



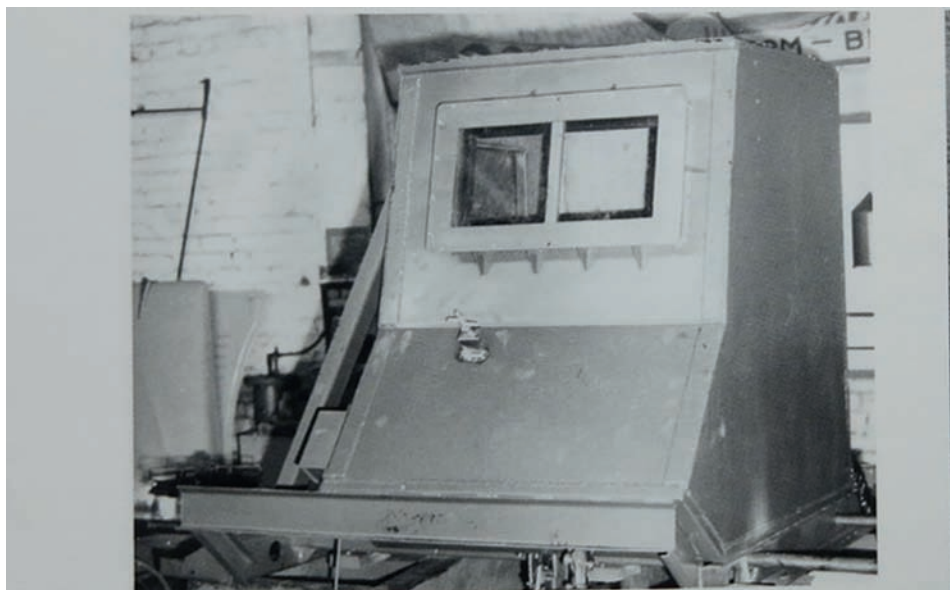
КАК СОЗДАВАЛИ КРАЗ СО СВИНЦОВОЙ КАБИНОЙ

В Украине 14 декабря отмечался День ликвидатора аварии на ЧАЭС. В свое время активную помощь в ликвидации катастрофы оказали автомобили КРАЗ, оснащенные специальной кабиной из свинца.

Для защиты водителя от радиации была разработана специальная капсула из свинца, которую предполагалась разместить внутри стандартной кабины – для

Для устранения аварии на Чернобыльской атомной электростанции в 1986 году перед автозаводами, в том числе перед «КрАЗом» была поставлена задача – построить автомобиль, способный работать в зоне повышенного радиационного загрязнения. Для этого на предприятии была создана рабочая группа во главе с инженером-конструктором Виктором Холявко. Было принято решение создать специальный автомобиль на базе самосвала КрАЗ-256Б1.

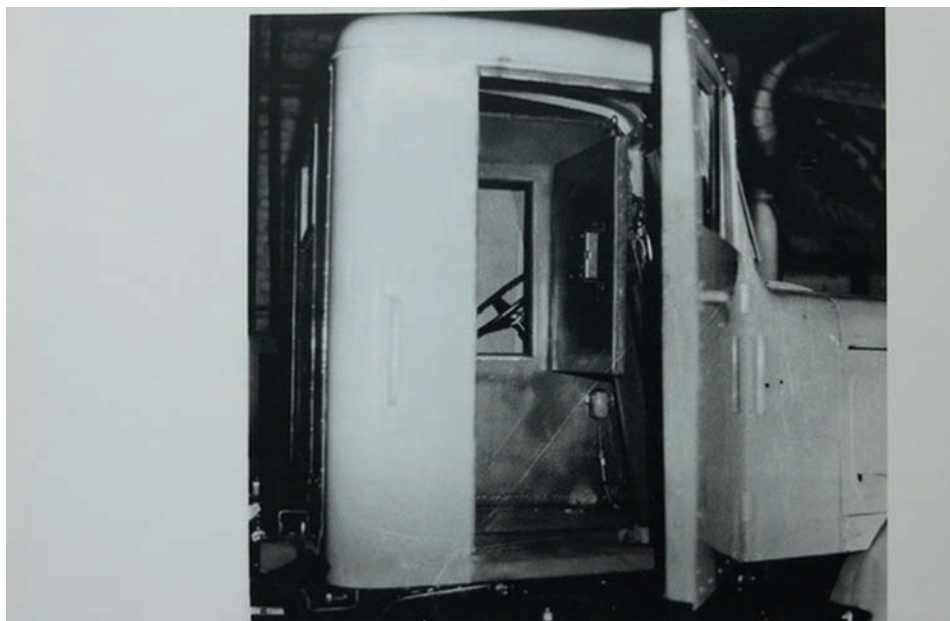




Капсула в сборе

лях пола составляла 30 мм, на боковых стенках – 25 мм, на крыше – 12 мм. Окна кабины изготавливались из специального противорадиационного стекла размером 300х300 мм и толщиной 75 мм. Из-за задержки с поставками стеклоблоков из Москвы, капсула на первых восьми образцах не имели боковых стекол. Внутренняя обивка кабины была выполнена из винилпласта, толщиной до 8 мм.

Свинцовая капсула получилась очень тяжелой – ее вес превысил 3 тонны. И главное – этот вес неравномерно распределялся на ходовую часть. Потребовалось

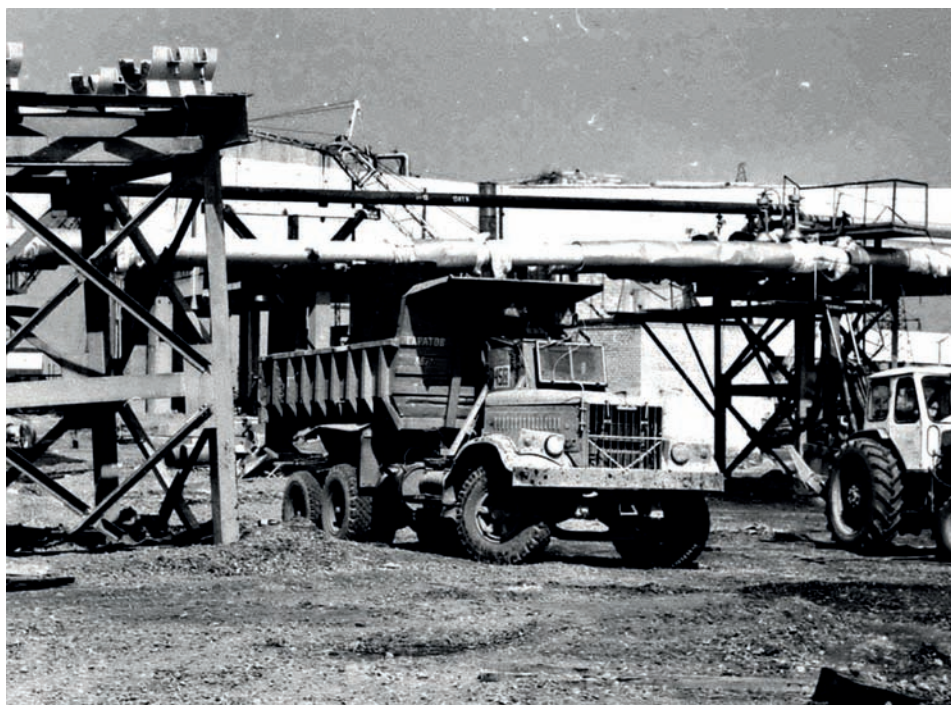


Первоначальный вариант капсулы, размещенной внутри стандартной кабины самосвала



маскировки. Однако в ходе работы над модернизацией фильтровентиляционной установки ФВУ-100Н, из-за поджимавших роков, было решено разместить капсулу без кабины. Саму капсулу сваривали из нескольких панелей.

Наружные листы выполняли из стального листа толщиной 3 мм, а внутренне пространство заполнялось свинцом. Толщина свинцовой прокладки на пане-





Стандартную кабину полностью заменили на одноместную свинцовую капсулу, имевшую единственное лобовое окно, и обеспечивающую некоторую защиту водителя от сильнейшей внешней радиации.



Фото из тех мест, фон такой, что рябь на пленку дает.



усиление левого лонжерона рамы. Было повышено и давление в левом переднем колесе – с 6,5 до 7,5 кгс/см кв. Отрегулировали на повышенное давление и насос гидроусилителя руля. Для лучшей защиты водителя от радиактивного излучения механические приводы управления автомобилем были заменены на гидропневматические и пневмоэлектрические. Так, был установлен гидропневматический привод управления сцепления, а на среднем мосту применили энергоаккумуляторы с пневматическим управлением. В самой раздаточной коробке была постоянно включена пониженная передача, которая выключалась в нейтральное положение электропневмоприводом. Работа фильтровентиляционной установки обеспечивалась от генератора двигателя, а в случае его остановки – от АКБ, количество которых увеличили до четырех.



Первый экземпляр специального автомобиля КраЗ-256Б1-030 выехал из ворот экспериментального цеха 10 июля 1986 года. Машина была обкатана в районе Кременчуга. В течение следующей недели была изготовлена партия из семи машин. А всего самосвалов-ликвидаторов построили 18 единиц. Последние образцы были сделаны 27 июля, то есть практически через месяц после получения задания. 🇺🇸