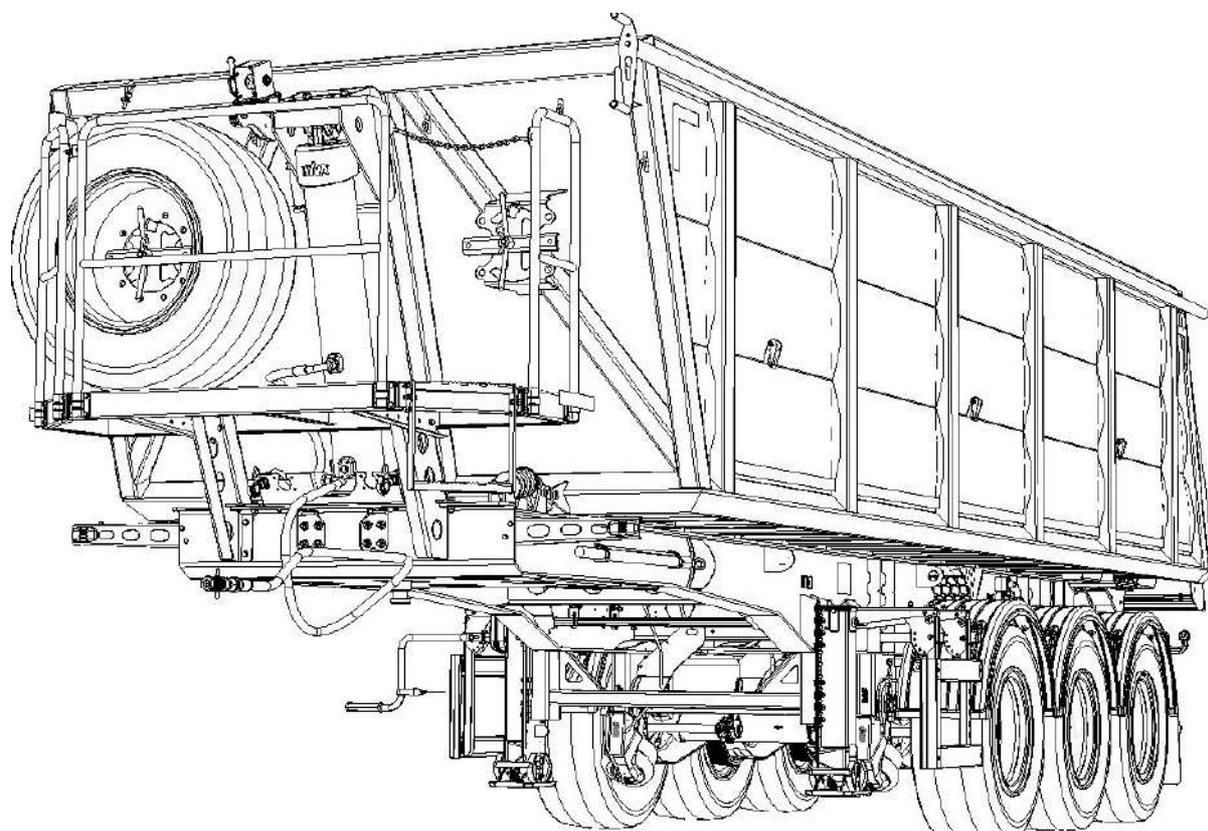


**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«РИАТ»**



**ПОЛУПРИЦЕПЫ САМОСВАЛЫ  
ТРЕХОСНЫЕ ТИПА 9249-А3 МОДИФИКАЦИИ 924900  
ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ТИПА 9249-А4 МОДИФИКАЦИИ 924940**

**РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ  
9249-0000001РЭ**



2019 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	4
<b>ОПИСАНИЕ И РАБОТА</b> .....	5
• <b>ОПИСАНИЕ И РАБОТА ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	5
• <b>НАЗНАЧЕНИЕ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	5
• <b>ЭКСПЛУАТАЦИЯ</b> .....	5
• <b>ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОЛУПРИЦЕПА:</b> .....	6
• <b>ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И</b>	
<b>ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ:</b> .....	6
• <b>ОБЩИЙ ВИД ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	8
• <b>ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b> .....	10
• <b>ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	13
• <b>СОСТАВ И КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ</b> .....	14
• <b>УСТРОЙСТВО, ПРИНЦИП РАБОТЫ ПОЛУПРИЦЕПА, И ЕГО СОСТАВНЫХ</b>	
<b>ЧАСТЕЙ</b> .....	15
<b>СОСТАВ ПОЛУПРИЦЕПА. КОНСТРУКЦИЯ</b> .....	15
• <b>СОСТАВ ПОЛУПРИЦЕПА. ОПИСАНИЕ</b> .....	16
▪ <b>ПОЛУПРИЦЕП САМОСВАЛ</b> .....	16
▪ <b>ШАССИ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	16
▪ <b>РАМА</b> .....	17
▪ <b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b> .....	17
▪ <b>ОСЕВОЙ АГРЕГАТ (ОСИ, ПОДВЕСКА)</b> .....	17
▪ <b>ДВУХСТОРОННИЙ МЕХАНИЗМ ПОДЪЁМА ОСИ</b> .....	19
▪ <b>КОЛЁСА, ШИНЫ</b> .....	19
▪ <b>ОПОРНОЕ УСТРОЙСТВО</b> .....	20
▪ <b>ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ТОРМОЗОВ ПОЛУПРИЦЕПА WABCO</b>	
<b>TRAILER EBS-E</b> .....	21
▪ <b>БЛОК МОДУЛЯТОР TRAILER EBS-E PREMIUM С ПРИФЛАНЦОВАННЫМ</b>	
<b>МОДУЛЕМ ПНЕВМАТИЧЕСКОГО РАСШИРЕНИЯ (РЕМ)</b> .....	22
▪ <b>ВОЗДУХОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ КОМБИНИРОВАННЫЙ С ФУНКЦИЕЙ</b>	
<b>РАСТОРМАЖИВАНИЯ (PREV)</b> .....	22
▪ <b>ТАБЛИЧКА СИСТЕМНАЯ</b> .....	22
▪ <b>ГОЛОВКА ПАЛМ АВТОМАТИЧЕСКАЯ ЖЁЛТАЯ, ГОЛОВКА ПАЛМ</b>	
<b>АВТОМАТИЧЕСКАЯ КРАСНАЯ</b> .....	23
▪ <b>КЛАПАН ПОДЪЁМА ОСИ LASCV</b> .....	23
▪ <b>КРАН УПРАВЛЕНИЯ ПНЕВМОПОДВЕСКОЙ ETASC</b> .....	23
▪ <b>ДАТЧИК УРОВНЯ ПОЛА</b> .....	23
▪ <b>БЕСКОНТАКТНЫЙ ДАТЧИК ФИРМЫ BALLUFF</b> .....	24
▪ <b>SMARTBOARD</b> .....	24
▪ <b>ЭЛЕКТРОННЫЙ МОДУЛЬ ORTILINK ТМ</b> .....	24
▪ <b>ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ</b> .....	25
▪ <b>ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	25
▪ <b>КРЫЛЬЯ С БРЫЗГОВИКАМИ</b> .....	26
▪ <b>БОКОВЫЕ ЗАЩИТНЫЕ УСТРОЙСТВА</b> .....	26
▪ <b>ЗАДНИЕ ЗАЩИТНЫЕ УСТРОЙСТВА</b> .....	27
▪ <b>УПОРЫ ПРОТИВООТКАТНЫЕ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	27
▪ <b>ПЛАТФОРМА САМОСВАЛЬНАЯ ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	27
▪ <b>КУЗОВ</b> .....	28
▪ <b>МЕХАНИЗМ ЗАПОРА ЗАДНЕГО БОРТА ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	28
▪ <b>КАРКАС ТЕНТА С ТЕНТОМ</b> .....	29
▪ <b>ГИДРОСИСТЕМА ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	29
▪ <b>ПЛОЩАДКА ПОЛУПРИЦЕПА</b> .....	30

▪ ФИКСАТОР КУЗОВА.....	30
▪ ДЕРЖАТЕЛЬ ЗАПАСНОГО КОЛЕСА.....	31
СРЕДСТВА ИЗМЕРЕНИЯ, ИНСТРУМЕНТ, И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ.....	31
МАРКИРОВКА.....	32
• УПАКОВКА.....	32
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ.....	32
▪ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ. ИСТОЧНИКИ ОПАСНОСТИ.....	32
▪ ПОДГОТОВКА ИЗДЕЛИЯ К РАБОТЕ.....	34
▪ ОБКАТКА НОВОГО ИЗДЕЛИЯ.....	34
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	35
▪ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КОЛЕСНЫХ ОСЕЙ, ПОДЪЁМНОГО УСТРОЙСТВА ОСИ, ПОДВЕСКИ, ОПОРНОГО УСТРОЙСТВА, СЦЕПНОГО ШКВОРНЯ.....	35
▪ ВИДЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	35
▪ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КОЛЕС.....	36
▪ ПЕРЕЧЕНЬ ЧАСТО ВСТРЕЧАЮЩИХСЯ ИЛИ ВОЗМОЖНЫХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ.....	36
▪ ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ.....	37
▪ ХРАНЕНИЕ.....	37
▪ ТРАНСПОРТИРОВКА.....	38
▪ АДРЕС ПРЕДПРИЯТИЯ-ИЗГОТОВИТЕЛЯ.....	38
14. ОТМЕТКА О ПРИЕМКЕ.....	38
Приложение 1 ЗНАЧЕНИЯ НАСЫПНОЙ ПЛОТНОСТИ ГРУЗОВ.....	39
Приложение 2 ХИММОТОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА.....	40
Приложение 3 МАКСИМАЛЬНЫЕ КРУТЯЩИЕ МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ КРЕПЕЖНЫХ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ.....	40
Приложение 4 СХЕМА ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ.....	41
Приложение А ГАРАНТИИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ.....	45

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящее руководство по эксплуатации содержит основные сведения, необходимые водителям и работникам автохозяйств, сервисных центров, для изучения конструктивных особенностей эксплуатации и обслуживания полуприцепов самосвалов типа 9249-А3, 9249-А4 и их модификаций, в дальнейшем именуемый “полуприцеп”. Необходимо внимательно ознакомиться с особенностями конструкции полуприцепа и точно соблюдать указания и правила по уходу и эксплуатации. Своевременное техническое обслуживание, соблюдение интервалов техобслуживания и контроля основных частей продлит срок эксплуатации полуприцепа.

При эксплуатации полуприцепа должны быть соблюдены действующие законы, регламенты, предписания, правила дорожного движения и меры безопасности для предупреждения несчастных случаев.

К использованию полуприцепов допускаются только лица имеющие водительское удостоверение с правом вождению автопоезда в составе тягача с прицепом (полуприцепом) и изучившие:

- настоящее руководство по эксплуатации.
- руководство по эксплуатации на автомобиль тягач;
- руководства и инструкции изготовителей комплектующих узлов и деталей;
- правила перевозок грузов автомобильным транспортом;
- инструкции по технике безопасности, охране труда, прочие инструкции предприятия, медицинские предписания;
- правила по охране труда на автомобильном транспорте.

Данное руководство является неотъемлемой частью транспортного средства, должно находиться у водителя эксплуатирующего полуприцеп. В случае передачи полуприцепа в аренду или продаже иному владельцу транспортного средства, данное руководство по эксплуатации передаётся вместе с полуприцепом.

В настоящем руководстве по эксплуатации объединены типовые полуприцепы самосвалы, основные конструктивные узлы которых аналогичны. Возможны отличия конкретного полуприцепа от описанных ниже в зависимости от комплектации, и введённых изменений в процессе совершенствования конструкции полуприцепа.

Замена узлов и агрегатов, внесение конструктивных изменений в узлы и детали полуприцепа в процессе эксплуатации должны быть зафиксированы в разделе «Особые отметки» настоящего руководства по эксплуатации.

## ОПИСАНИЕ И РАБОТА

- **ОПИСАНИЕ И РАБОТА ПОЛУПРИЦЕПА**
- **НАЗНАЧЕНИЕ ПОЛУПРИЦЕПА**

Полуприцеп самосвал модели 924900 и полуприцеп самосвал модели 924940 и их модификации изготовлены в соответствии с Техническими регламентами таможенного союза ТР ТС 010/2011 "О безопасности машин и оборудования", ТР ТС 018/2011 «О безопасности колёсных транспортных средств», с техническими условиями, а также с Российскими и международными стандартами и сертифицирован в системе сертификации механических транспортных средств Российской Федерации.

Полуприцеп предназначен для перевозки различных сыпучих грузов, для эксплуатации по дорогам общего пользования, рассчитанным на пропуск автомобилей с осевой нагрузкой 78,5 кН (8 тс). Полуприцеп, изготовлен в исполнении У (N) по ГОСТ 15150-69, рассчитан на эксплуатацию при температурах окружающего воздуха от – 40 °С (средняя из ежегодных абсолютных минимумов) до + 40 °С (средняя из ежегодных абсолютных максимумов), относительной влажности воздуха до 80% при температуре + 15 °С, запыленности до 1,0 г/м<sup>3</sup>, скорости ветра до 20 м/с и в районах, расположенных на высоте не выше 3000 м над уровнем моря. Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении.

Полуприцеп в стандартном исполнении имеет сцепной шкворень диаметром 2" (50,8 мм) согласно DIN 74080. Полуприцеп предназначен для эксплуатации с седельными тягачами, имеющими присоединительные размеры по ГОСТ 12105-74, с нагрузкой на седельно-сцепное устройство свыше 98,1 кН (10тс), имеющими пневмовыводы по норме ISO 1728, оборудованные системой ABS с электрическим соединением по норме ISO 7638 24В, имеющими электрические соединения согласно ISO 3731 24В., оборудованные гидросистемой для обеспечения подъёма / опускания платформы полуприцепа.

Тягачи должны допускать транспортировку полуприцепа полной массой согласно параметрам, приведённым ниже. Категория транспортного средства - О<sub>4</sub>. При проезде полуприцепа по автомобильным дорогам общего пользования, а также по улицам городов и населённых пунктов должны быть выполнены требования «Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловозных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации». Полуприцеп не предназначен для перевозки пищевых продуктов и опасных грузов.

- **ЭКСПЛУАТАЦИЯ.**

Полуприцеп должен эксплуатироваться только по назначению и в технически исправном состоянии, а также при соблюдении правил безопасности данного руководства. Все неисправности, которые могут повлиять на безопасность должны быть устранены! Внесение конструктивных изменений полуприцепа возможно только по письменному согласованию с ОАО «РИАТ». Необходимо строго соблюдать требования данного руководства, инструкций и указаний предприятий изготовителей комплектующих узлов и деталей, и предприятия эксплуатирующего данный полуприцеп. Ввод в эксплуатацию полуприцепа должен быть произведён в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

• **ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОЛУПРИЦЕПА:**

-  - при отсутствии регистрационных и разрешительных документов;
- для перевозки людей, животных;
- для транспортирования грузов, перевозки которых должна осуществляться согласно специальным правилам, предписаниям, инструкциям;
- при превышении разрешённых нагрузок на оси по дорогам общего пользования;
- при превышении технически допустимых нагрузок на оси;
- при превышении нагрузок на опорные устройства, оговорённых в ТХ;
- при превышении габаритных размеров, без согласования с надзорными органами;
- при неравномерно распределённой по кузову загрузке перевозимого груза, в том числе разгрузка неравномерно распределённого по кузову груза;
- в случае несогласованного с ОАО «РИАТ» изменения конструктивных элементов полуприцепа;
- производить сварочные работы на полуприцепе с присоединёнными электрическими разъёмами Блока модулятора TEBS-E, т.е. перед началом сварочных работ все электрические разъёмы Блока модулятора TEBS-E отсоединить.
- начинать движение автопоезда, если давление в тормозной системе ниже 0,62 МПа (6,2 кг/см<sup>2</sup>).
- движение автопоезда с незакреплённым запасным колесом;
- движение автопоезда с незакреплённым тентом;
- движение автопоезда с неприсоединёнными, а также неисправными пневмо- и электросистемами;
- оставлять одиночный (загруженный и незагруженный) полуприцеп в незаторможенном состоянии;
- перевозка глины.

• **ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЯ:**

- необходимо производить сцепку и расцепку только заторможенного полуприцепа, на твёрдой, ровной, горизонтальной площадке. При этом продольные оси тягача и полуприцепа должны совпадать. Расхождение осей в плане не должно превышать 15°;
- при эксплуатации необходимо соблюдать предельно допустимую скорость, при движении по скользкой дороге и спусках не допускать резкого торможения, во избежание заноса полуприцепа и "складывания" автопоезда;
- необходимо регулярно контролировать состояние сцепного шкворня полуприцепа, седельно-сцепного устройства тягача;
- необходимо регулярно контролировать давление в шинах (8,8 кгс/см<sup>2</sup>);
- при стоянке на плоскости с уклоном, необходимо устанавливать противооткатные упоры под колёса полуприцепа;
- перед началом разгрузки на тягачах, с пневматической подвеской, с автоматической установкой уровня (ECAS), необходимо установить в положение стоп;
- остерегайтесь грузов, которые могут замерзнуть;
- остерегайтесь грузов с различной плотностью. они могут выгружаться неравномерно, из-за чего полуприцеп может перевернуться;
- разгрузку полуприцепа необходимо производить только на ровной, твёрдой площадке с продольным и поперечным уклоном не более 3-х градусов, при совмещённой в линию продольной оси тягача и полуприцепа. Необходимо внимательно контролировать весь процесс разгрузки от начала подъёма кузова, сход груза, и до полного опускания кузова, оставаясь у управляющего механизма, чтобы иметь возможность принять меры в критических ситуациях;

- если груз не выгружается, когда кузов поднят до 25 град., (примерно наполовину подъема), остановите механизм опрокидывания и выясните причину, по которой груз не высыпается. Не пытайтесь сбросить груз с раскачки, (трогаться с поднятым кузовом и тормозить) – это может привести к значительным повреждениям гидравлической системы;

- если по Вашему мнению, существует опасность того, что самосвал может перевернуться, остановите подъем кузова и медленно опустите его, после чего исследуйте причину Ваших опасений;

- убедитесь, что после выгрузки кузов совершенно пустой, не отъезжайте дальше чем это действительно необходимо, прежде чем кузов будет опущен, а задний борт надежно закреплен. Не пытайтесь маневрировать, чтобы выгрузить прилипший к кузову груз.

- разгрузку полуприцепа с пневматической подвеской необходимо производить в нижнем положении уровня пола (т.е. при сжатых пневморессорах подвески), полное стравливание воздуха из пневмоподушек не допускается, во избежание превышения допустимых нагрузок на опорные элементы пневмоподушек последней оси подвески полуприцепа, и как следствие их разрушение;

- полуприцеп с пневматической подвеской оснащённый электронным клапаном управления пневмоподвеской eTASC или ECAS и бесконтактным датчиком подъёма кузова, в начале подъёма платформы автоматически приводит в нижнее положение уровень пола. При разгрузке необходимо убедиться в том, что данная функция системой выполнена: «система установила нижний уровень пола», только после этого продолжать подъём кузова для разгрузки;

- при разгрузке необходимо учитывать скорость ветра и направление. При скорости ветра свыше 8 м/с, производить разгрузку допускается только с особой осторожностью. Не допускается производить разгрузку при скорости ветра свыше 24 м/с. Не допускается производить разгрузку против направления ветра;

- производить разгрузку только сыпучих материалов. Не допускается разгрузка сыпучих материалов повышенной влажности, потерявших свойство сыпучести, прилипших или примёрзших грузов;

- посторонним запрещено находиться в зоне разгрузки кузова полуприцепа;

- не рекомендуется использование не оригинальных запасных частей при ремонте узлов полуприцепа;

- масса перевозимого груза не должна превышать указанных в ТХ полуприцепа (см.табл.1), значения насыпной плотности грузов указаны в приложении 1 настоящего руководства;

- ОБЩИЙ ВИД ПОЛУПРИЦЕПА 924900-А3.

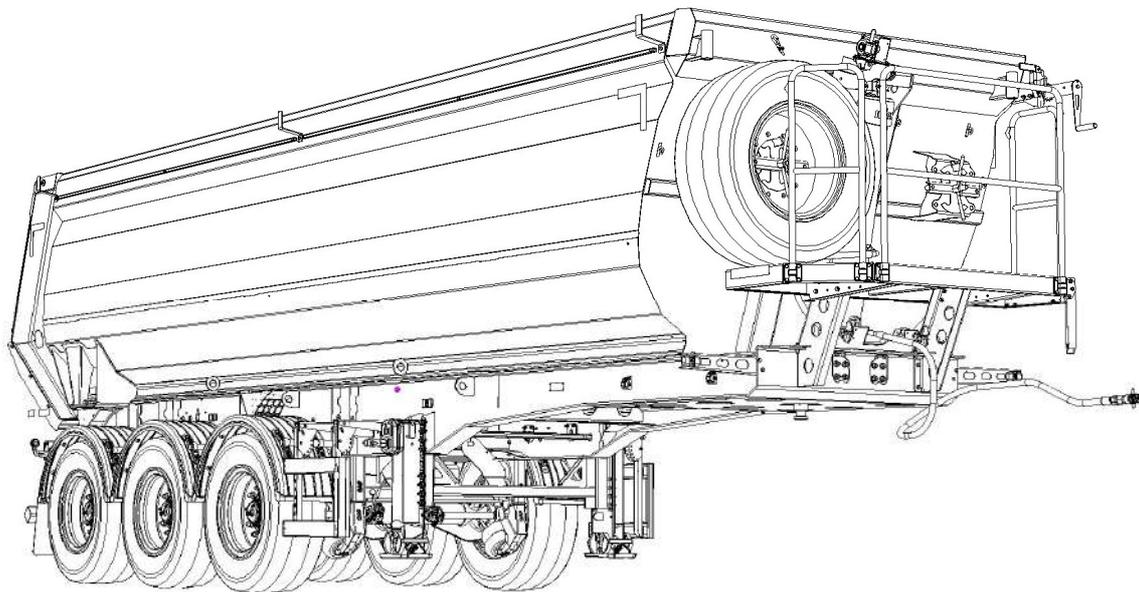


Рис. 1. Полуприцеп самосвал модели 924900-010. Общий вид. Тип кузова Half-Pipe

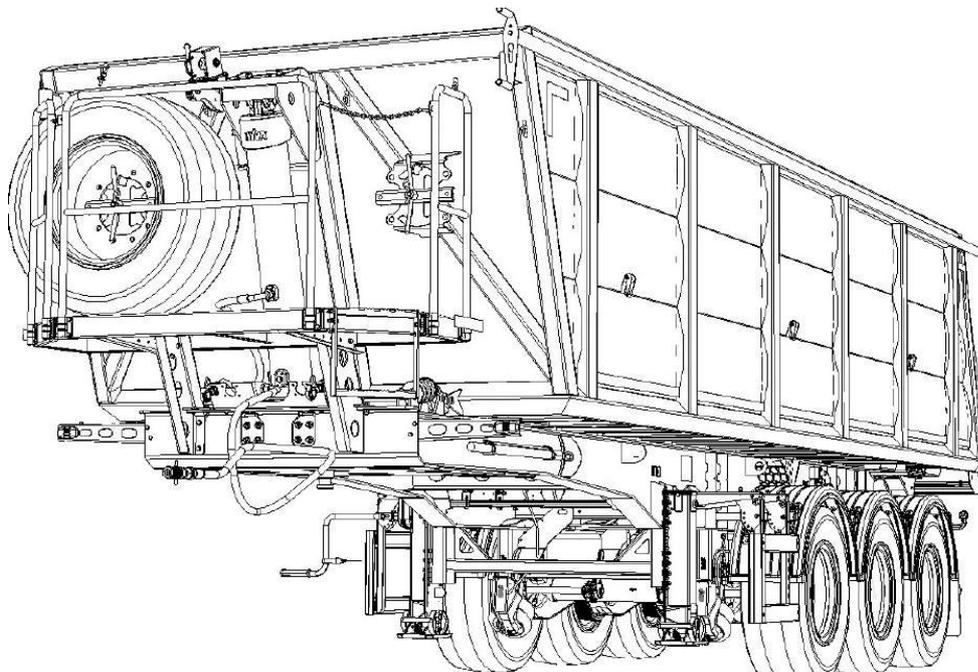


Рис. 2. Полуприцеп самосвал модели 924900-319 . Общий вид. Тип кузова Box-Pipe.

- ОБЩИЙ ВИД ПОЛУПРИЦЕПА 924940-А4.

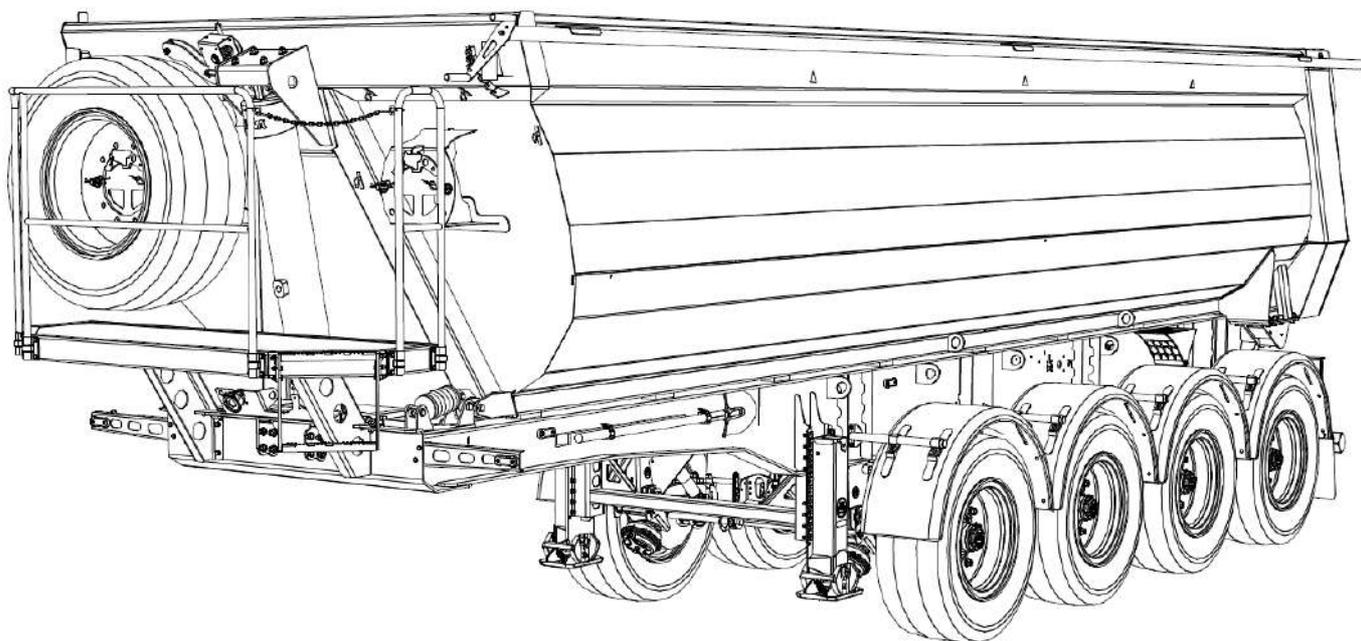


Рис. 2А. Полуприцеп самосвал модели 924900-010. Общий вид. Тип кузова Half-Pipe

• **ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Таблица 1, продолжение

Количество осей / колёс	3/6+1 (для ТС с односкатной ошиновкой)					
Исполнение загрузочного пространства	специальная самосвальная платформа с разгрузкой назад (для 924900);					
Для ТС	924900-010			924900-319		
	Рис. 1, 3			Рис. 2, 4		
Габаритные размеры, мм						
- длина	10000					
- ширина	2550					
- высота	3150					
База, мм	4340+1310+1310					
Колея передних / задних колес, мм	2050 / 2050 (односкатная ошиновка)					
Для ТС	924900-010			924900-317		
На осях и подвеске производства:	L1,Weweler	SAF	BPW	L1,Weweler	SAF	BPW
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	7500			7800		
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг	36000	38000	38000	36000	38000	38000
Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси, кг						
- на первую ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
- на вторую ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
- на третью ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
Технически допустимая максимальная масса на седельно-сцепное устройство кг	10200	11000	11000	10200	11000	11000
Грузоподъёмность, кг	28500	30500	30500	28200	30200	30200
Высота ССУ	1100-1200					
Внутренние размеры платформы (Д. х Ш х В), мм	8200x2390x1750			8200x2305x1650		
Объём платформы, м <sup>3</sup>	31,5			32,5		
Подвеска	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или пневматическая с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
- передняя (описание)						
- задняя (описание)	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или рессорная балансирная на листовых рессорах с реактивными штангами, или пневматическая, с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
Тормозные системы						
Рабочая (описание)	пневматическая, двухпроводная, с ТЕBS-Е, тормозные механизмы всех колес барабанного типа					
Стояночная (описание)	механическая, с приводом от пружинных энергоаккумуляторов к тормозным механизмам четырёх колёс тележки					
Шины	385/65 R22,5					
Рабочее давление гидросистемы	190 Bar					

Количество осей / колёс	3/6+1 (для ТС с односкатной ошиновкой)					
Исполнение загрузочного пространства	специальная самосвальная платформа с разгрузкой назад (для 924900);					
Для ТС	924900-130			924900-127		
	Рис. 3А			Рис. 3Б		
Габаритные размеры, мм						
- длина	10000					
- ширина	2550					
- высота	3150					
База, мм	4340+1310+1310					
Колея передних / задних колес, мм	2050 / 2050 (односкатная ошиновка)					
Для ТС	924900-130			924900-127		
На осях и подвеске производства:	L1,Weweler	SAF	BPW	L1,Weweler	SAF	BPW
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	7800			7500		
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг	36000	38000	38000	36000	38000	38000
Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси, кг						
- на первую ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
- на вторую ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
- на третью ось	8600	9000	9000	8600	9000	9000
Технически допустимая максимальная масса на седельно-сцепное устройство кг	10200	11000	11000	10200	11000	11000
Грузоподъёмность, кг	28200	30200	30200	28500	30500	30500
Высота ССУ	1100-1200					
Внутренние размеры платформы (Д. х Ш х В), мм	8200x2390x1670			7600x2390x1670		
Объем платформы, м <sup>3</sup>	30,0			27,0		
Подвеска - передняя (описание)	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или пневматическая с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
- задняя (описание)	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или рессорная балансирная на листовых рессорах с реактивными штангами, или пневматическая, с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
Тормозные системы						
Рабочая (описание)	пневматическая, двухпроводная, с ТЕBS-Е, тормозные механизмы всех колес барабанного типа					
Стояночная (описание)	механическая, с приводом от пружинных энергоаккумуляторов к тормозным механизмам четырёх колёс тележки					
Шины	385/65 R22,5					
Рабочее давление гидросистемы	190 Bar					

**9249-0000001 РЭ**

Количество осей / колёс	4/8+1 (для ТС с односкатной ошиновкой)					
Исполнение грузочного пространства	специальная самосвальная платформа с разгрузкой назад (для 924940);					
Для ТС	924940-130					
	Рис. 2А, 4Б					
Габаритные размеры, мм						
- длина	10050					
- ширина	2550					
- высота	3150					
База, мм	3310+1310+1310+1310					
Колея передних / задних колес, мм	2050 / 2050 (односкатная ошиновка)					
Для ТС	924940-130					
На осях и подвеске производства:	L1, Weweler	SAF	BPW			
Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг	8400					
Технически допустимая максимальная масса транспортного средства, кг	42000	42000	42000			
Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей транспортного средства, начиная с передней оси, кг						
- на первую ось	7700	7700	7700			
- на вторую ось	7700	7700	7700			
- на третью ось	7700	7700	7700			
- на четвертую ось	7700	7700	7700			
Технически допустимая максимальная масса на седельно-сцепное устройство кг	11200	11200	11200			
Грузоподъёмность, кг	33500	33500	33500			
Высота ССУ	1150					
Внутренние размеры платформы (Д. х Ш х В), мм	8200x2390x1670					
Объем платформы, м <sup>3</sup>	30,0					
Подвеска - передняя (описание)	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или пневматическая с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
- задняя (описание)	зависимая, рессорная на продольных полуэллиптических рессорах, или рессорная балансирная на листовых рессорах с реактивными штангами, или пневматическая, с гидравлическими телескопическими амортизаторами или без них, со стабилизатором поперечной устойчивости или без него					
Тормозные системы						
Рабочая (описание)	пневматическая, двухпроводная, с ТЕBS-Е, тормозные механизмы всех колес барабанного типа					
Стояночная (описание)	механическая, с приводом от пружинных энергоаккумуляторов к тормозным механизмам четырёх колёс тележки					
Шины	385/65 R22,5					
Рабочее давление гидросистемы	190 Bar					

- ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ ПОЛУПРИЦЕПА.

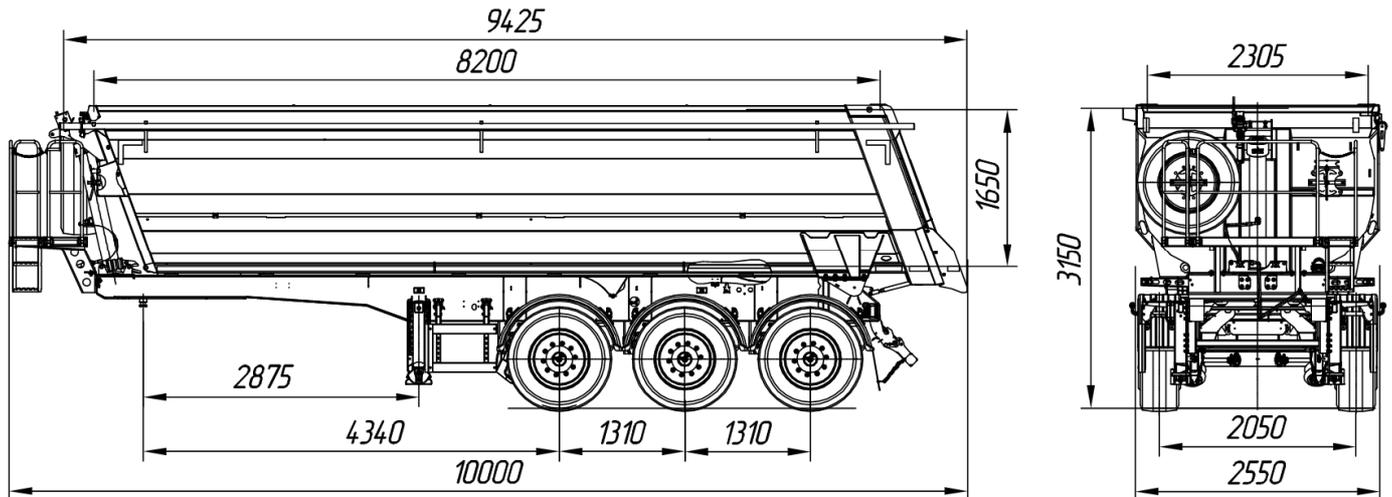


Рис. 3. Полуприцеп самосвал модели 924900-010. Тип кузова Half-Pipe

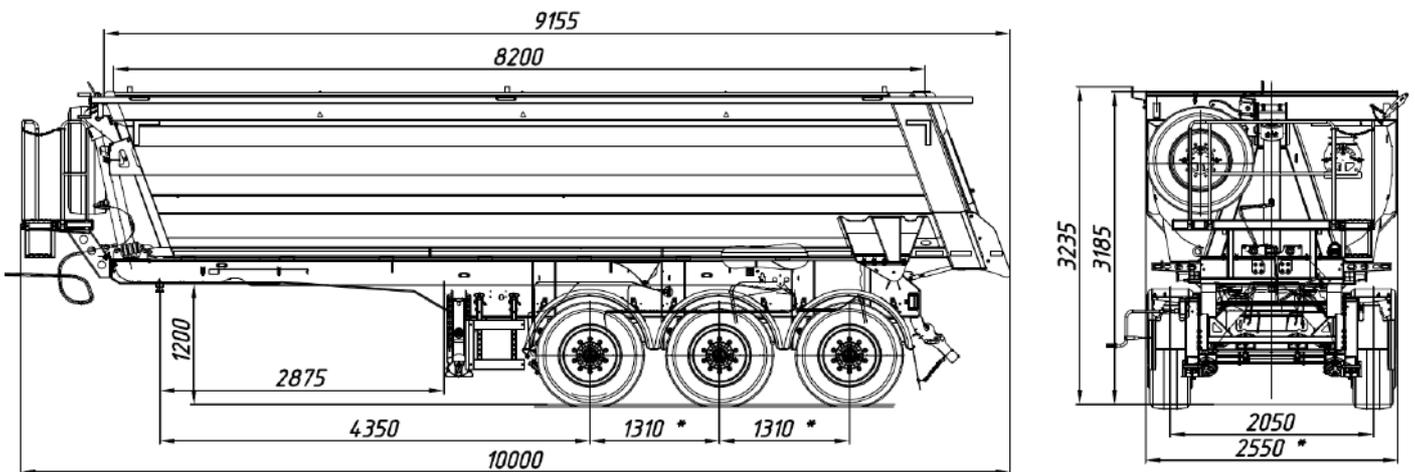


Рис. 3А. Полуприцеп самосвал модели 924900-130. Тип кузова Half-Pipe

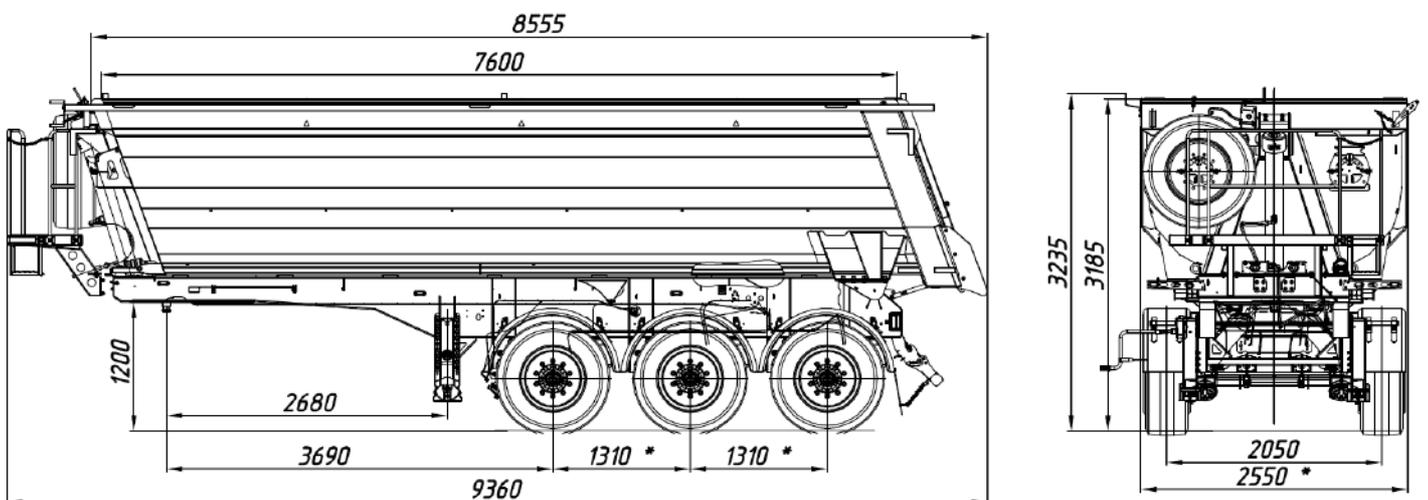


Рис. 3Б. Полуприцеп самосвал модели 924900-127. Тип кузова Half-Pipe

9249-0000001 РЭ

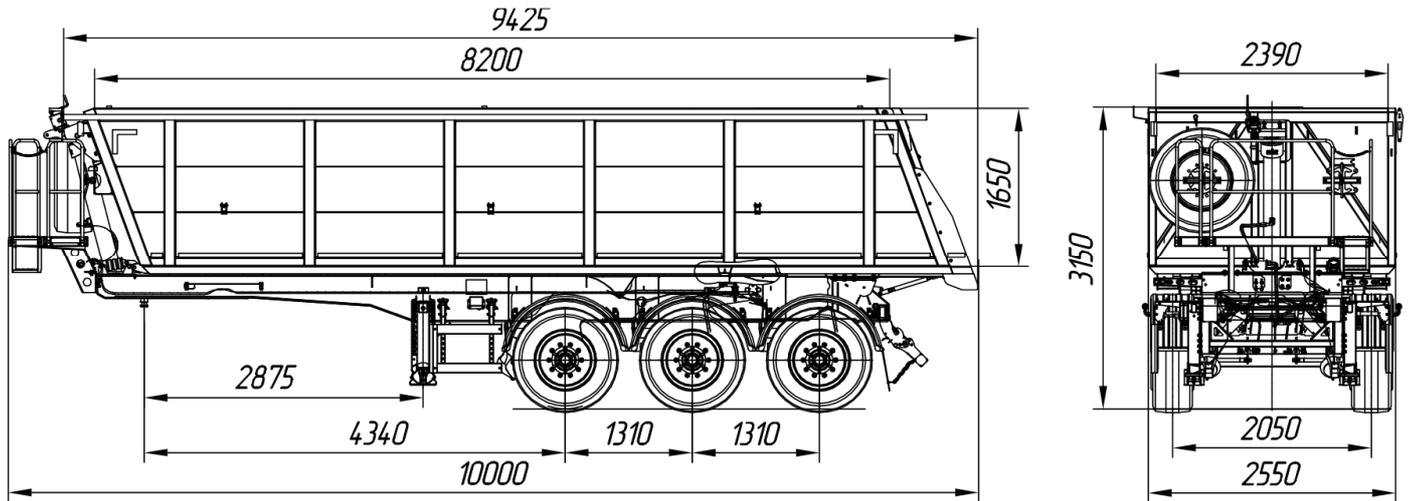


Рис. 4. Полуприцеп самосвал модели 924900-329. Тип кузова Voh-Pipe.

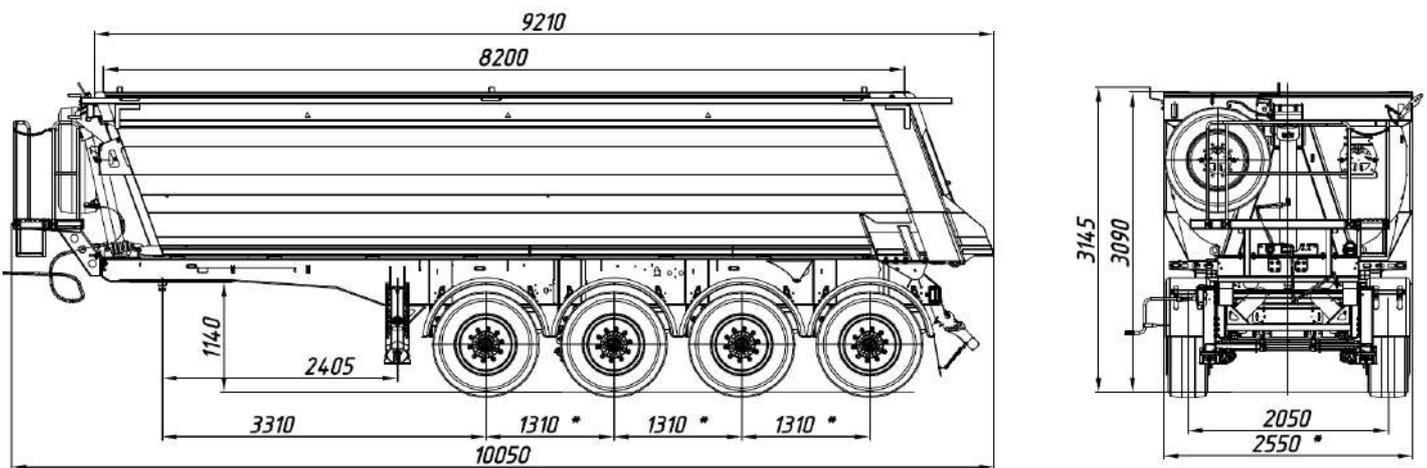


Рис. 4Б. Полуприцеп самосвал модели 924940-130. Тип кузова Half-Pipe

• СОСТАВ И КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ

В состав полуприцепа входят следующие комплектующие изделия:

Таблица 2

Наименование	Кол-во
Паспорт транспортного средства	1 шт.
Полуприцеп 9249	1 шт.
Колесо запасное	1 шт.
Упор противооткатный	1 шт.
Ручка лебёдки ДЗК.	1 шт.
Крючок для тентования.	1 шт.
Руководство по эксплуатации 9249-0000001РЭ	1 шт.
Сервисная книжка 9249-0000001СК	1 шт.
Инструкция по эксплуатации производителя осей, подъёмного устройства оси, подвески	1 шт.
Инструкция по эксплуатации производителя опорного устройства	1 шт.
Инструкция по эксплуатации производителя сцепного шкворня	1 шт.

**• УСТРОЙСТВО, ПРИНЦИП РАБОТЫ ПОЛУПРИЦЕПА, И ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ.  
СОСТАВ ПОЛУПРИЦЕПА. КОНСТРУКЦИЯ.**

Таблица 3

№ поз.	Обозначение	Наименование	Количество	Применяется в модификации:
1	924900-2801010	Рама полуприцепа	1 шт.	*
2	924900-2721310	Установка опорного устройства JOST	1 шт.	Согласно комплектации ТС
	924900-2721311	Установка опорного устройства BPW		
3	924900-2804001	Установка бруса безопасности	1 шт.	*
4	924900-2912310	Установка подвески Weweler	1 шт.	По заказу
	924900-2912311	Установка подвески SAF		
	924900-2912312	Установка подвески BPW		
5	924900-3105004	Установка ДЗК (на 2 колеса)	1 шт.	*
6	924900-3500001	Установка пневматического привода тормозов TEBS-E	1 шт.	*
7	924900-3700310	Установка электрооборудования	1 шт.	*
8	924900-3927310	Установка противооткатных упоров	1 шт.	*
9	924900-8404301	Установка крыльев	1 шт.	*
10	924900-8410301	Установка боковой защиты	1 шт.	*
11	924900-8500020	Платформа	1 шт.	924900-010
	924900-8500328	Платформа		924900-317
12	924900-8500389	Установка лотка	1 шт.	*
13	924900-8503001	Установка заднего борта	1 шт.	924900-010
	924900-8503307	Установка заднего борта		924900-317
14	924900-8505002	Установка запоров заднего борта	1 шт.	924900-010
	924900-8505303	Установка запоров заднего борта		924900-317
15	924900-8508010	Установка каркаса тента	1 шт.	924900-010
	924900-8508310	Установка каркаса тента		924900-317
16	924900-8517005	Установка площадки	1 шт.	*
17	924900-8603302	Установка ГЦ HYVA FE A169-5-06230-011-K1529x700	1 шт.	*
18	924900-8607301	Гидрооборудование	1 шт.	*
19		Колесо с шиной 385/65R22,5	7 шт.	*

\*) Для всех модификаций.

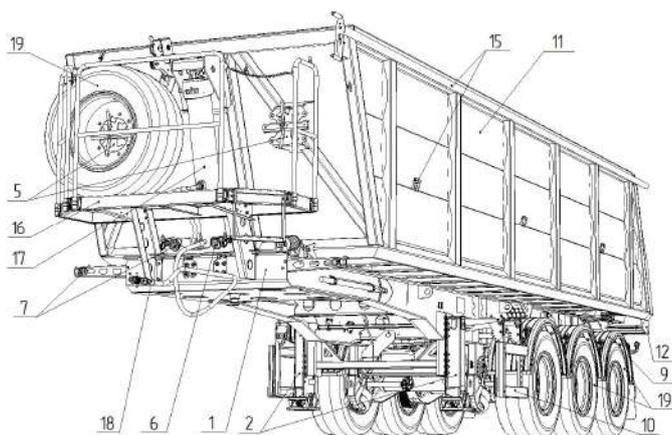


Рис. 5. Полуприцеп самосвал вид спереди.

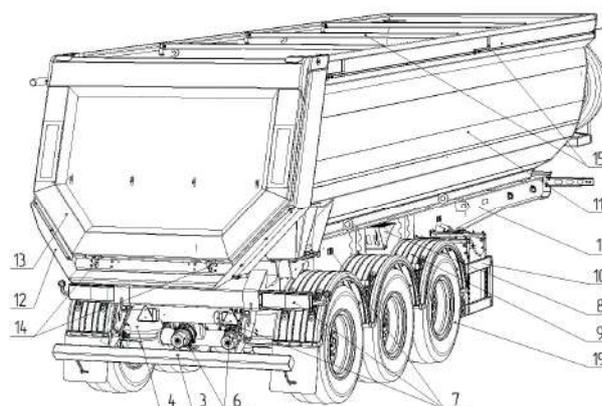
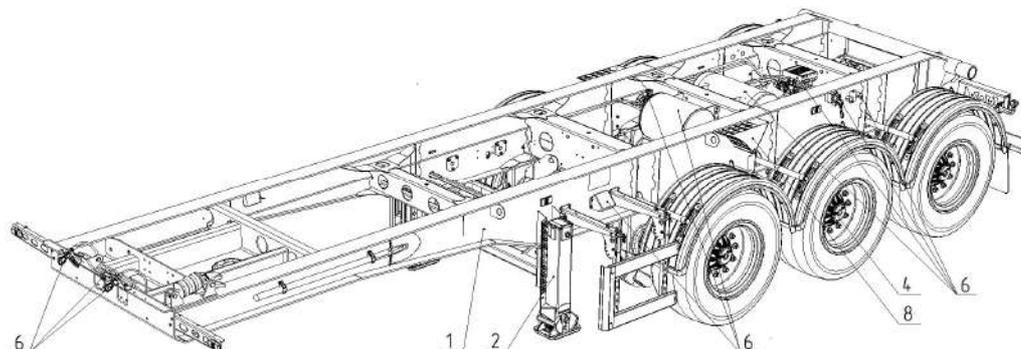


Рис. 6. Полуприцеп самосвал вид сзади.



## • СОСТАВ ПОЛУПРИЦЕПА. ОПИСАНИЕ.

### ▪ Полуприцеп самосвал

Полуприцеп самосвал состоит из следующих основных узлов: шасси полуприцепа, платформы самосвальной (кузова), гидросистемы, дополнительного оборудования. Предназначен для перевозки и разгрузки различных сыпучих грузов. Загрузка кузова производится фронтальным погрузчиком, экскаватором, и т.д. разгрузка подъёмным устройством полуприцепа за счёт подачи гидравлической жидкости из гидросистемы тягача через БРС и гидросистему, и далее в полости гидроцилиндра. Управление производится из кабины автомобиля.

Полуприцеп самосвал состав:

1. шасси полуприцепа;
2. платформа самосвальная;
3. опора кузова;
4. гидроцилиндр;
5. гидрооборудование;
6. площадка;
7. фиксатор кузова.
8. держатель запасного колеса

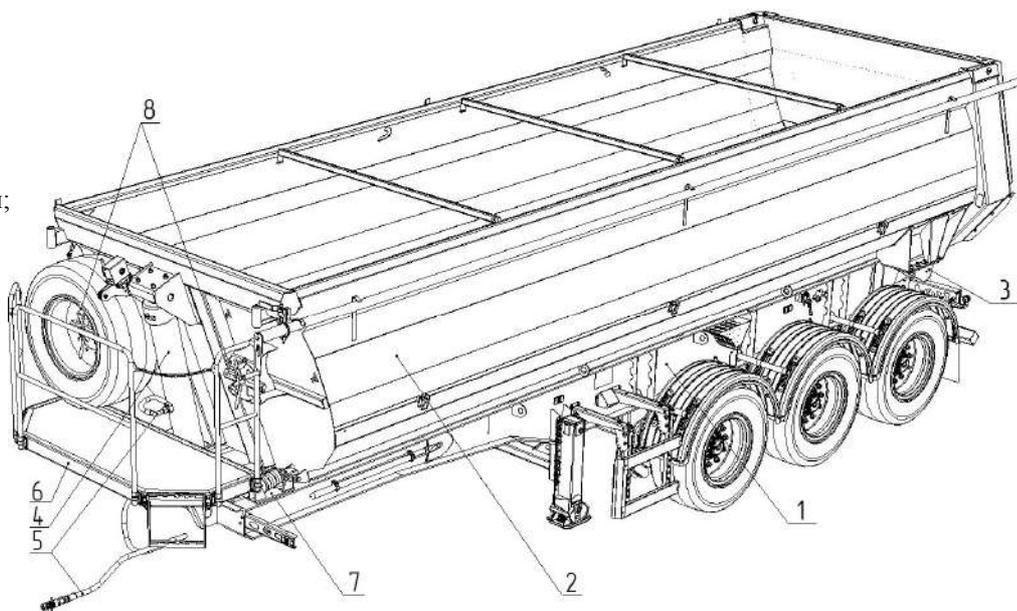


Рис. 8. Полуприцеп самосвал.

### ▪ Шасси полуприцепа.

Шасси полуприцепа включает в себя несущую и ходовую части, опорную плиту седельно-сцепного устройства со сцепным шкворнем, электропневмосистемы и защитные устройства.

Состав шасси:

1. рама;
2. осевой агрегат (оси, подвеска);
3. опорное устройство;
4. колёса;
5. крылья с брызговиками;
6. боковые защитные устройства;
7. задние защитные устройства;
8. противоподкатные упоры;
9. пневматическая система тормозов;
10. электрооборудование.

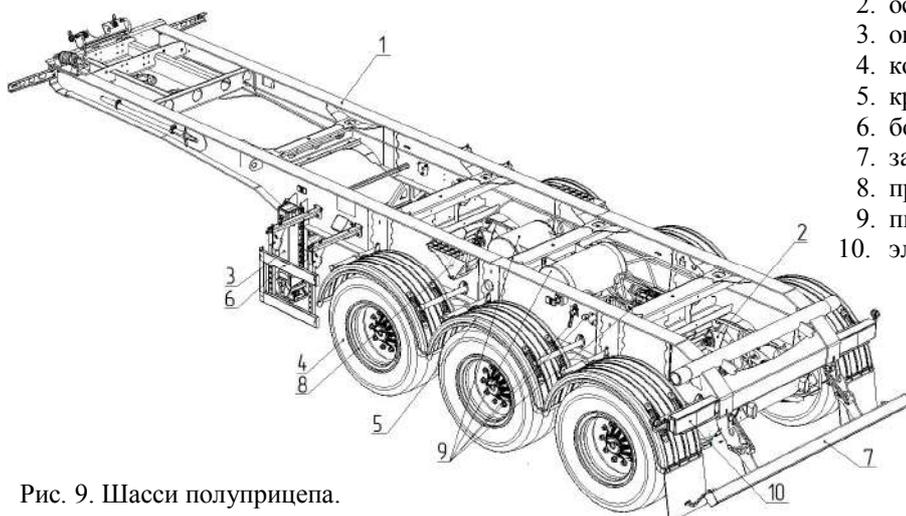


Рис. 9. Шасси полуприцепа.

### ▪ Рама.

Рама, является основным несущим узлом полуприцепа. Рама - сварная конструкция состоит из двух продольных лонжеронов двутаврового типа переменного сечения, опорной плиты с поперечинами гидроцилиндра, продольными усилителями, опорных поперечин подвески, оси опрокидывания кузова, задней поперечины и кронштейнов заднего защитного устройства, кронштейнов поперечной стабилизации кузова, фиксатора вертикальной стабилизации кузова. К задней части рамы приварены кронштейны подвески, к плите опорной приварены тарелки шкворня, к одной из них закреплён винтами сцепной шкворень. Сцепные шкворни служат для соединения седельного тягача с полуприцепом, предназначены для установки на раму полуприцепа.

1. лонжероны рамы;
2. опорная плита;
3. поперечина средняя;
4. опорные поперечины подвески;
5. ось опрокидывания кузова;
6. поперечина задняя;
7. кронштейны заднего защитного устройства;
8. кронштейны боковой стабилизации кузова;
9. фиксатор кузова;
10. кронштейны подвески;
11. ушко запорного устройства кузова;
12. шкворень сцепной;
13. кронштейны опорного устройства

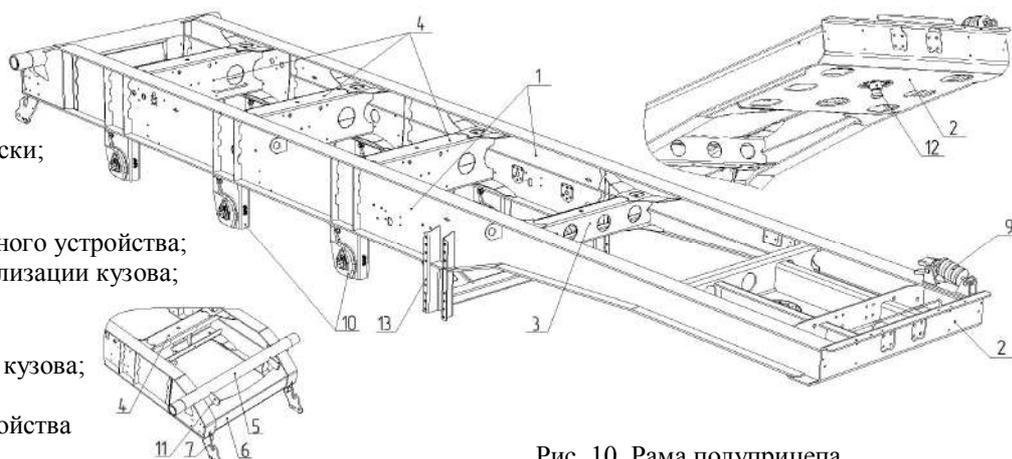


Рис. 10. Рама полуприцепа.

### ▪ Ходовая часть.

Ходовая часть трёхосного полуприцепа служит для передвижения по дороге, состоит из трёх осевых агрегатов, первая ось с механизмом подъёма оси, и колёс с шинами 6+1 запасное.

1. осевой агрегат (оси, подвеска);
2. двухсторонний механизм подъёма оси;
3. колеса.

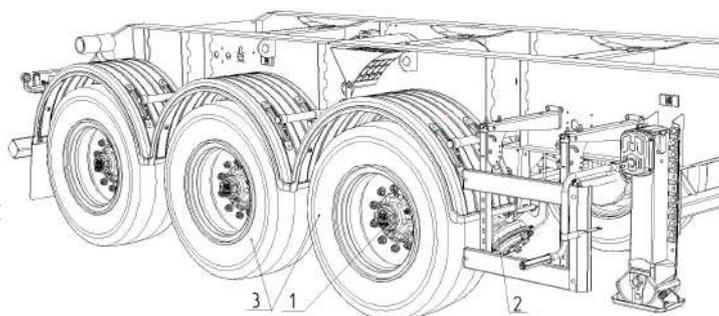


Рис. 11. Ходовая часть.

### ▪ Осевой агрегат (оси, подвеска).

Осевой агрегат – один из самых важных узлов полуприцепа. Узел, от которого зависят технические и эксплуатационные характеристики, цена и расходы на эксплуатацию. На полуприцепе установлены осевые агрегаты на пневматической подвеске. Подвеска – зависимая, на продольных полуэллиптических полурессорах с пневматическими рессорами (пневмобаллон), с гидравлическими телескопическими амортизаторами.

На полуприцепах могут быть установлены различные конструкции осевых агрегатов, разных производителей.

Осевой агрегат состоит из следующих узлов и деталей:

1. оси с барабанным или дисковым тормозным механизмом;
2. полурессор или интегрированных в ось продольных коробов;
3. кронштейнов полурессоры (продольной балки);
4. кронштейнов привода тормозов (тормозных камер);
5. пневматических рессор (пневмобаллонов);
6. гидравлических телескопических амортизаторов.

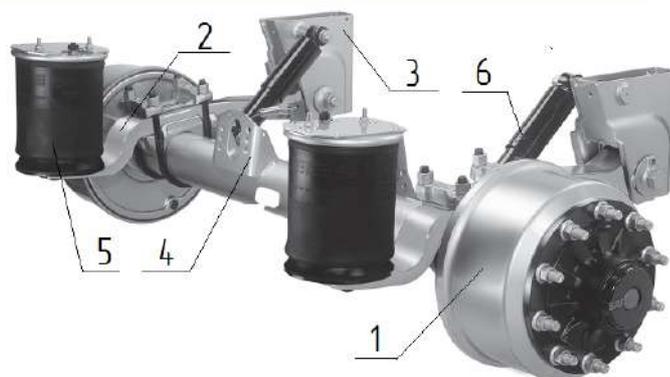


Рис. 12. Осевой агрегат с пневматической подвеской на полурессорах.



Рис. 13. Осевой агрегат с пневматической подвеской на интегрированных в ось продольных коробах.

На полуприцепе должна выполняться проверка движения по колее, при необходимости, регулировка. Проверку и регулировку осей произвести согласно руководству по эксплуатации и техническому обслуживанию производителя осевых агрегатов. Максимально возможный размер регулировки колёсной базы  $\pm 5...6$  мм. Проверка должна производиться на ровной площадке, при пустом кузове.

При помощи опорного устройства необходимо установить высоту седла  $Y$  размер согласно ТХ полуприцепа (вертикальный размер от опорной плоскости седельно-сцепного устройства до опорной плоскости полуприцепа, т.е. до пола, см. рис.14). Далее установить транспортную высоту подвески размер  $X$  (вертикальный размер от нижней плоскости лонжерона рамы полуприцепа до центра второй оси, см. рис.14). Значение  $X$  указано в системной табличке ТЕBS-E п.6 (см. ниже рис.17). Перепроверить размеры  $X$ ,  $Y$ , проверить параллельность верхней полки лонжерона рамы опорной плоскости. После чего зафиксировать положение рамы, установить опоры в передней и задней частях рамы (см. рис.14).

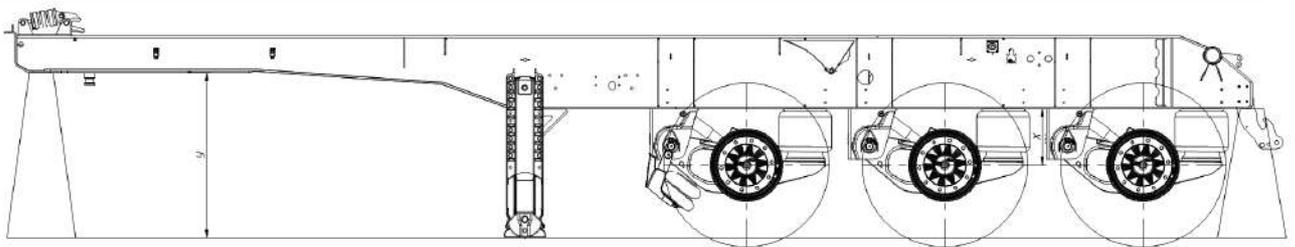


Рис. 14. Схема установки полуприцепа для проверки движения по колее. Вид сбоку.

Порядок проверки, произвести сравнительные замеры (см. рис.15):

- размеров  $L1$  и  $L2$ , от центра шкворня до центра второй оси подвески, разница между ними не должна превышать  $\pm 2$  мм;
- размеров  $L3$  и  $L4$ , от центра второй оси до центра первой оси подвески, разница между ними не должна превышать  $\pm 1$  мм;
- размеров  $L5$  и  $L6$ , от центра второй оси до центра третьей оси подвески, разница между ними не должна превышать  $\pm 1$  мм.

При необходимости произвести регулировку согласно руководству по эксплуатации и техническому обслуживанию производителя осевых агрегатов.

Центром оси является центр окружности на ступичном колпаке.

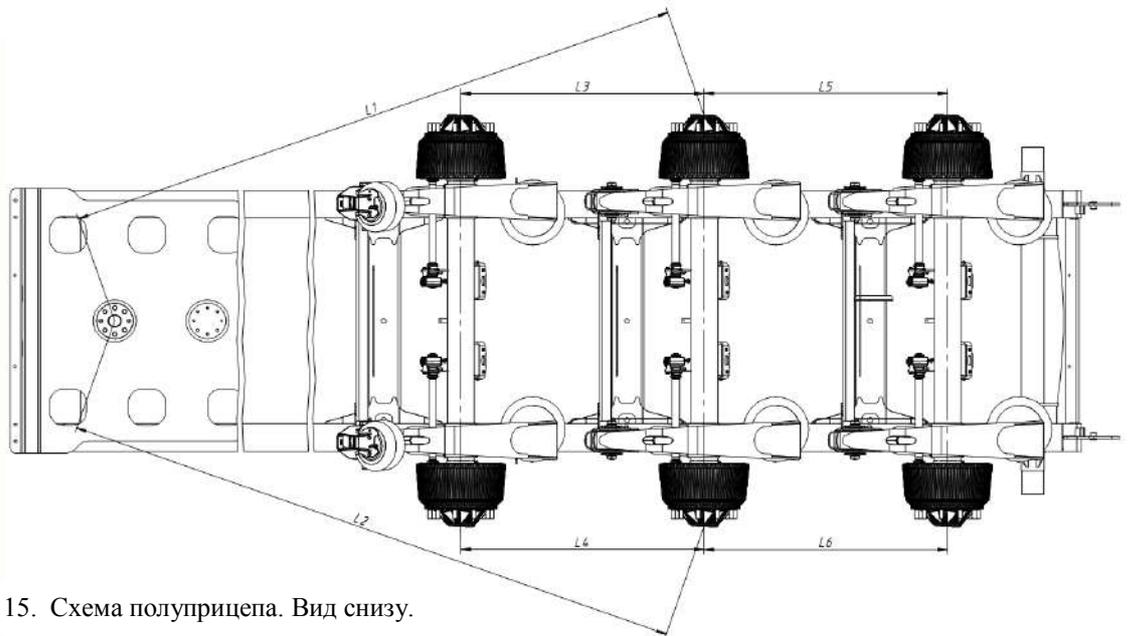


Рис. 15. Схема полуприцепа. Вид снизу.

▪ **Двухсторонний механизм подъёма оси.**

Двухсторонний механизм подъёма оси служит для подъёма оси для незагруженного или частично загруженного полуприцепа. Подъём и опускание оси происходит автоматически, в зависимости от загруженности полуприцепа. Двухсторонний механизм подъёма оси устанавливается на первую, или на последнюю ось трёхосных полуприцепов. На четырёхосных полуприцепах механизмом подъёма могут быть оборудованы две оси: первая и вторая или первая и последняя ось. Управление подъёмом оси производится пневматической системой TEBS-E WABCO.

1. рычаг механизма;
2. пневмоподушка.

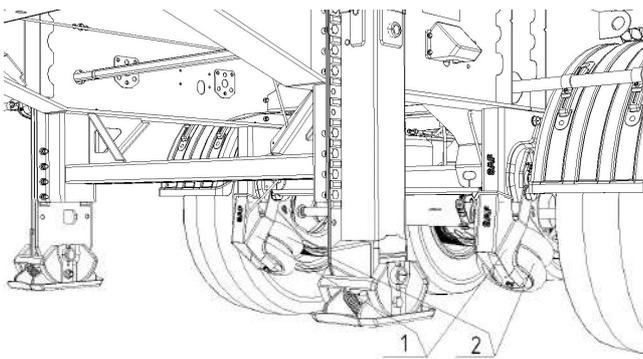


Рис. 16. Двухсторонний механизм подъёма оси с пневмоподушкой.

1. кронштейн цилиндра;
2. пневматический цилиндр;
3. ограничительный буфер.

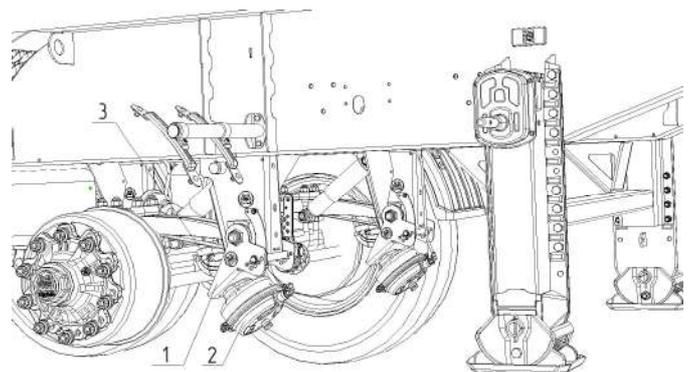


Рис. 17. Двухсторонний механизм подъёма оси с пневмцилиндром.

▪ **Колёса, шины.**

На полуприцепе установлены колёса дисковые размерность 11,75/22,5 M22 10-335/281/ET0 с шинами 385/65R22,5.

▪ **Опорное устройство.**

Опорное устройство предназначено для обеспечения устойчивого положения незагруженного или загруженного полуприцепа отсоединённого от тягача, также для регулировки по высоте плиты уровню присоединяемого седельно-сцепного устройства тягача во время стыковки полуприцепа.

1. опора правая с редуктором;
2. опора левая;
3. вал промежуточный;
4. рукоятка привода;
5. держатель рукоятки;
6. опора выдвижная;
7. стопа;
8. укосины.

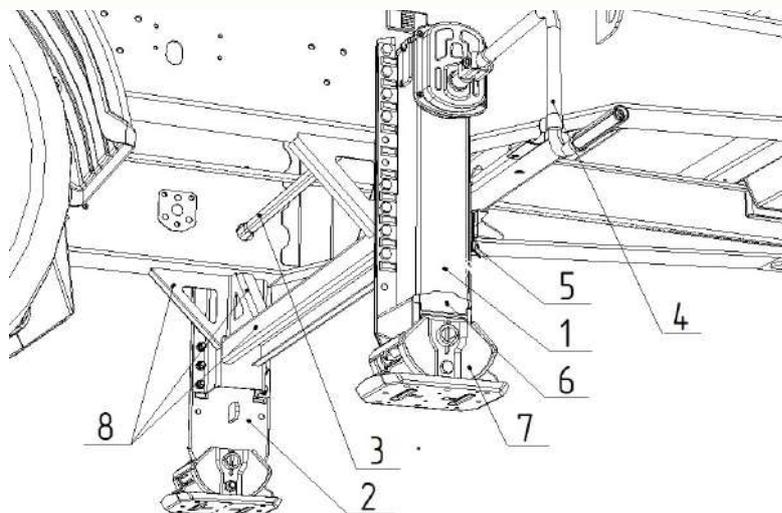


Рис. 18А. Опорное устройство. Вид сбоку.

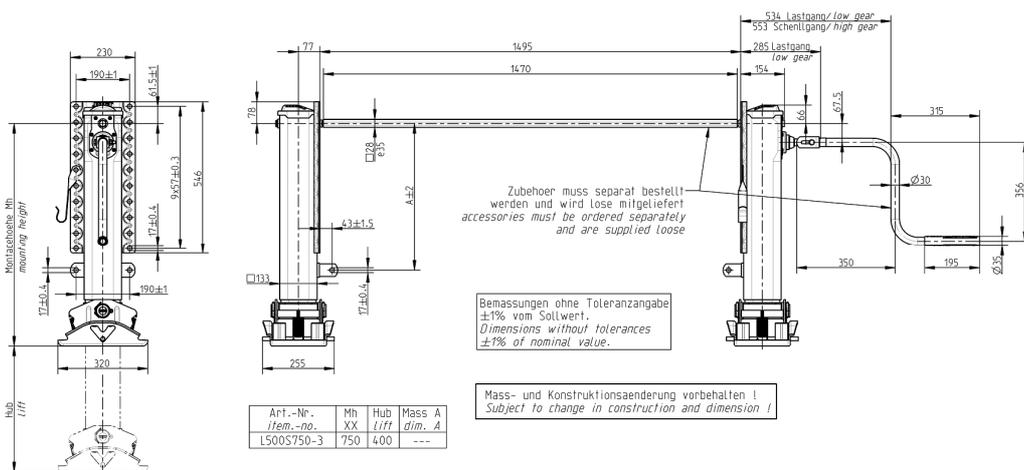


Рис. 18Б. Опорное устройство. Чертёж.

Подробное описание применяемых узлов агрегатов, их обслуживание и ремонт см. в прилагаемых руководствах комплектующих изделий.

▪ **Пневматическая система тормозов полуприцепа WABCO Trailer EBS-E.**

Полуприцепы оборудованы пневматической системой тормозов WABCO TEBS-E Premium с конфигурацией ABS 2S/2M. Тормозная система Trailer EBS-E представляет собой систему с электронным управлением и регулировкой тормозного давления с учётом нагрузки, антиблокировочной системой (ABS) и стабилизацией против опрокидывания (RSS).

Полуприцепы с тормозной системой Trailer EBS-E должны эксплуатироваться с тягачами оборудованными тормозной системой с ABS, 7-и контактным разъёмным соединением по ISO 7638 24В, двумя соединительными головками, для питающего давления (красная) и управляющего давления (жёлтая).

Рекомендуется послепродажное обслуживание диагностику и ремонт тормозной системы производить только в авторизованных сервисных центрах WABCO. Поиск ближайшего к Вам сервисного центра WABCO можно на сайте <https://www.wabco-auto.com/contact/contact/advanced-location-finder/>.

Система Trailer EBS-E Premium кроме функции управления колёсными тормозами, управляет подушками пневмоподвески и подъёмным механизмом оси. Состав системы Trailer EBS-E зависит от реализованных функций в конкретном полуприцепе. Возможны несоответствия номера и наименования аппаратуры конкретного полуприцепа с указанными ниже, в связи с применением аппаратуры другой модификации или аналогов.

1. блок модулятор TEBS-E Premium 4801020630;
2. воздухораспределитель PREV 9710029000;
3. табличка системная 899 200 922 4;
4. кабель питания с розеткой 4491731200;
5. головка (M22\*1,5) желтая (палм+автомат) 4522000120;
6. головка (M22\*1,5) красная (палм+автомат) 4522000110;
7. клапан подъема оси LACV 4630840310;
8. кабель клапана управления подъемной осью 449 443 060 0;
9. eTASC, кран управления пневмоподвеской 4630905010;
10. кабель eTASC 449 445 050 0;
11. датчик уровня пола 4410501000;
12. кабель датчика уровня пола 449 811 050 0;
13. бесконтактный датчик фирмы Balluff. BES M30MF-USC15B-BP03;
14. кабель бесконтактного датчика подъема платф. (6 м) 449 535 060 0;
15. SmartBoard 446 192 110 0;
16. кабель для SmartBoard, 449 911 060 0;
17. кабель датчика ABS 4497230300;
18. камера тормозная;
19. камера тормозная с энергоаккумулятором;
20. ресивер 80л, основной тормозной системы;
21. ресивер 60л, системы пневмоподвески;
22. переключатель.

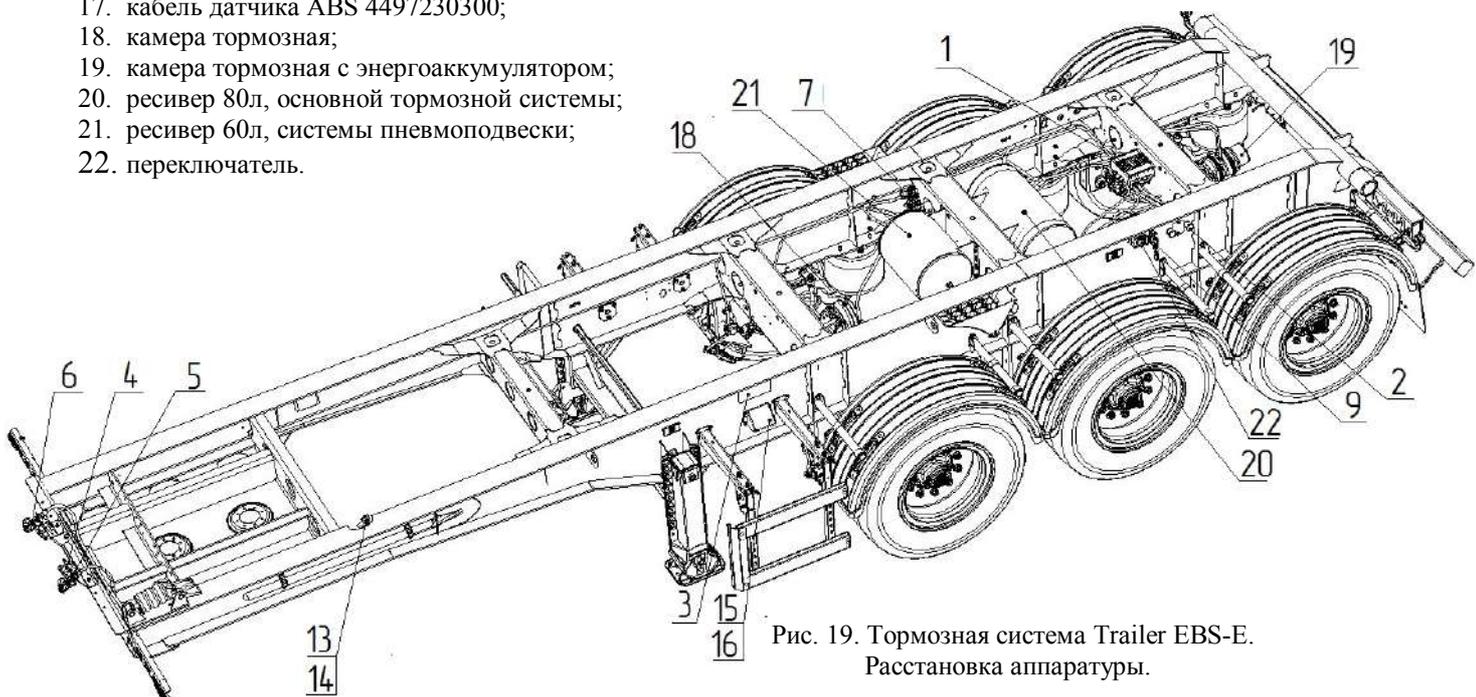


Рис. 19. Тормозная система Trailer EBS-E.  
Расстановка аппаратуры.

- **Блок модулятор Trailer EBS-E Premium с прифланцованным модулем пневматического расширения (PEM).**

Блок модулятор Trailer EBS-E Premium с со встроенным перепускным клапаном пневмоподвески и встроенным клапаном защиты от перегрузки служит для регулировки и контроля электропневматической тормозной системы, Регулировки давления с привязкой к бортам тормозных цилиндров трёхосного полуприцепа, управление ABS, RSS.



Рис. 20. Блок модулятор Trailer EBS-E Premium

**⚠ Внимание:** перед проведением сварочных работ на полуприцепе, во избежание выхода из строя Блока модулятора, необходимо:

- отсоединить все электрические разъёмы Блока модулятора TEBS-E
- отсоединить клеммы от аккумулятора на тягаче, если полуприцеп присоединён к тягачу.

- **Воздухораспределитель комбинированный с функцией растормаживания (PREV)**

Воздухораспределитель, предназначен для управления тормозами полуприцепа в режиме рабочего торможения, (функции тормозного клапана прицепа, аварийного торможения в случае обрыва пневматической питающей магистрали и функцию двойного клапана растормаживания).

С помощью чёрной кнопки (растормаживания рабочей тормозной системы) возможно растормаживание без подвода сжатого воздуха при отцепленном тягаче после автоматического торможения, если в ресивере осталось достаточно воздуха.

С помощью красной кнопки (включение стояночного тормоза) можно привести в действие / снова отпустить стояночный тормоз путём удаления воздуха из пружинного аккумулятора.

При отцепленном тягаче (из питающей магистрали удалён воздух) происходит автоматическое торможение при помощи рабочего тормоза, и одновременно шунтирование встроенного в воздухораспределитель обратного клапана в контуре пружинного энергоаккумулятора. При падении питающего давления отцепленного полуприцепа, пружинные энергоаккумуляторы автоматически принимают на себя функцию торможения.



Рис. 21. Воздухораспределитель комбинированный с функцией растормаживания.

- **Табличка системная.**

После калибровки системы TEBS-E с помощью диагностического оборудования TEBS-E составлена системная табличка TEBS-E для регистрации данных настройки, установлена на раме полуприцепа.

Обозначения:

1. ненагруженное транспортное средство;
2. нагруженное транспортное средство;
3. 1-я Подъёмная ось;
4. данные тормозного цилиндра;
5. контрольные значения;
6. высота при движении;
7. выбранное распределение контактов на гнезде GIO;
8. подключения IN/OUT.

WABCO		TRAILER EBS-E				GDS/SHAD TUBIN TB 2007 - 019.00	
WABCO	GIO	Pin1	Pin3	Pin4			
1	SA-SW	---	---	---			
2	---	---	---	---			
3	---	---	---	---			
4	DIAG	DIAG	DIAG	---			
5	---	---	---	---			
6	---	---	---	---			
7	---	---	---	---			

Subsystems	SB	I/O	24N		
pm (bar)	6.5	pm (bar)	0.7   2.0	---	6.5
1	2000	0.4 2.0	9000 5.0 0.4 2.0	---	6.5
2	2000	0.4 2.0	9000 5.0 0.4 2.0	---	6.5
3	0	---	0	---	---
4	0	---	0	---	---
5	0	---	0	---	---

	1	2	3	4	5
TR (caft)	550	3950	550	3950	550

Рис. 21. Табличка системная

- **Головка палм автоматическая жёлтая, головка палм автоматическая красная.**

Головки палм автоматические жёлтая и красная, предназначены для соединения тормозной системы полуприцепа с тормозной системой тягача. Соединительные головки соответствуют норме ISO 1728.

для питающей магистрали А1  
с красной фиксируемой крышкой



для тормозной магистрали А2  
с желтой фиксируемой крышкой



Рис. 22. Головки палм автоматические жёлтая и красная.

- **Клапан подъёма оси LACV.**

Клапан подъёма оси LACV одноконтурный позволяет автоматически регулировать подъёмную ось в зависимости от текущей нагрузки на неё. Функции электрического управления и контроля выполняются модулятором.

Рис. 23. Клапан подъёма оси LACV.



- **Кран управления пневмоподвеской eTASC.**

Кран управления пневмоподвеской eTASC включается в систему электронного управления пневмоподвеской. Функции электрического управления и контроля выполняются модулятором полуприцепа. Кран управления пневмоподвеской eTASC позволяет временно изменить высоту уровня пола в ручном режиме на стоянке.

Рис. 24. Кран управления пневмоподвеской eTASC.



- **Датчик уровня пола**



Датчик уровня пола служит для измерения транспортного уровня полуприцепа с электронной пневмоподвеской (функции кран управления пневмоподвеской eTASC) и для определения нагрузки на ось при механической подвеске.

Корпус датчика уровня пола прикреплён к раме полуприцепа, рычажный механизм которого соединён с осью полуприцепа через резиновые шарниры и тяги.

Рис. 25. Датчик уровня пола с системой шарниров и тяг.



Рис. 26. Датчик уровня пола.

▪ **Бесконтактный датчик фирмы Balluff.**

Бесконтактный датчик служит для управления разгрузочным уровнем, т.е. автоматической установки высоты подвески в нижнее положение (при сжатых пневморессорах). При этом разгрузка происходит при высоте подвески «нижнее положение».



Рис.27. Бесконтактный датчик Balluff.

▪ **SmartBoard.**

SmartBoard представляет собой панель индикации и управления для прицепов и объединяет в себе следующие функции\*:

- индикация пройденного километража;
- индикация износа тормозных накладок;
- индикация текущей нагрузки на ось;
- индикация давления в шинах;
- индикация диагностических сообщений.

Примечание: появление на дисплее тех или иных пунктов меню зависит от подключенных параметризованных систем. Все данные представлены только для информации. Детальное описание кодов диагностических сообщений Вы сможете найти в описании системы SmartBoard размещенном в базе данных INFORM на Интернет сайте [www.wabco-auto.com](http://www.wabco-auto.com)



Рис.28. SmartBoard.

▪ **Электронный модуль OptiLink TM.**

Электронный модуль OptiLink™ это приложение (App) для мобильных устройств, с помощью которого, при подключении к блоку OptiLink ECU, обеспечивается управление функциями прицепа. Система обеспечивает удобный доступ к функциям системы TEBS и подключенным подсистемам.



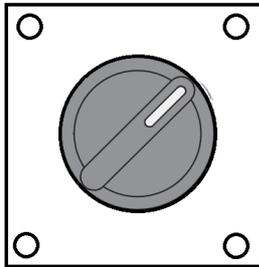
Рис.29. Электронный модуль OptiLink™.

### ▪ Переключатель.

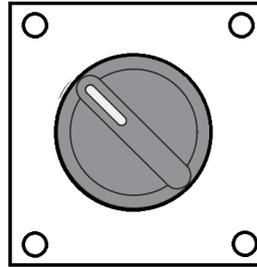
Переключатель служит для отключения функции работы бесконтактного датчика, т.е. отключение автоматической установки уровня пола в нижнее положение (при сжатых пневморессорах), разгрузки груза. Используется при разгрузке груза в асфальтоукладчик, при этом разгрузка происходит при транспортном уровне.



Рис.30. Переключатель.



Положение А (включен)  
Разгрузка с автоматически  
спущенной подвеской



Положение Б (отключен)\*  
Разгрузка с горизонтальным положением  
шасси в асфальтоукладчик.

Рис.31. Переключатель. Положения переключателя.

\*) использовать только для разгрузки в асфальтоукладчик, после разгрузки сразу перевести в положение А (в положении Б система TEBS-E будет показывать ошибку).

Наименование и номер элементов тормозной системы полуприцепа приведены выше, в описании поз. Рис.15. Более подробное описание работы элементов пневмоаппаратуры и чертежи см. по номеру аппарата на сайте WABCO: <http://inform.wabco-auto.com/intl/ru/index.html>.

Схема принципиальная Базовая пневматического привода тормозов Trailer EBS-E WABCO и схема принципиальная подключения компонентов пневматического привода тормозов Trailer EBS-E WABCO изображены в приложении 5. Настоящего руководства по эксплуатации.

В тормозной системе вместо описанных пневмоаппаратов могут быть применены аналогичные производителей.

### ▪ Электрооборудование полуприцепа.

Электрооборудование полуприцепа выполнено в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного Союза о безопасности колёсных транспортных средств ТР ТС 018/2011.

Электрооборудование – двухпроводная система постоянного тока с напряжением 24 В. Питание и работа электрооборудования производится от электросистемы тягача.

Ниже приведён состав электрооборудование полуприцепа: включает в себя:

1. Жгут проводов светотехники 1302-04194-00;
2. Фонарь задние 8512.3716 000-03;
3. Фонари габаритные со светоотражателем 76.3731;
4. Фонари габаритные маркерные 50.3731-08;
5. Фонари полного габарита левый/правый 112.06.47-01/112.06.47;
6. Фонари освещения номерного знака ФП-131АБ;
7. Световозвращатели треугольные ФП-401Б-0.

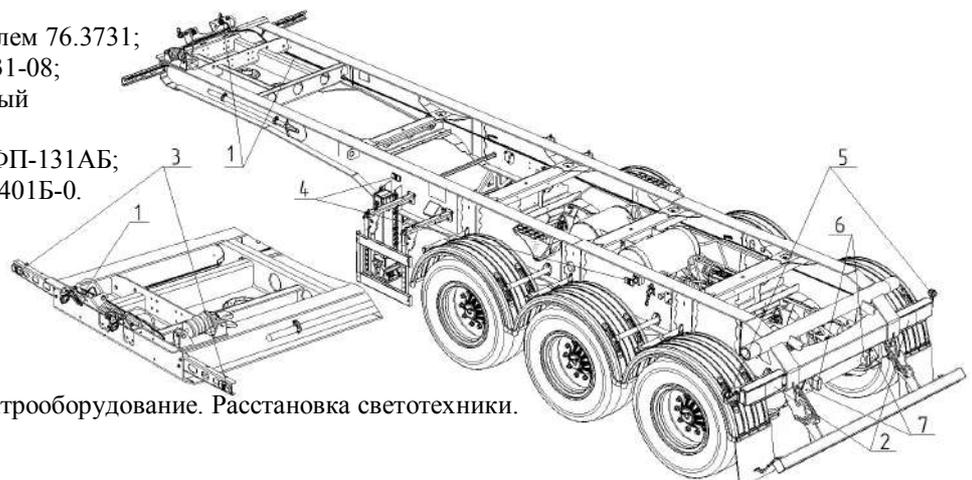


Рис. 32. Электрооборудование. Расстановка светотехники.

Уход за электрооборудованием заключается в проверке крепления приборов, контроле надёжности соединения контактов в цепях освещения и сигнализации. Лампы приборов должны иметь при свечении полный накал. Все рассеиватели должны быть очищены от грязи и промыты.

**ВНИМАНИЕ!** При мойке категорически запрещается направлять прямую струю на соединительные панели и розетки. Для содержания электропроводов в исправности не допускайте механических повреждений электропроводов при обслуживании.

#### ▪ Крылья с брызговиками.

Полуприцеп оснащён пластиковыми крыльями с резиновыми щитками.

1. Кронштейн держателя крыла;
2. Держатель крыла;
3. Крыло пластиковое К-430;
4. Щиток резиновый;
5. Скоба колебательная вертикальная;
6. Цепь с карабинами.

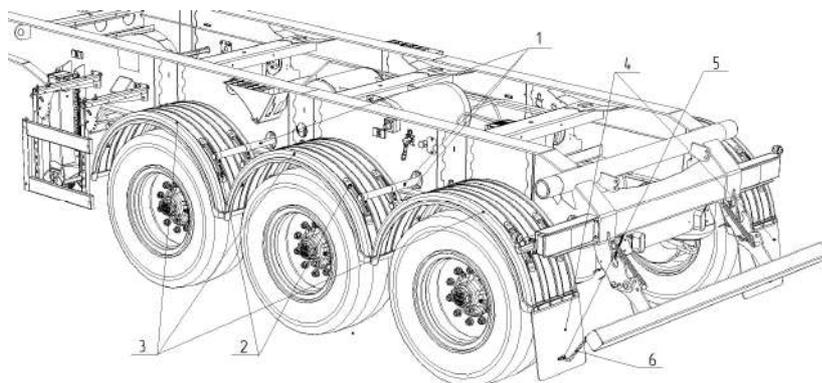


Рис. 33. Крылья с брызговиками.

#### ▪ Боковые защитные устройства.

Боковые защитные устройства полуприцепа выполнены в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного Союза о безопасности колёсных транспортных средств ТР ТС 018/2011.

Боковые защитные устройства полуприцепа откидные. Несущие кронштейны ограждения прикреплены к раме, на которых закреплены держатели ограждения. Держатели ограждения с механизмом откидывания и фиксатором в транспортном или поднятом положении. Ниже приведён состав устройства.

1. Кронштейн держателя;
2. Держатель ограждения;
3. Фиксатор держателя;
4. Ограждение боковое;
5. Ограждение переднее.

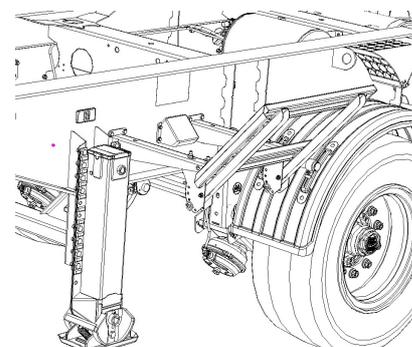
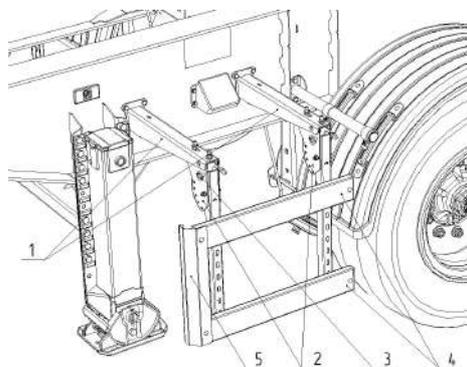


Рис. 34. Боковые защитные устройства полуприцепа. а) транспортное положение,

б) поднятое положение.

### ▪ Задние защитные устройства.

Задние защитные устройства полуприцепа выполнены в соответствии с требованиями Технического регламента Таможенного Союза о безопасности колёсных транспортных средств ТР ТС 018/2011.

Задние защитные устройства полуприцепа представляют собой – откидной брус безопасности, закреплённый на кронштейнах рамы и фиксируемый в двух положениях: транспортное и верхнее. В верхнее положение брус безопасности устанавливается для разгрузки асфальта в асфальтоукладчик. Для того, чтобы поднять брус безопасности, необходимо извлечь шплинты игольчатые поз.6 из отверстия фиксаторов, снять фиксаторы, поднять брус в верхнее положение, установить фиксаторы и заблокировать их шплинтами. Для установки бруса безопасности в транспортное положение произвести указанные действия, опустить брус и зафиксировать.

1. Брус безопасности;
2. Ось крепления бруса;
3. Фиксатор;
4. Пружина;
5. Буфер;
6. Шплинт игольчатый.

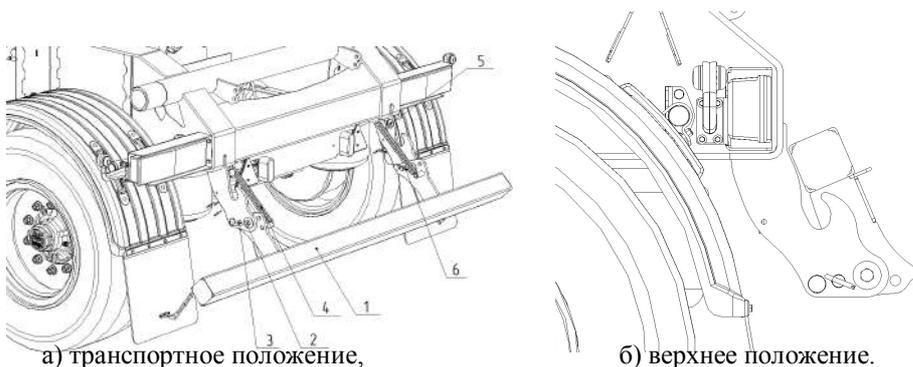


Рис. 35. Задние защитные устройства полуприцепа.

### ▪ Упоры противооткатные полуприцепа.

Упоры противооткатные полуприцепа прикреплены к раме полуприцепа. Для использования упоров необходимо извлечь шплинт игольчатый поз.3, снять упор противооткатный поз.1, установить под колесо второй или третьей оси со стороны уклона, шплинт игольчатый установить на прежнее место.

1. Упор противооткатный;
2. Ось крепления упора;
3. Шплинт игольчатый.

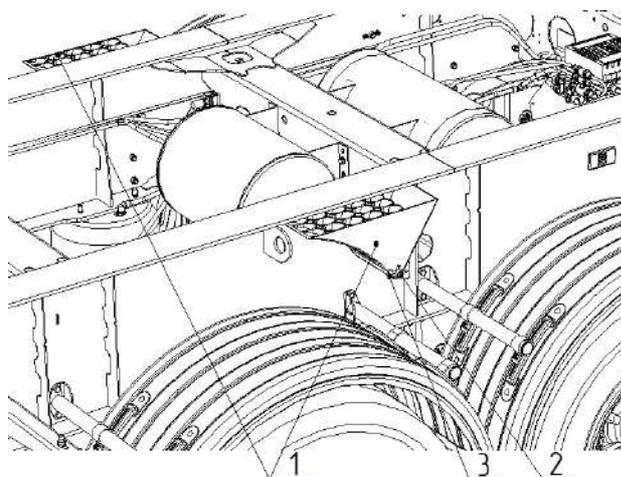
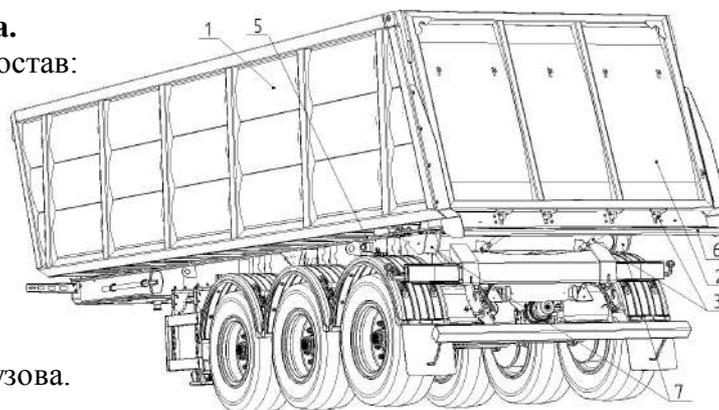


Рис. 36. Упоры противооткатные полуприцепа.

### ▪ Платформа самосвальная полуприцепа.

Платформа самосвальная полуприцепа, состав:

1. Кузов;
2. Задний борт с верхней навеской;
3. Механизм запора заднего борта;
4. Каркас тента с тентом;
5. Проставочные пластинки (амортизаторы);
6. Лоток;
7. Опоры кузова.



Платформа закреплена к раме опорами кузова.

7. Опоры кузова.

Рис. 37. Платформа самосвальная полуприцепа.

▪ Кузов

Кузов - цельнометаллическая, сварная каркасная конструкция коробчатого типа, состоящая из основания, боковых и переднего бортов:

- 8. Основание;
- 9. Боковые борта;
- 10. Передний борт.

На передний борт установлены:

- 11. Держатели запасного колеса (для 2-х колес);
- 12. Кронштейны гусака;
- 13. Замок защелки;
- 14. Кронштейн гидроцилиндра верхний.

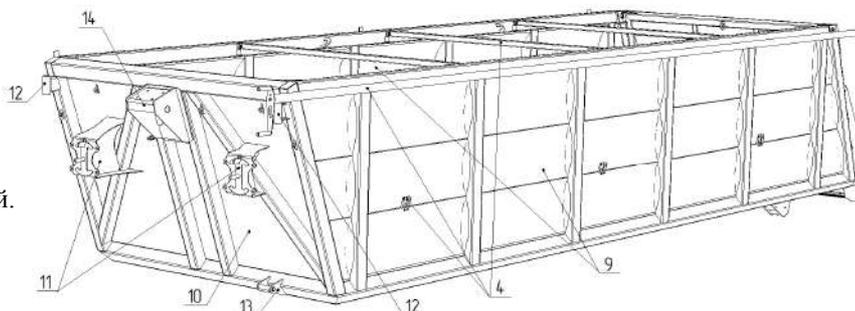


Рис. 38. Платформа самосвальная полуприцепа.

▪ Механизм запора заднего борта полуприцепа.

Механизм запора заднего борта, служит для фиксации заднего борта от открывания при опущенном кузове полуприцепа. Открывание / запираение запоров борта происходит автоматически при подъёме кузова на  $7-8^\circ$  / опускании ниже  $7-8^\circ$  соответственно.

Механизм запора заднего борта состоит из осей с приваренными к ним крюками для удержания борта и рычагами, закреплённых к задней обвязке основания на шарнирные опоры. Рычаги осей через вилки с регулировочными тягами прикреплены к кронштейнам рамы.

Плотное прижатие борта к каркасу проёма кузова обеспечивается регулировочными тягами поз.4 запорного механизма.

Механизм запора заднего борта, состав:

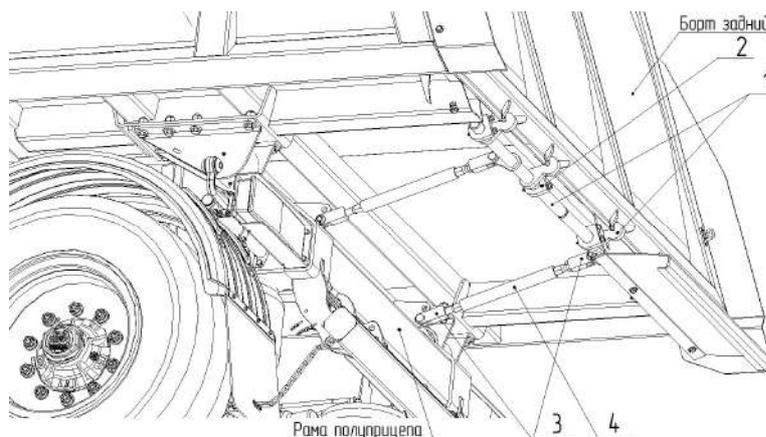


Рис. 39. Механизм запора заднего борта полуприцепа.

- 1. Ось с крюками;
- 2. Опора оси;
- 3. Вилка;
- 4. Тяга.

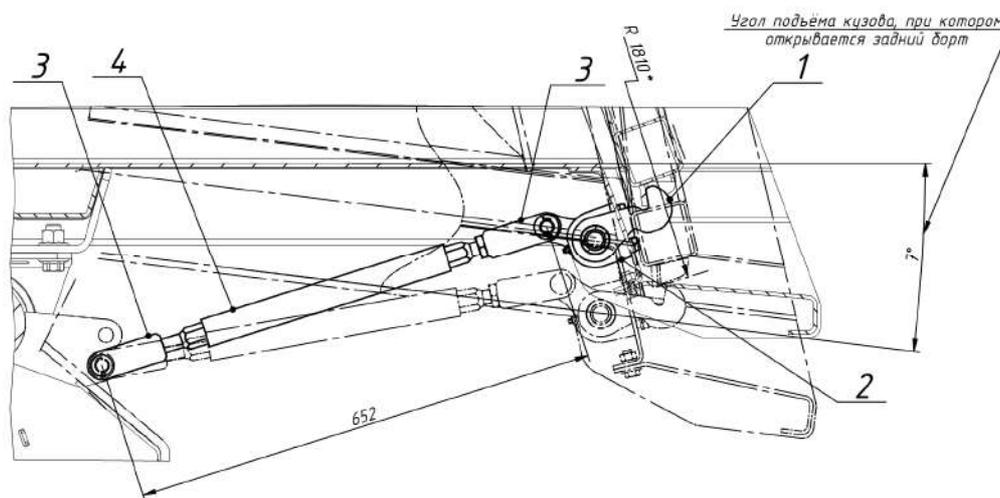


Рис. 40. Механизм запора заднего борта полуприцепа. Кинематика открывания.

### ■ Каркас тента с тентом.

Каркас тента с тентом (см. Рис 3,4 п.15) служит для защиты груза от внешних воздействий (ветра, попадания осадков, и т.д.), и защиты окружающей среды, т.е. предупреждения выпадения мелких частиц груза из кузова при перевозках. Состоит из тента с трубой наматывания, рукоятки с цепью, ограничителей тента, труб крепления тента закреплённых к правому борту, упоров трубы тента на левом борту, гребёнки на переднем борту, и поперечин установленных в кузове полуприцепа. В затентованном состоянии, с правой стороны по ходу движения полуприцепа тент зафиксирован трубой крепления и ограничителями тента. К переднему и заднему бортам закреплён к крючкам жгутами. Труба наматывания с тентом зафиксирована полным размотыванием тента по часовой стрелке, далее свисающая часть тента с трубой наматывания вращением также по часовой стрелке намотана на трубу наматывания до достижения ею нижней плоскости упоров, и зафиксирована рукояткой с цепью к гребёнке за счёт натяжения тента.

Размотывание производится в следующем порядке: снять цепь с гребёнки, и намотать тент на трубу наматывания против часовой стрелки до укладки трубы с тентом на ограничители тента.

1. Труба наматывания;
2. Рукоятка с цепью;
3. Ограничитель тента;
4. Труба тента;
5. Поперечина;
6. Упор трубы тента;
7. Гребёнка;
8. Тент (на рис. Не показан).

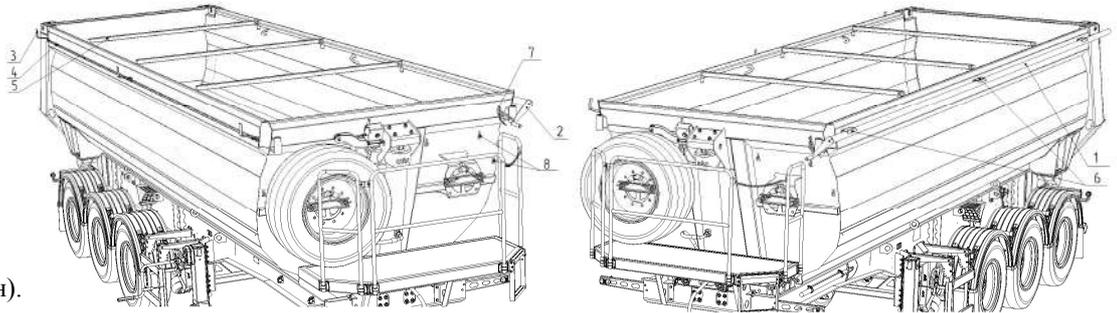


Рис. 41. Каркас тента с тентом.

### ■ Гидросистема полуприцепа.

Гидросистема полуприцепа состоит из подъёмного устройства (гидроцилиндр) и гидравлической магистрали (гидравлических рукавов, штуцеров и быстроразъёмного соединения). Гидросистема полуприцепа обеспечивает прохождение рабочей жидкости по гидравлической магистрали к подъёмному устройству для производства работ по разгрузке перевезённого груза.

1. Гидроцилиндр;
2. Рукава высокого давления (РВД);
3. Штуцера;
4. Быстроразъёмное соединение (БРС).

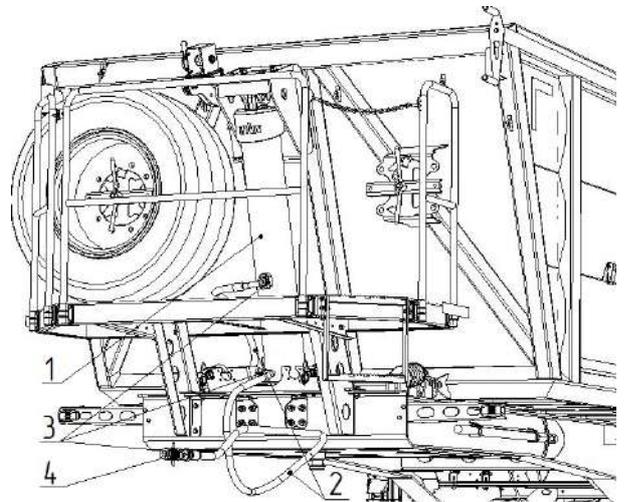


Рис. 42. Гидросистема полуприцепа.

Гидравлическая жидкость подаётся из гидросистемы тягача через БРС. Управление подъёмом / опусканием кузова полуприцепа производится из кабины автомобиля.

Управление подъёмом и опусканием платформы полуприцепа осуществляйте согласно руководства по эксплуатации тягача. При включении режима «подъём платформы», масло подаётся в гидроцилиндр, под действием давления масла звенья гид-

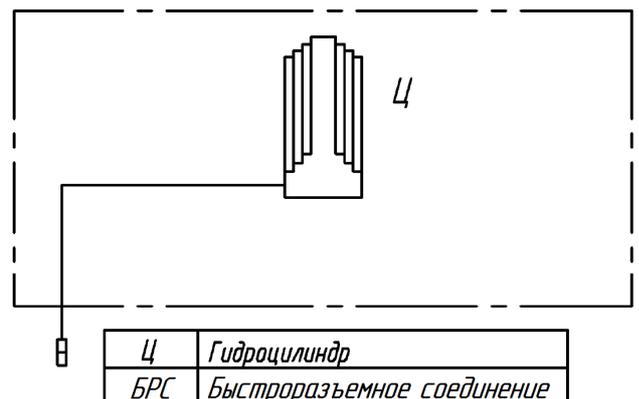


Рис. 43. Схема принципиальная гидравлическая.

## 9249-0000001 РЭ

роцилиндра последовательно выдвигаются, и поднимают платформу. При полном выдвигении плунжеров гидроцилиндра подъём платформы прекращается, конец хода плунжеров гидроцилиндра является ограничителем максимального угла подъёма кузова.

При включении режима «опускание платформы», масло сливается из гидроцилиндра в маслобак тягача.

### ▪ Площадка полуприцепа.

Площадка полуприцепа предназначена для работы с тентом, разматывания / сматывания. Площадка полуприцепа представляет собой конструкцию состоящую из основания площадки, ограждения и кронштейнов.

1. Основание площадки;
2. Ограждение;
3. Кронштейн.

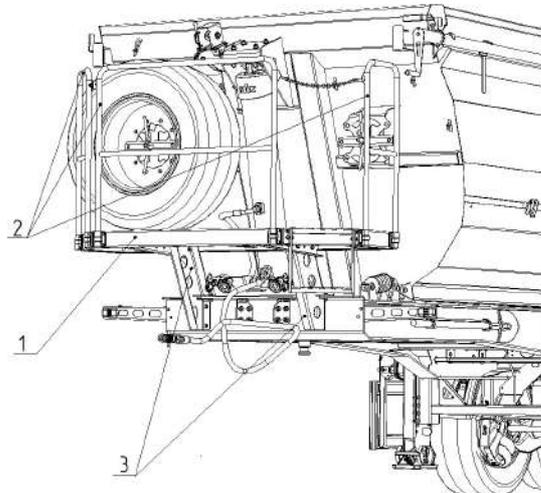


Рис. 44. Площадка полуприцепа.

### ▪ Фиксатор кузова.

Фиксатор кузова (защёлка) служит для фиксации кузова в вертикальной плоскости. Открытие/запирание защёлки происходит автоматически при подъёме на угол 0,5 град. / полном опускании кузова. Состоит из корпуса, приваренного к раме полуприцепа, крюка, пружинного элемента, регулировочного винта и замка защёлки, приваренного к кузову. При подъёме кузова замок защёлки нажимает на верхнюю плоскость зева крюка. Крюк, шарнирно сидящий в корпусе, проходит мёртвую точку и фиксируется в открытом положении. При опускании кузова замок защёлки нажимает на нижнюю плоскость зева крюка, крюк возвращается в исходное положение – кузов зафиксирован.

1. Корпус защёлки;
2. Крюк;
3. Пружинный элемент;
4. Регулировочный винт;
5. Замок защёлки.

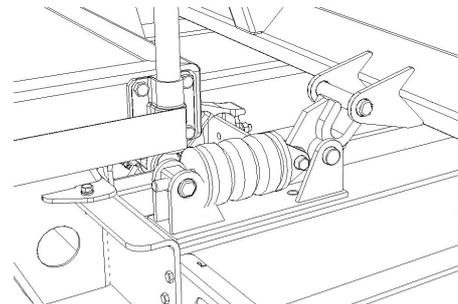
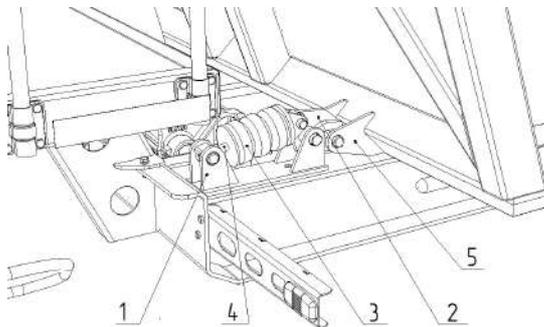


Рис. 47. Фиксатор кузова. А. защёлка закрыта, кузов зафиксирован в опущенном положении.

Б. защёлка открыта, положение кузова: начало подъёма, или в конец опускания.

▪ **Держатель запасного колеса.**

Держатель запасного колеса для двух колёс. состоит из кронштейнов запасного колеса и кронштейнов гусака, приваренных к переднему борту, гусака с лебёдкой, прижимной планки, колёсных гаек, игольчатых шплинтов. Для снятия запасного колеса необходимо извлечь игольчатый шплинт поз.10 фиксирующий гусак в транспортном положении, переустановить гусак в рабочее положение и зафиксировать. Снять прижимную планку, освободив от фиксирующих её игольчатых шплинтов колёсных гаек. При помощи лебёдки приподнять колесо и поворачивая гусак направить колесо на боковую сторону полуприцепа. Опускание колеса лебёдкой на опорную плоскость производить осторожно, чтобы не повредить навесные элементы тягача. Подъём колеса, крепление произвести в обратном порядке, прижать колесо прижимной планкой затянуть гайки, зафиксировать шплинтами. Проверить надёжность крепления колеса, переустановить гусак в транспортное положение, зафиксировать шплинтом, натянуть канат. Ручку лебёдки поместить в инструментальный ящик.

1. Гусак с лебёдкой;
2. Ручка лебёдки;
3. Прижимная планка;
4. Колёсная гайка;
5. Шплинт игольчатый;
6. Канат с карабином;
7. Кронштейн колеса полуприцепа;
8. Кронштейн колеса тягача;
9. Кронштейн гусака;
10. Шплинт игольчатый.

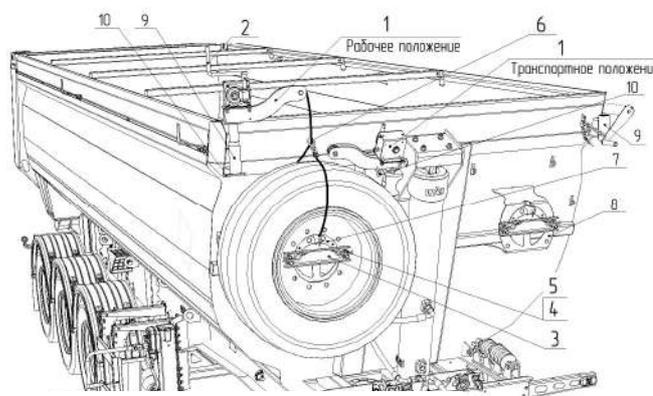


Рис. 48. Держатель запасного колеса.

## СРЕДСТВА ИЗМЕРЕНИЯ, ИНСТРУМЕНТ, И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ.

При выполнении работ, связанных с контролем, регулировкой, техническим обслуживанием и ремонтом изделия применяются инструмент и принадлежности, которые прикладываются к автомобилю-тягачу, а также указанные в разделах «Использование по назначению», «Техническое обслуживание» данного руководства.

**МАРКИРОВКА.**

1.	Место расположения и форма единого знака обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза:
	– на табличке изготовителя нанесен единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза, выполненный в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 711.
2.	Место расположения таблички изготовителя:
	– на правом лонжероне рамы, в передней части
3.	Место расположения идентификационного номера:
3.1.	– на табличке изготовителя;
3.2.	– на правом лонжероне рамы, в передней части.
4.	Структура и содержание идентификационного номера (номеров) транспортных средств:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
X	8	V	9	2	4	9	?	0	?	?	?	?	?	?	?	?

поз. 1 – 3:	X8V	Международный идентификационный код изготовителя (WMI): – код изготовителя - Открытое акционерное общество «РИАТ»
поз. 4 – 9:	924900, 924940	Описательная часть идентификационного номера (VDS): – обозначение типа транспортного средства: для 924900 для 924940
поз. 10 – 17:		Указательная часть идентификационного номера (VIS):
поз. 10:	?	– код года выпуска согласно Таблице 1 Приложения № 7 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)
поз. 11 – 17:	???????	– производственный номер транспортного средства

**• УПАКОВКА**

Полностью укомплектованные полуприцепы отправляются в собранном виде без упаковки.

«Руководство по эксплуатации полуприцепа», Руководство по эксплуатации составных частей и сопроводительная документация должны быть вложены в водонепроницаемый пакет.

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПО НАЗНАЧЕНИЮ**

-  **Эксплуатационные ограничения. Источники опасности.**
- При сцепке и расцепке тягача с полуприцепом, нахождение в опасной зоне между тягачом и полуприцепом и сзади полуприцепа строго ЗАПРЕЩЕНО!
  - Движение с не поднятыми до предела и незафиксированными опорными устройствами!
  - Высота проездов по маршруту движения в груженном и незагруженном состоянии!
  - Превышение допустимой полной массы или неравномерная односторонняя загрузка!
  - Незакрытые запорные механизмы бортов!
  - Движение задним ходом. Обращайте особое внимание на пространство позади транспортного средства!
  - Увеличенный коридор движения при маневрировании!

- Превышение нагрузок на полуприцеп, оси и тормоза!
- Использование колёс с ошибочным давлением, неотбалансированных (с центробежным дисбалансом)!
- Перегрузка неразумным и суровым способом вождения или неправильным обращением!
- Ударно-динамические нагрузки на оси!
- Несоответствие скорости движения полуприцепа состоянию дорожного покрытия, особенно на поворотах!
- Необходимо следить за тем, чтобы полуприцеп эксплуатировался на ровной твёрдой площадке!
- Производить погрузку и разгрузку груза на ровной твёрдой площадке!
- Производить погрузку груза в кузов полуприцепа в составе автопоезда с тягачом!
- Нужно следить за тем, чтобы разгрузка полуприцепа самосвала производилась на спущенных пневморессорах!
- Запрещается находиться под запасным колесом при его подъёме и опускании!
- Запрещается начинать движение автопоезда, при давлении в системе тормозов ниже 62,0 кПа (6,2 кгс/см<sup>2</sup>)!
- Запрещается производить техническое обслуживание и ремонт полуприцепа, не установив под колеса противооткатные упоры!
- Запрещается движение полуприцепа с поднятой платформой!
- Запрещается подъём платформы при движении автопоезда!
- Запрещается погрузка в не полностью опущенную платформу!
- Запрещается производить подъём платформы при наличии течи в соединениях гидросистемы!
- Запрещено работать (находиться) под поднятой платформой!
- Запрещается езда с открытым задним бортом!
- Запрещается производить ремонт загруженного полуприцепа!
- Не допускайте перегруза сверх установленной нормы!
- При перевозке груза необходимо располагать по длине и ширине платформы равномерно, чтобы избежать перегрузки осей. Неправильное распределение груза может ухудшить боковую устойчивость полуприцепа и привести к поломке перегруженных узлов, осей, быстрому износу шин!
- При загрузке/разгрузке платформы следите за боковой устойчивостью транспортного средства. Загрузку производите на твёрдой ровной площадке. В случае появления признаков потери устойчивости прекратите загрузку/разгрузку!
- Во избежание перегруза полуприцепа, погрузку следует осуществлять до толщины слоя груза в кузове, определяемой по формуле:

$$H = K \times \frac{m}{L \times B \times \rho}, \text{ где}$$

H – толщина слоя груза (расстояние от настила кузова до нижней кромки насыпи груза), м;

m – грузоподъемность автомобиля, кг;

$\rho$  – плотность перевозимого груза, кг/м<sup>3</sup>;

L – внутренняя длина кузова, м;

B – внутренняя ширина кузова, м;

K=0,85 – коэффициент учитывающий угол естественного ссыпания груза.

Значения параметров L, B, m указаны в таблице 1, раздел «Основные технические характеристики» данного руководства.

В приложении №1 данного руководства по эксплуатации указаны значения насыпной плотности различных грузов.

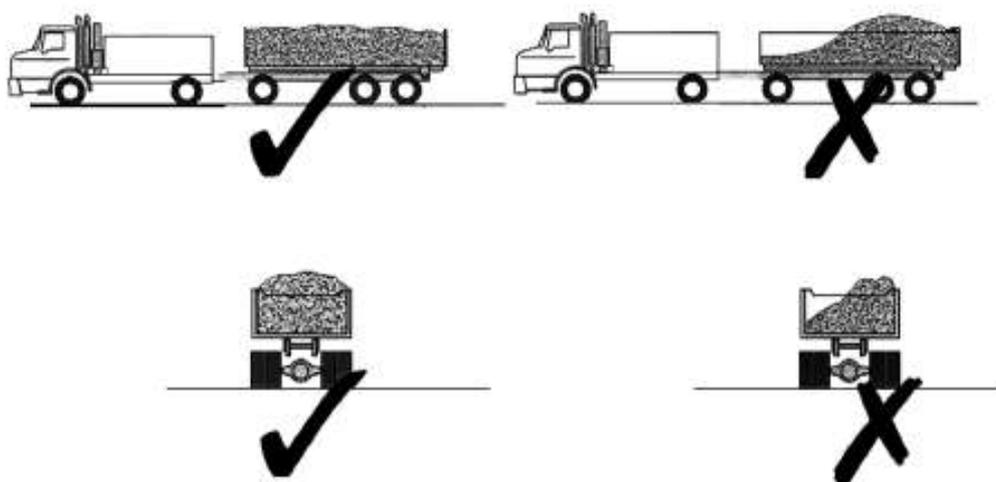


Рис.49. Примеры загрузки платформы.

- Примеры правильной (✓) и неправильной (✗) эксплуатации транспортного средства показаны на рис.49!

- При подъёме самосвальной платформы приближаясь к максимальному углу подъёма ( $50^\circ$ ) необходимо скорость подъёма до минимально возможных.

#### ■ ПОДГОТОВКА ИЗДЕЛИЯ К РАБОТЕ

- Визуально проверить наружные поверхности платформы: не допускается наличие заметных трещин, вмятин, забоин, царапин и других повреждений, а также следов краски на не окрашиваемых деталях: шинах, декоративных деталях и др.

- Проверить комплектность платформы принадлежностями, запасными частями и эксплуатационной документацией, а также дополнительным снаряжением, оговорённым договором на поставку.

- Визуально проверить надёжность крепления элементов платформы.

- Проверить затяжку колёсных гаек.

- Проверить давление в шинах.

- Опробовать работоспособность механизма подъёма платформы.

- Проверить работоспособность электрооборудования полуприцепа. Лампы приборов освещения должны иметь при свечении полный накал. Все рассеиватели должны быть очищены от грязи и промыты.

- Проверить комплектность самосвальной установки принадлежностями, запасными частями и эксплуатационной документацией, а также дополнительным снаряжением, оговорённым договором на поставку.

- Визуально проверить надёжность крепления элементов самосвальной установки.

#### ■ ОБКАТКА НОВОГО ИЗДЕЛИЯ.

- Особое внимание уделяйте полуприцепу в период его обкатки на первых 1000 км пробега.

- Обкатка нового полуприцепа необходима для полной приработки всех трущихся поверхностей, осадки рессор и вытяжки крепёжных деталей.

В этот период:

- не допускайте скорости движения свыше 50 км/ч;

- не нагружайте полуприцеп более чем на 75 процентов от номинальной нагрузки;

- не допускайте перегрев ступиц колёс.

В процессе обкатки и после пробега 1000 км произведите следующие контрольно-осмотровые операции:

- тщательно осмотрите полуприцеп и проверьте все крепления;
- удалите из всех узлов и механизмов смазку, промойте их и заправьте свежей смазкой в полном соответствии с химмотлогической картой;
- проверьте затяжку стяжных болтов, пальцев и крепление передних ушек рессор, а также гаек крепления колёс, действие тормозов.

Проверьте:

- нагрев ступиц колёс и тормозных барабанов;
- давление воздуха в шинах;
- исправность шин;
- затяжку винтов крепления сцепного шкворня;
- надёжность сцепки;
- герметичность пневмосистемы тормозов;
- плотность соединительных магистралей;
- состояние пневморессор.

При нагреве тормозных барабанов во время движения отрегулируйте зазоры между тормозными барабанами и колодками. При нагреве ступиц колёс проверьте затяжку подшипников и, при необходимости, отрегулируйте их.

Контрольно-осмотровые операции рекомендуется проводить через 150-200 км при движении на хороших усовершенствованных дорогах и через 75-100 км при движении в тяжёлых дорожных условиях.

## **ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ**

Надёжность работы полуприцепа зависит от ухода и обслуживания. Водитель обязан постоянно следить за исправностью работы всех механизмов полуприцепа. Техническое обслуживание полуприцепа необходимо проводить совместно с автомобилем-тягачом. При обнаружении неисправностей в работе механизмов, а также при нарушении регулировок и прочих неисправностях водитель должен немедленно, не дожидаясь срока очередного обслуживания, принять меры к их устранению самостоятельно или с помощью механика.

В сервисной книжке прилагаемой к полуприцепу представлены дополнительные работы по техническому обслуживанию и порядок проведения необходимых при этом регулировок и работ.

Уход за электрооборудованием заключается в проверке крепления приборов, контроле надёжности соединения контактов в цепях освещения и сигнализации.

### **■ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КОЛЕСНЫХ ОСЕЙ, ПОДЪЁМНОГО УСТРОЙСТВА ОСИ, ПОДВЕСКИ, ОПОРНОГО УСТРОЙСТВА, СЦЕПНОГО ШКВОРНЯ**

**Техническое обслуживание и ремонт комплектующих узлов и агрегатов (колёсных осей, подъёмного устройства оси, подвески, опорного устройства, сцепного шкворня), производить строго соблюдая требования «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителей данных узлов.**

### **■ ВИДЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Техническое обслуживание полуприцепа по периодичности выполняемых операций и трудоёмкости подразделяется на ежедневное обслуживание (ЕО), первое техническое обслуживание (ТО-1), второе техническое обслуживание (ТО-2), сезонное техническое обслуживание (СТО), проводимое два раза в год - весной и осенью.

Кроме того, в начальный период эксплуатации проводятся:

- техническое обслуживание ТО-1000, через 1000 км пробега;

## 9249-0000001 РЭ

- техническое обслуживание ТО-5500, через 5500 км пробега.

Порядок и объем работ входящих в состав технических обслуживаний регламентирован соответствующими разделами сервисной книжки.

### ▪ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КОЛЕС.

#### Проверка затяжных колёсных гаек.

Техническое обслуживание и проверку плотности посадки затяжных гаек колеса, производить строго соблюдая требования «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителя колёсных осей.

После первого использования нового транспортного средства или каждые 15 дней использования или при замене колеса затягивайте гайки с помощью динамометрического ключа в нужной последовательности, моменты затяжки согласно «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителя колёсных осей.

Характеристики совместимых колес и соединительных шпилек:

Крепление шпильки	10-M22x1.5 ISO
Диаметр расположения крепежных отверстий, мм	335
Диаметр посадочного отверстия, мм	281
Рекомендованный обод колеса	11,75

Проверка обода колеса

- Отклонение плоскости не должно превышать 0,15 мм.
- Отклонение расположения отверстия шпильки не должно превышать 0,3 мм.
- Размер центрального отверстия колеса составляет  $281_0^{+0,3}$ .

Установка колёс.

а) Проверьте поверхности соединения оси и колёс, удалите грязь и неровности. Закрутите гайки и шпильки с помощью динамометрического ключа. Информацию о необходимом моменте и последовательности затяжки гаек см. в «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителя колёсных осей.

### ▪ ПЕРЕЧЕНЬ ЧАСТО ВСТРЕЧАЮЩИХСЯ ИЛИ ВОЗМОЖНЫХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

Таблица 4

Наименование неисправности, внешнее проявление и дополнительные признаки	Вероятная причина	Метод устранения	Примечание
Неравномерный износ протектора шин.	Пониженное давление в шинах.	Накачайте шины до установленного внутреннего давления 6,3 кг/см <sup>2</sup>	
Недостаточная эффективность торможения полуприцепа.	Нарушена регулировка тормозов. Утечка воздуха через резьбовые соединения.	Проверьте регулировку тормозной системы, при необходимости замените накладки тормоза. Подтяните резьбовые	

		соединения.	
Тормозная колодка трётся о тормозной барабан	Соскочила стяжная пружина колодок тормоза.	Установите её на место.	
Прицеп не растормаживается	Утечка воздуха в соединениях тормозной системы. Засорён фильтрующий элемент магистрального фильтра.	Устраните утечку воздуха. Разберите фильтр и промойте фильтрующий элемент.	
Попадание влаги в рабочие органы тормозной системы, ухудшение работы тормозов и их отказ при низкой температуре.	Скопление конденсата в ресивере.	После окончания работы спустайте конденсат из ресивера.	
Лампы освещения задних фонарей не горят или горят тускло.	Неисправны лампы. Ослабли клеммы. Короткое замыкание. Плохой контакт в штепсельном разъёме.	Проверьте и исправьте контакты. Замените лампы.	
Не гаснет аварийная лампа АБС при достижении скорости 7км/ч	Нарушен зазор между датчиками и роторами	Отрегулировать подшипники, дослат датчики до упора в роторы	
Параметры системы не могут быть заданы, встроенная контрольная лампа мигает постоянно	Неисправность электрических соединений обнаруживается блоком	Найдите и устраните причину неисправности, выключите и затем включите систему снова	
Неисправность «скачок напряжения датчика» появляется сразу после включения зажигания	Кабель датчика располагается очень близко к кабелю питания/кабелю модулятора	Увеличьте расстояние между кабелем питания/кабелем модулятора и кабелем датчика	
Память неисправностей не может быть очищена, встроенная контрольная лампа мигает постоянно	Неисправность электрических соединений обнаруживается блоком	Найдите и устраните причину неисправности, выключите и затем включите систему снова	
Неисправность отображается после ее устранения	Исправление неисправности распознается только после перезапуска системы	Выключите и затем включите систему снова	
Диагностическое оборудование не работает с блоком управления с питанием по ISO 1185	Электрическое питание диагностического оборудования происходит только через ISO 1185 (стоп-сигнал)	Активизируйте тормозную систему (нажмите педаль тормоза)	

#### ▪ ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ

При обнаружении неисправностей, возникших во время эксплуатации полуприцепа производить текущий ремонт в условиях ремонтных организаций, уполномоченных на проведение данных работ.

#### ▪ ХРАНЕНИЕ

При отправке полуприцепов потребителю завод консервации не производит. Все наружные поверхности полуприцепа окрашены, агрегаты и узлы смазаны. полуприцеп может храниться на открытых площадках не более 6 месяцев. Перед постановкой полуприцепа на длительное хранение (более 6 месяцев) проведите следующие работы:

- проведите ЕО;
- удалите коррозию и подкрасьте места, на которых повреждена краска;
- разгрузите подвеску путём установки подставок под лонжероны полуприцепа;
- снимите колеса, во избежание порчи шин от атмосферных осадков и храните их в закрытом помещении в соответствии с правилами хранения шин;
- снимите приборы тормозной системы и храните их в сухом помещении, при этом все отверстия трубопроводов, отсоединённых от приборов, закройте временными пробками из дерева или резины во избежание засорения;

## 9249-0000001 РЭ

- снимите приборы электрооборудования и храните их в сухом помещении;
  - регулярно, один раз в месяц, производите внешний осмотр полуприцепа с устранением выявленных неисправностей и недостатков;
- сезонно производите подкраску поверхностей, на которых повреждена краска, и смазку в полном объеме.

### ▪ **ТРАНСПОРТИРОВКА**

Прицепы отправляются, в собранном виде без упаковки в зависимости от места нахождения потребителя, согласно договору поставки:

- автомобильным тягачом;
- железнодорожным транспортом, согласно схемы погрузки, утверждённой в установленном порядке и выполненной в соответствии с «Техническими условиями погрузки и крепления грузов»;
- водным транспортом.

На период транспортирования с полуприцепа снимаются и укладываются в специальный ящик отдельные детали и узлы. Перечень и место их укладки указываются в упаковочном листе.

### ▪ **АДРЕС ПРЕДПРИЯТИЯ-ИЗГОТОВИТЕЛЯ**

По вопросам дальнейшего сотрудничества обращаться в  
«Департамент продаж автомобилей и спецтехники»:



### **ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РИАТ»**

ул. Пушкина, 4 (45/05), г. Набережные Челны  
Республика Татарстан, Россия, 423823  
Тел.: (8552) 52-71-99, 52-78-24, 53-44-44  
Факс: (8552) 52-74-16, [www.riat.ru](http://www.riat.ru), [riat@riat.ru](mailto:riat@riat.ru)  
ИНН/КПП: 1650081520/168150001  
ОГРН: 10316166019544

### ▪ **ОТМЕТКА О ПРИЕМКЕ**

Прицеп \_\_\_\_\_

Идентификационный номер \_\_\_\_\_

соответствует конструкторской документации и признан годным для эксплуатации.

Дата выпуска \_\_\_\_\_

М.П.

\_\_\_\_\_ *Подпись*

\_\_\_\_\_ *Расшифровка подписи*

**ЗНАЧЕНИЯ НАСЫПНОЙ ПЛОТНОСТИ ГРУЗОВ**

<b>Наименование груза</b>	<b>Насыпная плотность, кг/м<sup>3</sup></b>
Гравий	1500–1700
Древесные опилки	150–200
Древесный уголь	150–270
Земля (глина) влажная	1900–2000
Земля (глина) сухая	1400–1600
Зола	400–800
Каменный уголь	800–850
Минеральная вата	75 – 125
Мипора	20
Мох	130
Песок сухой	1200–1650
Поваренная соль	700 – 800
Сахарный песок	1600
Снег свежесвыпавший	100 – 200
Снег сырой, плотный	200 – 800
<u>Сельскохозяйственные продукты:</u>	
Горох	700
Картофель	670
Кукуруза (зерно)	700
Мука	400 – 500
Пшеница	760
Рожь	720
Свекла, морковь, брюква	650
Свежескошенное сено	50
Слежавшееся сено	100
Солома	40 – 100
<u>Удобрения:</u>	
Навоз перепревший	950 – 1000
Суперфосфат	1100
Торф сухой	325 – 410
Торфяная крошка	100 – 250
Шлак котельный	700 – 900

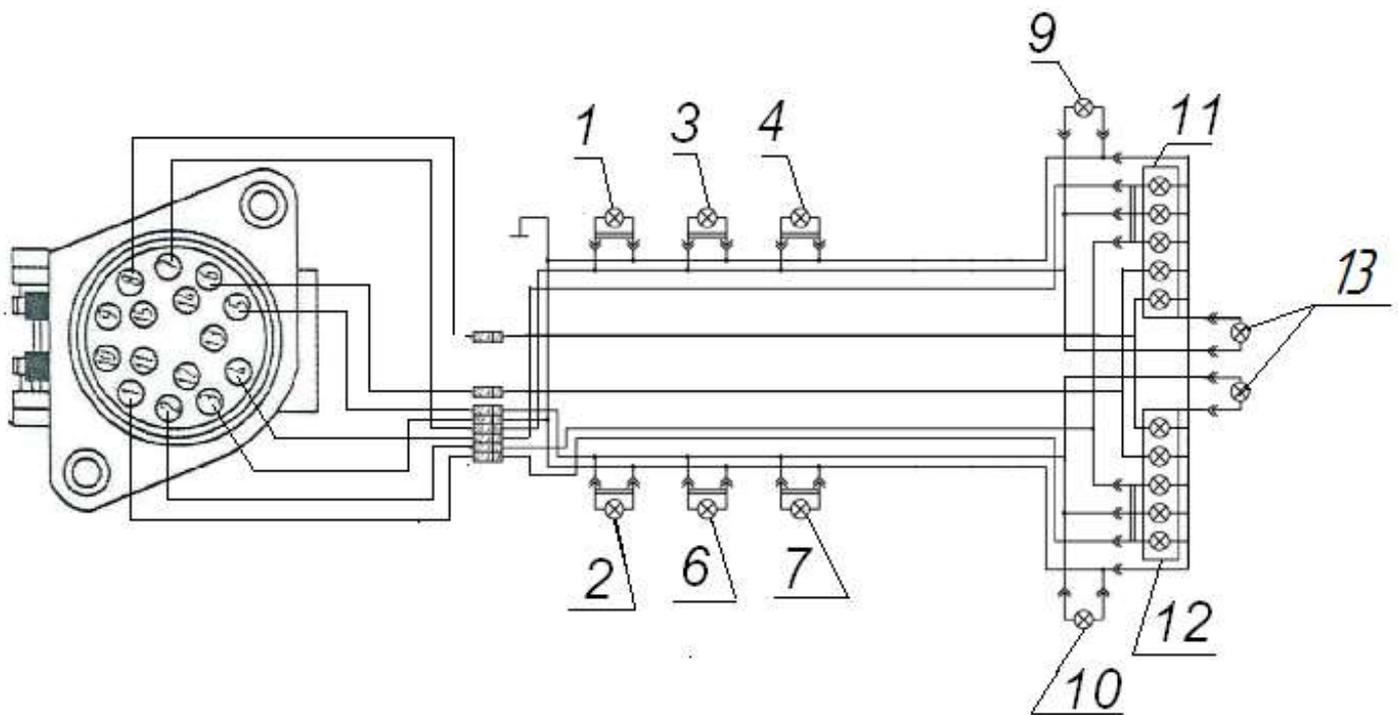
**ХИММОТОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА**

Наименование сборочной единицы	Кол-во сборочных единиц на изделии	Наименование и обозначение марок ГСМ		Масса ГСМ, заправляемых при смене на точку смазки/на изделие, кг	Периодичность смены ГСМ	Примечание
		Основные	Дублирующие (резерв)			
<b>колёсные оси</b>					<b>См. «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителей данных узлов.</b>	
<b>подъёмное устройство оси</b>						
<b>подвеска</b>						
<b>опорное устройство</b>						
<b>цепной шкворень</b>						
Платформа самосвальная						
Оси опор гидроцилиндра подъёма платформы.	1	Литол-24	Солидол	0,050/0,100	ТО-1 ТО-2	
Ось опрокидывания, кронштейны опоры платформы.	2	Литол-24	Солидол	0,050/0,100	ТО-1 ТО-2	
Оси заднего борта.	2	Литол-24	Солидол	0,018/0,036	ТО-1 ТО-2	
Ось запора заднего борта, опоры оси.	2	Литол-24	Солидол	0,050/0,100	ТО-1 ТО-2	

**МАКСИМАЛЬНЫЕ КРУТЯЩИЕ МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ КРЕПЕЖНЫХ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ**

Наименование	Величина момента
Гайки стремянок рессор	<b>См. «Инструкции по техническому обслуживанию и ремонту» изготовителей соответствующих узлов.</b>
Гайки крепления колёс	
Гайки суппорта	
Гайки осей колодок тормоза	
Гайки крепления тормозной камеры	
Болт сцепного шкворня	
Гайки опоры кузова - Гайка с фланцем М20х1,5-6Н MBN 13023 Art. 0263 91 20 (класс10)	520 ± 40 Нм
Гайки кронштейнов гидроцилиндра - Гайка с фланцем М16х1,5-6Н MBN 13023 Art. 0263 91 16 (класс10)	260 ± 20 Нм
Гайки опорного устройства Гайка самостопорящаяся М16х1,5-6Н ОСТ 37.001.197-75 (класс10)	260 ± 20 Нм
Гайка самостопорящаяся М12х1,25-6Н ОСТ 37.001.197-75 (класс10)	102 ± 10 Нм
Гайка самостопорящаяся М10х1,25-6Н ОСТ 37.001.197-75 (класс10)	57 ± 5 Нм
Гайка самостопорящаяся М8-6Н ОСТ 37.001.197-75 (класс10)	30 ± 2 Нм
Гайка М12х1,25-6Н (класс8)	76 ± 7 Нм
Гайка М10х1,25-6Н (класс8)	40 ± 4 Нм
Гайка М8-6Н ОСТ 37.001.197-75 (класс8)	20 ± 1,5 Нм

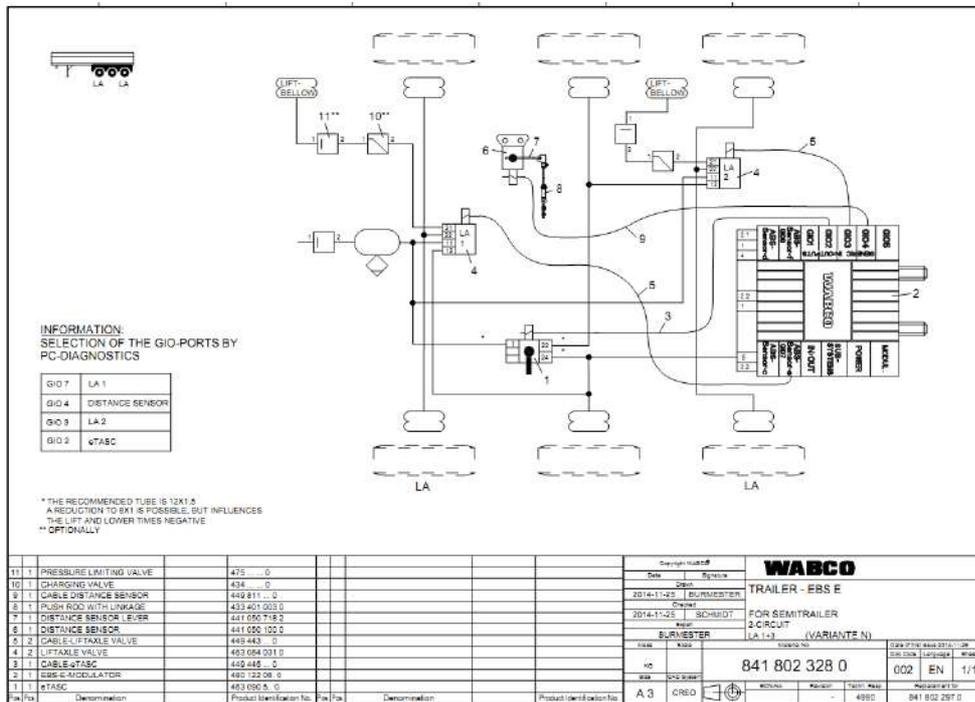
## СХЕМА ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПРИНЦИПАЛЬНАЯ



Поз.	НАИМЕНОВАНИЕ	Кол-во
1, 2	Фонарь передний контурный	2
3...8	Фонарь боковой габаритный	4
9	Фонарь полного габарита правый	1
10	Фонарь полного габарита левый	1
11, 12	Блок фонарей	2
13	Фонарь освещения номерного знака	2
Xs1	Розетка	1



# СХЕМА ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ ПОДКЛЮЧЕНИЯ КОМПОНЕНТОВ ПНЕВМАТИЧЕСКОГО ПРИВОДА ТОРМОЗОВ TRAILER EBS-E WABCO.





## ГАРАНТИИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Каждый полуприцеп, принятый техническим контролем на предприятии-изготовителе, должен иметь в сопроводительных документах его штамп (печать).

Готовые полуприцепы могут быть осмотрены на предприятии-изготовителе представителем потребителя во всех частях, доступных для осмотра, но без разборки агрегатов и механизмов. Представителю потребителя предоставляется право потребовать запустить двигатель для проверки исправности работы систем, механизмов и приборов и проверить полуприцеп в движении.

Гарантийный срок службы полуприцепа 12 месяцев со дня ввода в эксплуатацию при условии, что наработка за этот период не превысила 100000 км при соблюдении потребителем правил указанных в данном руководстве, но не более 18 месяцев со дня отгрузки потребителю.

Владелец полуприцепа имеет право на гарантийное обслуживание (устранение неисправностей, возникших по вине завода-изготовителя) при соблюдении следующих условий:

Прицеп в течение семи дней со дня покупки обязательно должен быть поставлен на гарантийный учёт у дилера, сервисного центра, обслуживающего регион покупателя.

Соблюдение владельцем полуприцепа правил эксплуатации, технического обслуживания, применения горюче-смазочных материалов и рабочих жидкостей, указанных в данном руководстве по эксплуатации.

Использование полуприцепа по назначению.

Отсутствие конструктивных изменений и переоборудования полуприцепа, произведенных без согласования с заводом-изготовителем.

Завод-изготовитель не несёт ответственности за:

- естественный износ деталей, а также повреждения полуприцепа, произошедших в результате неумелого управления, неправильного обслуживания и хранения;
- повреждение и разукomплектования полуприцепа, произошедшие при его доставке покупателю. Претензии по этим дефектам следует предъявлять транспортной организации, осуществляющей доставку.

Порядок предъявления рекламаций.

При обнаружении в гарантийный период эксплуатации неисправности полуприцепа владелец обязан прекратить его дальнейшую эксплуатацию, обеспечить хранение полуприцепа в условиях, предотвращающих ухудшение его состояния, и обратиться к дилеру, сервисному центру, на гарантийном учёте у которого находится полуприцеп. Если неисправность обнаружена при нахождении полуприцепа в другом регионе, то необходимо обратиться к ближайшему дилеру, сервисному центру.

Акт рекламации должен составляться комиссией из компетентных лиц, представителей потребителя и изготовителя. При неявке в комиссию представителя изготовителя акт составляется с участием представителя другого предприятия, если изготовитель дал на это согласие.

В акте необходимо указывать:

наименование организации владельца изделия, полный почтовый и железнодорожный адрес;

дату и место составления акта;

фамилии и должности лиц, составивших акт;

дату получения изделия и его идентификационный номер;

дату ввода изделия в эксплуатацию;

условия эксплуатации (проработанное изделие число часов, количество пройденных километров, характер выполняемой работы до обнаружения дефекта);

наименование и количество дефектных деталей;

подробное описание недостатков по возможности с указанием причин, вызвавших недостатки, обстоятельства при которых они обнаружены;

заключение комиссии, составившей акт о причинах появления неисправностей.

Акт о видимых дефектах должен быть составлен не позднее 10 (десяти) дней после получения изделия. Акт о скрытых дефектах изделия, не обнаруженных при приёмке на заводе, должен быть составлен в 5 пятидневный срок с момента обнаружения дефекта и направлен предприятию-изготовителю. Одновременно с актом необходимо отправить дефектные детали, на которые краской следует нанести краской заводской номер изделия или прикрепить бирку с тем же номером.

Дефектные составные части металлических конструкций на завод не отправляются, а составляется описание дефекта, по возможности снабжённое фотографией дефектного места. Акты, составленные с нарушением указанных выше условий, завод к рассмотрению не принимает. Получив обращение, дилер производит его рассмотрение в соответствии с действующим порядком, установленным заводом-изготовителем. Основанием для отклонения рекламации являются:

распломбирование, разборка узлов и агрегатов полуприцепа до прибытия представителя дилера и без его разрешения; наличие конструктивных изменений, переоборудование полуприцепа без согласования с заводом-изготовителем; использование полуприцепа не по назначению; нарушение правил эксплуатации, технического обслуживания, хранения, допущенных владельцем полуприцепа и выявленные в ходе рассмотрения обращения.

На шины и лампы предприятие – изготовитель полуприцепа гарантии не дает. Акт на некачественные шины и лампы потребитель может предъявить заводу – изготовителю шин и ламп.

Во время гарантийного срока, в случае обнаружения дефектов, представитель завода по вызову организации, эксплуатирующей изделие, выезжает на место.

В случае использования полуприцепа не по назначению, эксплуатация его с нарушениями требований руководства по эксплуатации, а также внесения каких – либо конструктивных изменений без согласования с изготовителем, предприятие – изготовитель рекламации от потребителей не принимает и претензии не рассматривает. При отклонении рекламации восстановление полуприцепа производится за счет владельца полуприцепа.

Предприятие – изготовитель ОАО «РИАТ» постоянно работает над совершенствованием полуприцепа, поэтому в конструкцию полуприцепа могут быть внесены изменения, неотражённые в настоящем руководстве по эксплуатации.