

1. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

1.1. Исправная и безотказная работа прицепа, долгий срок его эксплуатации могут быть обеспечены только при тщательном и регулярном обслуживании с соблюдением всех правил, изложенных в этой инструкции.

1.2. Заблаговременная смазка, надежное соединение отдельных деталей и узлов, содержание прицепа в чистоте обязательное условие его исправной работы.

1.3. Перед выездом необходимо проверить:

- надежность сцепки прицепа с автомобилем и подключения вилки электрооборудования прицепа к розетке ТСУ автомобиля;
- работу фонарей освещения номерного знака, сигналов торможения, указателей поворота и габаритных огней прицепа;
- давление воздуха в шинах;
- надежность затяжки болтов колес.

1.4. Для надежной и бесперебойной работы необходимо учитывать, что тормозной путь автомобиля с прицепом, не оборудованным тормозной системой, больше, чем у одиночного автомобиля. При резком торможении на скользкой дороге может произойти занос прицепа и "складывание" автопоезда. Необходимо избегать резких торможений, а при гололеде прекратить движение.

1.5. При перевозке груза необходимо надежно закрепить его в кузове. Необходимо равномерно загружать кузов прицепа, чтобы максимально допустимая масса прицепа, приходящаяся на сцепное устройство автомобиля, не превышало 50 кг.

1.6. При стоянке автопоезда на подъеме или уклоне под колеса прицепа необходимо подкладывать противооткатные упоры.

1.7. Устойчивость прицепа в отцепленном состоянии обеспечивается опорной стойкой и противооткатными упорами, подложенными под его колеса.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- перевозить людей на прицепе;
- движение автопоезда со скоростью более 70 км/ч на дорогах общего пользования и 90 км/ч на автомагистралях;
- эксплуатировать прицеп без подключения его электрооборудования к тяговому автомобилю;
- эксплуатировать автопоезд без надежного крепления страховочных тросов к ТСУ автомобиля;
- оставлять автопоезд или отцепленный прицеп на уклоне, если под колеса прицепа не подложены противооткатные упоры;
- перегружать прицеп;
- движение автопоезда без надежного крепления платформы с дышлом;
- движение автопоезда с открытым бортом/бортами прицепа или без бортов;
- стоянка прицепа с открытым задним бортом/бортами без выставленного знака аварийной остановки; перевозить незакрепленный груз.

Изготовитель не несет ответственность за безопасность и надежность работы прицепа при внесении третьими лицами изменений в конструкцию прицепа.

2. УСТРОЙСТВО ПРИЦЕПА И ПРИНЦИП РАБОТЫ ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ

2.2. Рама прицепа металлическая, сварной конструкции, прямоугольной формы, состоящая из продольных и поперечных балок. В средней нижней части приварены кронштейны для установки подвески.

2.3. Дышло прицепа металлическое, сварной конструкции, У-образной формы и состоит из раскосов и центральной трубы, выполненных в виде прямоугольных труб.

На передней части дышла крепятся болтами замковое устройство, два предохранительных троса согласно ГОСТ 3070 и опорная стойка.

2.4. Кузов прицепа металлический, сварной конструкции, из штампованных деталей из листа толщиной 0,65-1,2 мм, или профильной трубы и состоит из двух боковых бортов, днища, заднего и переднего борта, закрепленных к раме на шарнирах и соединенными с боковыми бортами с помощью захватов, оборудован съемным металлическим каркасом и тентом, который имеет армированные отверстия, через которые пропускается канатик для закрепления тента на обвязочных крючках бортов кузова.

2.5. Крылья прицепа крепятся к раме болтами через кронштейн.

2.6. Замковое устройство соответствует требованиям и правилам ООН №55-01 предназначено для соединения с шаровым пальцем ТСУ автомобиля. Замковое устройство состоит из корпуса, в котором выполнено сферическое углубление, в которое входит шаровой палец при сцепке прицепа с ТСУ автомобиля, ручки, фиксатора. Плотная сцепка обеспечивается при помощи подвижного прижима, который поджимается пружиной и запирается ручкой, фиксируется от поворота назад корпусом, а от поворота вперед - фиксатором.

Допустимый диапазон отклонения замкового устройства, по отношению к шару ТСУ, в вертикальной плоскости 25° , в горизонтальной 20° .

2.7. Подвеска колес - зависимая на двух продольных рессорах с гидравлическими амортизаторами.

Рессора крепится передним концом к кронштейну рамы болтом, а задним через звено к кронштейну рамы.

Амортизаторы устанавливаются на шпильки кронштейна крепления рессоры к оси и балки рамы.

2.8. Ходовая часть прицепа (ось с колесами) состоит из трубчатой оси с приваренными цапфами, на которых крепятся с помощью конических роликовых подшипников колеса со ступицей в сборе. Тормозная система в прицепе отсутствует.

2.9. Стойка опорная предназначена для обеспечения устойчивости загруженного или порожнего прицепа после расцепки с автомобилем-тягачом.

2.10. Электрооборудование прицепа выполнено по однопроводной схеме. В качестве второго провода служит "масса" - металлические части прицепа. Питание электрооборудования прицепа от сети автомобиля напряжением 12 В.

2.10.1. Для обозначения габаритов в темное время на прицепе установлены светоотражатели: передние - белого цвета, задние - красные, боковые - желтого цвета.

2.10.2. В электрооборудование входят два задних комбинированные фонаря (многофункциональных) для подачи сигналов торможения, габаритных огней, освещения номерного знака и подачи сигналов поворотов, два передних фонаря для подачи сигналов габаритных огней.

2.11. Упоры противооткатные обеспечивают неподвижность прицепа полной массы на подъемах и спусках с крутизной уклона до 18% (подкладываются на стоянках под его колеса) неограниченное время без применения дополнительных внешних приспособлений.

2.12. Металлические компоненты прицепа защищены от коррозии грунт-эмалью или методом горячего цинкования. Цинковое покрытие, а также покрытие элементов грунт-эмалью, выполняя функцию защиты металла от коррозии, также подвержено естественному старению и износу. Кроме того, в связи с обработкой автомобильных дорог противогололедными реагентами, защитное цинковое покрытие и покрытие грунт-эмалью подвергается агрессивному химическому воздействию, что приводит к появлению бело-серого налета, изменению цвета покрытия, появлению серых пятен в местах окисления цинка или образованию коррозии на окрашенных элементах. Для обеспечения длительного срока службы защитного покрытия рекомендуется:

- перед началом эксплуатации прицепа обработать окрашенные элементы антикоррозийным средством;
- при эксплуатации в зимний период по дорогам, обработанным противогололедными реагентами, наносить перед каждой поездкой на наружные металлические поверхности прицепа защитные составы для автомобилей в соответствии с инструкциями по их применению (например, силиконовую смазку-спрей);
- после каждой поездки, до высыхания грязи, прицеп вымыть струей воды небольшого напора с использованием мягкой губки и применением автомобильных шампуней.

3. ОБКАТКА ПРИЦЕПА

3.1. В период обкатки прицепа (первые 500-1000 км пробега) для приработки деталей узлов необходимо:

- следить за состоянием всех креплений и проводить затяжку ослабленных резьбовых соединений;
- не допускать перегрева ступиц

После окончания обкатки прицепа необходимо провести техническое обслуживание.

4. СЦЕПКА ПРИЦЕПА С АВТОМОБИЛЕМ

Сцепку прицепа с автомобилем необходимо проводить в следующей последовательности:

- приподнять дышло прицепа за ручку замкового устройства одной рукой и установить корпус замкового устройства сферическим углублением на поверхность шарового пальца ТСУ автомобиля;
- нажать на крючок и поднять ручку. Шаровой палец займет в сферическое углубление корпуса;
- отпустить ручку замкового устройства, она займет горизонтальное положение. Сцепка проведена;
- закрепите передние концы страховочных тросов на автомобиле: трос, закрепленный с правой стороны замкового устройства прицепа, присоединить с левой стороны ТСУ и наоборот. В результате тросы должны пересекаться под дышлом прицепа;
- соединить электрооборудование прицепа с электрооборудованием автомобиля, подключив вилку прицепа в розетку на ТСУ и проверить работу электрооборудования прицепа.

5. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

5.1. Техническое обслуживание проводится после обкатки нового прицепа и далее каждые 10000 км пробега или 12 месяцев в зависимости от того, что наступит раньше. Прицеп прост в обслуживании и надежен в эксплуатации. Многолетняя и безотказная работа обеспечивается при условии эксплуатации и обслуживания прицепа в соответствии с настоящим руководством. Обслуживание прицепа в соответствии с приведенным графиком и указаниями Руководства может выполнить сам владелец прицепа. Для технического обслуживания используйте инструмент и приспособления из комплекта тягача.

5.2. Объем и последовательность:

1. вымыть прицеп;
2. осмотреть с целью выявления внешних дефектов цинкового покрытия, при обнаружении нарушений цинкового покрытия поврежденные места зачистить, обезжирить и покрыть цинкосодержащей краской;
3. проверить состояние резьбовых соединений и при необходимости подтянуть;
4. проверить крепление колес и давление в шинах;
5. произвести смазку узлов прицепа согласно таблице;
6. произвести обслуживание оси.

ГРАФИК ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Содержание работ и методика их проведения	Периодичность				
	Перед каждым выездом	После пробега, км			
		Каждые 1 000	Каждые 10 000	Каждые 20 000	По мере необходимости
Осмотрите прицеп, очистите его от пыли и грязи; проверьте фонари световой сигнализации, светоотражатели, фонарь + освещения номерного знака, номерной знак	+				+
Проверьте надежность сцепки прицепа с автомобилем, работу	+	+			

сигнализации, давление воздуха в шинах, крепление колес.					
Проверьте работу амортизаторов и убедитесь в отсутствии утечек масла		+	+		+
Снимите колеса и поменяйте их местами.			+		
Смажьте прицеп в соответствии с таблицей смазки.				+	
Снимите амортизаторы. Сравните величину сопротивления с сопротивлением исправного амортизатора. Осмотрите втулки амортизаторов и рессор и, при необходимости, замените их.			+	+	+
Проверьте и, при необходимости, подтяните крепежные соединения сборочных единиц, обратив особое внимание: на крепление дисков колес к ступицам, крепления подвески, кузова к раме и др.*		+	+	+	+

* Моменты затяжки резьбовых соединений должны быть:

- болтов крепления сцепной головки 49,1 - 60,8 Нм;
- болтов крепления колес 65,0 - 90,0 Нм;
- гаек ступицы 186,0-220,0 Нм
- гаек пальцев крепления рессор 49,1 - 60,8 Нм;
- гаек стремянок рессор 35,2 - 49,0 Нм.

6. ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И МЕТОДЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Неисправность, внешние проявления	Метод устранения
Стук в ушках рессоры - износ рессорных втулок.	Заменить изношенные втулки.
Скрип рессор - отсутствие смазки между листами.	Смазать листы рессор согласно таблице смазки.
Осадка рессоры - слом листа.	Заменить лист или рессору целиком.
Отсутствие светового сигнала электрооборудования.	Проверьте надежность контакта в штепсельном разъеме, исправность ламп фонарей.
Наличие люфта в сцепке автомобилем - износ шара и упора замкового устройства.	Заменить замковое устройство.

7. ПРАВИЛА СОХРАНЕНИЯ

7.1. Условия сохранения прицепа отвечают условиям сохранения автомобиля.

7.2. Прицеп допускается сохранять в горизонтальном положении на боковому борту или в вертикальном положении на заднем борту с опорой на дополнительные подставки (например, деревянные бруски).

8. ТАБЛИЦА СМАЗКИ

Наименование точек смазки	Количество точек смазки	Наименование, марка и обозначение стандарта на смазочные материалы	Норма заправки, кг	Примечания
Замковое устройство, сферические упоры	2	Литол-24 ГОСТ 211540-87	0,015/0,03	Перед каждой сцепкой ТСУ
Листы рессор	2	Смазка графитовая УСсА ГОСТ 3333-80	0,24	При необходимости смазать рессоры