ОКПД 2: 29.20

www.bonum-trailer.ru

ПОЛУПРИЦЕП-КОНТЕЙНЕРОВОЗ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ

ТИП 914295, 914296

BONUM

Руководство по эксплуатации

24235179.29.20.002.РЭ.02



2024 г.

Содержание

Введение	3
Назначение	4
1 Описание и работа	5
1.1 Основные технические характеристики	5
1.2 Устройство и принцип работы	7
1.2.1 Пневматическая подвеска	8
1.2.2 Оси	9
1.2.3 Шкворень	10
1.2.4 Корзина запасного колеса	11
1.2.5 Опорное устройство	12
1.2.6 Пневматическая тормозная система	13
1.2.6.1 Рабочая тормозная система	13
1.2.6.2 Стояночная тормозная система	17
1.2.7 Электрооборудование	18
1.2.8 Инструмент и принадлежности	22
1.3 Маркировка	22
2 Использование по назначению	23
2.1 Меры безопасности	23
2.1.1 Размещение контейнеров	24
2.1.2 При консервации и переконсервации	26
2.2 Подготовка к эксплуатации	26
2.3 Эксплуатация	27
2.3.1 Сцепка и расцепка	27
2.4. Возможные неисправности и их устранение	28
3 Техническое обслуживание	28
3.1 Периодичность обслуживания	32
3.2Техническое обслуживание узлов	32
3.2.1 Техническое обслуживание осей, подвески и опорного устройства	32
3.2.2 Техническое обслуживание колёс	33
3.2.3 Техническое обслуживание рамы	33
3.2.4 Технологическое обслуживание электрооборудования	34
3.3 Смазка полуприцепа	34
4 Упаковка	34
5 Транспортирование	34
6 Хранение	35
6.1 Консервация	35
6.2 Техническое обслуживание в процессе хранения	35
6.3 Переконсервация	37
6.4 Расконсервация	37
7 Гарантия	37
Приложение 1 Химмотологическая карта	39
Приложение 2 Управление подъёмными осями	40
Приложение 3 Схема установки знаков и наклеек	41

Введение

Настоящее Руководство по эксплуатации (далее по тексту – Руководство) предназначено для изучения устройства и правильной эксплуатации универсальных полуприцепов-контейнеровозов типа 914295, 914296 и их модификаций 914295-05, 914296-05 (далее по тексту - полуприцепов) и содержит основные технические характеристики полуприцепа, описание устройства и принципа действия его основных узлов, требования безопасности и рекомендации по эксплуатации и техническому обслуживанию.

В данном Руководстве используются следующие названия и символы для обозначения наиболее важной информации:



ЗАПРЕЩЕНО! Действия, строго запрещаемые заводом-изготовителем во избежание травм, смертельного исхода и материального ущерба



ВНИМАНИЕ! Указания об опасностях, важных моментах, ответственности, недопустимых действиях, а также другая важная информация для безопасной эксплуатации полуприцепа

К работе и обслуживанию полуприцепа допускаются лица, изучившие устройство, правила эксплуатации и технического обслуживания. В кабине водителя автопоезда при движении разрешается находиться только лицам, допущенным к обслуживанию данного полуприцепа.

Продолжительный срок службы полуприцепа и его нормальная работа могут быть обеспечены только при внимательном и регулярном обслуживании с соблюдением всех указаний настоящего Руководства.



При несоблюдении требований настоящего Руководства, завод-изготовитель не несёт ответственность за неработоспособность полуприцепа и его отдельных элементов

Для транспортирования полуприцепа необходимо использовать тягачи с высотой седельно-сцепного устройства (далее по тексту - ССУ), соответствующего высоте опорной плиты полуприцепа.

При эксплуатации транспортных средств (далее по тексту – ТС), необходимо дополнительно выполнять требования:

- регламента технического обслуживания (см. Сервисную книжку – далее по тексту - СК);
- Руководства эксплуатации на тягач;
- Руководств и инструкций поставщиков комплектующих;
- правил перевозки грузов;
- инструкций по технике безопасности;
- Правил дорожного движения



В связи с постоянной работой по совершенствованию техники, повышению уровня безопасности, надежности и эксплуатационных качеств в конструкцию полуприцепа могут быть внесены отдельные изменения, не отраженные в настоящем издании, что не может служить основанием для предъявления рекламаций

Назначение

Полуприцепы типов 914295 и 914296, модификации 914295-05, 914296-05 предназначены для перевозки контейнеров 1x20’ (по центру), 2x20’, 1x40’ и 1x40’ (HQ), и эксплуатации по автомобильным дорогам общего пользования оборудованных дорожным покрытием капитального типа, с выполнением требований действующего законодательства и Правил дорожного движения, мер безопасности для предупреждения несчастных случаев. Все перечисленные типы контейнеров и контейнеры, имеющие паз в основании - согласно ГОСТ Р 53350-2009.

Полуприцеп изготовлен в исполнении «У» по ГОСТ 15150 и рассчитан на эксплуатацию при температурах окружающего воздуха от -40 °С до +40 °С, относительной влажности воздуха до 80% при температуре +15 °С, запыленности до 1,0 г/м^3, скорости ветра до 20 м/с.

Полуприцеп предназначен для эксплуатации в составе автопоезда совместно с тягачом. Тягач должен иметь соответствующие электровыводы по ГОСТ 9200 типа N, пневмовыводы и пневматический привод тормозной системы в соответствии с требованиями Правилами ЕЭК ООН №13, тягово-сцепное устройство по требованиям Правил ЕЭК ООН №55.

Использование полуприцепа не по назначению, с нарушением требований настоящего РЭ считается несогласованным использованием и ведёт к отказу от ответственности завода-изготовителя за возможные дефекты, материальный ущерб, травмы и прочее. К использованию не по назначению относится в том числе, но не ограничиваясь:

- нарушение интервалов технического обслуживания, предписанных СК;
- самовольное внесение изменений в конструкцию полуприцепа;
- превышение допустимых нагрузок на оси, опорное устройство и другие элементы конструкции;
- превышение максимально допустимых габаритов автопоезда;
- перевозка людей или животных;
- перевозка жидких, газообразных, взрывоопасных и других грузов, требующих специальных условий перевозки



Запрещается самовольное внесение любых изменений в конструкцию полуприцепа (например, – сверление дополнительных отверстий, приварка новых элементов к уже существующим, удаление элементов конструкции, замена оригинальных деталей и узлов, изменение программы управления тормозной системой и т.п.) без письменного согласования завода-изготовителя

1 Описание и работа
1.1 Основные технические характеристики

Таблица 1.1 – Технические характеристики полуприцепа

Наименование	Значение	
Исполнение загрузочного пространства	металлическая платформа с устройствами крепления для фиксации контейнеров; металлическая платформа	
Назначение	перевозка стандартных контейнеров всех типов, включая контейнеры большой вместимости, в том числе контейнеров-цистерн (стандартных танк-контейнеров и танк-контейнеров увеличенного объема, газовых танк-контейнеров)	
Категория ТС	О4	
Габаритные размеры, мм	наружные	внутренние
- длина	7000…17500	7000…17500
- ширина	2550	2550
- высота	1100…1600	
Тип	914295	914296
Модификация	914295-05	914296-05
База, мм	2500…10000+1300…1810+ 1300…1810 +1300…1810 или 2500…10000+1300…5000 + 1300…1810+ 1300…1810	2500…10000 + 1310…1810 + 1310…18100
Высота погрузочная, мм	1100…1600	
Высота с контейнером, не более, мм	4000	
Колея колес, мм	2000…2200	
Масса ТС в снаряженном состоянии, кг	3000…18800	
Технически допустимая максимальная масса ТС, кг	37000…50000	30000…43000
Технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей ТС, начиная с передней оси, кг		
- на первую ось	7000…9000	
- на вторую ось	7000…9000	
- на третью ось	7000…9000	
- на четвёртую ось	7000…9000	
Технически допустимая максимальная нагрузка на опорно-сцепное устройство, даН	9000…16000	
Количество осей / колес	4/8 + 1	3/6 + 1

Размерность резины[1] / дисков	385/65 R22,5 (385/55 R22,5*) / 11,75x22,5
Подвеска	зависимая, пневматическая, с гидравлическими телескопическими амортизаторами, с первой подъемной осью или первой и второй подъемными осями или первой и четвертой подъемными осями или без них, или рессорная, балансирная, с продольными реактивными штангами и стабилизаторами поперечной устойчивости (для типа 914295); зависимая, пневматическая, с гидравлическими телескопическими амортизаторами, с первой подъемной осью или первой и второй подъемными осями или первой и третьей подъемными осями или с третьей подъемной осью, или без них (для типа 914296-05)
Тормозная система (описание)	
Рабочая[2]	система двухпроводная с пневматическим приводом на всех колесах, с АБС, тормозные механизмы всех колес барабанного типа или система двухпроводная с пневматическим приводом на всех колесах, с АБС, тормозные механизмы всех колес дискового типа
Стояночная	механическая, с приводом от пружинных энергоаккумуляторов к тормозным механизмам колес
Запасная	отсутствует
Оборудование транспортного средства	противооткатные упоры; по заказу: инструментальный ящик, запасное колесо, пеналы под огнетушители; ящик для песка, бесшовные кабелепроводы защиты электропроводки, пеналы для хранения сливных рукавов, заземлительная цепочка, металлический штырь для защиты от статических и атмосферных зарядов

[1] Допускается установка на полуприцеп комплекта шин модели и марки, отличных от устанавливаемого заводом-изготовителем , но рассчитанных на ту же нагрузку

[2] В зависимости от модели

1.2 Устройство и принцип работы

Общее устройство полуприцепа приведено на рис. 1.1

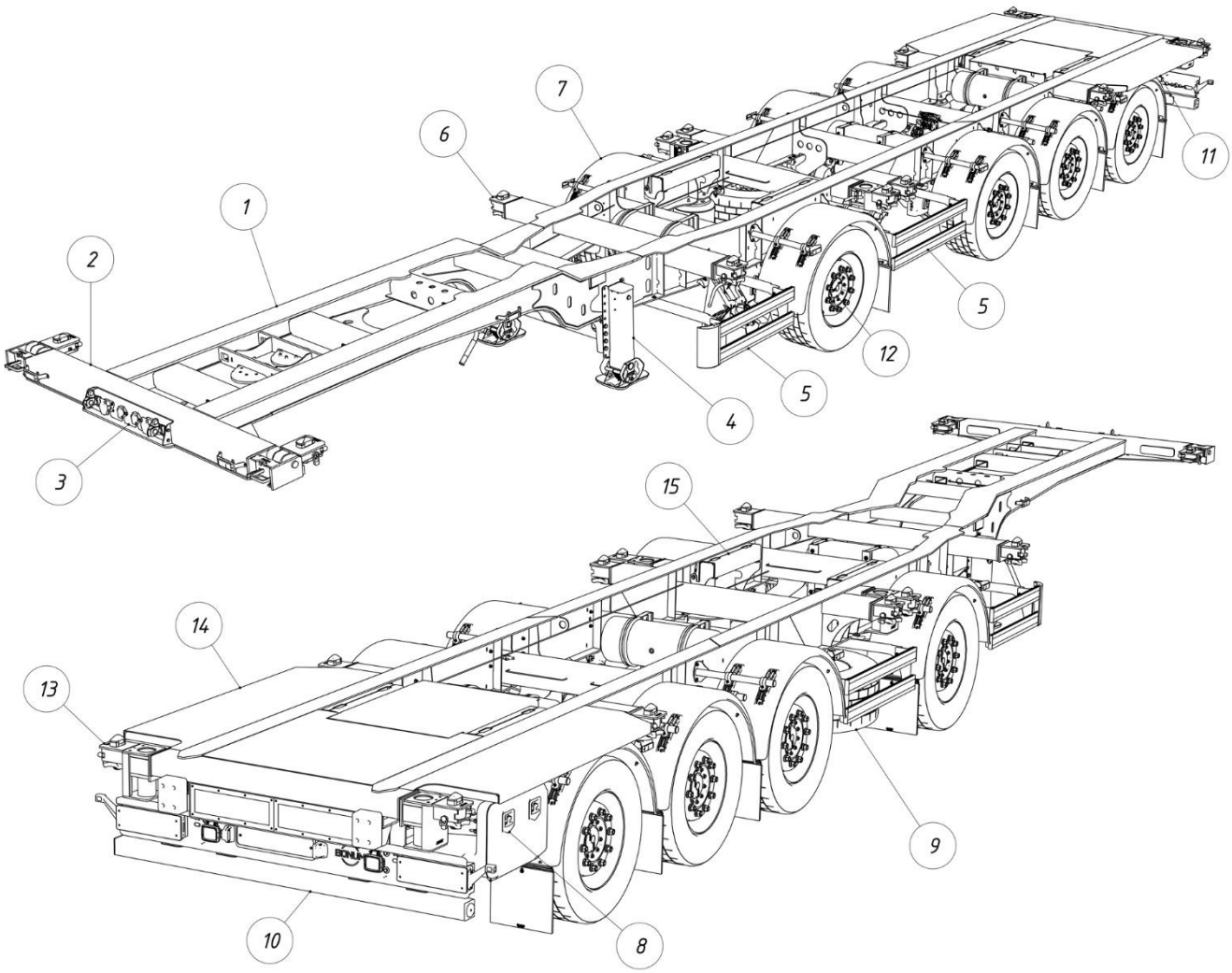


Рис. 1.1 – Общее устройство полуприцепа

На рис. 1.1 представлено общее устройство полуприцепа и его основные элементы: рама (1), передняя балка с откидными замками (2), панель пневмо- и электророзеток (3), опорное устройство (4), боковая защита (5), балка со стандартными замками (6), крыло с брызговиком (7), инструментальный ящик (8), корзина запасного колеса (9), заднее защитное устройство (10), пульт управления пневмоподвеской (11), пневмоподвеска с осями и колёсами (12), балка с регулируемыми замками (13), задняя площадка (14), упор под контейнер (15).

Рама полуприцепа представляет собой стальную сварную конструкцию из высокопрочной стали, состоящую из 2-х лонжеронов, поперечных связующих элементов, шкворневой плиты со шкворнями и балок с фитинговыми замками.

1.2.1 Пневматическая подвеска

Пневматическая подвеска (рис. 1.2) состоит из кронштейнов подвески (1), рессор (2), амортизаторов (4), пневмобаллонов (3) и пневмосистемы, состоящей из накопительных ресиверов, клапанов, датчиков уровня и магистралей подачи воздуха к пневмобаллонам.

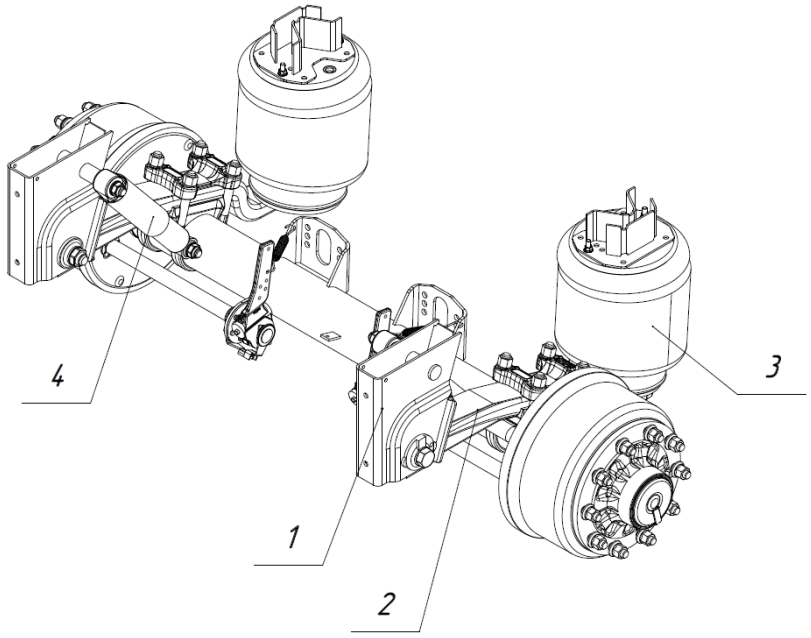


Рис. 1.2 - Осевой агрегат на пневмоподвеске

Рессоры (2) крепятся к кронштейнам подвески (1) при помощи болтов, к балкам осей - с помощью стремянок.

Пневмобаллоны (3) воспринимают вертикальную нагрузку, но не гасят колебания, для чего обязательного сочетаются с амортизаторами. Расположены между рессорами подвески и лонжеронами рамы, к которым крепятся через болтовые соединения.

Амортизаторы (3) предназначены для гашения колебаний полуприцепа при движении и для защиты пневмобаллонов от резких перепадов нагрузки.

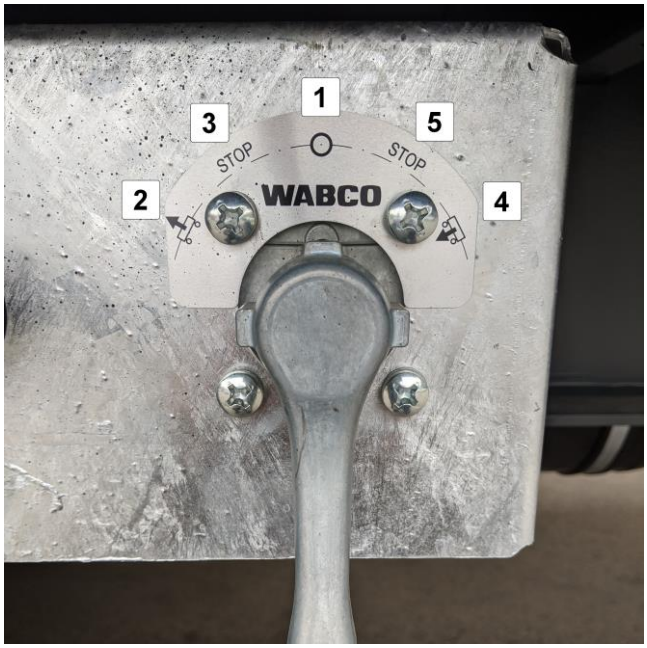


Рис. 1.3 - Пульт управления пневмоподвеской

Положение рамы полуприцепа можно регулировать вручную по высоте в определенных пределах с помощью крана ручного управления (рис 1.3). Кран устанавливается на пульте управления пневмоподвеской или непосредственно на лонжероне рамы, с левой или правой стороны (в зависимости от исполнения) и имеет несколько положений:

– положение 1 – «Движение»: функции подъёма и опускания отключены;

– положение 2 – «Поднять»: осевым нажатием на рычаг освободить его и перевести в положение 2. Когда будет достигнута нужная высота, повернуть рычаг в положение 3 «Стоп». Процесс подъёма прекратится;

– положение 4 – «Опустить»: осевым нажатием на рычаг освободить его и перевести в положение 4. При достижении нужной высоты, повернуть рычаг в положение 5 «Стоп». Процесс опускания прекратится.

Перед началом движения рычаг необходимо снова перевести в положение 1 «Движение».

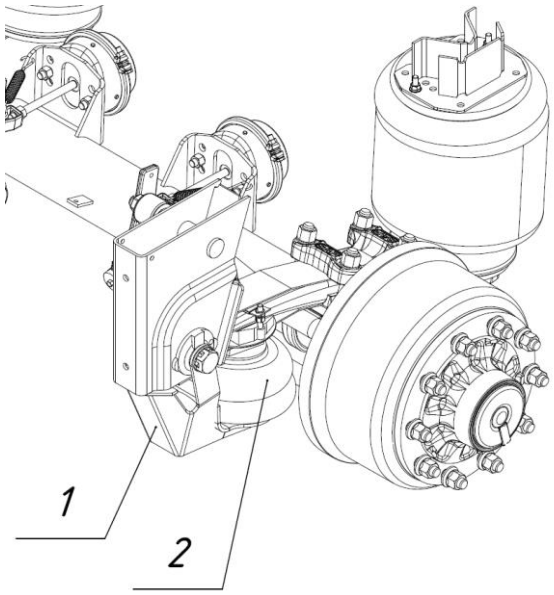


Рис. 1.4 - Механизм подъёма оси

Положение рамы полуприцепа поддерживается постоянным, независимо от нагрузки, клапаном автоматического регулирования положения рамы, который регулирует давление пневмобаллона в зависимости от расстояния между рамой и осью.

Полуприцепы с пневматической подвеской могут оснащаться функцией подъёма осей с помощью двустороннего механизма подъёма (рис. 1.4), состоящего из кронштейна (1), пневмоподушки (2) и крепёжных элементов.

Кронштейны (1) вместе с пневмоподушками (2) устанавливается на кронштейны подвески одной оси полуприцепа симметрично креплению рессоры. Подъём оси осуществляется за счёт нагнетания воздуха в пневмоподушки механизма подъёма с одновременным автоматическим выпуском воздуха из пневмобаллонов подвески подъёмной оси. За счёт того, что кронштейн (1) верхней частью упирается в нижнюю часть кронштейна подвески, пневмоподушка поднимает ось.



Запрещается эксплуатация полуприцепа с нарушенной настройкой регулятора уровня пола



Запрещается разгрузка, загрузка и движение загруженного полуприцепа с поднятыми осями

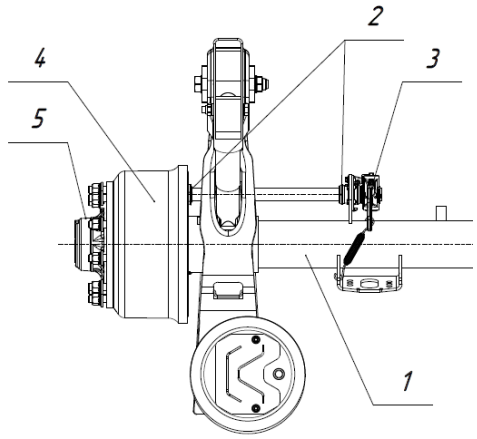
Техническое обслуживание механизма подъёма оси, контроль и настройка клапана автоматического регулирования положения полуприцепа производятся на специализированных станциях технического обслуживания согласно регламенту обслуживания завода изготовителя механизма подъема оси.

1.2.2 Оси

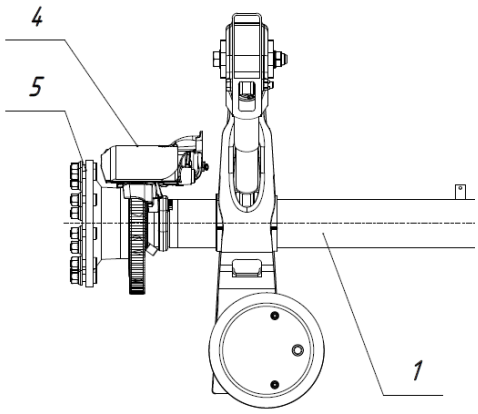
Оси полуприцепа (рис. 1.5) состоят из осевой балки (1), опор вала разжимного кулака тормозной камеры (2), ручного регулировочного рычага (3), тормозного барабана с колодками (для барабанного тормоза) или суппорта с колодками (4) (для дискового тормоза), а также ступиц (5).

Осевая балка представляет из себя трубу с впрессованными в нее цапфами и фланцами крепления тормозных суппортов. На балке оси установлен суппорт тормоза.

На суппорте тормоза, жестко закрепленном к фланцу балки оси, смонтированы эксцентриковые оси тормозных колодок (для тормозов барабанного типа), на которые свободно опираются две тормозные колодки.



а) ось с барабанными тормозами



б) ось с дисковыми тормозами

Рис. 1.5 – Оси

Ступицы колес литые. Устанавливаются на балке оси при помощи двух конических роликовых подшипников и крепятся посредством гайки со стопорной шайбой и контргайки. Наружный торец ступицы закрыт крышкой с прокладкой. Изнутри ступицы установлен сальник, который запрессован в крышку ступицы. Сальник препятствует вытеканию смазки из ступицы.

Дополнительная информация и инструкции по осям содержатся в инструкции по эксплуатации производителя и должны быть изучены перед работой.

1.2.3 Шкворень

Полуприцеп в стандартном исполнении оборудован сцепным шкворнем типа 50 (2”) исполнение А по ГОСТ 12017 и имеет присоединительные размеры по ГОСТ 12105 для эксплуатации с двух- и трёхосными седельными тягачами.

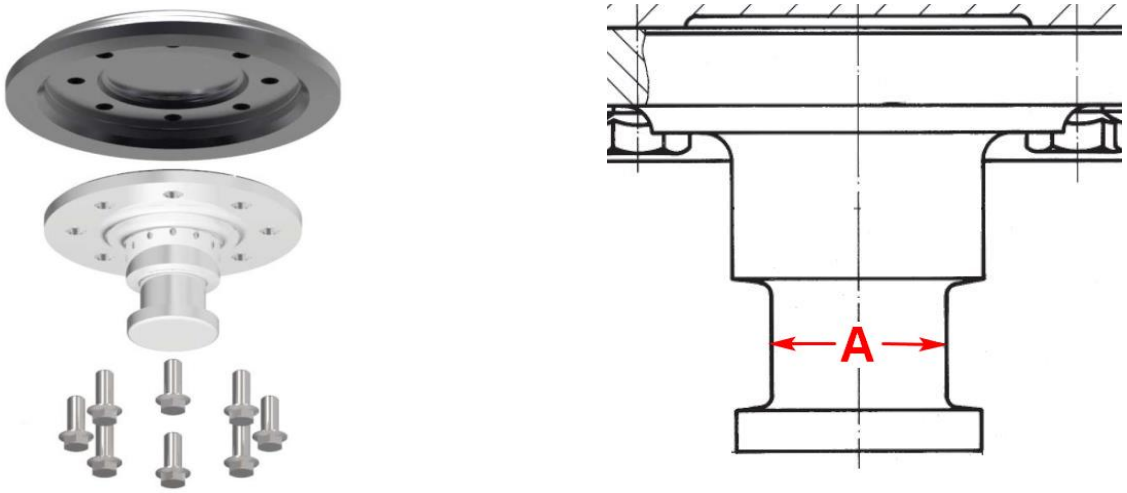


Рис. 1.6 – Шкворень

Шкворень (рис. 1.6) является элементом рамы, за который происходит зацепление седельного тягача с полуприцепом. Располагается в нижней части рамы на опорной плите рамы и крепится к тарелке болтами. В процессе эксплуатации шкворень подвергается естественному износу и нуждается в периодическом контроле диаметра шейки А (согласно регламенту СК). При износе шейки ниже допустимого значения шкворень подлежит замене.



Запрещается эксплуатация полуприцепа с изношенным шкворнем (диаметр А шейки менее 48,3 мм)

Дополнительная информация и инструкции по шкворню содержатся в инструкции по эксплуатации производителя и должны быть изучены перед работой.

1.2.4 Корзина запасного колеса

Полуприцеп в стандартном исполнении оборудуется корзиной запасного колеса (рис. 1.7).

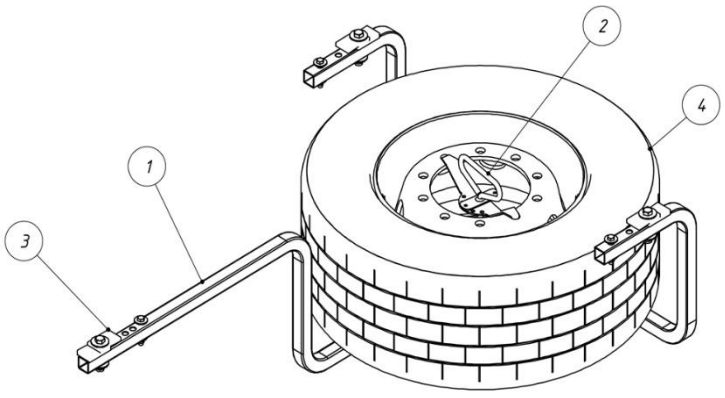


Рис. 1.7 – Корзина запасного колеса

Корзина представляет собой рамки (1) из гнутого профиля, между которыми находится опорная площадка с отверстиями под фиксаторы (2) запасного колеса (4).

Корзина может устанавливаться под рамой полуприцепа как «перед», так и «за» осевой тележкой и фиксируется к раме в нескольких точках прижимами (3). Для снятия запасного колеса необходимо освободить

рукоятку фиксатора (2) и крутить её до тех пор, пока скоба не выйдет из крепёжных отверстий колеса. После отвести фиксатор в сторону и снять колесо.

В целях безопасности, запасное колесо, устанавливаемое заводом-изготовителем, всегда располагается с правой стороны полуприцепа.



Корзина запасного колеса предназначена для крепления только запасных колёс. Перевозка и крепление к корзине посторонних предметов категорически запрещена



Периодически проверяйте надёжность крепления корзины к раме и надёжность фиксации запасного колеса, при необходимости подтяните ослабленный крепёж или фиксатор

Запасное колесо размерности 385/55 R22.5 со стальным диском весит как правило более 100 кг и требует внимательного и осторожного обращения в процессе снятия и установки его в корзину, в противном случае, есть риск получить травмы ног или головы.

При возможности воспользуйтесь помощью второго человека или персонала СТО.

1.2.5 Опорное устройство

Опорное устройство (рис. 1.8) служит для опирания отцепленного от тягача полуприцепа, а также позволяет регулировать высоту опорной плиты полуприцепа при сцепке с тягачом.

Состоит из правой (1) и левой (2) телескопических опорных стоек, вала-синхронизатора (3), опорных стоп (4) и рукоятки (5). Вращением рукоятки (5) по часовой стрелке осуществляется подъём полуприцепа, против часовой - опускание.

Большинство моделей опорных устройств, устанавливаемых на полуприцепы, имеют 2 скорости подъема-опускания, переключающихся осевым перемещением рукоятки (5).



При отпускании рукоятки учитывайте её отдачу

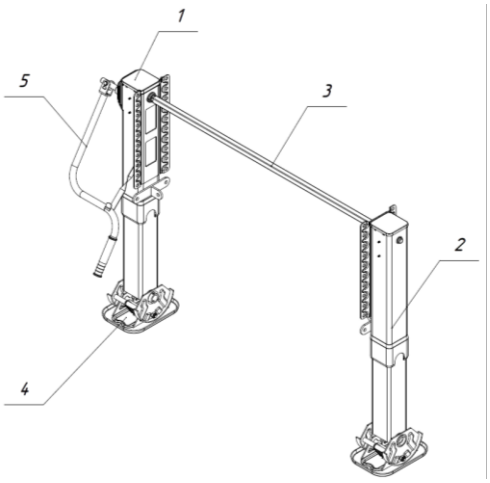


Рис. 1.8 – Опорное устройство

Высокая скорость необходима для быстрого подъёма/опускания опорных стоп для компенсации зазора до земли, низкая скорость – для подъёма/опускания отдельно стоящего полуприцепа и перед непосредственным касанием опорных стоп земли.

Дополнительная информация и инструкции по работе с опорным устройством содержится в инструкции по эксплуатации производителя устройства и должны быть изучены перед работой.

При работе с опорным устройством запрещается:

- *отсоединять рукоятку управления от опорного устройства в процессе эксплуатации полуприцепа;*
- *оставлять рукоятку в незафиксированном положении при движении;*
- *превышать максимальный диапазон опускания опорных стоп;*
- *превышать максимальную грузоподъёмность опорного устройства;*
- *использовать полуприцеп с повреждёнными опорным устройством;*
- *использовать опорное устройство без фиксации полуприцепа минимум двумя противооткатными упорами;*
- *находиться под опорным устройством и в непосредственной близости при присоединении/отсоединении полуприцепа;*
- *находиться под стоящим на опорном устройстве полуприцепом;*
- *устанавливать полуприцеп на непрочную, неровную поверхность или поверхность под уклоном;*
- *начинать движение с посторонними предметами на опорных стопах и других поверхностях устройства (камни, инструмент, крепёж и т.п.)*

1.2.6 Пневматическая тормозная система

Полуприцеп оборудован рабочей и стояночной тормозной системами с ABS, выполненными по двухпроводной схеме. Принципиальная схема пневмопривода тормозов и перечень входящих элементов приведен на рис. 1.9. Описание работы и дополнительную информацию можно найти на сайте производителя тормозной системы.

1.2.6.1 Рабочая тормозная система

Тормозная система полуприцепа предназначена для торможения полуприцепа в составе автопоезда. Рабочая тормозная система состоит из тормозных механизмов, привода тормозов и срабатывает одновременно с тормозной системой тягача при нажатии на педаль тормоза тягача.

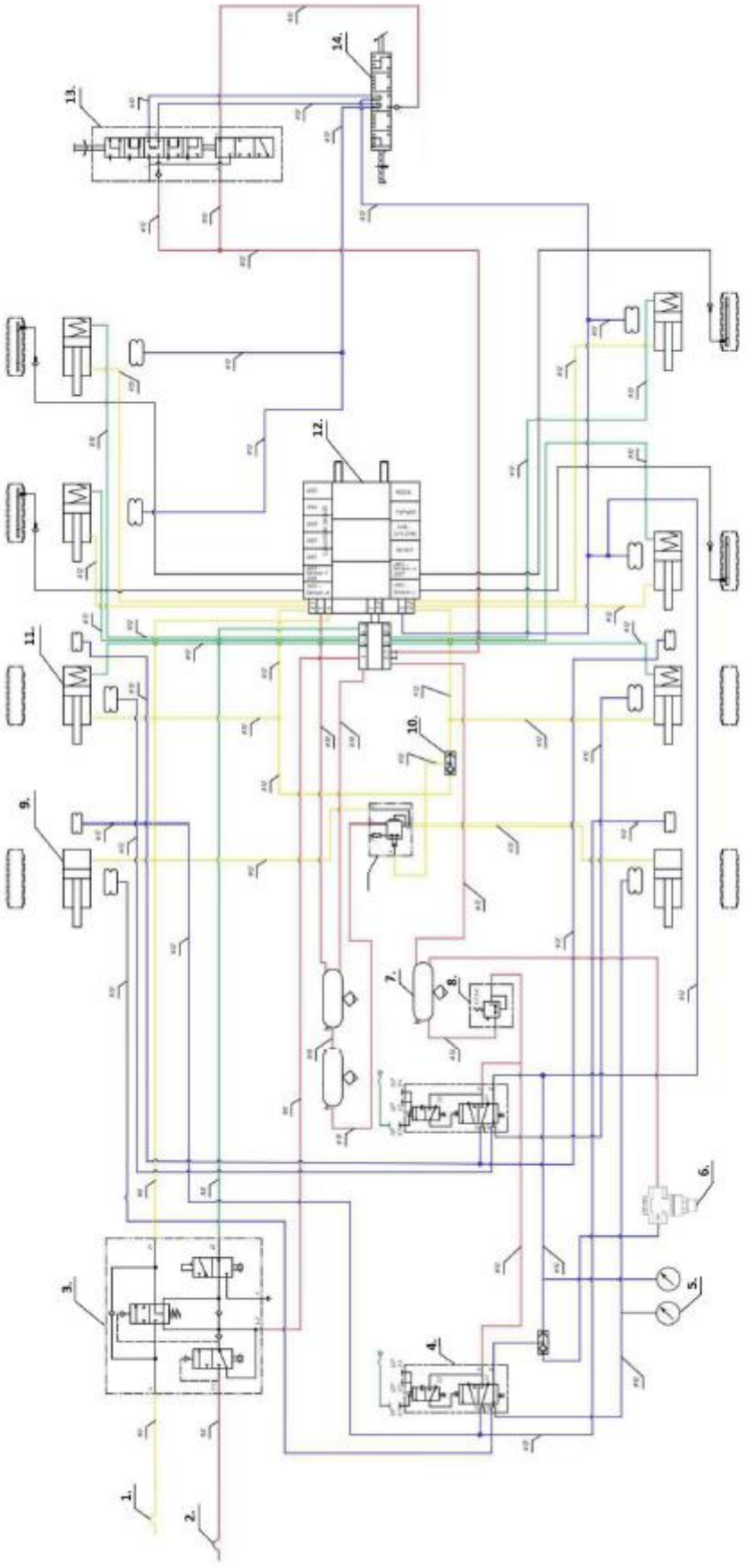


Рис. 1.9 - Схема пневмопривода тормозов полуприцепа

Цветовая маркировка трубок на схеме носит исключительно обобщенный характер и предназначена для наглядного разделения различных контуров пневматической системы. В реальных условиях эксплуатации - цвета трубок могут отличаться от представленных на схеме в зависимости от типа системы, особенностей ее установки и/или специфических требований заказчика.
При монтаже, обслуживании или ремонте следует руководствоваться:

- официальной технической документацией конкретной модификации полуприцепа;
- маркировкой на самих соединениях (при наличии):
- расположением компонентов и их функциональным назначением;
- требованиями настоящего Руководства.



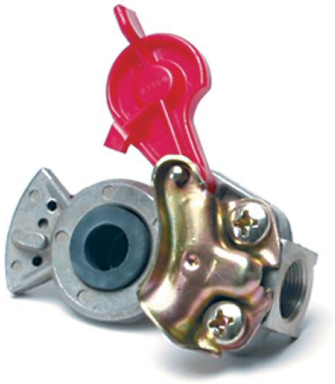
Не рекомендуется полагаться исключительно на цветовую маркировку при идентификации контуров системы, так как это может привести к ошибочному подключению и создать критически опасную ситуацию при эксплуатации транспортного средства

Тормозные механизмы установлены на всех колесах и являются общими для рабочей и стояночной тормозных систем. Привод рабочей тормозной системы – пневматический двухмагистральный. Исполнительными органами привода рабочей тормозной системы являются тормозные камеры.

Для соединения питающих и управляющих магистралей двухпроводных пневматических систем привода тормозов тягача и полуприцепа используются соединительные головки (рис. 1.10).



а) управляющая (жёлтая)



б) питающая (красная)

Рис. 1.10 – Соединительные головки

Для подключения магистрали тягача к головке полуприцепа необходимо отвести в сторону защитную крышку головки полуприцепа, состыковывать головки уплотнениями и провернуть до момента, пока выступ одной головки не войдет в соответствующий паз другой, т.е. пока не соединится вставка с фиксатором. При разъединении тягача и полуприцепа соединительные головки поворачиваются в обратном направлении.

Пневмопривод тормозов (рис. 1.9) устроен следующим образом: при подключении полуприцепа соединительными головками (1) к тягачу сжатый воздух по питающей магистрали поступает через магистральный фильтр (2) к крану растормаживания (3) и, проходя через него, заполняет воздушные ресиверы (7). При срабатывании рабочей, стояночной или запасной систем тягача, сжатый воздух по управляющей магистрали подается к выводу тормозного крана (4), который, срабатывая, подает воздух из ресиверов (7) к регулятору тормозных сил (9), где в зависимости от нагрузки на ось входной

сигнал регулируется и через ускорительный клапан (11) поступает к тормозным камерам (6, 18), после чего происходит торможение полуприцепа.

В случае обрыва соединительных шлангов между тягачом и полуприцепом, полуприцеп самозатормаживается. Для растормаживания (и затормаживания) полуприцепа используется кран (3) с механическими кнопками (красной и чёрной).

В связи с постоянным совершенствованием конструкции, схемы и входящие в них элементы могут отличаться от вышеуказанных

Давление сжатого воздуха в ресиверах тормозной системы привода полуприцепа должно быть не менее 0,65 МПа (6,5 кгс/см²)

Тормозная камера (6) (рис. 1.11) диафрагменная, тип 24 (или 30, в зависимости от комплектации полуприцепа), предназначена для приведения в действие тормозных механизмов передней оси. Цифровой индекс указывает на размер активной площади диафрагмы в квадратных дюймах.

Между штампованным корпусом (4) и крышкой (1) при помощи хомута (3), охватывающего одновременно корпус с крышкой, и болтов (8) зажимается резиновая диафрагма (2) с тканевой прослойкой. Средней частью диафрагма опирается на диск (11), прикрепленный к штоку (10). Усилием возвратных пружин (5) диафрагма прижимается к крышке тормозной камеры. Через вилку (7), навернутую на шток и законтренную гайкой (9), тормозная камера присоединяется к регулировочным рычагам. В крышке камеры имеется штуцер для подвода воздуха.

При торможении сжатый воздух поступает в полость между диафрагмой и крышкой и, отжимая диафрагму, перемещает шток и сжимает возвратные пружины, вследствие чего поворачивается регулировочный рычаг, посаженный на шлицевой конец разжимного кулака.

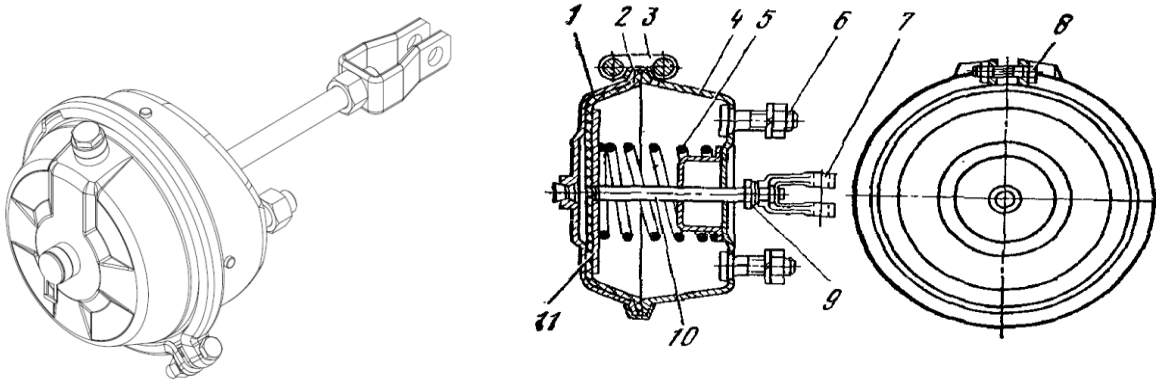


Рис. 1.11 – Тормозная камера

Перемещение диафрагмы при торможении определяется величиной зазора между колодками и тормозным барабаном (диском) и будет тем больше, чем больше этот зазор.
Для крепления тормозных камер к кронштейнам к их корпусам приварены болты (6).

Категорически запрещается самостоятельная разборка и изменение конструкции тормозных камер

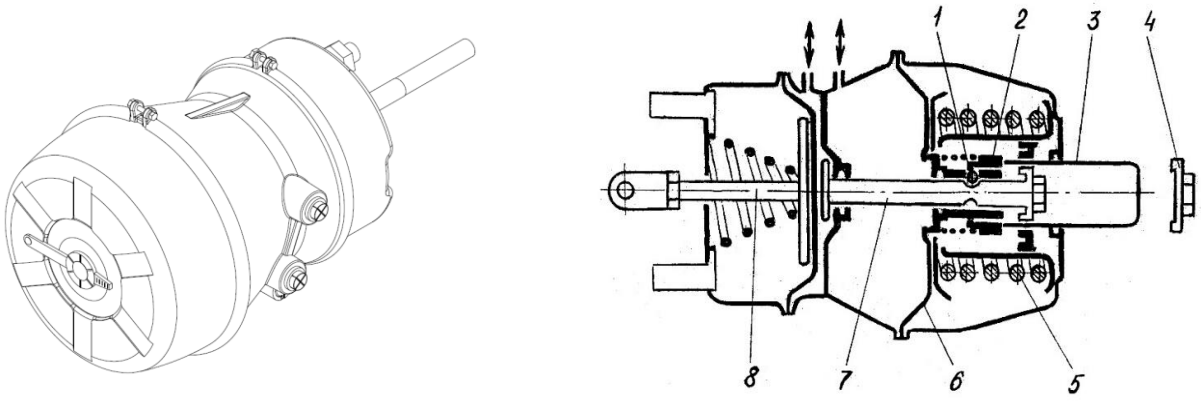


Рис. 1.12 – Тормозная камера с энергоаккумулятором

Тормозная камера с пружинным энергоаккумулятором (18) (рис. 1.12) предназначена для приведения в действие тормозных механизмов второй и третьей осей (для трёхосных полуприцепов) или второй, третьей и четвёртой осей (для четырёхосных) при включении рабочего и стояночного тормозов. Состоит из двух основных частей - силовой части (тормозной камеры) и пружинного энергоаккумулятора. Силовая часть работает независимо от пружинного энергоаккумулятора.

Пружинный энергоаккумулятор состоит из шарика (1), втулки (2), ключа для растормаживания (3), колпачка (4), пружины энергоаккумулятора (5), диафрагмы (6), штока энергоаккумулятора (7), штока силовой части (8).

На рис. 1.12 изображена тормозная камера в положении готовности к движению: кран стояночного тормоза включен, энергоаккумулятор под давлением сжатого воздуха, пружина энергоаккумулятора (5) сжата, шток (7) и силовая часть камеры в исходном положении.

При срабатывании стояночной тормозной системы осуществляется частичный или полный сброс давления в камере, пружина (5) освобождается, шток (7), выдвигаясь, воздействует на шток (8) силовой части - полуприцеп затормаживается.

Максимальная сила торможения пружинного энергоаккумулятора достигается при полном сбросе давления в камере. Для растормаживания снова осуществляется подача воздуха в камеру.

Категорически запрещается самостоятельная разборка и изменение конструкции энергоаккумуляторов

1.2.6.2 Стояночная тормозная система

Привод стояночного тормоза пневматический, действует на задние колеса и предназначен для затормаживания полуприцепа. Используется при сцепке и расцепке с тягачом. Затормаживание происходит за счет тормозных

камер с энергоаккумуляторами. При отсутствии (отключении) подачи воздуха в пневмосистеме, полуприцеп автоматически затормаживается стояночной системой и ее разблокировка возможна только после накачивания воздуха до нужного давления, либо сжатием пружин энергоаккумуляторов специальными болтами. При наличии воздуха в пневмосистеме стояночная тормозная система полуприцепа может приводиться в действие вручную, потянув на себя кнопку (3), расположенную на пульте управления (рис. 1.3).



При заторможенных энергоаккумуляторах полуприцепа запрещается приводить в действие рабочий тормоз

Для обеспечения безотказной работы тормозной системы в процессе эксплуатации регулярно производите следующее:

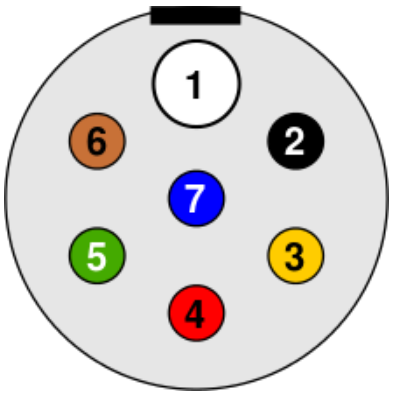
а) контролируйте отсутствие утечек воздуха через соединения;

б) в процессе движения следите за работой тормозной системы полуприцепа (эффективность торможения, быстрота растормаживания, степень нагревания тормозных механизмов);

в) производите продувку ресиверов путем открытия спускного вентиля.

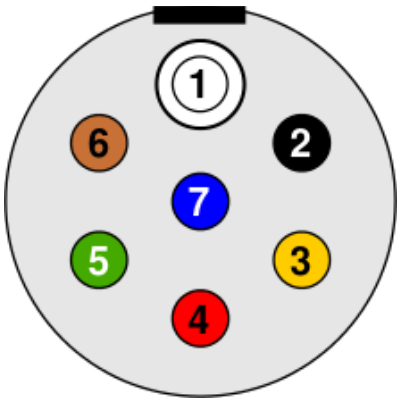
1.2.7 Электрооборудование

Электрооборудование полуприцепа состоит из системы световой сигнализации и наружного освещения. Питание и работа электрооборудования полуприцепа осуществляется постоянным током напряжением 24В от электросистемы тягача через две 7-клеммные (рис. 1.16) или одну 15-клеммную розетки (рис. 1.17). Типовая электросхема полуприцепа представлена на рис. 1.18.



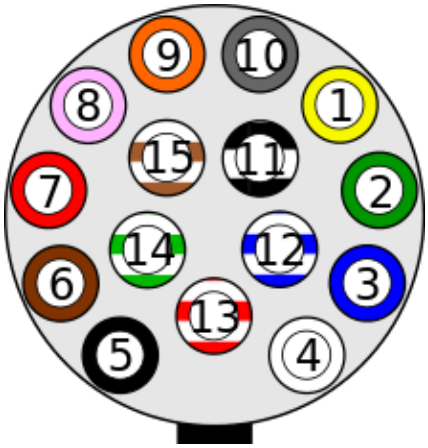
1 - масса
2 - не задействован
3 - задний ход
4 - постоянный плюс
5 - контроль через массу
6 - плюс, управляемый от замка зажигания
7 - противотуманный огонь

Рис. 1.16а – 7-клеммная розетка 24N по ISO 1185



1 - масса
2 - левые габаритные огни
3 - указатель поворота левый
4 - стоп-сигнал
5 - указатель поворота правый
6 - правые габаритные огни, освещение номерного знака
7 - управление тормозами прицепа

Рис. 1.16б – 7-клеммная розетка 24S по ISO 3731



1 - указатель поворота левый
2 - указатель поворота правый
3 - противотуманный огонь
4 - масса
5 - левые габаритные огни
6 - правые габаритные огни
7 - стоп-сигнал
8 - задний ход
9 - постоянный плюс - клемма 30
10 - датчик износа тормозных накладок
11 - указатель стояночного тормоза
12 - подъём оси
13 - масса шины данных CAN-Bus
14 - шина данных CAN-Bus High
15 - шина данных CAN-Bus Low

Рис. 1.17 – 15-клеммная розетка по ISO 12098



Запрещается использовать электрокомпоненты, рассчитанные на отличное от 24В напряжение. Это может привести к выходу из строя электроприборов.



Запрещается вмешиваться в устройство электросхемы полуприцепа, нарушать целостность электропроводки, а также добавлять дополнительные потребители электроэнергии.

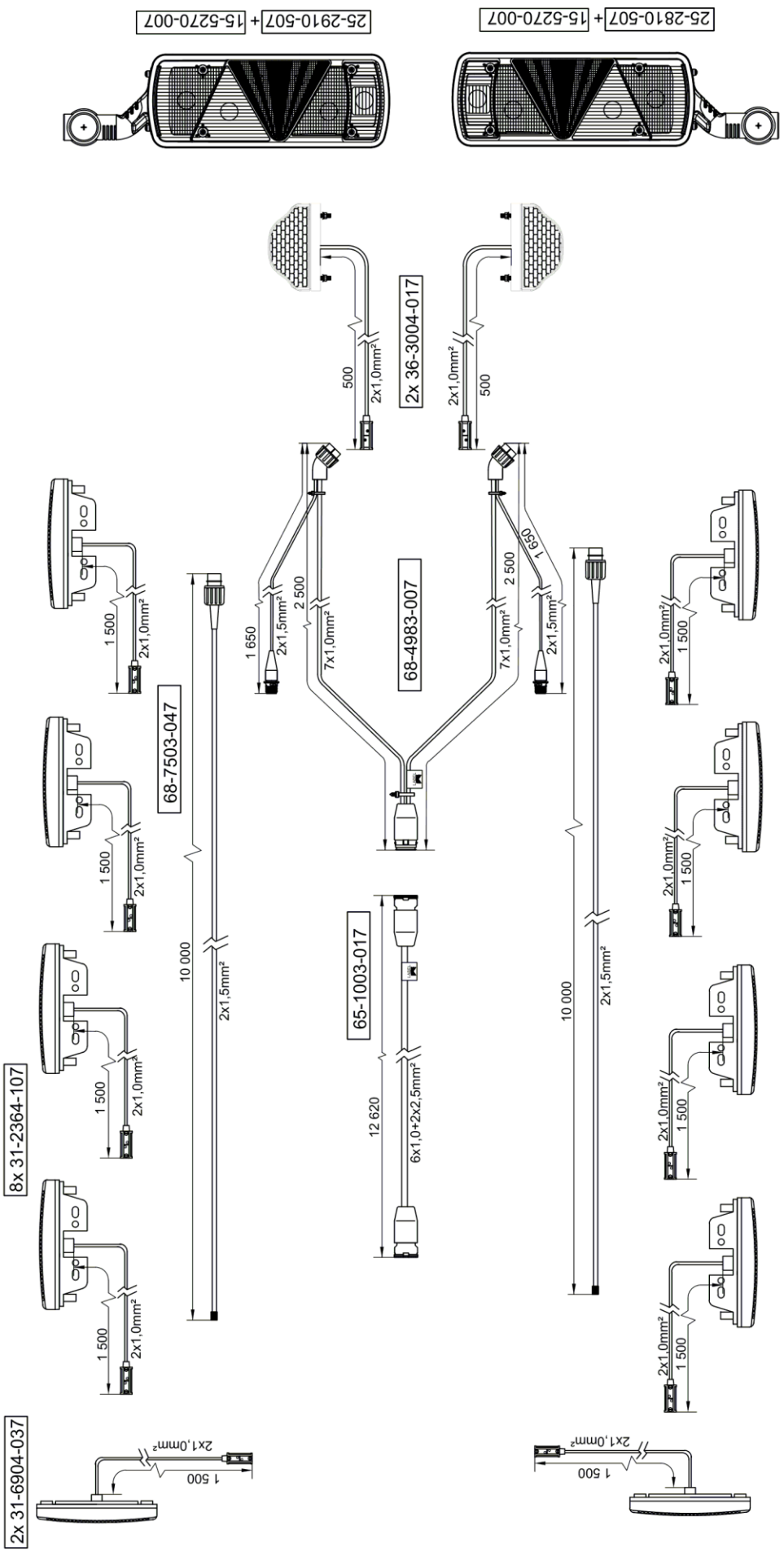


Рис. 1.18 – Типовая схема электрооборудования полуприцепа

Система световой сигнализации предназначена для оповещения водителей других транспортных средств о совершении поворота или торможения. К системе световой сигнализации в стандартном исполнении относятся два задних блок-фонаря, выполняющих функции световых сигналов: «стоп», поворота и габаритов.

Система наружного освещения предназначена для обеспечения безопасности движения. К ней относятся: два передних габаритных фонаря, восемь или более (в зависимости от длины полуприцепа) боковых габаритных фонарей, совмещенных со световозвращателями, два контурных фонаря, два фонаря освещения номерного знака, два фонаря заднего хода, два противотуманных фонаря, два габаритных фонаря на гибкой основе и два задних световозвращателя.

Световозвращатели предназначены для обозначения габаритов в темное время суток: передние – белого цвета, боковые – оранжевого цвета, задние – красного цвета треугольной формы.

Включение светосигнальных огней полуприцепа производится одновременно с включением соответствующих светосигнальных огней тягача переключателями, установленными на панели приборов тягача.

Уход за электрооборудованием заключается в проверке крепления фонарей, надежности соединения контактов в цепях освещения и сигнализации. Лампы должны иметь при свечении полный накал, а рассеиватели очищены от грязи.

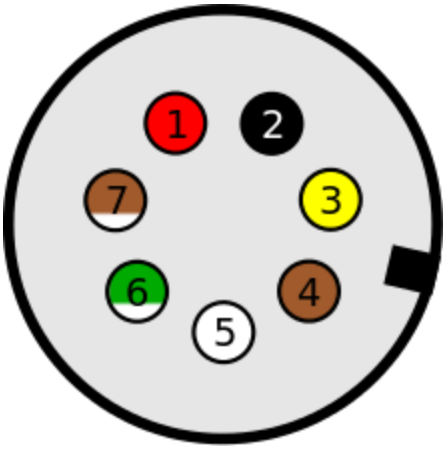


При мойке категорически запрещается направлять прямую струю на соединительные панели и розетки. Не допускайте механических повреждений электропроводов при обслуживании



Перед проведением любых сварочных работ необходимо отсоединить все электрические разъемы от электрического блока ABS

Электропитание и управление системы ABS/EBS тормозов полуприцепа осуществляется совместно с работой электрооборудования тягача и подсоединяется к тягачу посредством кабеля через штепсельную розетку по ISO 7638 (рис. 1.19).



1 - плюс магнитного клапана
2 - плюс электроники
3 - минус магнитного клапана
4 - минус электроники
5 - предупредительный сигнал
6 - шина данных CAN-Bus High
7 - шина данных CAN-Bus Low

Рис. 1.19 – 7-клеммная розетка ABS/EBS по ISO 7638

1.2.8 Инструмент и принадлежности

При выполнении работ, связанных с контролем, регулировкой, техническим обслуживанием и ремонтом изделия применяют инструмент и принадлежности, которые прилагаются к полуприцепу. Инструменты находятся в инструментальном ящике, установленном на шасси полуприцепа, или прикладываются отдельно.

1.3 Маркировка

На каждый полуприцеп устанавливается табличка завода-изготовителя и наносится идентификационный номер ТС (VIN).

Место расположения VIN:

- на табличке изготовителя;
- с правой стороны, в передней части ТС.

Место расположения таблички изготовителя:

- с правой стороны, в передней части ТС.

На табличке завода-изготовителя приведена следующая информация:

1) наименование изготовителя;

2) VIN состоящий из 17-ти символов

Структура и содержание VIN полуприцепа
типа 914295, 914296 модификаций 914295-05, 914296-05

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

поз. 1–3	Международный идентификационный код изготовителя (WMI):	
	XJY	– код изготовителя – Общество с ограниченной ответственностью «БОНУМ»;
поз. 4–9	Описательная часть идентификационного номера (VDS):	
	914296	– условное обозначение типа ТС (трёхосный полуприцеп);
	914295	– условное обозначение типа ТС (четырёхосный полуприцеп);
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» (далее по тексту - ТР ТС 018/2011);
поз. 11-17	?	– производственный номер ТС

3) Единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза;

4) технически допустимая максимальная масса ТС;

5) технически допустимая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей ТС, начиная с передней оси;

6) разрешённая максимальная масса, приходящаяся на каждую из осей ТС, начиная с передней оси согласно приложению № 5 ТР ТС 018/2011;

7) номер одобрения типа ТС

Таблица 1 Приложения №7 ТР ТС 018/2011

Год выпуска	Код	Год выпуска	Код	Год выпуска	Код	Год выпуска	Код
2001	1	2011	B	2021	M	2031	1
2002	2	2012	C	2022	N	2032	2
2003	3	2013	D	2023	P	2033	3
2004	4	2014	E	2024	R	2034	4
2005	5	2015	F	2025	S	2035	5
2006	6	2016	G	2026	T	2036	6
2007	7	2017	H	2027	V	2037	7
2008	8	2018	J	2028	W	2038	8
2009	9	2019	K	2029	X	2039	9
2010	A	2020	L	2030	Y	2040	A

*Например: **XJY914295R0001234** – полуприцеп четырёхосный типа 914295, 2024 года выпуска с производственным номером 1234.*

2 Использование по назначению

2.1 Меры безопасности

Меры безопасности должны обеспечивать безопасность выполняемых работ как во время подготовки полуприцепа к эксплуатации, так и при его эксплуатации. Срочность работ, недостаток материальных средств или обслуживающего персонала и другие причины не могут являться основанием для нарушения требований, обеспечивающих безопасность. Использование полуприцепа в составе автопоезда требует от водителя высокой квалификации и строгого соблюдения правил дорожного движения.

Маневренность и проходимость автопоезда определяется проходимостью полуприцепа, поэтому во избежание аварий, движение автопоезда должно быть равномерным, без резких торможений и рывков. Особую осторожность необходимо соблюдать при преодолении подъемов, спусков, поворотов и езде по неровностям.

Автопоезд имеет ограниченные углы наклона в точке сцепки тягача и полуприцепа (пара «ССУ – шкворень»). Максимально допустимые углы наклона (рис. 2.1):

- вперед - 6°;
- назад - 7°;
- поперечный - 3° вверх и 3° вниз

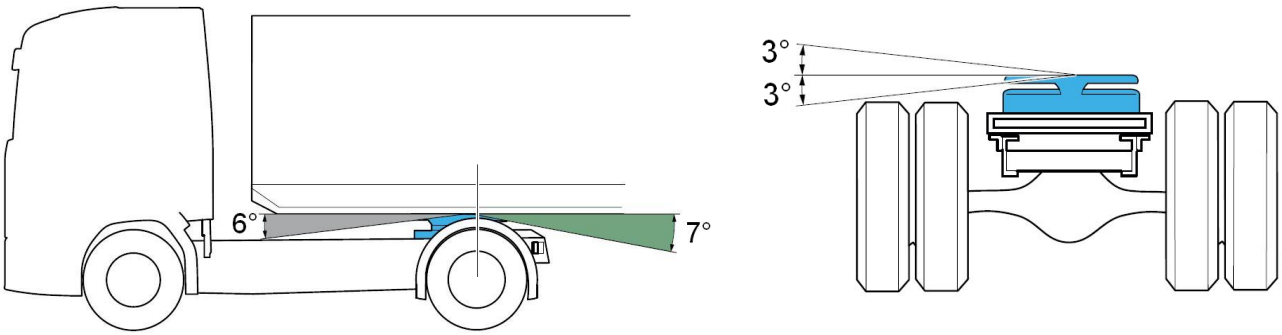


Рис. 2.1 – Максимальные углы наклона



Не превышайте допустимые углы наклона при движении

При остановке автопоезда или полуприцепа на уклоне, его необходимо затормозить стояночной тормозной системой и установить под колёса пару противооткатных упоров.

Во избежание преждевременного износа шин, поломки осевых агрегатов и подвески не допускается перегружать полуприцеп.



Загрузка полуприцепа с поднятыми осями; разгрузка полуприцепа с поднятыми осями; движение груженного полуприцепа с поднятыми осями запрещается

Периодически во время остановок, необходимо проверять нагрев ступиц и тормозных барабанов, давление в шинах, затяжку крепления колес, состояние подвески и работу световой сигнализации. При нагреве тормозных барабанов во время движения выше 60°С (рука не выдерживает длительного прикосновения) отрегулируйте зазоры между тормозными барабанами и колодками. При нагреве ступиц колес 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 тяжелых дорожных условиях.

2.1.1 Размещение контейнеров

При загрузке/разгрузке следите за боковой устойчивостью ТС. Загрузку производите на твёрдой ровной площадке. В случае появления признаков потери устойчивости прекратите загрузку.

Груз необходимо стараться располагать по длине и ширине ТС равномерно, чтобы избежать перегрузки осей по максимальной технически допустимой нагрузке и/или превышения законодательно установленных ограничений. Неправильное распределение груза может ухудшить боковую устойчивость полуприцепа, привести к поломке осей и быстрому износу шин.



Перед погрузкой контейнера на полуприцеп все поворотные цапфы требуемых замков установить вдоль оси полуприцепа, остальные замки заправить в корпус для предотвращения их повреждения и порчи контейнера. После установки контейнера поворотные цапфы повернуть на 90 градусов, затянуть резьбу и зафиксировать гайки.

Ниже представлены допустимые варианты размещения контейнера на полуприцепе.

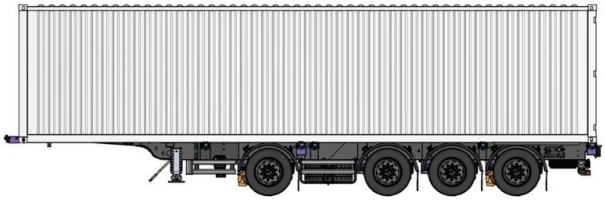


Рис. 2.2 – Перевозка контейнеров 40’, 40’ (HQ), имеющие паз в основании - согласно ГОСТ Р 53350-2009



Рис. 2.3 – Перевозка контейнера 40’ (без паза в основании)

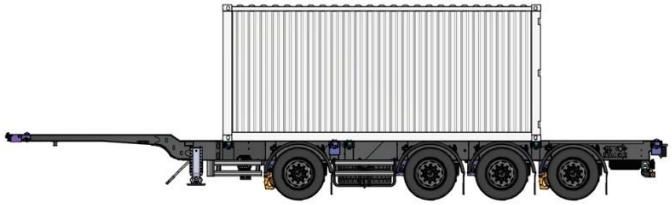


Рис. 2.4 – Перевозка контейнера 20’



Рис. 2.5 – Перевозка контейнеров 20’+20’

Не допускается размещение контейнеров по схемам, отличным от представленных в настоящем Руководстве

При размещении контейнеров согласно схеме (рис. 2.2), откинуть замки передней балки, фиксирующий палец установить в крайнее переднее положение для беспрепятственной погрузки.

При размещении контейнеров согласно схем (рис. 2.3), (рис. 2.5) необходимые регулируемые замки перевести в верхнее положение и воспользоваться опорами под контейнеры, размещенными на раме полуприцепа.

Описание работы контейнерных замков и дополнительную информацию можно найти на сайте производителя.

Не допускается размещение контейнера 20’ в переднем положении и контейнера 40’ (без паза в основании) без опор, предусмотренных заводом-изготовителем

2.1.2 При консервации и переконсервации

Работа по консервации, расконсервации и переконсервации выполняются в соответствии с правилами и нормами по технике безопасности.

Персонал, обслуживающий участок консервации, должен быть осведомлен о степени ядовитости применяемых веществ, а также о мерах помощи при несчастных случаях.

На рабочем участке должны быть инструкции по технике безопасности и журнал проведения инструктажа исполнителей по установленной форме.

В помещении или на открытой площадке на видном месте должна находиться аптечка с необходимыми медикаментами для оказания первой помощи при несчастных случаях.

Вещества, применяемые при консервации, не относятся к особо ядовитым и при соблюдении правил техники безопасности не оказывают вредного воздействия на организм человека.

При консервации маслом путем распыления образование в воздухе масляного аэрозоля (тумана) недопустимо. При длительном воздействии масел на кожу возможны ее поражения (закупорка сальных желез, на отдельных участках бородавчатые разрастания кожи, воспалительные процессы).

2.2 Подготовка к эксплуатации

Надежность работы полуприцепа зависит от приработки деталей в узлах и агрегатах в период обкатки – первые 1000 км пробега.

В период обкатки:

- не превышайте скорость движения более 50 км/ч;
- эксплуатируйте полуприцеп только на дорогах с твердым покрытием;
- заполняйте полуприцеп до значения не более 75% номинальной грузоподъёмности;
- не допускайте перегрев ступиц колес.

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

- тщательно осмотрите полуприцеп и проверьте все крепления;
- очистите узлы и механизмов от смазки, промойте и заправьте их свежей смазкой;
- проверьте затяжку болтов, пальцев и креплений подвески, а также гаек крепления колес;
- проверьте действие тормозов;
- контролируйте нагрев ступиц колес и тормозов;
- проверьте внутреннее давление воздуха в шинах;
- проверьте целостность шин;
- контролируйте надежность сцепки;
- проверьте герметичность пневмосистемы;
- контролируйте крепление контейнеров на полуприцепе;
- состояние осевых агрегатов и подвески

При нагреве тормозных барабанов во время движения выше 60°С (рука не выдерживает длительного прикосновения) отрегулируйте зазоры между тормозными барабанами и колодками. При нагреве ступиц колес 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 тяжелых дорожных условиях.

2.3 Эксплуатация

2.3.1 Сцепка и расцепка

При подготовке полуприцепа к сцепке/расцепке с тягачом необходимо выполнить следующее:

1) До сцепки:

- убедиться, что, полуприцеп установлен на прочную и ровную поверхность;
- установить под колёса противооткатные упоры;
- затормозить полуприцеп стояночным тормозом;
- осмотреть опорное устройство и убедиться в его исправности;
- проверить исправность ССУ тягача;
- проверить открыт ли замок ССУ;
- проверить и при необходимости очистить поверхность опорной плиты полуприцепа от грязи;
- проверить затяжку гаек крепления колес полуприцепа, при необходимости произвести их подтяжку во избежание проворачивания обода колес в ступице.

2) В процессе сцепки:

- убедиться, что никто не находится под и около полуприцепа в опасной зоне;
- осторожно подвести тягач задним ходом на малой скорости к полуприцепу так, чтобы шкворень полуприцепа вошел в замок ССУ;
- подать тягач назад до автоматического закрытия замка ССУ.

3) После сцепки:

- убедиться в том, что замок захватов вошел в крайнее положение и тем самым обеспечена надежная сцепка (предохранительная планка замка захватов должна находиться в вертикальном положении);



Невозможность фиксации рукоятки замка ССУ говорит о неполном запирании замка. Сцепку нужно повторить, а при повторной неудаче выяснить причину проблемы

- подсоединить головки гибких шлангов пневмопривода тягача к пневматической системе тормозов полуприцепа: сначала жёлтую (управляющую тормозную магистраль, затем красную (питающую);
- вставить вилки электрооборудования полуприцеп в розетки тягача. Включить свет на тягаче и проверить наличие света в задних фонарях полуприцепа;
- проверить наличие сигнала «стоп» при нажатии на тормозную педаль тягача, а также работу указателей поворота;
- поднять лапы опорного устройства до упора и зафиксировать рукоятку в держателе;
- проверить давление воздуха в шинах колёс полуприцепа, при необходимости довести до номинального значения;

- открыть разобщительный кран на тягаче;
- проверить поступление воздуха в ресиверы путем кратковременного открытия крана слива конденсата на прицепе;
- проверить отсутствие утечки воздуха из тормозной системы;
- проверить работу пневмопривода тормозов полуприцепа путем нажатия на тормозную педаль тягача;
- убрать из-под колёс противооткатные упоры;
- растормозить стояночную тормозную систему полуприцепа



Каждый раз перед трогании с места убедитесь, что полуприцеп расторможен



Не допускается расцепка при загруженном полуприцепе

4) Расцепка: при расцепке тягача с полуприцепом необходимо выбрать ровную площадку с твёрдым покрытием и произвести отцепку в следующей последовательности:

- вынуть вилки электрооборудования полуприцепа из розеток тягача, аккуратно смотать шнур электропроводки;
- закрыть разобщительный кран пневмосистемы на тягаче;
- отсоединить головки гибких шлангов пневмопривода тягача от соединительных головок на полуприцепе, закрыть головки полуприцепа крышками;
- затормозить полуприцеп стояночным тормозом;
- опустить опорные устройства до надёжного соприкосновения с землей и убрать рукоятку в держатель;
- установить под колёса противооткатные упоры;
- переместить в крайнее переднее положение рычаг замка седельного устройства;
- включить первую передачу на тягаче и медленно, без рывков, выехать вперед

2.4 Возможные неисправности и их устранение

В период эксплуатации могут возникнуть неисправности, нарушающие нормальную работу полуприцепа. Неисправности, выявленные при эксплуатации, должны быть немедленно устранены водителем (в части неисправностей, предусмотренных таблицей 2.1, кроме случаев необходимости в обращении в специализированный сервис), а при необходимости - персоналом специализированной ремонтной мастерской. Перечень возможных неисправностей полуприцепа с указанием причин возникновения и методов устранения приведен в таблице 2.1.

3 Техническое обслуживание

Надежность работы полуприцепа зависит от своевременного и правильного технического обслуживания. Водитель обязан постоянно следить за исправностью работы всех механизмов полуприцепа.

Техническое обслуживание полуприцепа рекомендуется производить совместно с тягачом.

При обнаружении неисправностей в работе водитель должен, не дожидаясь срока очередного обслуживания, принять меры по их устранению. Ремонт необходимо осуществлять в условиях ремонтных организаций, уполномоченных на проведение такого вида работ.

Таблица 2.1 – Неисправности и методы их устранения

Неисправность	Вероятная причина	Метод устранения
Подвеска		
Выход из строя рессоры	Перегрузка, движение по неровной дороге с большой скоростью	Обратиться в специализированный сервис
Отсутствие или недостаточное давление в пневмобаллонах подвески	Утечка воздуха в соединениях пневмопривода подвески	Обратиться в специализированный сервис
	Негерметичность пневмобаллона подвески	Обратиться в специализированный сервис
	Нарушена настройка регулятора уровня пола	Обратиться в специализированный сервис
	Выход из строя регулятора уровня пола	Обратиться в специализированный сервис
Колеса и шины		
Ухудшение устойчивости движения полуприцепа	Нарушена балансировка колес	Обратиться в специализированный
	Недостаточное давление в шинах	Довести давление до нормы
	Свободный ход в подшипниках ступиц и неправильная затяжка гаек крепления колес к ступицам	Обратиться в специализированный сервис
Неравномерный износ протектора	Неправильное давление в шинах	Довести давление до нормы
Выбиты колесные болты	Несоблюдение предписанных моментов затяжки гаек колес или незатянуты гайки колес	Затяните гайки колес по схеме «крест-накрест», соблюдая рекомендуемые моменты затяжки

Неисправность	Вероятная причина	Метод устранения
Ступицы колес		
Течь смазки	Повреждены прокладки крышек ступицы	Обратиться в специализированный сервис
Нагрев ступиц	Недостаток смазочного материала в подшипниках ступиц	Обратиться в специализированный сервис
Нагрев ступиц	Чрезмерно затянуты подшипники ступицы	Обратиться в специализированный сервис
	Отсутствует зазор между тормозными накладками и барабаном	Обратиться в специализированный сервис
Тормозная система		
Подтормаживание (тормозные барабаны греются при движении)	Малый зазор или отсутствие его между тормозными барабанами и накладками тормозных колодок	Обратиться в специализированный сервис
	Заклинивание разжимного кулака в опорах	Обратиться в специализированный сервис
Подтормаживание (тормозные барабаны греются при движении)	Поломка или ослабление возвратных пружин	Заменить пружины
Недостаточная эффективность торможения.	Нарушена регулировка тормозов, изношены накладки колодок тормозов	Обратиться в специализированный сервис
Утечка воздуха в местах соединений пневмосистемы	Повреждены поверхности соединений. Ослабла затяжка соединений	Затянуть соединения. Обратиться в специализированный сервис
Утечка воздуха из соединений пневмоаппаратуры	Наличие грязи, конденсата. Нарушение работы пневмоаппаратуры	Обратиться в специализированный сервис

Неисправность	Вероятная причина	Метод устранения
Плохо поступает воздух в тормозную систему полуприцеп	Засорились магистральные фильтры, наличие конденсата в тормозной системе	Снять фильтры, промыть и продуть сжатым воздухом
Ухудшение работы тормозов и их отказ при низкой температуре	Скопление конденсата в ресивере, попадание влаги в рабочие органы тормозов	Выпустить конденсат из тормозной системы. Спустить конденсат из воздушного баллона
Сигнальная лампа ABS не загорается при включении зажигания	Перегорел предохранитель	Заменить предохранитель
Сигнальная лампа ABS не мигает после включения зажигания	Перегорела лампа	Заменить лампу
	Нарушен контакт в разъемах или обрыв проводов	Проверить разъемы и провода Обратиться в специализированный сервис
После начала движения сигнальная лампа ABS не гаснет	Обрыв в кабеле датчика	Обратиться в специализированный сервис
	Обрыв в кабеле модулятора. Короткое замыкание в обмотках модулятора	Обратиться в специализированный сервис
После начала движения сигнальная лампа ABS не гаснет	Неисправен блок управления	Обратиться в специализированный сервис
	Перегорело реле	Обратиться в специализированный сервис
	Короткое замыкание в обмотке датчика	Обратиться в специализированный сервис
После начала движения сигнальная лампа ABS не гаснет	Большой зазор между датчиком и ротором. При проворачивании колеса датчик вырабатывает менее 0,2 В	Обратиться в специализированный сервис
	Нестабильный зазор между датчиком и ротором (колесо "виляет")	Обратиться в специализированный сервис

Неисправность	Вероятная причина	Метод устранения
Электрооборудование		
Лампы освещения задних фонарей не горят или горят тускло.	Неисправны лампы. Ослабли клеммы. Короткое замыкание. Плохой контакт в разъёмах	Проверьте и исправьте контакты. Замените лампы
Шкворень		
Биение в руль тягача при поворотах, скрип, скрежет	Диаметр шкворня меньше 48,3 мм	Замените шкворень
Повышенная вибрация при езде по неровной поверхности		

3.1 Периодичность обслуживания

Периодичность проведения технического обслуживания (далее по тексту - ТО) зависит от условий, в которых эксплуатируется полуприцеп. По периодичности выполняемых операций и трудоемкости подразделяется на:

1) ежедневное обслуживание (ЕО);
2) первое техническое обслуживание (ТО-1);
3) второе техническое обслуживание (ТО-2).

Кроме того, в начальный период эксплуатации проводятся техническое обслуживание ТО-1000 - через 1000 км пробега.

Порядок и объём работ входящих в состав технических обслуживаний приведён в соответствующих разделах Сервисной книжки.

3.2 Техническое обслуживание узлов

3.2.1 Техническое обслуживание осей, подвески и опорного устройства

Техническое обслуживание производится на специализированных станциях технического обслуживания согласно регламенту обслуживания завода-изготовителя.

При затяжке крепежных резьбовых соединений и смазке, руководствуйтесь максимально допустимыми крутящими моментами и рекомендациям по смазочным материалам производителя.

3.2.2 Техническое обслуживание колёс

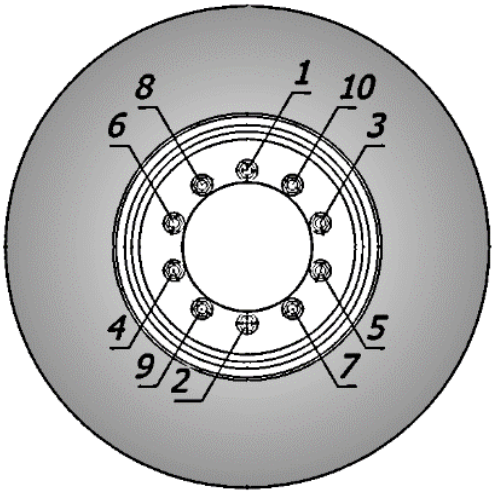


Рис. 3.1 – Порядок затяжки гаек

После начала использования нового полуприцепа через каждые 2 недели или при замене колёс затягивайте гайки с номинальным усилием 400...500 Н·м с помощью динамометрического ключа.

При установке колеса проверьте сопрягаемые поверхности ступицы оси и колес, удалите грязь и неровности. Закрутите гайки и шпильки с помощью динамометрического ключа. Равномерно затяните гайки в последовательности, указанной на рис. 3.1 когда колеса не касаются земли.

Обод колеса и тормозной барабан не должны соприкасаться. Радиальный зазор между ободом колеса и тормозным барабаном должен составлять 3 мм.

Характеристики колёс, устанавливаемых заводом-изготовителем указаны в таблице

Параметр	Колесо
Количество отверстий	10
Резьба шпилек, мм	M22x1.5 ISO
Диаметр центрального отверстия DIA, мм	281
Диаметр окружности центров отверстий PCD, мм	335
Ширина диска B, дюйм	11,75
Диаметр диска A, дюйм	22.5
Вылет диска ET, барабан / диск, мм	ET0 / ET120
Размерность резины	385/55 R22.5

3.2.3 Техническое обслуживание рамы

Техническое обслуживание рамы заключается в периодическом осмотре наружных и внутренних поверхностей и очистке их от грязи и мусора.



Запрещается применять для очистки окрашенных поверхностей металлические щетки и агрессивные химические вещества

Не реже одного раза в месяц тщательно проверяйте состояние сварных швов элементов рамы и шасси. При обнаружении трещин в сварных швах и деталях, полуприцеп необходимо подготовить для ремонта.

Незначительные царапины ЛКП заделывают лаком.

3.2.4 Техническое обслуживание электрооборудования

Техническое обслуживание электрооборудования заключается в наружной очистке приборов и подтяжке креплений, замене перегоревших ламп, контроле состояния электропроводов. Рассеиватели фонарей необходимо протирать снаружи чистой ветошью, проверять плотность крепления стекол в фонарях. Все контакты и клеммы проводов должны быть чистыми и плотно затянуты. Изоляцию проводов необходимо беречь от попадания на неё масла, топлива и других агрессивных жидкостей или материалов.

3.3 Смазка полуприцепа

Смазку элементов и узлов полуприцепа необходимо проводить в соответствии с химмотологической картой (см. Приложение 1).

Смазку узлов и агрегатов, устанавливаемых на полуприцеп (подвеска, оси, тормозные механизмы и прочее) производить согласно предписаниям по техническому обслуживанию изготовителя соответствующих узлов и агрегатов.

4 Упаковка

Полностью укомплектованные полуприцепы отправляются в собранном виде без упаковки. Руководства по эксплуатации на полуприцеп и необходимые комплектующие, а также прочая сопроводительная документация прикладываются.

5 Транспортирование

До пункта назначения полуприцеп транспортируется своим ходом в составе автопоезда. При транспортировании нового полуприцепа необходимо учитывать ограничения, предусмотренные п.2.2.

Если пункт назначения находится на расстоянии более 500 км, то при транспортировании полуприцепа своим ходом необходимо провести в пути техническое обслуживание ТО-1000 в интервале 500-1000 км и проверить следующее:

- надежность сцепки полуприцепа с тягачом;
- состояние ходовой части;
- проверить все болтовые соединения;
- давление воздуха в шинах колес;
- правильность и надежность присоединения пневмошланга тормозной системы к тягачу;
- работу пневматического и ручного приводов тормозов (предварительно слив конденсат из ресиверов тормозной системы);
- исправность работы электрооборудования;
- наличие и укладку запасных частей, инструмента и принадлежностей

6 Хранение

Полуприцеп, который не планируется эксплуатировать более трёх месяцев, подлежит постановке на хранение.

Установлено два вида хранения полуприцепа:

- кратковременное – до одного года;
- длительное – один год и более.

Правилами хранения предусмотрены:

- консервация;
- техническое обслуживание в процессе хранения;
- проверка состояния полуприцепа;
- переконсервация;
- расконсервация

На хранение разрешается ставить полуприцеп в исправном состоянии, очищенный от грязи и полностью укомплектованный.

Местом для хранения может быть специально оборудованная открытая площадка, площадка под навесом или закрытое помещение-хранилище. Место хранения полуприцепа должно обеспечивать удобство размещения, выезда и въезда, технического обслуживания и пожарную безопасность.

6.1 Консервация

Консервацию полуприцепа производить в помещении с температурой воздуха не ниже 15°С и относительной влажностью не выше 70%. Для консервации деталей, составных частей и запчастей применять смазку К-17 ГОСТ 10877. Для консервации следует применять материалы согласно таблице 6.1 и инструкции к материалам.

При подготовке полуприцепа к хранению выполнить работы в объеме ежедневного технического обслуживания, а также: смазать наружные штекерные соединения системы электрооборудования тонким слоем смазки Литол-24, очистить провода от грязи и насухо протереть.

6.2 Техническое обслуживание в процессе хранения

Установлены следующие виды технического обслуживания полуприцепа в зависимости от срока хранения:

- кратковременное – ежемесячное и полугодовое ТО;
- длительное – ежемесячное, полугодовое и годовое ТО.

При каждом техническом обслуживании проводить:

- наружный осмотр;
- надежность заземления;
- очистку поверхностей от пыли, грязи, осадков, продуктов коррозии. При очистке окрашенных поверхностей не допускается протирать их топливом или маслом

Таблица 6.1 – Смазочные материалы для консервации

Материал	ГОСТ, ТУ	Назначение
Смазка ПВК	ГОСТ 19537	Для наружной консервации металлических неокрашенных поверхностей
Смазка графитная УСсА	ГОСТ 3333	Для смазывания листов рессор
Смазка Литол-24	ГОСТ 211150	Для смазывания штекерных соединений
Замазка герметизирующая ЗЗК-3у	ГОСТ 19538	Для герметизации атмосферных выводов предохранительного клапана
Лак ПФ-283 (лак 4С)	ГОСТ 5470	Для покрытия наружных поверхностей автомобильных шин и резинотехнических изделий
Эмаль НЦ-1125 (различных цветов)	ГОСТ 7930	Для окраски поверхностей платформы
Эмаль МС-17	ТУ 6-10-1012	Для окраски поверхностей узлов ходовой части
Уайт-спирит	ГОСТ 3134	Для обезжиривания поверхностей перед окраской
Масло консервационное К-17	ГОСТ 10877	Для смазывания петель
Ткань герметизирующая ТТ	–	Для герметизации атмосферных выводов аппаратов тормозной системы

Участки, подвергшиеся коррозии, летом необходимо зачистить и подкрасить, зимой – смазать консервационным маслом. При ежемесячном ТО кроме указанных выше работ выполнить следующие работы: проверить состояние защитных покрытий, давление воздуха в шинах, отсутствие подтекания смазки, состояние инструмента и принадлежностей.

При полугодовом ТО при длительном и кратковременном хранении: слить конденсат из ресиверов пневмосистемы. При кратковременном хранению дополнительно выполнить следующее:

- при подготовке к эксплуатации в летний период заменить зимние сорта масел на летние или всесезонные;
- при подготовке к эксплуатации в зимний период заменить летние сорта масел на зимние или всесезонные.

При годовом ТО (проводить в теплое время):

- проверить исправность и работоспособность приборов электрооборудования;
- проверить работу тормозной системы в соответствии эксплуатационными предписаниями;
- смазать консервационным маслом замки;
- после выполнения указанных работ полуприцеп вновь законсервировать.

При подготовке полуприцепа к длительному хранению при консервации выполнить следующие работы:

- провести очередное техническое обслуживание;

- очистить внутренние и наружные поверхности тормозных барабанов, опорные диски, тормозные колодки от продуктов коррозии, ступицы заполнить свежим смазочным материалом. Смазать тонким слоем смазки Литол-24 эксцентриковые оси тормозных колодок, профиль разжимного кулака, оси роликов, наружную и внутреннюю поверхность роликов;
- осмотреть провода электрооборудования, удалить с изоляции топливо и масло, проверить состояние штепсельных разъемов, при необходимости очистить их от грязи, топлива и масла;
- протереть и осмотреть шланговые детали, очистить поверхности стяжных хомутов от продуктов коррозии. Резьбовую часть стяжных хомутов смазать консервационной смазкой;
- наружные неокрашенные детали оборудования из углеродистых сталей покрыть смазкой ПВК;
- смазать консервационным маслом замки;
- запасные части, инструмент и принадлежности из цветных металлов, пластмасс и резины обернуть бумагой и уложить в инструментальный ящик;
- вымыть и просушить шины.

6.3 Переконсервация

Проводить в случае обнаружения дефектов временной противокоррозионной защиты при контрольных осмотрах в процессе хранения или по истечении срока действия временной противокоррозионной защиты.

Переконсервацию совмещать с годовым техническим обслуживанием.

6.4 Расконсервация

При снятии полуприцепа с консервации необходимо проверить комплектность согласно паспорту.

Для расконсервации необходимо:

- удалить консервационную смазку со всех деталей и узлов чистым керосином;
- разгерметизировать атмосферные выводы пневмоаппаратов тормозной системы;
- проверить давление воздуха в шинах и при необходимости довести его до нормальной величины;
- проверить надежность затяжки гаек крепления колес;
- провести контрольный пробег полуприцепа на расстояние 5-10 км, во время которого проверить работу тормозной системы и системы электрооборудования;
- провести техническое обслуживание ТО-2.

7 Гарантия

Права и обязанности изготовителя по гарантии на транспортное средство соответствуют положениям действующего законодательства и отражены в Гарантийной политике ООО «БОНУМ», утвержденной Генеральным директором.

Изготовитель гарантирует качество и безопасность продукции, при соблюдении требований транспортирования и хранения продукции, а также при соблюдении правил ее эксплуатации, с учетом сроков, условий и ограничений, изложенных в Гарантийной политике ООО «БОНУМ».

Гарантийная политика ООО «БОНУМ» полностью приведена на сайте завода изготовителя: www.bonum-trailer.ru в разделе «Сервис и гарантия».

В случае внесения изменений в Гарантийную политику ООО «БОНУМ» следует пользоваться последней актуальной редакцией.

Приложение 1

Химмотологическая карта

№	Наименование сборочной единицы	Кол-во на изделие	Наименование марок СМ		Масса СМ, заправляемых при смене на точку смазки/ изделие, г	Периодичность смены СМ
			Основные	Дублирующие		
1	Опорный лист и шкворень	1	Литол-24 ГОСТ 21150	Солидол С ГОСТ 4366 Солидол Ж ГОСТ 1033	2000	Каждое ТО
2	Ось	3 (4)	*	*	*	СТО
3	Пневматическая подвеска	1	*	*	*	СТО
4	Опорное устройство	1	*	*	*	СТО
5	Фитинговые замки	12	Литол-24 ГОСТ 21150	Солидол С ГОСТ 4366 Солидол Ж ГОСТ 1033	20/120	ТО-2

* Согласно рекомендациям по использованию смазочных материалов производителя узла

Приложение 2

Управление подъёмными осями

Полуприцеп оснащается пневматической системой Wabco с EBS (либо аналог) с автоматическим, либо ручным управлением подъемом осей.

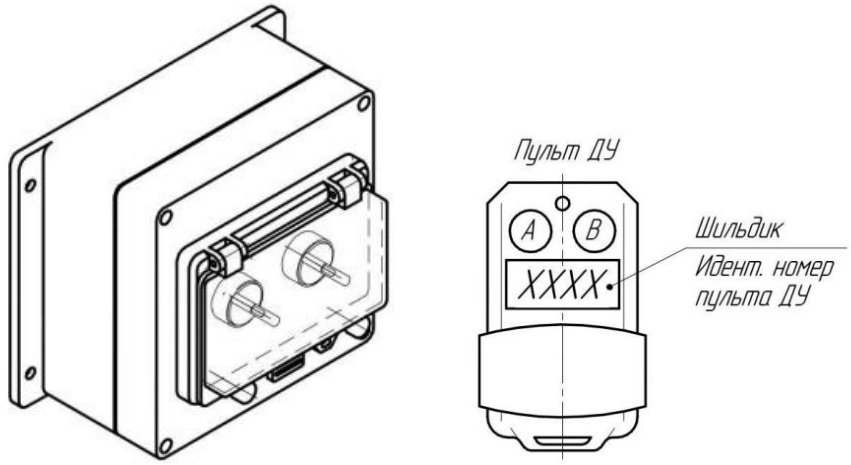


Рис. 1 – Переключатели для управления подъёмными осями

В зависимости от комплектации полуприцепа управление механизмом подъёма осей осуществляется двухпозиционными переключателями (см. рис. 1), расположенными на корпусе полуприцепа, при этом каждый переключатель отвечает за соответствующую подъёмную ось.



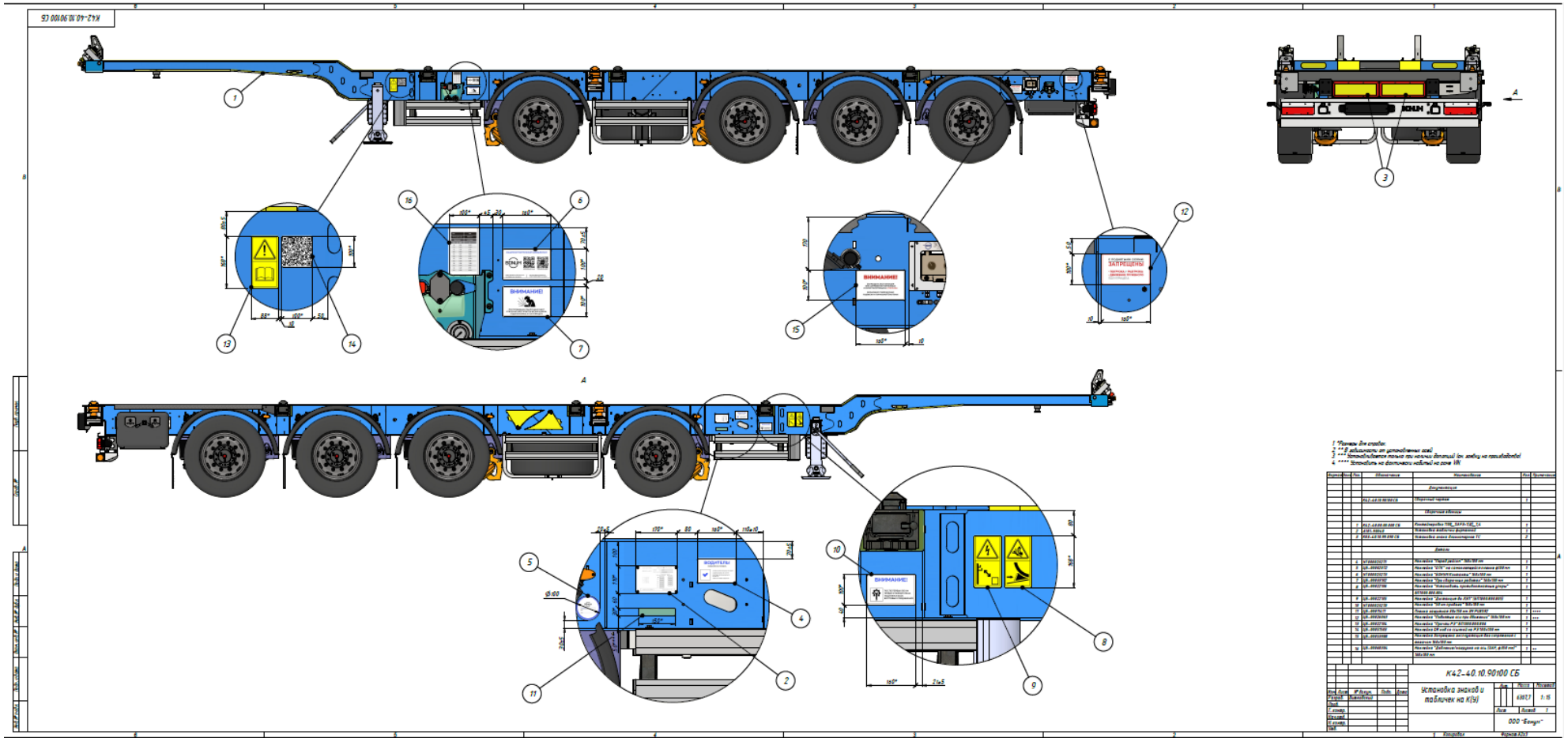
Запрещается загрузка полуприцепа с поднятыми осями

Запрещается разгрузка полуприцепа с поднятыми осями

Запрещается движение гружённого полуприцепа с поднятыми осями

Приложение 3

Схема установки знаков и наклеек



ООО «БОНУМ»

Отдел продаж: 8 (800) 550-01-61
Отдел рекламаций: 8 (863) 310-01-22 #1429

www.bonum-trailer.ru