

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНО-ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ
ОРГАНИЗАЦИИ, МЕХАНИЗАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ СТРОИТЕЛЬСТВУ ГОССТРОЯ СССР
(ЦНИИОМТП)

РУКОВОДСТВО
ПО ПЕРЕВОЗКЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ
СБОРНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ДЕТАЛЕЙ
И КОНСТРУКЦИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТОМ



Москва
1973

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНО-ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ
ОРГАНИЗАЦИИ, МЕХАНИЗАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ СТРОИТЕЛЬСТВУ ГОССТРОЯ СССР
(ЦНИИОМТП)

РУКОВОДСТВО ПО ПЕРЕВОЗКЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ СБОРНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ДЕТАЛЕЙ И КОНСТРУКЦИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ



МОСКВА
СТРОЙИЗДАТ
1973

Руководство по перевозке унифицированных сборных железобетонных деталей и конструкций промышленного строительства автомобильным транспортом (М., Стройиздат, 1973 г. 148 с. Центральный научно-исследовательский и проектно-экспериментальный институт организации, механизации и технической помощи строительству Госстроя СССР) содержит: общие положения по погрузке, транспортированию, разгрузке и складированию сборных железобетонных изделий; техническую характеристику автотранспортных средств общего назначения, специализированного автотранспорта и погрузочно-разгрузочных средств; требования к перевозкам грузов автомобильным транспортом по дорогам общей сети СССР; способы подбора автотранспортных средств; номенклатуру действующих типовых деталей и конструкций, применяемых при строительстве производственных зданий и промышленных сооружений; автотранспортные и погрузочно-разгрузочные средства для перевозки деталей и конструкций с указанием способов укладки, мест опирания и строповки.

Руководство предназначается для работников автотранспортных, проектных, научно-исследовательских и строительско-монтажных организаций и заводов по изготовлению сборных железобетонных изделий.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В номенклатуру транспортируемых сборных железобетонных унифицированных изделий вошли детали и конструкции для строительства производственных зданий и промышленных сооружений по состоянию на 1 июля 1969 г. Учтены также все последующие изменения и дополнения в номенклатуре типовых деталей и конструкций.

В руководстве даны способы рационального подбора автотранспортных средств для перевозки и обеспечения сохранности от повреждения при транспортировании сборного железобетона.

Руководство служит исходным материалом для создания новых или модернизации существующих специализированных автотранспортных средств, предназначенных для перевозки

таких изделий, которые по своим габаритам или весу дают низкие показатели использования грузоподъемности.

Работа выполнена отделом транспортных, погрузочно-разгрузочных и складских работ ЦНИИОМТП под руководством *канд. военных наук, доц. И. П. Галицкого*.

Ответственные исполнители темы: *старшие научные сотрудники* М. С. Уколов и В. Д. Рыднов. Исполнители: *ст. инж. Л. П. Бахвалова, инж. Р. А. Кузьмина, ст. техн. В. П. Филатова*. Консультант по автотранспорту — *руководитель лаборатории Ф. Е. Ипполитов*. В работе *принимали участие: инж. Г. Ф. Шагова, инж. М. Ш. Кирсанова, ст. техн. З. И. Малышева, ст. техн. Л. П. Аносова*.

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

ПОГРУЗКА И ОТПУСК

Таблица 1

1.1. Погрузка сборных железобетонных изделий осуществляется заводом-изготовителем.

Ответственность за правильность укладки при погрузке на автотранспорт и за технику безопасности несет завод-изготовитель в лице начальника (сменного контролера) ОТК. Правильность укладки и креплений изделий отмечается в накладной.

1.2. Выпускаемые заводом изделия должны иметь приспособления для строповки (петли, отверстия и другие элементы, выполненные в соответствии с проектом). На изделиях, у которых трудно отличить верх от низа (балки, плиты и прочие изделия с несимметрично расположенной арматурой), при отсутствии на них захватных приспособлений должна быть сделана надпись несмываемой краской «Верх».

1.3. Отпуск изделий потребителю разрешается после достижения бетоном отпускной прочности, установленной для данной проектной марки изделия. Она не должна быть ниже: для тяжелых бетонов всех марок и легких бетонов марки 100 и более — 70%;

для легких бетонов марки менее 100 — 80%;

для изделий из автоклавного ячеистого бетона — 100% проектной прочности на сжатие.

После того как изделия приняты ОТК и замаркированы, они при отпуске потребителю должны быть снабжены паспортом (приложение 1). Паспорт составляется ОТК предприятия на каждую принятую и разрешенную к отпуску партию изделий. Партией считается количество изделий, последовательно изготовленных за определенный срок по одной технологии из материалов одного и того же вида и качества.

Если изделия из одной партии отпускаются нескольким потребителям, то каждому из них должна выдаваться копия паспорта с указанием марок и количества отпущенных изделий.

Для крупногабаритных изделий — объемных элементов, а также изделий особо ответственных сооружений производится поштучная паспортизация и приемка.

1.4. Маркировка изделий производится на видном для такелажника месте. На каждом изделии должно быть нанесено несмываемой краской: краткое наименование или товарный знак предприятия; марка изделия; штамп ОТК с указанием номера браковщика; дата изготовления и вес изделия в килограммах (при весе более 500 кг); метки (риски), определяющие места опирания при транспортировании и хранении и места строповки при отсутствии на

| № п/п | Вид поверхностей изделий | Допускаемые размеры дефектов, мм | | |
|-------|---|--|---------------------------------|--|
| | | диаметры раковин и воздушных пор (местных) | глубина раковин и воздушных пор | высота местных наплывов и глубина вмятин |
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Шлифованные | Не допускаются | | |
| 2 | Предназначенные под окраску: а) выходящие внутрь помещений жилых и общественных зданий б) выходящие наружу зданий и внутрь помещений производственного назначения | То же | | |
| 3 | Предназначаемые под оклейку обоями | 3 | 2 | 2 |
| 4 | Лицевые неотделываемые поверхности | 4 | 3 | Не допускаются |
| 5 | Нелицевые (невидимые), не влияющие на качество монтажа | 6 | 3 | 3 |
| | | 10 | 5 | 5 |

Примечание. Отколы ребер от изделий глубиной более 5 мм на лицевых и 8 мм на нелицевых поверхностях и общей длиной более 50 мм на 1 м не допускаются.

Трещины в изделиях не допускаются. Исключение составляют местные поверхностные усадочные трещины шириной не более 0,2 мм, а также трещины в предварительно напряженных изделиях от обжатия бетона, допускаемые размеры которых указываются в ТУ или рабочих чертежах.

изделиях монтажных петель или других приспособлений.

1.5. Экспедитор или шофер, выполняющий функции экспедитора, обязан при погрузке изделий осмотреть их, по внешнему виду, установить отсутствие на лицевых поверхностях грубых дефектов: трещин, раковин, отколов, пятен, обнажений арматуры, наплывов или выколов.

1.6. Допускаемые величины дефектов для всех изделий, согласно ГОСТ 13015—67, если они особо не оговорены ТУ или иными государственными стандартами, не должны быть больше указанных в табл. 1.

1.7. За отпуск недоброкачественной продукции ответственность несет завод-изготовитель. Все расходы, связанные с транспортированием

недоброкачественной и некомплектной продукции, несет завод-изготовитель.

1.8. При погрузке деталей и конструкций на автотранспортные средства следует руководствоваться следующими правилами:

а) положение элементов конструкций на транспорте должно быть проектным или близким к проектному — рабочему положению, за исключением колонн, свай, стоек ЛЭП и других длинномерных изделий, которые следует грузить в горизонтальном положении,

Стеновые блоки и лестничные марши, если высота блоков и ширина маршей более 1,25 м, следует грузить в горизонтальном положении.

Крупноразмерные элементы из легких бетонов, не рассчитанные на работу при изгибе, а также элементы толщиной менее 20 см должны грузиться в вертикальном положении.

Плиты и другие плоские конструкции гидротехнических сооружений разрешается грузить только в вертикальном положении;

б) перевозимые детали и конструкции следует опирать на деревянные подкладки и прокладки в местах, обозначенных заводом соответствующими метками; дополнительное опирание в промежуточных местах не допускается; при многоярусной погрузке подкладки и прокладки должны располагаться строго по одной вертикали всего штабеля; подкладки и прокладки должны иметь толщину не менее 25 мм и быть больше высоты захватных петель и других выступающих частей изделий; блоки различного назначения при отсутствии на них захватных петель следует укладывать на деревянные подкладки, обеспечивая свободный захват их тросовой петлей для подъема при разгрузке;

в) элементы со слоистыми прослойками утеплителей, открытые поверхности утепляющих слоев, а также элементы из ячеистых бетонов, если последние не были покрыты гидрофобной эмульсией, должны быть при погрузке и перевозке защищены средствами завода от увлажнения; офактуренные поверхности стеновых панелей и блоков следует защищать от повреждений при помощи мягких прокладок из губчатой резины, оклеенной по деревянным рейкам атмосферостойким клеем или из технического грубошерстного войлока. Прокладки и клеи применяются следующих марок:

пластикогубчатая техническая с двумя пленками (ТУ 38-5-1206-68);

клей атмосферостойкий 88Н (МРТУ 38-5-880-66);

войлок технический грубошерстный ГПр-А8 (ГОСТ 6418—67), где А8 — толщина 8—10 мм; А10 — толщина 10—15 мм; А15 — толщина 15—20 мм;

г) малогабаритные и легковесные детали (перемычки, подоконные доски, парпетные плиты, легкие балки и прочие детали) должны грузиться и перевозиться преимущественно в контейнерах, пакетах.

1.9. Деревянные подкладки и прокладки, покрытые резиной и без резины, контейнеры, поддоны и средства пакетной доставки, применяемые при перевозке железобетонных деталей и конструкций, являются инвентарной собственностью завода-изготовителя. За несвоевременный возврат их завод предъявляет к строительной организации соответствующие санкции.

1.10. Погрузка изделий на автотранспортные средства вне заводских условий должна производиться с применением механизмов и приспособлений, предусмотренных проектом производства работ.

При погрузочно-разгрузочных работах запрещается производить подтягивание изделий волоком, сбрасывание их на землю при разгрузке с транспортных средств или со штабеля, что может повлечь повреждение граней, фактуры и вызвать отколы и серьезную порчу изделий. Производить строповку в производственных местах элементов конструкций, а также использовать для строповки выпуски арматурных каркасов запрещается. Изменение мест строповок против указанных согласовывается с проектной организацией.

Подъем элементов сборных конструкций при погрузке следует производить плавно, без рывков, раскачивания и вращения поднимаемых элементов, с применением оттяжек.

Схемы строповки, конструкции траверс, строп и прочих захватных приспособлений необходимо применять в соответствии с проектом производства работ и рекомендациями, изложенными в главах 6 и 7.

1.11. При погрузке изделий необходимо учитывать следующее:

вес элементов, предназначенных для перевозки, должен соответствовать грузоподъемности автотранспортных средств; в отдельных случаях, во избежание перегрузки по требованию транспортных организаций, может производиться контрольное взвешивание конструкций посредством динамометра, подвешиваемого на крюк погрузочного крана;

внешние габариты груза не должны превышать внутренних размеров грузовых платформ и габариты груженого автомобиля или автопоезда не должны быть более установленных «Правилами движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР».

При перевозках длинномерных грузов на автотранспорте с откинутыми бортами необ-

ходимо применять вспомогательные инвентарные приспособления, например консольные рамы.

Порядок укладки элементов на грузовую платформу автотранспорта должен обеспечивать равномерную передачу нагрузки на рессоры, а также плотное прилегание элементов к подкладкам и прокладкам, которые должны быть очищены от грязи, а в зимнее время от снега и льда.

ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ

1.12. Доставка на объекты железобетонных деталей и конструкций при наличии соответствующих условий должна производиться, как правило, непосредственно с транспортных средств.

Очередность доставки отдельных деталей и конструкций из общей номенклатуры изделий, предназначенных для строительства объекта, должна производиться заводом-изготовителем согласно монтажно-транспортным графикам.

1.13. При производстве монтажных работ с приобъектного склада доставку изделий автотранспортом следует производить в свободное от монтажа время.

1.14. На перевозках длинномерных сборных железобетонных изделий (колонн, балок и пр.) необходимо применять автотранспорт общего назначения, используя специализированный лишь в тех случаях, когда габариты изделий не вписываются в размеры грузовых платформ, кузова и в грузоподъемность автотранспорта общего назначения.

1.15. Автотранспортные хозяйства должны иметь на своих базах комплекты инвентарной оснастки в виде дополнительных приспособлений: съемных гнезд, прижимов, различных крепежных деталей, съемных раздвижных коников, откидных консольных рам для свешивающихся за задний борт грузов и пр. Причем консольные рамы следует использовать только в тех случаях, когда свешиваемая часть груза не создает перегрузок на шины задней оси автотранспортного средства.

Примечание. При перевозке небольших партий тяжелых и негабаритных конструкций, требующих временного переоборудования автотранспортных средств, изготовления и устройства для них дополнительной оснастки, фактические затраты по ним производятся за счет завода-изготовителя по его заказу.

1.16. Специализированные автотранспортные средства, предназначенные для перевозки строительных негабаритных грузов, должны быть оборудованы устройствами, предохраняющими конструкции от возможного опрокидывания, продольного и поперечного смещения.

Автопоезда-ропуски при перевозке негаба-

Зазоры между изделиями и бортами автотранспортных средств должны быть не менее 5—8 см.

Элементы конструкций при погрузке должны быть соответственно закреплены, чтобы не происходило самопроизвольного опрокидывания, продольного и поперечного сползания с платформ, а также должны быть предохранены от ударов друг с другом во время транспортирования.

ритных конструкций и деталей большой длины должны быть оборудованы турникетами, чтобы обеспечить во время движения на поворотах и уклонах свободное и надежное продольное и угловое перемещение в пределах ролпуска.

При перевозке конструкций, например ферм большой длины, на автотранспортных средствах, оборудованных тросовыми поворотными устройствами, во избежание аварий в пути следует перед каждым выездом в рейс особенно тщательно проверять состояние и надежность тросов и при надобности производить их регулировку.

1.17. В целях сохранности тяжеловесных несущих конструкций и деталей скорости движения автотранспортных средств не должны превышать средних нормативных скоростей (согласно единым нормам), а именно:

при работе за городом:

на дорогах 1-й группы с усовершенствованным покрытием (асфальтированных, цементобетонных, брусчатых, гудронированных, клинкерных) — 39 км/ч;

на дорогах 2-й группы с твердым покрытием (булыжных, щебеночных, гравийных) и грунтовых улучшенных — 30 км/ч;

на дорогах 3-й группы (грунтовых, естественных) — 25 км/ч;

при работе в городе:

для автомобилей и тягачей грузоподъемностью до 7 т независимо от дорожного покрытия — 21 км/ч;

то же, грузоподъемностью 7 т и выше — 19 км/ч.

Примечание. К городским дорогам относятся: в Москве — все дороги на территории города и 20 км включительно за пределами Московской кольцевой автомобильной дороги;

в Ленинграде — все дороги на территории города и 10 км включительно за установленной границей города;

в остальных городах и крупных населенных пунктах к городским дорогам относятся только дороги в установленных границах города.

1.18. Ответственность за повреждения по вине шофера и сохранность сборных железобетонных изделий в пути несет транспортирующая организация.

Повреждения, возникающие в пути, подразделяются на две группы:

а) легко-устраняемые без нарушения прочности конструкции или детали;

б) неустраняемые.

Размер нанесенного ущерба определяется по двум группам:

I — стоимость работ по устранению дефекта во внешнем виде изделий;

II — себестоимость изделий с начислением

расходов, связанных с транспортированием изделий.

Степень ответственности шофера-экспедитора зависит от соблюдения им в пути «Правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР».

В остальных случаях ответственность несет транспортная организация.

Отбраковка изделий производится в порядке, установленном пп. 1.22 и 1.32.

Отгружаться и складироваться они должны на заранее подготовленных для этого участках строительной площадки.

ПРИЕМКА И РАЗГРУЗКА

1.19. Изделия, поступающие с заводов на строительство, подвергаются приемке и проверке в количественном и качественном отношении. Документами, сопровождающими груз, являются накладная и паспорт. Паспорт (приложение 1), выдаваемый заводом, должен храниться на стройке у производителя работ и предъявляться контролирующим органам и приемочным комиссиям при сдаче объектов.

1.20. В процессе разгрузки представитель монтирующего или строительного подразделения должен произвести осмотр поступивших изделий, проверить сохранность их формы и внешний вид и затем принять изделия от экспедитора или шофера. Поштучно, как правило, проверяются элементы гидротехнических и мостовых сооружений, плиты для зданий электростанций, фундаменты под оборудование, элементы эстакад и элементы несущего каркаса — колонны весом более 7 т, подстропильные балки пролетом 12 м и более, фермы пролетом 18 м и более. Предъявитель, принимающий доставляемые на объект изделия, должен иметь инструкцию по их приемке.

1.21. Отклонения и допуски для сборных железобетонных деталей и конструкций лимитируются техническими условиями и государственными стандартами на изготовление изделий. Для тех изделий, на которые отсутствуют ТУ и стандарты, отклонения и допуски лимитируются специально изданным для таких изделий ГОСТ 13015—67. Допускаемые дефекты, их величины, а также допуски и размеры по этому стандарту приведены в табл. 1 и в приложении 2.

1.22. Окончательная отбраковка изделий, в которых обнаружены дефекты при доставке, а также во время монтажа, должна производиться комиссией в составе представителя от

генподрядчика, монтирующей организации и ОТК предприятия-изготовителя. На отбракованные изделия комиссией составляется акт.

1.23. Разгрузка сборных железобетонных деталей и конструкций на приобъектном складе должна производиться механизированным способом, причем мелкие изделия должны доставляться на поддонах или в контейнерах, связках и т. п.

На разгрузке изделий и материалов на приобъектном складе широкое применение находят стреловые краны, автомобильные и на пневмоколесном ходу, а на строительстве одноэтажных производственных зданий чаще применяются гусеничные краны.

Основные технико-эксплуатационные данные кранов приведены в справочном пособии «Техническая характеристика основных строительных машин» (ч. 1, 1971 г.), разработанном ЦНИИОМТП.

1.24. На строительной площадке должны быть созданы условия, обеспечивающие своевременную приемку и необходимый фронт разгрузки и исключающие любые нарушения установленных норм времени простоя автотранспорта под разгрузкой.

1.25. Погрузочно-разгрузочные работы на объекте должны выполняться под руководством мастера (бригадира), имеющего специальную подготовку. Он обязан следить за безопасностью погрузочно-разгрузочных работ, за исправным состоянием подъемно-транспортного оборудования и приспособлений, за правильным размещением деталей и конструкций на складе и за сохранностью элементов конструкций при их складировании и подъеме под монтаж с учетом схемы монтажа, установленной для данного объекта.

СКЛАДИРОВАНИЕ

1.26. Складирование железобетонных изделий и материалов на складах заводов-поставщиков и организация фронта погрузки должны предопределять необходимую интенсивность отгрузки продукции, обеспечивающую доставку строительных грузов на стройплощадку в строгом соответствии с темпами производства строительного-монтажных работ.

Каждый участок погрузки должен работать независимо от соседних участков. Погрузка не должна затруднять свободный въезд автотранспортных средств под погрузку и выезд их с грузом.

Во избежание больших сверхнормативных простоев в начале рабочего дня транспорт должен подаваться под погрузку небольшими группами с интервалом 0,5—1 ч.

На складе изделий при помощи диспетчерской службы завода и строящихся объектов должны четко регулироваться своевременная подача автотранспорта под погрузку и отправление его на стройплощадку.

Оформление документации (накладных) должно производиться параллельно с погрузкой, а вручать шоферу документы следует к моменту ее окончания.

1.27. Завоз материалов и изделий на территорию строительства допускается после устройства подъездных путей с твердым покрытием к строящимся объектам и к местам складирования, предусмотренных проектом производства работ, а также после оборудования приобъектных площадок для размещения и хранения изделий, полуфабрикатов и материалов.

На строительной площадке допускается хранить изделия технологическими порциями в объеме на одну смену работы строительного-монтажных бригад и более. Технологической порцией является набор изделий определенной номенклатуры, помещаемый на один полуприцеп и имеющий строгое определенное назначение в отношении места, количества и очередности укладки в соответствии со схемой монтажа. Запас технологических порций на объекте определяется требованием организации бесперебойного монтажа объекта и высокопроизводительной работы автотранспорта.

1.28. Разбрасывать материалы и изделия на приобъектном складе и производить работы на захлапленных площадках запрещается.

1.29. В соответствии с проектом производства работ строительные организации обязаны обеспечить приобъектную территорию кранами необходимой грузоподъемности и устройством:

подъездов, сделанных из инвентарных железобетонных плит, соединяющих основную магистраль с местом приемки и разгрузки; свободного кольцевого проезда автомобилей с длинномерными изделиями на прицепах или полуприцепах;

указателей проездов от основных магистралей к местам приема изделий с обозначением на указателях наименования строительного управления или участка, места нахождения уполномоченного по приеме груза и направления въезда;

наружного освещения в местах приемки и отгрузки по нормам с таким расчетом, чтобы была возможность разгрузки в любое время суток.

Площадка приобъектного склада должна быть спланирована с уклоном около 5° в сторону внешней границы.

Граница приобъектного склада должна отстоять от дорог не менее чем на 1 м.

1.30. Складирование каждой детали и конструкции должно соответствовать технологической последовательности производства монтажных работ и места их укладки (установки) в дело, располагаться в зоне действия монтажного крана в пунктах и количествах, исключая излишние возвратные и холостые движения крана.

1.31. Приобъектный склад должен быть оборудован специальными инвентарными приспособлениями и устройствами для хранения деталей и конструкций в проектом положении, например металлическими кассетами для хранения ограждающих деталей, металлическими гнездами для подкрановых балок и ригелей и т. п.

1.32. При складировании и штабелировании сборных элементов необходимо руководствоваться следующим:

все детали и конструкции, за исключением длинномерных (свай, колонн, стоек ЛЭП и т. п.) должны храниться в проектом положении;

элементы, предназначенные для укрупненной сборки, должны храниться в местах, прилегающих к стендам;

отбракованные изделия, а также изделия, требующие ремонта или дополнительной выдержки, должны храниться отдельно на специально выделенных для них местах, причем изделиям, подлежащим дополнительной выдержке, должен быть обеспечен уход по увлажнению и защита от воздействия лучей солнца;

массивные фундаментные плиты и блоки,

блоки стен подвалов допускается укладывать на спланированной площадке непосредственно у места монтажа;

тяжелые детали и конструкции для рационального использования грузоподъемности крана необходимо размещать ближе к рельсовым крановым путям, а более легкие — ближе к внешнему периметру склада;

при укладке элементов следует обеспечивать свободный подъем их для монтажа;

изделия из легких ячеистых и жаростойких бетонов на жидком стекле, а также многослойные изделия с прослойкой утеплителя, элементы со вставленными оконными переплетами и дверные блоки должны быть защищены при хранении от возможного увлажнения атмосферными осадками;

изделия с офактуренной поверхностью должны храниться в условиях, исключающих повреждение законченных отделкой поверхностей;

при хранении изделий в штабелях каждый ряд штабеля должен укладываться на деревянные инвентарные прокладки, располагаемые по высоте строго в одной вертикальной плоскости; высота прокладок должна быть больше высоты выступающих монтажных петель.

1.33. Штабеля со сборными железобетонными изделиями на строительной площадке должны иметь проходы шириной не менее 1 м и зазоры между смежными штабелями не менее 0,2 м. Места проходов следует предусматривать согласно указаниям проекта производ-

ства работ, но не реже чем через 25 м в поперечном направлении. Высота многоярусного штабеля с прокладками и подкладками назначается в соответствии с условиями техники безопасности:

для плит перекрытия — не менее 2,5 м;

для ригелей и колонн — до 2 м;

фундаментных блоков и блоков стен подвалов — до четырех рядов и по высоте — не более 2,25 м;

для труб стальных крупных диаметров и железобетонных, а также для стоек ЛЭП — высота штабеля до 1,2 м с устройством концов упоров.

Крупные стеновые блоки укладываются только вертикально в один ряд, остальные — не более двух рядов.

Расстояние штабеля до бровок выемок должно быть не менее 1 м.

При высоте штабеля более 1,5 м необходимо применять переносные площадки и стремянки для перехода с одного на другой штабель.

1.34. В зимних условиях не допускается: укладка изделий на подкладки и прокладки, покрытые наледью;

образование наледи и попадание снега в сквозные отверстия у деталей, для чего они должны быть укрыты фанерой или толем.

Все штабеля с железобетонными изделиями необходимо периодически очищать от снега.

Места разгрузки следует регулярно очищать от снега и льда, а также посыпать песком, золой или шлаком.

2. АВТОТРАНСПОРТНЫЕ И ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ СРЕДСТВА

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

2.1. На перевозке сборных железобетонных изделий применяются автотранспорт общего назначения и специализированные автотранспортные средства.

Автотранспорт общего назначения используется в строительстве в виде одиночных автомобилей или автопоездов. В состав автопоезда входит: автомобиль — седельный тягач с полуприцепом или бортовой автомобиль-тягач с прицепом. Автопоезда могут состоять из одного или нескольких прицепов или полуприцепов. Сцепы прицепов к бортовому автомобиль-тягачу или между собой осуществляются с помощью дышла. Полуприцепы крепятся к седлу седельного тягача при помощи шкворня; последующие полуприцепы, входящие в состав автопоезда, устанавливаются на подкатную тележку, и сцепы их с предыдущими полуприцепами осуществляются при помощи дышла.

Специализированный автотранспорт, состоящий из седельного тягача с полуприцепом, используется в строительстве на перевозке крупногабаритных грузов, которые по своим размерам не укладываются в автотранспорт общего назначения или требуют особого способа укладки и крепления при транспортировании. Некоторые из специализированных автотранспортных средств, например панелевозы, изготавливаются заводами серийно. Многие из специализированных прицепных устройств изготавливаются силами и средствами автохозяйств. Конструкция их весьма разнообразна, случайна и часто носит разовый характер. Нередко применяемый металл для их изготовления берется с большим запасом прочности, что значительно увеличивает собственный вес против аналогичных штампованных конструкций, изготавливаемых автомобильной промышлен-

ленностью. Конструкции, изготавливаемые автохозяйствами для специализированного автотранспорта, особо нуждаются в централизации и технической координации при проектировании и изготовлении.

Все сборные детали и конструкции из железобетона в основном обладают большим весом и крупными сечениями элементов. Транспортировать их следует на специальном подвижном составе большой грузоподъемности и, как правило, имеющих грузовые платформы значительных внутренних размеров.

2.2. Характеристика автотранспортных средств, применяемых для перевозки сборных железобетонных изделий промышленного строительства, дана в приложениях:

3 — бортовые автомобили общего назначения;

4 и 5 — автопоезда с прицепами и полуприцепами общего назначения;

6—10 — автопоезда со специализированными полуприцепами и прицепами;

11 — автомобили-самосвалы.

Бортовые автомобили, приведенные в при-

ложении 3, используются самостоятельно и в составе автопоездов.

В приложениях 6—10 приведены наиболее прогрессивные, опробованные типы специализированных полуприцепов и прицепов, в основном созданные и изготовленные на местах силами и средствами автотранспортных организаций.

2.3. Специализированные автопоезда-плитовозы, колонновозы и балковозы, как правило, обладают свойствами взаимозаменяемости, и каждый из них целесообразно использовать на перевозках нескольких видов конструкций.

Так, например, на колонновозах и балковозах перевозят колонны и балки размерами, соответствующими габаритам их грузовых платформ, а также взаимозаменяют и используют плитовозы, достигая высоких показателей в отношении использования номинальной грузоподъемности.

Наличие у специализированных полуприцепов грузовых платформ с разной номинальной грузоподъемностью удачно сочетается с различными по габариту и весовым показателям сборными железобетонными изделиями.

ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ СРЕДСТВА

Краны

2.4. Погрузка сборных железобетонных изделий производится силами и средствами заводов-изготовителей или станций, изготавливающих сборные железобетонные изделия. На разгрузке изделий, кроме башенных и козловых кранов, используются самоходные стреловые краны. Часто они параллельно используются на монтаже строящихся промышленных объектов.

Выбор соответствующей модели и марки крана зависит от условий и способа производства работ, веса и размеров монтируемых конструкций, расстояния от места стоянки крана до места укладки груза, а также от основных параметров, характеризующих производительность крана. При выборе крана по грузоподъемности необходимо дополнительно учитывать собственный вес грузозахватных приспособлений.

Модели и марки кранов, используемых на строительстве объектов, назначаются согласно проекту производства работ.

2.5. Стреловые краны выпускаются промышленностью трех типов: автомобильные, пневмоколесные и гусеничные. У автомобильных кранов поворотные устройства установлены на шасси грузовых автомобилей, у пневмоколесных — на специальных шасси. Гусенич-

ные краны отличаются от пневмоколесных ходовой частью. Конструкция стрел у стреловых кранов весьма разнообразна (решетчатая, трубчатая-телескопическая, со вставками, с гуськом и пр.). Для более широкого применения помимо основной стрелы они снабжаются дополнительными стрелами.

Грузоподъемность кранов определяется условиями устойчивости и вылета стрелы. С увеличением длины стрелы грузоподъемность кранов уменьшается. Номинальная грузоподъемность устанавливается при работе с основной стрелой на наименьшем вылете.

Многие краны для увеличения устойчиво-

Таблица 2

| Показатели | Единица измерения | Краны | | |
|---|-------------------|---------------|----------------|------------|
| | | автомобильные | пневмоколесные | гусеничные |
| 1. Скорость подъема основного крюка | м/мин | 3—38 | 0,5—27,6 | 0,2—33 |
| 2. Скорость спуска основного крюка | » | — | 0,25—31 | 0,2—34 |
| 3. Скорость поворота | об/мин | 0,3—2,5 | 0,1—7,37 | 0,22—2,1 |
| 4. Транспортная скорость | км/ч | 35—75 | 1,45—25 | 0,43—5,2 |

сти оборудуются дополнительными выносными опорами — аутригерами.

В табл. 2 для сравнения приведены основные показатели для трех типов кранов.

Подбор кранов производится по справочному пособию «Техническая характеристика основных строительных машин» (ч. 1, 1971 г.), разработанному ЦНИИОМТП.

ГРУЗОЗАХВАТНЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

2.6. При погрузке, разгрузке и подаче изделий под монтаж применяются различные грузозахватные приспособления. Они состоят из строп, траверс и разнообразных по форме, материалам, конструктивным решениям и способам крепления захватных устройств.

Основными требованиями при пользовании захватными приспособлениями являются: надежность и полная безопасность, быстрота строповки и расстроповки, простота и удобство пользования ими. Подбор грузозахватных приспособлений производится с учетом веса и размеров перемещаемых деталей и конструкций и предъявляемых требований к укладке их. Преимуществом при выборе должны пользоваться автоматизированные захватные приспособления,

обеспечивающие безопасную расстроповку — с кабины или с зоны вне подъема.

Перед использованием грузозахватные приспособления должны быть подготовлены и предварительно испытаны в соответствии с «Правилами устройства и безопасной эксплуатации грузоподъемных кранов», утвержденными 30/XII 1969 г. Госгортехнадзором СССР. В процессе эксплуатации необходимо также строго руководствоваться требованиями СНиП III-A.11-70.

Конструктивные схемы грузозахватных приспособлений, используемых при подъеме отдельных видов деталей и конструкций, приведены в приложении 12.

3. ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКАМ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ДОРОГАМ ОБЩЕЙ СЕТИ СССР

3.1. Перевозка грузов автомобильным транспортом, порядок движения транспорта по автомобильным дорогам общей сети СССР и устройство автомобильных дорог регламентируются ГОСТами, обязательными правилами, положениями и официальными нормативными материалами.

3.2. Дороги по условиям эксплуатации их автомобильным транспортом делятся на три категории:

I — городские и загородные: преимущественно с асфальтовым, бетонным и другим усовершенствованным твердым покрытием, находящимся в хорошем состоянии;

II — загородные: преимущественно со щебеночным, гравийным, булыжным и другим ка-

менным покрытием, находящимся в удовлетворительном состоянии (работа в условиях напряженного городского движения);

III — грунтовые: со щебеночным, гравийным, булыжным или другим твердым покрытием (работа в условиях повышенного маневрирования на строительстве дорог, в карьерах, котлованах, на лесоразработках).

3.3. При проектировании и строительстве автомобильные дороги на всем протяжении или на отдельных участках в зависимости от значения их и от размера среднесуточной перспективной интенсивности движения делятся на пять категорий:

I и II — автомобильные дороги республиканского значения, основные магистральные

Таблица 3

| Покрытие | Конструкция одежды |
|---------------------------------|--|
| Усовершенствованное капитальное | Цементобетонная (монолитная и сборная), асфальтобетонная, укладываемая в горячем и теплом состоянии; из прочих материалов подобранного состава (с минеральными порошками или без них), обработанных в смеси вязкими битумами или дегтями; мостовая из брусчатки и мозаики на каменном или бетонном основании |
| Усовершенствованное облегченное | Из щебеночных и гравийных материалов, обработанных органическими вяжущими; из холодного асфальтобетона; из грунта, обработанного в установке вязкими битумами |
| Переходное | Щебеночная из естественных каменных материалов и шлаков и гравийная; из грунтов и местных слабых минеральных материалов, обработанных жидкими органическими вяжущими; из булыжника и колотого камня |
| Низшее | Грунтовая, укрепленная различными местными материалами |

дороги республиканского значения, связывающие между собой важнейшие экономические районы, крупные административные промышленные и культурные центры СССР;

III — автомобильные дороги республиканского и областного значения, связывающие экономические и административные районы, промышленные и культурные центры;

IV и V — автомобильные дороги, имеющие, как правило, местное хозяйственное и административное значение.

ВЕСОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ

3.4. При разработке новых типов и марок автотранспортных средств, а также при эксплуатации их на дорогах общей сети СССР следует руководствоваться весовыми параметрами и внешними габаритами, установленными ГОСТ 9314—59. Они являются обязательными для всех автотранспортных средств, за исключением: автомобилей и автопоездов специального назначения; автомобилей и автопоездов, используемых на перевозках негабаритных, тяжеловесных и неделимых грузов; автомобильного транспорта, курсирующего на дорогах, имеющих внутривозовское и внутрихозяйственное назначение.

К весовым параметрам относится полный вес снаряженного автомобиля или автопоезда с грузом. Доля от полного веса, приходящаяся на ось, называется осевым весом.

По осевым параметрам отдельные автомобили или автопоезда разделяются на две группы в зависимости от категории дорог:

А — автомобили и автопоезда, допускаемые к эксплуатации на дорогах I и II категории (дорогах с усовершенствованными капитальными типами покрытий и других дорогах, проезжая часть которых рассчитана на пропуск автомобилей этой группы);

Б — автомобили и автопоезда, допускаемые к эксплуатации на всех прочих дорогах общей сети СССР.

В табл. 4 даны предельно допускаемые величины весовых параметров для групп А и Б.

Типы покрытий и конструкций дорожной одежды при проектировании и строительстве автомобильных дорог применяются в зависимости от категории с учетом интенсивности движения, климатических условий и обеспеченности района строительства местными строительными материалами.

В соответствии с технической характеристикой дорог (приложение 9) применяются следующие конструкции дорожной одежды (табл. 3).

Таблица 4

Предельно допускаемый вес автотранспортных средств

| Наименование автотранспортных средств | Предельно допустимый вес, т | |
|--|-----------------------------|------|
| | группа | |
| | А | Б |
| Полный вес: | | |
| 1) двухосный автомобиль или прицеп | 17,5 | 10,5 |
| 2) трехосный автомобиль или прицеп | 25 | 15 |
| 3) автопоезд в составе тягача с полуприцепом при общем количестве осей 3 | 25 | 16 |
| 4) автопоезд в составе автомобиля и прицепа или тягача и полуприцепа при общем количестве осей 4 и более | 33 | 20 |
| 5) то же, при общем количестве осей 5 и более | 40 | 30 |
| Осевой вес (нагрузка на дорожку, передаваемая колесам одиночной наиболее нагруженной оси): | | |
| 1) при расстоянии между смежными осями 3 м и более | 10 | 6 |
| 2) при расстоянии между смежными осями менее 3 м | 9 | 5,5 |

Примечания: 1. Увеличение осевого веса допускается: а) для автобусов при условии заполнения всех мест по группе А до 11,5 т, по группе Б до 7 т; б) для двухосных автомобилей и самосвалов, выпускаемых по группе Б, до 6,5 т.
2. Все автомобили, прицепы и полуприцепы при полном весе более 1,5 т должны иметь колеса с пневматическими шинами, обеспечивающими передачу осевого веса на поверхности дороги со средним удельным давлением не более: для автомобилей и автопоездов группы А — 6,5 кг/см²; для автомобилей и автопоездов группы Б — 5,5 кг/см².

ГАБАРИТЫ

Внешние габариты автомобилей и автопоездов (рис. 1 и табл. 5) по высоте и ширине (поперечный габарит), а также по длине ограничиваются свободным проездом автомобилей и автопоездов под встречающиеся сооружения (туннели, путепроводы, мосты и т. п.), под контактными сетями электрифицированного транс-

порта, а также при повороте и разворотах для обеспечения безопасности при встречных движениях.

3.5. Перевозка на автотранспорте общего назначения груза с габаритами, превышающими по высоте 3,8 м (вместе с автомобилем) и по ширине 2,5 м, либо выступающего за

Таблица 5

Габариты свободных проездов автотранспортных средств

| Наименование автотранспортных средств | Длина, м | Поперечный габарит, м | |
|---|----------|-----------------------|-----|
| | | H | B |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Автомобиль с любым числом осей без прицепа | 12 | — | — |
| Автопоезд в составе тягача с полуприцепом или автомобиль с одним прицепом | 20 | — | — |
| Автопоезд в составе автомобиля с двумя и более прицепами | 24 | — | — |
| Свободный предельный габарит для всех видов автотранспорта на всех дорогах общей сети | — | 3,8 | 2,5 |

задний борт или край платформы (прицепа) более чем на 2 м, без согласования с ГАИ и с дорожными органами запрещена.

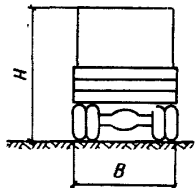


Рис. 1. Габариты свободного проезда

3.6. Габариты грузов, перевозимых на специализированном автотранспорте, допущенном к эксплуатации местной государственной автомобильной инспекцией, должны соответствовать номенклатуре, максимальным размерам и весу грузов, предусмотренных к перевозке паспортом для данного специализированного автосредства.

3.7. При всех указанных в пп. 3.5 и 3.6 случаях грузы или отдельные части транспортируемых механизмов, выступающих по ширине или длине за габариты автотранспортного средства, должны быть обозначены красными флажками, а в темноте и при видимости на расстоянии менее 20 м — зажженными фонарями. Также должно быть обозначено дышло — труба роспуска, выступающая более чем на 1 м.

3.8. Для получения разрешения на перевозку негабаритных тяжеловесных и неделимых грузов в Государственную автомобильную инспекцию должен быть представлен маршрут следования груза.

Маршрут заранее рекогносцируется, устанавливается возможность проезда по мостам

и под мостами, путепроводами, туннелями, контактными сетями троллейбусных, трамвайных и железнодорожных электрифицированных линий.

В случае превышения установленных габаритов свободного проезда намечаются пути объезда.

Диспетчерская служба автохозяйств во избежание аварий при перевозках негабаритных грузов обязана хорошо знать характеристику эксплуатируемых маршрутов и особенно встречающихся на маршрутах искусственных сооружений, габариты свободных проездов и допускаемые осевые нагрузки.

3.9. При выборе маршрута следует руководствоваться:

а) дорожными знаками на подступах к мостам, путепроводам, туннелям и прочим искусственным сооружениям, указывающим предельно допустимый осевой вес или безопасный габарит проезда;

б) сведениями, имеющимися в Государственной автомобильной инспекции и в Службе контактной и кабельной сети, о свободных и предельно допустимых габаритах проезда транспорта под троллейбусными и трамвайными сетями¹.

Перевозка негабаритных грузов в крупных городах, как правило, производится в ночное время (с 1 до 5 ч). Движение через железнодорожные переезды громоздких автотранспортных средств, дорожных строительных и других машин или механизмов шириной более 5 м (с грузом или без груза) или высотой более 4,5 м (от поверхности дороги), а также перевозка особо тяжелых грузов (крупного заводского оборудования локомотивов, паровых котлов и т. п.), а при отсутствии санного пути также и грузов на тракторах и саях-волокушах допускаются в каждом отдельном случае только с разрешения начальника дистанции пути по заявке, которая должна быть подана не позднее чем за 24 ч до перевозки.

¹ В Москве при высоте груженого автомобиля от 3,8 до 4 м разрешение выдается только Государственной автомобильной инспекцией, а при высоте свыше 4 м разрешение на проезд следует получить в Государственной автомобильной инспекции и в Службе контактной и кабельной сети горисполкома. При надобности служба выделяет одну-две бригады сопровождения для подтягивания или временного снятия на период пропуска груза проводов с обязательной предварительной оплатой за одно сопровождение в зависимости от числа бригад из расчета 38,17 руб. за одну бригаду.

4. СПОСОБЫ ПЕРЕВОЗКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ И ПОДБОР АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

4.1. Перевозка строительных грузов осуществляется тремя основными способами: обычным, скоростным и полускоростным. Обычный способ применяется для всего подвижного состава.

Скоростной способ характерен для автопоездов с прицепами или полуприцепами (спецавтотранспорт).

При обычном способе одиночный автомобиль или автопоезд, состоящий из тягача с прицепами или полуприцепами, совершает движение от пункта приема до пункта сдачи груза с простоями под погрузкой и разгрузкой.

При скоростном способе тягач обслуживает одновременно несколько полуприцепов, а сам находится в непрерывном движении, осуществляя прицепку и отцепку груженых либо порожних полуприцепов без простоя под погрузкой и разгрузкой.

Полускоростной способ отличается от скоростного простоями автопоезда только под погрузкой. Его применяют на близких расстояниях или в тех случаях, когда время на рейс автопоезда не нарушает установленного ритма для производства монтажа.

4.2. Применение скоростного способа стало возможным с появлением седельных тягачей и с началом производства монтажных работ с автотранспортных (с колес) средств. Он основан на совмещении по времени двух разнородных, но тесно взаимосвязанных процессов — монтажа и доставки груза под монтаж.

В тот же период времени, когда тягач совершает рейс от завода железобетонных изделий (ЖБИ) на строительную площадку (СП) с груженым полуприцепом или от СП до завода с порожним, на СП производится монтаж изделий с ранее доставленного полуприцепа, а одновременно с этим на заводе ЖБИ — загрузка порожнего полуприцепа, доставленного предыдущим рейсом, т. е. из расчета времени исключаются затраты (простой) на погрузочно-разгрузочные работы.

4.3. Число полуприцепов, обслуживаемых одним седельным тягачом при скоростном способе, может быть от двух до четырех, что зависит от дальности перевозок, дорожных условий, скорости движения и темпов монтажа.

Минимальное число полуприцепов на седельный тягач составляет:

при скоростном способе — три полуприцепа, из них: один под монтажом на СП, один на заводе ЖБИ под погрузкой очередной технологической порции изделий для монтажа и один в пути (груженный или порожний);

при полускоростном способе тягач работает с двумя полуприцепами, из них: один на СП под монтажом, второй под погрузкой на заводе ЖБИ, где погрузка осуществляется без отцепки тягача; в этом его отличие от скоростного способа.

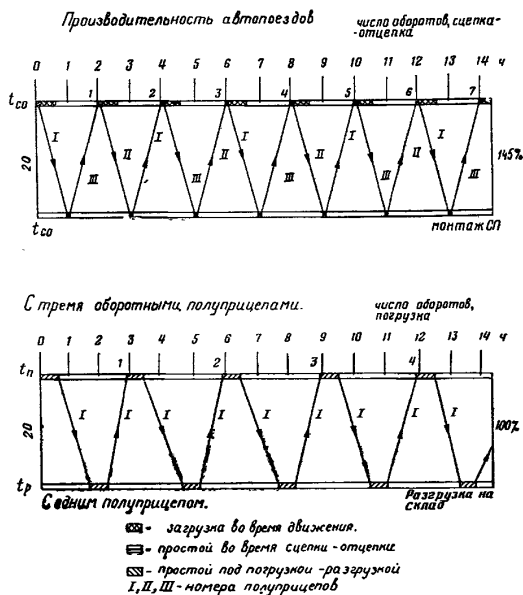


Рис. 2. Производительность автотранспорта

В последнее время при доставке на объект строительных конструкций и деталей один автотягач обслуживает четыре полуприцепа, при этом условия на строительной площадке постоянно находится два груженых полуприцепа как технологический запас, что гарантирует непрерывность и ритмичность монтажа зданий.

4.4. Непрерывная подача изделий при монтаже с автотранспортных средств, порядок и последовательность укладки каждого элемента изделий на транспортные средства должны производиться в строгой технологической последовательности, устанавливаемой схемой монтажа. Объем перевозимых изделий за каждый рейс при скоростном способе определяется из равенства затрат времени на монтаж изделий и затрат времени на передвижение, отцепку и прицепку автопоезда за один рейс.

Непрерывность подачи изделий, синхронность в выполнении двух процессов — монтажа и доставки — определяются расчетами при составлении проекта производства работ на вы-

полнение транспортных и строительно-монтажных работ.

4.5. Теоретические расчеты, результаты которых приведены на диаграмме (рис 2), выполненные для двух способов перевозки в равных условиях на плече доставки 20 км, подтверждают эффективность скоростного способа, производительность которого составила 145% по сравнению с обычным способом — без отцепки. А производительность при полускоростном способе в этих же условиях составит около 120%. Этот эффективный метод требует высокой организации строительно-монтажных работ, безупречного материально-технического снабжения, отсутствия диспропорций в планировании во всех звеньях строительства и главным образом своевременного изготовления изделий для возведения строящихся объектов.

Такая высокая производительность при скоростном способе может быть получена также в результате тщательного подбора автотранспортных средств с максимально возможным использованием их грузоподъемности, вместимости существующих платформ, кассет и т. п.

Важное значение для скоростного способа транспортирования грузов имеет постоянство расстояния перевозок в доставке изделий для монтажа и закрепление транспортных средств за одним или группой строительных объектов, выполняемых одной строительной организацией.

Скоростной способ перевозки становится малопродуктивным при узкой специализации и разбросанности заводов-изготовителей, а также при чрезмерно большом количестве типоразмеров и разнообразий по габаритам и весовым показателям применяемых деталей и конструкций и отсутствии синхронности в монтаже и доставке изделий.

В этих случаях необходимо прибегать к обычному или полускоростному способам доставки.

4.6. По данным транспортной лаборатории ЦНИИОМТП доставка сборных железобетонных изделий автотранспортом большой грузоподъемности значительно снижает себестоимость перевозок. В табл. 6 приведены сравнительные данные снижения себестоимости в процентах для автопоездов грузоподъемностью 7,2 и 25 т.

Как видно из табл. 6, себестоимость перевозок автопоездами грузоподъемностью 25 т по сравнению с себестоимостью перевозок автопоездами грузоподъемностью 7 т на плече 10—25 км снижается на 50—56%.

Таблица 6
Сравнительные данные снижения себестоимости автоперевозок (в %)

| Состав автопоезда | Грузоподъемность, т | Плечо перевозок, км | | |
|--|---------------------|---------------------|-----|-----|
| | | 10 | 15 | 25 |
| Седельный тягач ЗИЛ-130В1 с полуприцепом ММЗ-584Б | 7 | 100 | 100 | 100 |
| Седельный тягач МАЗ-200М с полуприцепом УПП-2-20АБ | 20 | 48 | 49 | 51 |
| Седельный тягач МАЗ-200М с полуприцепом МАЗ-5245 и прицепом МАЗ-5243 | 25 | 50 | 53 | 56 |

4.7. Непрерывное совершенствование специализированных автотранспортных средств, стремление к унификации их создают благоприятные условия для выпуска универсальных большегрузных полуприцепов с тягачами, обладающими большими тяговыми усилиями, способными доставлять изделия под монтаж с автотранспортных средств на полную смену или на полсмены (технологический запас).

Таковыми полуприцепами могли бы быть усиленные против обычных на пневматическом ходу полуприцепы с дополнительным оборудованием их домкратными устройствами, используемыми на период стоянки под монтажом, или контейнеры большой емкости в виде паллет (автоконтейнер) по типу применяемых в ГДР и др. Это позволило бы создавать на стройплощадке технологические запасы.

Введение большегрузных автопоездов с контейнерами или паллетами большой емкости для доставки груза с автотранспортных средств дало бы возможность после доставки автопоездом груза в объеме на полсмены рационально использовать тягач, расширив число обслуживаемых им объектов и, очевидно, в том числе объектов, расположенных на разных расстояниях перевозки, добываясь высокой производительности и получения наиболее экономичных результатов при эксплуатации автотранспорта.

4.8. В практике автоперевозок применяются кольцевые маршруты, при которых автомобиль и автопоезд обслуживают по пути следования другие объекты, максимально сокращая величину холостого пробега и добываясь повышения коэффициента пробега с грузом, а следовательно, увеличения производительности.

Наибольший эффект на кольцевых маршрутах дают автомобили и автопоезда общего назначения, приспособленные для перевозки широкой номенклатуры грузов.

Специализированный автотранспорт, связанный с технологическим процессом производства строительного-монтажных работ, как

правило, предельно ограничивает возможность широкого использования его на кольцевых маршрутах.

ПОДБОР АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

4.9. Определение потребности в автотранспортных средствах, рациональный подбор отдельных марок и моделей с максимальным использованием номинальной грузоподъемности, вместимости груза в кузове, кассете, платформе и т. д. имеет решающее значение в повышении производительности автотранспортных средств.

4.10. Подбор, как правило, должен выполняться на стадии ППР в увязке с производством строительного-монтажных работ.

Результаты подбора включаются в графики на производство транспортных работ, увязанных со сроками подвоза изделий для выполнения строительного-монтажных работ и с перечнем номенклатуры изделий, полуфабрикатов и материалов, применяемых на строительстве объектов. Метод подбора базируется на основных исходных эксплуатационных данных для автомобилей и автопоездов; транспортability груза, обязательных правилах и порядках, установленных для передвижения автотранспорта по дорогам СССР; состоянии подъездных путей в пунктах назначения и средствах механизации на погрузке и выгрузке изделий.

4.11. Для подбора автотранспортных средств необходимо иметь конкретные данные:

1) о грузоподъемности, внутренних размерах грузовых платформ, кассет, кузова и пр., о предельно допускаемой высоте автомобиля или автопоезда с грузом, о радиусе поворота автопоезда с длиннобазовыми полуприцепами и т. п.;

2) о транспортability груза — его габарите, весе, способах укладки, о местах опирания и стропки при погрузке его на автотранспорт, о свойствах груза;

3) о полной характеристике маршрутов следования груза, состоянии дорог, наличии искусственных сооружений — мостов, виадуков, контактных сетей, о предельно допускаемых нагрузках и габаритах свободного проезда под искусственными сооружениями;

4) о состоянии подъездных путей к заводам и базам поставщиков, а также к строящимся объектам и внутри них;

5) о наличии узких переходов, перекрестков и возможности разворота с грузом в пределах строящихся объектов при перевозках длинномерных грузов на длиннобазовых полуприцепах;

6) о наличии и мощности грузоподъемных механизмов и об условиях производства приемо-сдаточных операций.

4.12. При подборе необходимо в первую очередь назначать марку автотранспортных средств общего назначения, прибегая к специализированному автотранспорту в крайних случаях, когда груз по своим габаритам не вписывается в габариты кузова.

4.13. Для крупноразмерных конструкций — ферм, длинномерных балок, опор, высоких стеновых панелей и прочих деталей для ограждающих конструкций, колец большого диаметра и т. п., обычно выходящих за габариты автотранспортных средств, — следует производить подбор с учетом данных, изложенных в пп. 3—5 (см. п. 4.11). Особое внимание при подборе автотранспорта для транспортирования крупноразмерных изделий обращают на ширину грузовых платформ и на погрузочную высоту, т. е. на расстояние между низом груза, лежащим на грузовой площадке полуприцепа, и уровнем поверхности земли.

Погрузочная высота автотранспортных средств (см. приложение 3—10) бывает различной и колеблется в пределах:

бортового автотранспорта общего назначения большой грузоподъемности — от 1320 до 1650 мм;

автопоездов общего назначения — от 1000 до 1585 мм;

специализированного автотранспорта для перевозок строительных грузов:

фермовозов — от 600 до 850 мм;

панелевозов — от 635 до 1050 мм;

колонновозов — от 1540 до 1750 мм;

балковозов — от 1650 до 1910 мм;

плитовозов — от 800 до 1800 мм.

Кроме выявления показателей самого груза необходимо, особенно при перевозках крупноразмерных деталей и конструкций, установить высоту и ширину грузонесущего автомобиля или автопоезда и сравнить их с допускаемыми габаритами проезда через искусственные сооружения, встречающиеся на маршрутах следования грузов, руководствуясь установленными нормами, изложенными в разд. 3.

Выбор маршрутов, учет и проверка проходности должны производиться на стадии ППР, кроме того, автохозяйства перед началом транспортирования таких грузов обязаны организовать пробный объезд маршрутов и

Таблица 7

Продолжение табл. 7

Габариты вместимости автотранспортных средств

| Наименование автотранспортных средств | Грузоподъемность, т | Предельно допускаемый объем груза, мм | | |
|---|---------------------|---------------------------------------|-------------------|-----------------|
| | | ширина | длина | высота |
| | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Бортовые автомобили общего назначения | 4—6 | 1930— 2400 | 3440— 3840 | 2320— 2400 |
| | 7—10 | 2230— 2400 | 4440— 4750 | 2150— 2410 |
| | 11—16 | 2380 | 5710 | 2280— 2330 |
| | 17—24 | — | — | — |
| | 25 и выше | — | — | — |
| Автопоезда с прицепами общего назначения | 4—6 | 2107 | 3788 | 2530 |
| | 7—10 | 2292 | 4890 | 2370 |
| | 11—16 | — | — | — |
| | 17—24 | 2900 | 6480 | 2455 |
| | 25 и выше | 3100— 3200 | 4820— 5440 | 2660— 2800 |
| Автопоезда с полуприцепами общего назначения | 4—6 | — | — | — |
| | 7—10 | 2120— 2150 | 5960— 5990 | 2400— 2420 |
| | 11—16 | 2140— 2220 | 7440— 7815 | 2215— 2410 |
| | 17—24 | 2900 | 6480 | 2455 |
| | 25 и выше | — | — | — |
| Фермовозы | 7—10 | — | — | — |
| | 11—16 | 395— 915 | 12 645— 22 290 | 3050— 3200 |
| | 17—24 | 345— 675 | 12 500— 18 500 | 2550— 2950 |
| | 25 и выше | — | 12 500 | — |
| | 25 и выше | — | — | — |
| Фермовозы для перевозки в наклонном положении | До 36 | 500 | 21 000 | 2400 |
| Колонновозы | 4—6 | — | — | — |
| | 7—10 | 2158 | 11 750 | 2230 |
| | 11—16 | 1950— 2100 | 11 940— 15 940 | 2100— 2260 |
| | 17—24 | 2900 | 15 940 | 2050 |
| | 25 и выше | 1100— 2900 | 3950— 19 575 | 2100— 2247 |
| Балковозы | 7—10 | По гребенке 1400× ×200× ×200 | 18 590 | 1 890 |
| | 11—16 | 1500— 2280 | 11 940— 12 230 | 2 100— 2 110 |
| | 17—24 | 1100— 2900 | 16 440— 17 940 | 2 020— 2 150 |
| | 25 и выше | — | — | — |
| | 25 и выше | — | — | — |

| Наименование автотранспортных средств | Грузоподъемность, т | Предельно допускаемый объем груза, мм | | |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------|
| | | ширина | длина | высота |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Плитовозы | 7—10 | 2300 | 6090— 8090 | 3000 |
| | 11—16 | 2300— 3200 | 5900— 12 740 | 2000— 2260 |
| | 17—24 | 2140— 3140 | 12 065— 18 140 | 2095— 2300 |
| | 25 и выше | — | — | — |
| | 25 и выше | — | — | — |
| Панелевозы хребтовые | 7—10 | — | — | — |
| | 11—16 | 2×680 | 6340 | 3110 |
| | 17—24 | 2×800 | 12 140 | 3110 |
| | 25 и выше | — | — | — |
| | 25 и выше | — | — | — |
| Панелевозы прочие | 7—10 | 400× | 5640— | 2750— |
| | 11—16 | 2600 | 7440 | 3165 |
| | 17—24 | 1500 | 6440 | 2900 |
| | 25 и выше | — | — | — |
| | 25 и выше | — | — | — |

установить пути и скорость следования таких грузов, согласовав их с ГАИ.

В путевом листе или специальной маршрутной карте указываются маршруты следования для водителя, которые он обязан строго выполнять во избежание возможной аварии на неисследованных маршрутах.

4.14. Показателями удовлетворительного подбора автотранспортных средств служат коэффициент использования номинальной грузоподъемности автомобиля и автопоезда и количество загружаемых элементов. Величина коэффициента использования грузоподъемности должна быть в пределах 0,8—1, а число загруженных элементов зависит от размеров и конструкции загрузочных площадок, емкости кузова, кассеты, габарита и веса самого элемента, однако не всегда удается сочетать эти два взаимосвязанных показателя и добиться удовлетворительного подбора, особенно при перевозках тяжеловесных железобетонных деталей. При укладке двух таких деталей получается недогрузка, при трех — недопустимая перегрузка. Если поиск средств из числа других марок подвижного состава не дает удовлетворительных результатов, то с низким коэффициентом использования грузоподъемности при единичных случаях перевозок можно мириться. Но при массовых перевозках таких грузов в целях сохранения высо-

кой производительности следует ставить вопрос о создании новых, наиболее эффективных автотранспортных средств.

4.15. В табл. 7 приведены данные о предельных объемах вместимости при загрузке автотранспортных средств отдельно от каждого установленного ряда автомобилей и специализированного автотранспорта по их грузоподъемности. Размеры по ширине даны на 100 мм, а по длине на 60 мм меньше — учитывались зазоры и допуски. У фермовозов размер принят только по ширине кассеты из условия допусков на 25 мм меньше.

При подборе бортовых автомобилей следует учитывать, что этими же правилами разрешается перевозка груза с открытым задним

бортом и со свесом за задний борт в 2 м. Но к этому способу перевозки груза следует прибегать в тех случаях, когда свес не вызывает перегрузки на шины колес задней оси.

4.16. Самосвальные автомобили, используемые при строительстве нулевого цикла при вывозке избыточного грунта и при доставке сыпучих грузов с карьеров, а также при вывозке с объектов строительного мусора и на прочих перевозках, следует подбирать из расчета емкости ковша экскаватора, погрузчика и пр., которая должна быть кратной емкости кузова самосвала, одновременно сохраняя при этом допускаемый коэффициент использования по грузоподъемности самосвала.

РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

4.17. При подборе автотранспортных средств учитывается необходимость в определении осевого веса, нагрузка на шины, произ-

водительность, потребность в автотранспортных средствах и пр.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НАГРУЗОК, ОСЕВОГО ВЕСА И ДАВЛЕНИЯ НА ШИНЫ

4.18. Действующие на автопоезд нагрузки (рис. 3) слагаются из веса груза P_1, P_2, P_3 и собственного веса полуприцепа и снаряженного тягача.

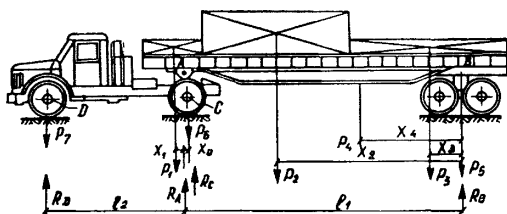


Рис. 3. Действующие на автопоезда нагрузки

Вес полуприцепа состоит из веса каркаса P_4 и балансирующей тележки P_5 . Осевой вес снаряженного тягача на переднюю ось P_7 и на заднюю P_6 .

Суммарный осевой вес на осях B, C, D выражен через опорные реакции. При их определении следует рассмотреть отдельно полуприцеп и тягач. Опорами у полуприцепа служат точки A и B . Точка A расположена эксцентрично по отношению к задней оси тягача. Величина эксцентриситета, т. е. расстояние от задней оси до сцепы полуприцепа с седельным устройством тягача, различна. У существующих марок тягача она в пределах 50—220 мм.

Опорные реакции на полуприцепе, согласно рис. 4, равны:

$$R_A = \frac{P_2 x_2 + P_3 x_3 + P_4 x_4 + P_1 (l_1 x_1)}{l_1}, \quad (1)$$

$$R_B = \frac{P_5 l_1 + P_3 (l_1 - x_3) + P_4 (l_1 - x_4) + P_2 (l_1 - x_2) - P_1 x_1}{l_1}. \quad (2)$$

Опорные реакции у тягача в точках C и D , согласно рис. 5, равны:

$$R_C = \frac{P_6 (l_2 + x_0) + R_A l_2}{l_2 + x_0}, \quad (3)$$

$$R_D = \frac{P_6 (l_2 + x_0) + R_A l_2}{l_2 + x_0}. \quad (4)$$

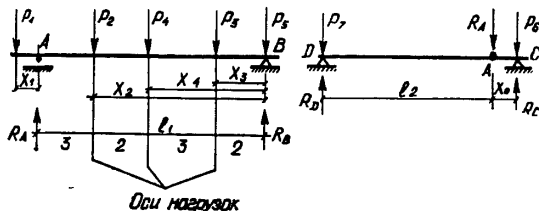


Рис. 4. Опорные реакции на полуприцепы

Рис. 5. Опорные реакции у тягача

Осевой вес — величина действующих статических нагрузок на ось:

$$Q_n = \frac{R_n}{n_0}, \quad (5)$$

где R_n — реакция от нагрузок, действующая на ось или на группу осей, прило-

женная в центре тележки;
 n_0 — число осей.

Статическая нагрузка на шину равна осевому весу, деленному на число колес, находящихся на данной оси:

$$R_{ш} = \frac{Q_n}{n_k} \quad (6)$$

Нагрузка, полученная по формуле (6), должна быть равна или меньше максимально допускаемой нагрузки на шину:

$$P_{ш} \geq P_{доп} \quad (7)$$

Величина допускаемых нагрузок на шины зависит от структуры и качества материала протектора и от величины давления на шины. Допускаемые нагрузки на шину по ГОСТ 8430—67 приведены в приложениях 14 и 15.

Пример. Автопоезд в составе тягача МАЗ-200В и полуприцепа грузоподъемностью 14 т.

Исходные данные:

1) размер шин 12,00—20. Максимально допускаемая нагрузка по ГОСТ $P_{доп} = 2500$ кг;

2) число колес на полуприцепе 8: на задней оси тягача 4; на передней оси 2;

3) вес груза $P_1 = 1$ т, $P_2 = 3$ т, $P_3 = 10$ т;

4) собственный вес полуприцепа: каркаса $P_4 = 2$ т, балансирной тележки $P_5 = 4,8$;

5) собственный вес снаряженного тягача 6,6 т из них: на переднюю ось $P_7 = 3,2$ т; на заднюю ось $P_6 = 3,4$ т;

6) база тягача $l_2 = 4,2$ м, база полуприцепа $l_1 = 8,8$ м;

7) расположение груза в отношении продольной оси — согласно схеме на рис. 3.

В отношении поперечной силы груз расположен симметрично;

8) расстояния между грузами и опорами равны:

$$x_0 = 0,15 \text{ м}; x_1 = 0,4 \text{ м}; x_2 = 6 \text{ м}; x_3 = 1 \text{ м};$$

$$x_4 = 4,4 \text{ м}.$$

Структура формул (1), (2), (3) и (4) для примера при том же расположении груза ос-

тается без изменений. Подставляя численное значение, опорные реакции будут равны:

$$R_A = 5,2 \text{ т}; R_B = 15,6 \text{ т}; R_C = 8,4 \text{ т}; R_D = 3,4 \text{ т}.$$

Осевые веса, согласно формуле (5), равны: в задней тележке полуприцепа $Q_B = \frac{15,6}{2} = 7,8$ т;

$$\text{в задней оси тягача } Q_C = \frac{8,4}{1} = 8,4 \text{ т};$$

$$\text{в передней оси тягача } Q_D = \frac{3,4}{1} = 3,4 \text{ т}.$$

Нагрузки на шины, согласно формуле (6), равны:

на шины задней тележки полуприцепа

$$P_{ш_1} = \frac{7,8}{4} = 1,95 < 2,5 \text{ т};$$

$$\text{на шины задней оси тягача } P_{ш_2} = \frac{8,4}{4} = 2,1 < 2,5 \text{ т};$$

$$\text{на шины передней оси тягача } P_{ш_3} = \frac{3,4}{2} = 1,7 < 2,5 \text{ т}.$$

4.19. В практике перевозок тяжеловесных неделимых железобетонных конструкций создаются перегрузки на шины. В этих случаях, если позволяет номинальная грузоподъемность автотранспортного средства, следует за счет снижения скорости движения и изменения давления в шинах прибегать к увеличению допускаемых нагрузок на шины. Дополнительная нагрузка $q_{доп}$ (в кгс/см²) при этом будет равна:

$$q_{доп} = (q_{пл} - q_{нд}) n, \quad (8)$$

$q_{пл}$ — максимально допускаемая статическая нагрузка на шину при повышенном давлении и соответствующей для него пониженной скорости;

$q_{нд}$ — то же, при номинальном давлении и скорости.

Максимально допускаемая статическая нагрузка на шины по ГОСТ 8430—67 в зависимости от давления и скорости приведена в приложении 15.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ И ПОТРЕБНОСТИ В АВТОТРАНСПОРТЕ

4.20. Производительность — объем или количество тонн перевозимого груза за смену — зависит от числа рейсов, транспортабельности, веса груза, перевозимого за один рейс, и грузоподъемности автотранспортного средства. Число рейсов за смену зависит от длины пути, скорости движения автомобиля, качества дорожного покрытия и затрат времени на погрузочно-разгрузочные работы.

Производительность за смену $Q_{см}$ (в т) определяется по формуле

$$Q_{см} = \frac{T_{см} q \gamma \beta V}{L_{гр} + t_{пр} \gamma \beta}, \quad (9)$$

где $T_{см}$ — продолжительность полезной работы за смену, ч;

q — номинальная грузоподъемность автотранспортного средства, т;

γ — коэффициент использования грузоподъемности, т. е. отношение веса перевозимого груза к номинальной грузоподъемности;

v — средняя скорость в пути, км;

β — коэффициент использования пробега, т. е. отношение пути с грузом к общей длине в пути;

$L_{гр}$ — длина пути с грузом, км;

$t_{пр}$ — затраты времени на погрузочно-разгрузочные работы, ч.

4.21. Производительность автотранспортных средств можно определить по нормативным данным — «Единым нормам пробега грузовых автомобилей, нормам времени простоев грузовых автомобилей под погрузкой и разгрузкой».

В нормах показатели приняты для грузов 1-го класса:

а) на погрузку и разгрузку даны комплексные нормы на тонну груза в зависимости от грузоподъемности автотранспортных средств, способа погрузки и средств механизации, применяемых на погрузочно-разгрузочных работах;

б) на пробег автомобилей даны нормы зависимости от грузоподъемности автотранспортных средств и мест передвижения их в городе или вне города. Нормы даны для трех групп дорог.

Производительность за смену при нормативных исходных данных $Q_{см}$ определяется по формуле

$$Q_{см} = \frac{T_{см}}{(t'_{пр} + t'_{дв} + L_{гр}) K}, \quad (10)$$

где K — коэффициент классности груза, для железобетонных изделий $K=1$;

$t'_{пр}$ — нормы времени на погрузочно-разгрузочные работы для 1 т груза, мин;

$t'_{дв}$ — норма времени на пробег для 1 т груза, приведенная к 1 км пробега с грузом, мин;

$L_{гр}$ — длина пути с грузом, км;

$T_{см}$ — время полезной работы за смену, мин.

4.22. Общее число машино-смен для перевозки заданного объема груза автотранспортом выбранной марки и грузоподъемности равно:

$$N_{м-см} = \frac{Q}{Q_{см}}, \quad (11)$$

где Q — заданный объем перевозки груза, т.

4.23. Расчет потребности в автотранспортных средствах в условиях монтажа с автотранспорта следует производить с учетом:

темпа монтажа и времени, затрачиваемого на прицепку и отцепку полуприцепов;

последовательности доставки деталей в строгом соответствии с графиком монтажа и ведомостью комплектации;

непрерывности подачи деталей и совмещения по времени производства отдельных операций, добиваясь уплотнения работы автотранспортных средств.

Время, затрачиваемое на погрузочно-разгрузочные работы при монтаже с автотранспортных средств, следует совмещать со временем, затрачиваемом на транспортирование изделий. Это достигается путем закрепления за одним тягачом нескольких полуприцепов.

Подбор автотранспортных средств при монтаже с автотранспорта рекомендуется производить по следующим формулам.

а) При перевозке отдельной партии однородных деталей, например стеновых панелей или плит перекрытий, должно быть сохранено следующее неравенство:

$$K_m t_m \geq t_{тр}, \quad (12)$$

где $t_{тр}$ — время, расходуемое транспортом за один оборот, выраженное формулой (13), мин;

t_m — время, расходуемое на монтаж комплекта деталей, доставленных за один оборот, выраженное формулой (14), мин;

K_m — коэффициент резерва времени на монтаж; $K_m=0,95$.

Время, расходуемое транспортом за один оборот, определяется по формуле

$$t_{тр} = (t_1 + t_2 + t_3 + t_4), \quad (13)$$

где t_1 — время в пути, равное $\frac{2l}{v_{ср}}$; l — расстояние от завода-изготовителя до строительной площадки; $v_{ср}$ — скорость движения, установленная нормами для соответствующей группы дорог и грузоподъемности автомобиля;

t_2 — время, расходуемое на прицепку (5—8) 2 за один оборот, мин;

t_3 — время, расходуемое на отцепку (3—4) 2, за один оборот, мин;

t_4 — время на маневрирование и прочие мероприятия в среднем за один оборот (6—8) 2, мин;

$t_m = \sum m_n t_n$; (14)

здесь m_n — число однородных деталей, грузимых за один рейс;

t_n — время, установленное на монтаже каждой детали.

Число оборотов за смену определится по формуле

$$n_{\text{см}}^{\text{об}} = \frac{T_{\text{см}}}{t_{\text{тр}}}. \quad (15)$$

Производительность за одну смену

$$Q_{\text{см}} = \frac{T_{\text{см}} q \gamma}{t_{\text{тр}}}. \quad (16)$$

б) В общем виде формула (12) будет иметь следующий вид:

$$K_{\text{м}} (\Sigma m_{n_1} t_{n_1} + \Sigma m_{n_2} t_{n_2} + \dots + \Sigma m_{n_i} t_{n_i}) \geq N t_{\text{тр}}, \quad (17)$$

т. е. время, расходуемое на монтаж перевозимого груза, должно быть равно или несколько больше времени, затрачиваемого на транспортирование его.

Общее число оборотов N для перевозки заданного объема груза, согласно формуле (17), будет

$$N = \frac{K_{\text{м}} (\Sigma m_{n_1} t_{n_1} + \Sigma m_{n_2} t_{n_2} + \dots + \Sigma m_{n_i} t_{n_i})}{t_{\text{тр}}}. \quad (18)$$

Требуемое количество машино-смен для

перевозки заданного объема груза определяется по формуле

$$n_{\text{м-см}} = \frac{N}{n_{\text{см}}^{\text{об}}} = \frac{K_{\text{м}} (\Sigma m_{n_1} t_{n_1} + \Sigma m_{n_2} t_{n_2} + \dots + \Sigma m_{n_i} t_{n_i})}{T_{\text{см}}}. \quad (19)$$

Число выходов машин в каждую смену m определяется из условия, заданного по графику срока на монтаж всех перевозимых деталей. Оно будет равно общему числу машино-смен, деленному на продолжительность монтажа, выраженную в количестве рабочих смен:

$$m = \frac{n_{\text{м-см}}}{C_{\text{см}} n_{\text{раб}}}, \quad (20)$$

где $n_{\text{м-см}}$ — потребное количество машино-смен для перевозки заданного объема груза;

$C_{\text{см}}$ — коэффициент сменности, равный 1, 2 или 3 в зависимости от числа рабочих смен в сутки;

$n_{\text{раб}}$ — количество рабочих дней в планируемые сроки перевозок.

5. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ИЗДЕЛИЙ

ХАРАКТЕРИСТИКА ИЗДЕЛИЙ И АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ИХ ПЕРЕВОЗКИ

5.1. Номенклатура и перечень типовых сборных железобетонных изделий, применяемых в промышленном строительстве для производственных зданий, даны в разд. 6 и для промышленных сооружений в разд. 7.

Детали и конструкции для производственных зданий разбиты по их видам, а для промышленных сооружений — по назначению.

5.2. Сборные железобетонные изделия, приведенные в сводных таблицах в разд. 6 и 7, полностью включают все типовые детали и конструкции, объявленные в типовых сериях по состоянию на 1 июля 1970 г.

В сводных таблицах детали и конструкции сведены в группы. В группы подбирались отдельные марки изделий, сходные по габаритным и весовым показателям или близкие к ним. Кроме того, при подборе групп учитывались грузоподъемность и грузимость существующих моделей и марок автотранспортных средств.

5.3. В сводных таблицах даны схемы деталей и конструкций с указанием их габаритов, веса, мест строповок при подъемах и способы опирания при укладке их на автотранспорт и при складировании.

В таблицах приведены марки автотранспортных средств, как специализированных,

так и общего назначения, рекомендуемых для перевозки изделий.

Для выбора наиболее рациональных марок автомобилей и автопоездов в таблицах даны грузимость и коэффициент использования автотранспортных средств по грузоподъемности.

Грузимость (количество изделий, укладываемых за один рейс) и коэффициент использования грузоподъемности характеризуют производительность автотранспортных средств. Они подтверждают целесообразность подбора той или иной марки автомобиля и автопоезда на перевозке рассматриваемой группы изделий.

Порядок пользования сводными таблицами изложен в конце разд. 7.

5.4. Почти все, за небольшим исключением, детали и конструкции для одноэтажных промышленных зданий обладают большими габаритами и весом и транспортируются преимущественно на специализированном подвижном составе, изготовляемом силами и средствами автохозяйств.

Детали и конструкции многоэтажных промышленных зданий, за исключением колонн под крановую нагрузку, а также детали и конструкции для промышленных сооружений

Минимальные и максимальные габариты и весовые показатели основных изделий для производственных зданий

| Наименование деталей | Габариты и весовые показатели | | | |
|--|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|
| | минимальные | | максимальные | |
| | размеры, мм | вес, кг | размеры, мм | вес, кг |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Фундаменты | | | | |
| Сваи | Длина 3000, сечение 200×200 | 310 | Длина 20 000, сечение 400×400 | 8 040 |
| Башмаки (стаканы) | Высота 700, площадь 900×900 | 1300 | Высота 4200, площадь 2700×2400 | 19 200 |
| Блоки | Высота 400, площадь 980×600 | 600 | Высота 1240, площадь 1980×600 | 3 700 |
| Плиты | Высота 200, площадь 1180×600 | 530 | Высота 300, площадь 5700×2700 | 7 700 |
| Колонны для одноэтажных зданий | | | | |
| Прямоугольные | Длина 4500, сечение 400×400 | 1800 | Длина 11 800, сечение 600×500 | 13 000 |
| Двухветвевые | Длина 11 150, сечение 1300×500 | 5700 | Длина 19 350, сечение 2700×600 | 26 300 |
| Фахверковые | Длина 5700, сечение 400×400 | 2280 | Длина 23 200, сечение 1300×500 | 16 450 |
| Колонны для многоэтажных зданий | | | | |
| Без крановой нагрузки | Длина 2520, сечение 450×350 | 1150 | Длина 5980, сечение 600×400 | 3 800 |
| С крановой нагрузкой | Длина 2520, сечение 400×400 | 1330 | Длина 14 830, сечение 600×400 | 9 100 |
| Балки | | | | |
| Подкрановые | Высота 800, длина 5950 | 2930 | Высота 1400, длина 11 950 | 10 700 |
| Подстропильные | — | — | Высота 1500, длина 11 950 | 12 000 |
| Стропильные | Высота 400, длина 5950 | 1300 | Высота 1535, длина 17 960 | 12 000 |
| Ригели | Высота 600, длина 5170 | 2500 | Высота 800, длина 8480 | 6 900 |
| Панели | | | | |
| Стеновые | Толщина 200, длина 5980 | 1040 | Толщина 300, длина 11 980 | 8 200 |
| Плиты покрытий и перекрытий | Толщина 140, длина 1490 | 86 | Толщина 450, длина 11 960 | 6 800 |
| Фермы | | | | |
| Подстропильные | Высота 3410, длина 11 960 | 9200 | Высота 2200, длина 11 960 | 11 300 |
| Стропильные: | Высота 2630, длина 17 940 | 4500 | Высота 3835, длина 29 940 | 25 700 |
| скатные | Высота 2700, длина 17 960 | 6000 | Высота 2700, длина 23 960 | 13 700 |
| плоские | | | | |

могут перевозиться на подвижном составе общего назначения.

В табл. 8 приводятся данные о транспортабельности—минимальных и максимальных габаритах и весовых показателях отдельных видов деталей и конструкций, применяемых в строительстве производственных зданий.

Из таблицы следует, что наибольшая длина одной колонны в типовых конструкциях достигает 23 200 мм и веса 26 300 кг; длина стропильных балок 17 960 мм и вес 12 000 кг; стропильные фермы при длине 29 940 мм имеют высоту 3835 мм и вес 25 700 кг.

Высота самой фермы без учета погрузоч-

ной высоты подвижного состава на 35 мм (3835—3800) перекрывает допускаемые габариты свободного проезда через искусственные сооружения, установленные «Правилами движения по дорогам общей сети СССР». Такие фермы перевозят в наклонном положении.

Вопросы прочности конструкции при этом способе перевозки остаются недостаточно изученными и требуют дальнейшей проверки отдельных элементов и узлов транспортируемой фермы.

5.5. Подбор автотранспортных средств и рекомендации по использованию их на перевозках сборных железобетонных изделий для производственных зданий и промышленных сооружений, приведенный в сводных таблицах 10—22, разд. 6 и 7, даны с учетом применения прогрессивных и высокопроизводительных моделей и марок подвижного состава.

5.6. Анализируя состояние вопроса со степенью использования отдельных видов подвижного состава на перевозках типовых сборных железобетонных изделий для производственных зданий, выделяя при этом из каждой группы изделий, помещенных в сводных таблицах 10—16, автотранспортное средство, имеющее высокий показатель по использованию грузоподъемности, и определяя роль и место в перевозках отдельных видов подвижного состава путем подсчета числа случаев занятости их, выясняется, что в этих перевозках отдельные виды автотранспортных средств участвуют в следующих объемах:

бортовые автомобили — 11%;
автопоезда общего назначения — 15%;
специализированный подвижной состав — 74%.

Эти итоги наглядно характеризуют роль и место специализированного подвижного состава в перевозках сборных железобетонных изделий для строительства производственных зданий.

5.7. В отличие от автотранспорта общего назначения специализированный автотранспорт перевозит более широкую номенклатуру изделий из сборного железобетона при высоких показателях использования номинальной грузоподъемности. И в то же время он нуждается в создании унифицированных образцов, привязанных по своей вместимости к габариту и весу перевозимых существующих деталей и конструкций с учетом перспективы их развития; в усовершенствовании существующих амортизирующих устройств и органов управления движением в целях достижения высоких эксплуатационных показателей.

В табл. 9 дана характеристика количественного соотношения подвижного состава по его

Количественное соотношение степени использования подвижного состава по грузоподъемности при перевозках железобетонных изделий

| Автотранспорт общего назначения | | Специализированный автотранспорт | | | | | | |
|---------------------------------|------------|----------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-----|--|
| бортовой автотранспорт | автопоезда | Грузоподъемность, т | | | | | | |
| 4—5 | 7,5—12 | 7,9 | 11,5—14,3 | 10—12 | 14—16 | 20—25 | 36* | |
| 2 | 1 | 1,4 | 2,6 | 2,6 | 5,5 | 12,4 | — | |

* Используется только для перевозки ферм в наклонном положении.

номинальной грузоподъемности, составленная на основе анализа данных, выявленных при подборе автотранспортных средств по перевозке сборных железобетонных изделий для строительства производственных зданий.

Из табл. 9 следует, что наибольшее применение на перевозках сборного железобетона для строительства производственных зданий находят специализированные автотранспортные средства грузоподъемностью 20—25 т. Очевидно, что тенденция к увеличению номинальной грузоподъемности получит в дальнейшем более широкое распространение, особенно в связи с внедрением в организацию строительного производства паллет (автоконтейнеров) большой емкости, как это было отмечено в разд. 4 настоящего Руководства.

5.8. Контейнеризация грузов в промышленном строительстве развита слабо. Внедрение ее сокращает время на погрузочно-разгрузочных работах, способствует ликвидации ручного труда во всех звеньях, связанных с доставкой изделий к месту их укладки. Мероприятия по контейнеризации связаны с материальными затратами, с созданием обменного фонда и оборачиваемости контейнеров, поддонов и пр. В первую очередь подлежат контейнеризации или пакетированию все детали и конструкции весом до 1 т, имеющие применение на строительстве объемных сооружений. На линейных сооружениях (линиях электропередач, водопроводных, канализационных, газовых, трубопроводах, туннелях), где потребность в таких деталях связана с перемещением и раскладкой их в небольших количествах на сравнительно больших расстояниях друг от друга, целесообразно доставлять их россыпью или в небольших связках с помощью металлических лент, проволок и пр.

5.9. Для всех остальных деталей весом до 1 т в сводных таблицах даны исходные данные для решения вопросов, связанных с конструи-

рованием унифицированных типов контейнеров или поддонов для перевозки сборных железобетонных изделий промышленного строительства.

6. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ТИПОВЫХ СБОРНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ДЕТАЛЕЙ И КОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ

6.1. В настоящем разделе приведены таблицы, в которых даны рекомендуемые модели и марки автотранспортных средств для перевозки изделий, а также крановое и такелажное оборудование.

Для каждого параграфа настоящей главы и каждого вида изделий, вошедших в параграф, приводятся следующие дополнительные указания о способах погрузки и разгрузки изделий.

6.2. **Сваи.** Погрузка и разгрузка свай должна производиться за подъемные петли. Подъем свай длиной до 6 м включительно допускается производить без применения траверс. Подтаскивание свай к концу при наличии спланированной площадки разрешается на расстояние не более 6 м. Подъем свай на копер следует производить захватом на удавку у фиксирующего штыря. Подъем непосредственно за верхнюю петлю разрешается при отсутствии фиксирующего штыря. Перевод свай из горизонтального в рабочее положение следует производить плавно, без рывков и ударов.

При укладке свай ярусами в каждом ряду должны быть уложены строго по вертикали деревянные прокладки-рейки на расстоянии не более 10 см от подъемных петель. Во избежание смятия захватных петель толщина деревянных прокладок должна быть на 2 см больше высоты выступающих петель. Для обеспечения устойчивости штабеля все прокладки-рейки должны быть одинаковой толщины.

При хранении свай должны быть рассортированы по маркам и уложены острием в одну сторону. Высота штабеля должна быть не более 2 м.

Отклонения от размеров поперечного сечения свай допускаются +5 мм. Остальные допуски в размерах и качестве — в соответствии с ГОСТ 10628—69.

6.3. **Фундаментные блоки** — башмаки, стаканы для колонн — грузятся на автотранспортные средства в один ярус и укладываются на грузовую платформу подвижного состава всей плоскостью основания блока. Разгрузка осуществляется за захватные петли, обычно размещаемые в верхней плоскости блока. При от-

сутствии на блоках захватных петель их следует укладывать на деревянные подкладки, образующие просвет для пропуска стропы. Подкладки толщиной 40—50 мм следует укладывать на расстоянии 60—80 мм от концов блока. Разгрузка блоков под тяжелые колонны производится в непосредственной близости от установки колонн. Хранение блоков на СП при наличии спланированной площадки осуществляется с соблюдением тех же правил, что и при транспортировании блоков.

6.4. **Фундаментные плиты** в зависимости от их веса и габаритов транспортируются в один ярус с укладкой их непосредственно на грузовую платформу без подкладок или в несколько ярусов с подкладками и прокладками. Деревянные подкладки и прокладки устанавливаются рядом с захватными и подъемными петлями. Во избежание смятия петель толщина прокладок должна быть на 2 см больше высоты петель. Разгрузка и укладка плит на СП производится по всему периметру объекта с раскладкой их в штабеля объемом и высотой в зависимости от потребности в плитах на данном участке устройства ленточных фундаментов. Штабеля должны быть высотой не более 2 м.

6.5. **Колонны** представлены для одноэтажных и многоэтажных производственных зданий, под крановую и безкрановую нагрузку. Конструктивно они даны прямоугольного сечения и двухветвевые под тяжелую крановую нагрузку; для многоэтажных зданий — на один и два этажа. Колонны транспортируются в горизонтальном положении. Места захватов и расстояния до них: h_1 — для захвата под монтаж; h_2 и h_3 — для захвата под погрузку и разгрузку. Места опирания колонн при транспортировании и складировании приведены в виде условного треугольника — опоры со штрихами. Двухветвевые колонны могут транспортироваться и складироваться плашмя или на ребро. В последнем случае необходимо обеспечить устойчивость колонн, используя для этой цели специальные съемные коники по типу «гребенки», применяемые при перевозке балок, но более массивные и конструктивно надежные, способные воспринять возможные динамические удары от колонны в пути следования.

Переход двухветвевых колонн из горизонтального в вертикальное положение допускается из положения «на ребро» с помощью балансирующих траверс, позволяющих одновременно с подъемом придавать колонне вертикальное положение. При работе с небалансирными траверсами следует на опирающуюся ветвь во избежание ее излома при подъеме надевать металлический башмак с распоркой (рис. 6), передающий часть усилий на вторую ветвь.

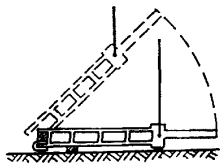


Рис. 6. Погрузка двух ветвевых колонн

При погрузке плашмя первый ряд колонн должен опираться на грузовую платформу всей плоскостью, параллельной отверстиям для подъемных штырей, или на деревянные подкладки, устанавливаемые в местах, указанных на складах.

В случае перевозок длинномерных колонн на роспусках опора на прицепе должна быть оборудована турникетом, обеспечивающим подвижность при движениях на кривых участках пути и на поворотах.

Число рядов колонн, укладываемых на транспорт или складываемых на стройплощадках, по высоте может колебаться от одного до четырех для прямоугольных колонн, от одного до трех для двухветвевых крайних колонн и не более двух рядов для средних тяжелых двухветвевых колонн.

6.6. Балки и ригели транспортируются в проектном положении, т. е. они укладываются стенками перпендикулярно плоскости платформы. Во избежание излома перевозить балки плашмя запрещается. Перевозка осуществляется бортовыми автомобилями и автопоездами общего назначения или специализированным автотранспортом в зависимости от габаритов и веса балок и ригелей. Для предохранения от боковых перемещений балок и ригелей при транспортировании их, а также для обеспечения правильного опирания и создания общей устойчивости при перевозке балок и ригелей следует применять специальные съемные гнезда-гребенки, устанавливаемые на автотранспорте в плоскости опирания балок и ригелей, согласно приведенным в сводной таблице схемам опирания.

На рис. 7 показана гребенка, предназначенная для перевозки ригелей трапецидального сечения; на рис. 8 — для балок со стенкой прямоугольного сечения.

Гребенки целесообразно изготовлять универсального типа для нескольких марок балок

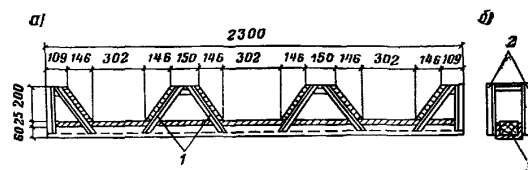


Рис. 7. Гребенка для перевозки ригелей

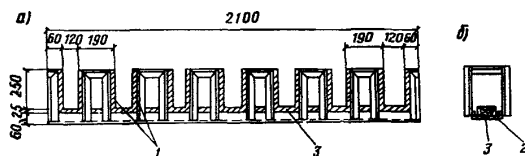


Рис. 8. Гребенка для перевозки балок со стенкой прямоугольного сечения

и ригелей, близких по высоте и толщине сечений, используя для этой цели номенклатуру изделий, приведенную в сводной таблице, и перенести планируемых на места к перевозке изделий.

6.7. Плиты перекрытий и покрытий транспортируются и хранятся в рабочем горизонтальном положении. В зависимости от размеров и веса они перевозятся на бортовых автомобилях, автопоездах общего назначения и специализированном автотранспорте — плитовозах, балковозах и т. п. При перевозке и хранении плиты укладываются рядами по высоте с прокладками между ними на расстоянии 50—75 см от торцов плит, но не далее расположения захватных петель. Для плит из ячеистого бетона прокладки укладываются на расстоянии 50 мм от торцов плит. Прокладки между рядами должны иметь одинаковую толщину и по высоте располагаться строго в одной плоскости. Укладка плит на автотранспорт должна быть абсолютно правильной, так как плиты для промышленного строительства имеют скошенные ребра для замоноличивания стыков. Если при укладке плит по дуге платформы автомобиля, прицепа или полуприцепа образуется свес более 40—50 см, следует применять опорные рамы-консоли под свисающую часть плиты.

Следует учитывать, что у плит из ячеистых бетонов действие гидрофобной эмульсии сохраняется в течение 1,5—2 мес., поэтому по истечении этого срока их следует хранить в крытых помещениях. Транспортировать плиты, не покрытые на заводе эмульсией или не защищенные брезентом или прочим водонепроницаемым материалом, запрещается.

6.8. Стеновые блоки и панели. Стеновые блоки транспортируются на бортовых автомоби-

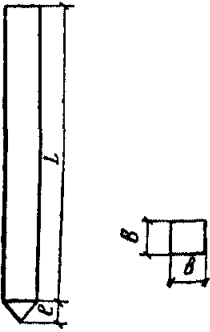
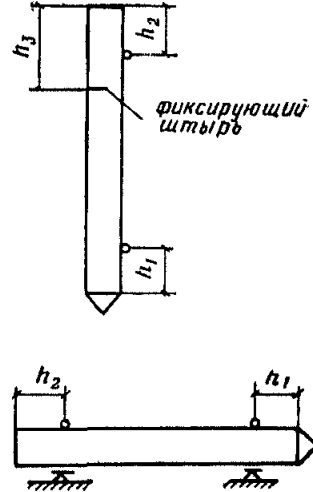
лях и на автопоездах общего назначения. При многорядной укладке используются деревянные прокладки.

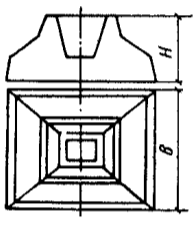
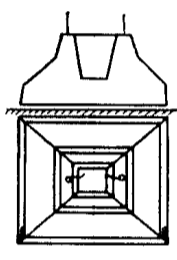
Стеновые панели транспортируются на специализированном автотранспорте — панелевозах и на универсальных полуприцепах в специально оборудованных для них карманах — кассетах с низкой посадкой. Стеновые панели транспортируются и хранятся в рабочем, вертикальном положении, укладываются и опираются на деревянные прокладки нижней плоскостью ребра панели. Места строповок при подъемах панелей приведены в сводных табли-

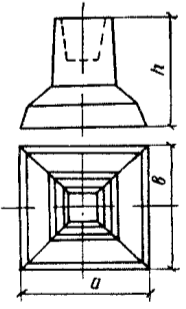
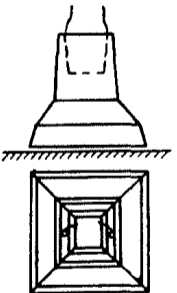
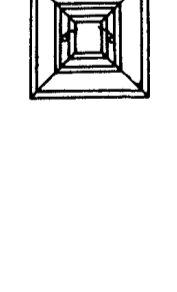
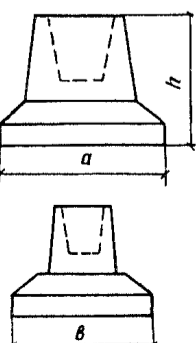
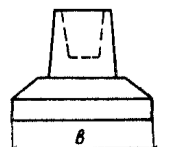
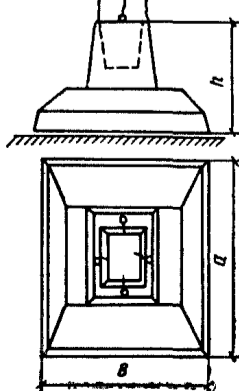
цах. Строповка 12-м стеновых панелей производится за отверстия в двух попарно расположенных точках в верхнем продольном ребре панели. В целях равномерной передачи усилий на ребро следует для каждой пары отверстий при строповке устанавливать распределительные подкладки из обрезков полосовой стали или уголков длиной 250—300 мм с применением рым-болтов и прочих захватных деталей.

Хранение стеновых панелей на стройплощадке производится в рабочей зоне крана в специальных наклонных или вертикальных пеналах-кассетах.

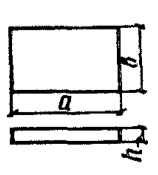
СВАИ, БЛОКИ И ПЛИТЫ ПОД ФУНДАМЕНТЫ

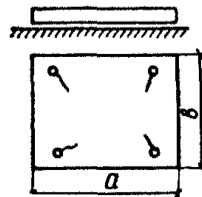
| Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|------------------------|---|---------------|-----------------------------------|----------------------------|---|---------------------------|-----------------------|----------------|--|----------------------------|-----------|
| № п/п | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимось, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 | Сваи  Серия: 1.011.1, вып. 2,3; 1.011.2, вып. 1 | L | l | b |  h_1, h_2 — места захватов при транспортировании и складировании; h_3 — места захвата при подаче свай на копер; $h_1 = h_2 = 0,2l + 0,207l$; $h_3 = 0,294l - 0,3l$ Сваи длиной до 5—6 м не имеют для захвата фиксирующего штыря. На копер они захватываются с помощью петли, расположенной на расстоянии h_2 | 1. ГАЗ-53А | 4 | 13—4 | 1,0—0,94 | Рис. 9 с балансирым блоком | |
| | | 3000—4000 | 250—340 для свай марки СЦ-140-220 | 200—300 | | 0,31—0,94 | 2. ЗИЛ-130 | 5,5 | 18—5 | | 1,01—0,85 |
| | | | | | | | 3. МАЗ-500 | 7,5 | 24—8 | | 0,99—1,0 |
| | | | | | | | 4. Урал-377 | 7,5 | 24—8 | | 0,99—1,0 |
| | | | | | | | 5. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | 14,3 | 46—15 | | 0,99—0,98 |
| 2 | | 4500—5500 | 250—340 для свай марки СЦ-140-220 | 200—300 | 0,46—1,28 | 1. МАЗ-500 | 7,5 | 16—5 | 0,98—0,85 | То же | |
| | | | | | 2. Урал-377 | 7,5 | 16—5 | 0,98—0,85 | | | |
| | | | | | 3. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | 14,3 | 31—11 | 0,99—0,98 | | | |
| | | | | | 4. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б | 7 | 15—5 | 0,98—0,91 | | | |
| 3 | | 6000—7000 | 250—340 для свай марки СЦ-140-220 | 200—300 | 0,61—1,62 | 1. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б | 7 | 11—4 | 0,95—0,92 | » | |
| | | | | | 2. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 | 7,5 | 12—4 | 0,97—0,85 | | | |
| | | | | | 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 19—7 | 1,0—0,95 | | | |
| | | | | | 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 | 23—8 | 1,0—0,92 | | | |
| 4 | | 8000—9000 | 320—400 для свай марки СЦ-220 | 250—350 | 1,27—2,80 | 1. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 9—4 | 0,99—0,9 | » | |
| | | | | | 2. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 | 11—5 | 0,99—1,0 | | | |
| | | | | | 3. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 8—3 | 1,0—0,84 | | | |
| | | | | | 4. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 19—8 | 1,0—0,93 | | | |
| | | | | | 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 12 | 9—4 | 0,95—0,93 | | | |
| 5 | | 10 000—12 000 | 340—400 | 300—350 | 2,29—3,71 | 1. Б-12 Минпромстрой БССР | 12 | 5—3 | 0,97—0,97 | » | |
| | | | | | 2. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 10—6 | 0,95—0,92 | | | |
| | | | | | 3. ББ-20 Мособлстройтранс | 20 | 8—5 | 0,9—0,9 | | | |
| | | | | | 4. УПБ-12 Мособлстройтранс | 12 | 5—3 | 0,95—0,92 | | | |

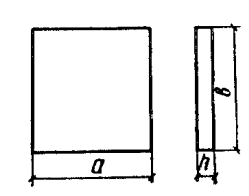
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахваты- ные устрой- ства и при- способления | |
|-------|--|------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|---|----------------------------------|--|--|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузо- подъем- ность, т | грузо- мощь, шт. | | γ |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 6 | С в а и | 13000— 15 000 | 340—400 | 300— 350 | 2,95— 4,64 | 1. УПБ-12 Мосobl- стройтранс 2. ББ-20 Мосobl- стройтранс 3. П-12А Мин- промстрой БССР | 12 20 24 | 4—2 6—4 8—5 | 0,98— 0,77 0,88— 0,92 0,98— 0,95 | Рис. 9 с ба- лансир- ным блоком |
| 7 | | 13000— 15 000 | 450 | 400 | 5,28— 6,05 | 1. ББ-20 Мосobl- стройтранс 2. П-12А Мин- промстрой БССР 3. ПР-25 Мос- стройтранс 4. УПП 16×3×24 Минстрой СССР | 20 24 25 24 | 3—3 4—4 4—4 4—4 | 0,79— 0,90 0,84— 1,0 0,84— 0,96 0,84— 1,0 | То же |
| 8 | | 16000— 18 000 | 400 | 350 | 4,95— 5,55 | 1. УПП 16×3×24 Минстрой СССР 2. ПР-25 Мос- стройтранс 3. УПП-12АБ ЦНИИОМТП | 24 25 15 | 5—4 5—4 3—2 | 1,0— 0,92 0,99— 0,88 0,99— 0,74 | » |
| 9 | | 16000— 18 000 | 450 | 400 | 6,45— 7,26 | 1. УПП 16×3×24 Минстрой СССР 2. ПР-25 Мос- стройтранс 3. УПП-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПТ-10 Мосobl- стройтранс | 24 25 15 10 | 3—3 3—3 2—2 1—1 | 0,8— 0,9 0,87— 0,85— 0,96 0,64— 0,72 | » |
| 10 | | 19000— 20 000 | 400—450 | 350— 400 | 5,88— 8,04 | 1. ПТ-10 Мосobl- стройтранс 2. ПР-25 Мос- стройтранс | 10 25 | 1—1 4—3 | 0,58— 0,8 0,97— 0,96 | » |
| 11 | Фундаменты стаканного типа  Серия ИИ-04-1, вып. 2 | <i>h</i> 700 | <i>a</i> 1700—2000 | <i>b</i> 1700— 2000 | 4,35— 3,08 |  1. П-12М Мин- промстрой БССР 2. Б-12 Минпром- строй БССР 3. ППК-14 Мос- oblстройтранс 4. ПП-20 Мосobl- стройтранс 5. ПП-24 Мосobl- стройтранс 6. Полуприцеп (П/п) площад- ка Ленстрой- транс | 14 14 10 24 20 20 | 3—4 3—4 2—3 5—6 4—6 4—6 | 0,93— 0,88 0,93— 0,88 0,87— 0,92 0,90— 0,77 0,87— 0,92 0,97— 0,92 | » |

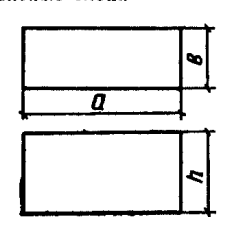
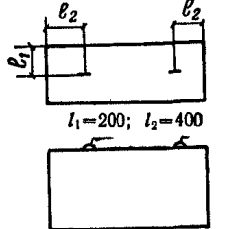
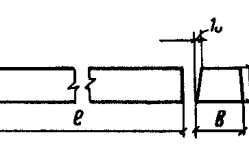
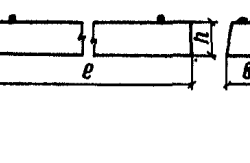
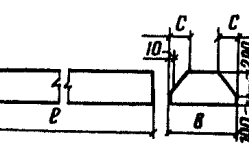
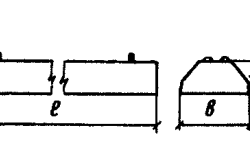
| | | | | | | | | | | |
|----|---|--|---------------------------|---------------------------|------------------|---|---|---------------------------------------|---|--|
| 12 | Альбом № 56515-С Теплоэлектропроекта  | 1100— 800 | 900 | 900 | 1,9— 1,3 | 1. ПП-24 Мосobl- стройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. П-12А Мин- промстрой БССР 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 20 20 24 14 11,5 | 10—15 10—15 12—18 7—8 6—8 | 0,95— 0,97 0,95— 0,97 0,95— 0,97 0,95— 0,74 0,99— 0,90 | Рис. 9 с ба- лансир- ным блоком |
| 13 | | <i>h</i> 1750— 1400 | <i>a</i> 1700—1300 | <i>b</i> 1700— 1300 | 5,5— 3,7 |  1. ПП-20 Мосobl- стройтранс 2. УПБ-12 Мосobl- стройтранс 3. П-12А Мин- промстрой БССР 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 24 12 24 11,5 14 | 4—6 2—3 4—6 2—3 2—3 | 0,91— 0,92 0,91— 0,92 0,91— 0,92 0,95— 0,96 0,78— 0,79 | То же |
| 14 | | <i>h</i> 1750— 1400 | <i>a</i> 2500—1900 | <i>b</i> 2500— 2100 | 9,7— 7,7 |  1. ПП-24 Мосobl- стройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. Б-18 Минпром- строй БССР 4. П-12А Мин- промстрой БССР | 20 20 20 24 | 2—2 2—2 2—2 2—3 | 0,97— 0,77 0,97— 0,77 0,97— 0,77 0,8— 0,96 | » |
| 15 | | 1750 | 2500 | 2900 | 12,3 | 1. П-12А Мин- промстрой БССР 2. ПП-15 Мосobl- стройтранс 3. ПП-20 Мосobl- стройтранс 4. Б-12 Минпром- строй БССР 5. ПБ-9-12 Мос- oblстройтранс | 24 15 24 14 12 | 2 1 2 1 1 | 1,02 0,82 1,02 0,87 0,97 | Рис. 4 |
| 16 | | Фундаментные блоки-стаканы (по мате- риалам ЦНИИПромзданий)   | <i>a</i> 1500— 2100 | <i>b</i> 1500 | <i>h</i> 1200 | 3,4— 3,8 |  1. ПП-20 Мосobl- стройтранс 2. П-12А Мин- промстрой БССР 3. ПП-15М Мос- oblстройтранс 4. П-12М Мин- промстрой БССР 5. Роспуск (Р)- площадка, Лен- стройтранс | 24 24 15 14 25 | 7—6 7—6 4—4 4—3 7—6 | 0,99— 0,95 0,99— 0,95 0,9— 1,01 0,97— 0,81 0,95— 0,91 |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахваты и приспособления | |
|-------|---|-------------|-----------|----------------------------|-----------------------|--|------------------------------|---------------------------------|---|----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимост, шт. | | γ |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 17 | Фундаментные блоки-стаканы (по материалам ЦНИИПромзданий) | 1500—2100 | 1500—1800 | 1200—1800 | 4,2—5,6 | 1. ПП-20 Мособлстройтранс 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ПП-15М Мособлстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 24 24 14 15 20 | 6—4 6—4 3—2 3—2 5—3 | 1,05—0,93 1,05—0,93 0,9—0,8 0,84—0,74 1,05—0,84 | Рис. 2 |
| 18 | | 1500—2100 | 1500—1800 | 1200—2400 | 6—8 | 1. КрАЗ-221 с ЧМЗАП-5203В 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. ПП-20 Мособлстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 20 24 24 20 20 | 3—2 4—3 4—3 3—2 3—2 | 0,9—0,8 1,0—1,0 1,0—1,0 0,9—0,8 0,9—0,8 | То же |
| 19 | | 2400—3000 | 1800—2400 | 1200—1800 | 8,4—9,5 | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ТП-24 Мособлстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. Р/площадка, Ленстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 20 20 20 25 24 | 2—2 2—2 2—2 3—2 3—2 | 0,84—0,95 0,84—0,95 0,84—0,95 1,0—0,76 1,05—0,79 | > |
| 20 | | 2400—3600 | 1800—2400 | 1200—2400 | 9,8—10,7 | 1. КрАЗ-219 2. УБ-12 Оргтехстрой УССР 3. УБ-24К Оргтехстрой УССР 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245Б 5. МАЗ-504 с МАЗ-5224 | 12 12 24 12,5 22 | 1—1 1—1 2—2 1—1 2—2 | 0,81—0,89 0,81—0,89 0,81—0,89 0,78—0,85 0,89—0,97 | > |
| 21 | | 2700—3600 | 1800—2400 | 1200—2400 | 11,2—11,9 | 1. КрАЗ-219 2. Т-151А 3. УБ-12 Оргтехстрой УССР 4. УБ-24К Оргтехстрой УССР | 12 16 12 24 | 1—1 1—1 1—1 2—2 | 0,93—0,99 0,7—0,74 0,93—0,99 0,93—0,99 | Рис. 4 |

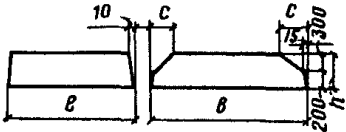

| | | | | | | | | | | | |
|----|---|------------------|-------------|------------|-----------|---|--|---------------------------------|---|---|--------|
| 22 | | 3600 | 2700 | 1200 | 11—11,3 | 1. Т-151А 2. УБ-12 Оргтехстрой УССР 3. УБ-24 Оргтехстрой УССР 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245Б (переоборудов.) | 16 12 24 12,5 | 1—1 1—1 2—2 1—1 | 0,68—0,7 0,91—0,94 0,91—0,96 0,92—0,94 | Рис. 4 | |
| 23 | | 2900—3600 | 2400 | 1500—2400 | 12,2—13,8 | 1. Т-151-А 2. КрАЗ-221 с ЧМЗАП-5203В 3. Плитовоз, Главцелинпромстрой 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 16 20 20 20 14 | 1—1 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,76—0,86 0,61—0,69 0,61—0,69 0,61—0,69 0,87—0,98 | То же | |
| 24 | | 3600 | 2700 | 1500—2400 | 12,4—13,8 | 1. Т-151А 2. КрАЗ-221 с ЧМЗАП-5203В 3. Плитовоз, Главцелинпромстрой 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 16 20 20 20 14 | 1—1 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,77—0,86 0,62—0,69 0,62—0,69 0,62—0,69 0,88—0,98 | > | |
| 25 | | 2700—4200 | 2400—2700 | 1500—2400 | 14—15,8 | 1. Т-151А 2. КрАЗ-221 с ЧМЗАП-5203В 3. Плитовоз, Главцелинпромстрой 4. ТП-24, Мособлстройтранс 5. Плитовоз, Минпромстрой БССР | 16 20 20 20 15 | 1—1 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,87—0,98 0,7—0,79 0,7—0,79 0,7—0,79 0,92—1,05 | > | |
| 26 | | 3600—4200 | 2400—2700 | 1500—2400 | 16,2—19,2 | 1. КрАЗ-221 с ЧМЗАП-5203В 2. Плитовоз, Главцелинпромстрой 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс | 20 20 20 24 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,81—0,96 0,81—0,96 0,81—0,96 0,67—0,80 | > | |
| 27 | Фундаментные плиты (по материалам ЦНИИПромзданий) | a 3000—3600 | b 2400 | h 300 | 5,4—6,5 |  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ТП-24 Мособлстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ПП-12А Минпромстрой БССР 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 20 20 20 24 24 | 3—3 3—3 3—3 4—3 4—3 | 0,81—0,97 0,81—0,97 0,81—0,97 0,9—0,81 0,9—0,81 | Рис. 2 |



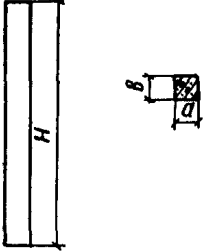
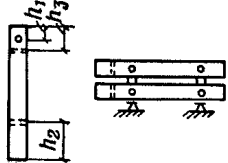
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахваты- ные устрой- ства и при- способления | |
|-------|---|-------------|-----------|----------------------------|---|--|-------------------------------|----------------------|---|----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузо- подъем- ность, т | грузи- мость, шт. | | γ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 28 | Фундаментные плиты (по материалам ЦНИИПромзданий) | a | b | h | | 1. ПП-20 Мособл- стройтранс 2. П-12А Минпром- строй БССР 3. Роспуск-пло- щадка, Лен- стройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. Б-18 Минпром- строй БССР | 24 | 3-3 | 0,93— 1,06 | Рис. 2 |
| | | 4200 | 2400—2700 | 300 | | | | | | |
| 29 | | 4800 | 2700 | 300 | | 1. ТП-24 Мособл- стройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. То же 4. Б-18 Минпром- строй БССР 5. ПП-20 Мособл- стройтранс | 20 | 2 | 0,97 | То же |
| 30 | Фундаментные плиты  Альбом № 65343-С, 65970-С Теплоэлектропроекта | a | b | h | 3,65 | 1. Б-18 Минпром- строй БССР 2. П-12А Минпром- строй БССР 3. ПП-20 Мособл- стройтранс 4. ТП-24 Мособл- стройтранс 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 20 | 5 | 0,91 | » |
| | | 2700 | 2700 | 200 | | | | | | |
| 31 | | 3000 | 3000 | 300 | | | | | | |
| 32 | 5700 | 2700 | 200 | 7,7 | 1. П-12А Минпром- строй БССР 2. ПП-20 Мособл- стройтранс 3. Р/площадка, Ленстройтранс 4. Б-18 Минпром- строй БССР 5. Т-24 Мособл- стройтранс | 24 | 3 | 0,96 | » | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|---------------|---------------|------|-------------|---|--|---|---------------|---------------|---------------|-------|
| 33 | Фундаментные блоки  | a | b | h | 3,7— 2,4 | $l_1=200; l_2=400$  | 20 | 5-8 | 0,92— 0,96 | Рис. 9 | | |
| | | 1980 | 600— 400 | 1240 | | | | | | | | |
| 34 | Альбом № 56515-С Теплоэлектропроекта | 980 | 600 | 400 | 0,6 | | 1. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 4. МАЗ-504 с МАЗ-524Б 5. КраЗ-219Б | 7 | 11 | 0,93 | То же | |
| 35 | Плиты ГОСТ 13580-88*  | l | b | h | c | 1,07— 1,43 | Плиты железобетонные для ленточных фундаментов  | 5 | 4-3 | 0,65— 0,85 | Рис. 2 | |
| | | 2380 | 600— 800 | 300 | — | | | | | | | |
| 36 | | 1180 | 600— 800 | 300 | — | 0,53— 0,71 | | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 4. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 | 4-3 | 0,84— 0,85 | То же |
| 37 |  | 1180 | 1000— 1200 | 300 | 200— 300 | 0,785— 0,900 |  | 2,5 | 3-2 | 0,97— 0,72 | » | |
| | | 1180— 2380 | 1000— 1600 | 300 | 200— 300 | 1,08— 1,58 | | | | | | |
| 38 | | | | | | | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. КраЗ-219Б 5. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В | 5 | 4-3 | 0,86— 0,94 | » |

* В колонке 5 — вес плит дан по ГОСТу.

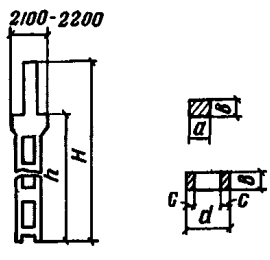
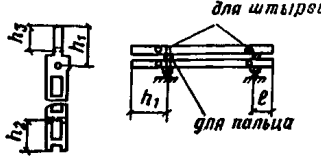
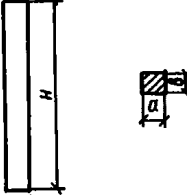
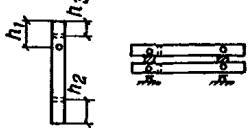
| № п/п | Характеристика изделия | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | |
|-------|---|-------------|-----------|-----|--------|----------------------------|---|--|-----------------------------|---------------------------------|--|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 39 | | 2380 | 1200—1600 | 300 | 300 | 1,815—2,530 | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. КрАЗ-219Б 5. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В | 5 7,5 7,5 12 9 | 2—2 4—3 4—3 6—4 5—3 | 0,72—1,0 0,96—1,01 0,96—1,01 0,9—0,84 1,0—0,84 | Рис. 2 |
| 40 | | 1180 | 2000 | 500 | 500 | 2,545 | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. КрАЗ-219Б 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 5 7,5 7,5 12 14 | 2 3 3 4 6 | 1,01 1,01 1,01 0,84 1,01 | То же |
| 41 | | 1180 | 2400 | 500 | 700 | 2,955 | | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ПП-15М Мособлстройтранс 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 14 24 14 15 20 | 5 8 5 5 6 | 1,05 0,98 1,05 0,98 0,88 | » |
| 42 |  | 1180 | 2800 | 500 | 700 | 3,545 |  | 1. П-12А Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. ПП-15М Мособлстройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 24 14 15 20 20 | 7 4 4 5 5 | 1,03 1,01 0,94 0,88 0,88 | » |
| 43 | | 1180 | 3200 | 500 | 700 | 4,135 | | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. П/п площадка, Мособлстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 15 20 20 20 20 | 3 5 5 5 5 | 0,82 1,03 1,03 1,03 1,03 | » |

КОЛОННЫ ДЛЯ ОДНОЭТАЖНЫХ И МНОГОЭТАЖНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗДАНИЙ

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузоохраняющие устройства и приспособления | | | |
|-------|--|-------------|----------|----------------------------|--|----------------------------|----------------------------|---|-----------------|---------------|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, г | марка | грузоподъемность, т | | грузимость, шт. | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 | 1. Для зданий без мостовых кранов (одноэтажных)  Серия КЭ-01-49, вып. 2, 3, 5 | <i>H</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | Колонны прямоугольного сечения  $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000 \div 1500$ $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000 \div 1500$ | 1. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 3-3 | 0,98—0,81 | Рис. 3, 6, 11 | |
| | | 10 500—9300 | 500 | 500—600 | | 7,9—6,5 | 2. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 3-3 | | 0,98—0,81 |
| | | | | | | | 3. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 2-3 | | 0,79—0,97 |
| | | | | | | | 4. ТП-24 Мособлстройтранс | 20 | 2-3 | | 0,79—0,97 |
| | | | | | | | | | | | |
| 2 | | 9300—7400 | 500 | 500—600 | 6,5—5,0 | 1. МАЗ-504 с | 14 | 2-2 | 0,92—0,71 | То же | |
| | | | | | | 2. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 3-5 | 0,81—1,04 | | |
| | | | | | | 3. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 2-2 | 0,92—0,71 | | |
| | | | | | | 4. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 3-5 | 0,81—1,04 | | |
| 3 | | 7400—6200 | 500 | 500—600 | 5,6—4,3 | 1. ПП-15М Мособлстройтранс | 15 | 2-3 | 0,74—0,86 | » | |
| | | | | | | 2. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 4-6 | 0,93—1,05 | | |
| | | | | | | 3. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 2-3 | 0,8—0,90 | | |
| | | | | | | 4. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 4-6 | 0,93—1,05 | | |
| 4 | | 5700—5000 | 500 | 500—600 | 4,3—3,6 | 1. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 2-2 | 0,86—0,92 | » | |
| | | | | | | 2. ПП-15М Мособлстройтранс | 15 | 3-4 | 0,86—0,96 | | |
| | | | | | | 3. КраЗ-219Б | 12 | 2-3 | 0,72—0,90 | | |
| | | | | | | 4. МАЗ-504 с | 14 | 3-4 | 0,92—1,02 | | |
| | | | | | | 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 3-4 | 0,92—1,02 | | |
| 5 | | 6900—4500 | 400 | 400 | 3,2—1,8 | 1. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 3-5 | 0,96—0,9 | « | |
| | | | | | | 2. ПП-15М Мособлстройтранс | 15 | 5-8 | 1,04—0,96 | | |
| | | | | | | 3. КраЗ-219Б | 12 | 4-8 | 1,06—0,96 | | |
| | | | | | | 4. МАЗ-504 с | 14 | 4-8 | 0,91—1,02 | | |
| | | | | | | 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 7-13 | 0,93—0,97 | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузоохранное устройство и приспособления | | | | | | |
|-------|---|--------------------|------------------|----------------------------|-----------------------|-------------------------------|---|---|--|--|----------------------|--------------------------|--|--------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | |
| 6 | | H 8100—6900 | a 400 | b 400 | $3,2-2,8$ | $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000$ | 1. ЛПК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР | 10 15 14 14 | 3—3 4—5 4—5 4—5 | 0,96—0,84 0,84—0,93 0,91—1,0 0,91—1,0 | Рис. 3 6, 11 | | | |
| 7 | | H 5700—5100 | b 400 | a 400 | $2,3-2,1$ | $h_1=1500; h_2=1000$ | 1. ЛПК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. КрАЗ-219Б 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 10 15 12 14 24 | 4—5 6—7 5—6 6—5 10—12 | 0,92—1,05 0,92—0,98 0,95—1,05 0,98—0,90 0,95—1,0 | То же | | | |
| 8 | Серия КЭ-01-49, вып. 2, 5 | H 8100—6900 | b 400 | a 400 | $3,3-2,5$ | | 1. ЛПК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 10 15 14 14 24 | 3—4 4—6 4—5 4—5 7—10 | 0,99—1,0 0,88—1,0 0,94—0,89 0,94—0,89 0,95—1,04 | » | | | |
| 9 | 2. Для зданий с мостовыми кранами (одноэтажных) а) Крайние | H 11 800—9400 | h 7600—5600 | k 1350 | a 600 | b 500 | c 800 | $11,6-9,3$ | $h_1=4400 \div 4800; h_2=2000; h_3=2900 \div 3900$ | 1. АППР-25 Лен-стройтранс 2. Р/площадка, Ленстройтранс 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. УПБ-12 Мос-облстройтранс | 26 25 14 12 | 2—2 2—2 1—1 1—1 | 0,92—0,74 0,92—0,74 0,82—0,66 0,96—0,77 | Рис. 3, 8 |
| 10 | | H 11 800—9400 | h 8000—5600 | k 1000 | a 380 | b 400 | c 800—600 | $8,0-5,3$ | | 1. ЛПК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. Б-18 Минпромстрой БССР | 10 24 20 | 1—2 3—4 2—4 | 0,8—1,6 1,0—0,88 0,8—1,06 | То же |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------------------|----------------------|--------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--|---|----------------------------|---------------------------------|---|---|
| | | | | | | | | | $h_1=3800 \div 4400; h_2=2000; h_3=2900 \div 3500$ | 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 20 20 | 2—4 2—4 | 0,8—1,06 0,8—1,06 | |
| 11 | б) Средние | H 11 800—10 630 | h 7600—6400 | k 2200 | a 600 | b 500 | c 800 | $13,0-11,8$ | $h_1=4100 \div 4800; h_2=2000; h_3=3200 \div 3900$ | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. АППР-25 Лен-стройтранс 3. Р/площадка, Ленстройтранс 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 14 25 25 14 15 | 1—1 2—2 2—2 1—1 1—1 | 0,92—0,84 1,04—0,94 1,04—0,94 0,92—0,84 0,86—0,78 | » |
| 12 | | H 9900—8700 | h 6400—5600 | k 2200 | a 600 | b 500 | c 800 | $11,2-10,1$ | $h_1=3700 \div 4400; h_2=2000; h_3=2800 \div 3500$ | 1. ПП-20 Мособлстройтранс 2. АППР-25 Лен-стройтранс 3. ПБ-9-12 Мос-облстройтранс 4. УПБ-12 Мос-облстройтранс | 24 25 12 12 | 2—2 2—2 1—1 1—1 | 0,93—0,84 0,89—0,8 0,92—0,8 0,92—0,8 | » |
| 13 | Серия КЭ-01-49, вып. 1 | H 11 800—9400 | h 8000—6200 | k 2300 | a 600 | b 400 | c 800—600 | $10,1-7,0$ | $h_1=3800 \div 4400; h_2=2000; h_3=2900 \div 3600$ | 1. ЛПК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. П-12А Минпромстрой 4. АППР-25 Лен-стройтранс | 10 24 24 25 | 1—1 2—3 2—3 2—3 | 1,01—0,7 0,84—0,87 0,84—0,87 0,8—0,84 | » |
| 14 | а) Крайние | H 13 950—11 850 | h 9850—8050 | d 1000 | a 380 | b 500—400 | c 200 | $8,5-5,7$ | Колонны двухветвевые для одноэтажных зданий с мостовыми кранами $h_1=4200 \div 4500; h_2=2700$ Для пальца $h_3=3850 \div 3450; l=3050$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 20 20 20 20 20 | 2—3 2—3 2—3 2—3 2—3 | 0,85—0,85 0,85—0,85 0,85—0,85 0,85—0,85 0,85—0,85 | » |
| 15 | | H 15 750—11 850 | h 11 650—7650 | d 1300—1000 | a 380—600 | b 500 | c 200—250 | $10,2-9,7$ | $h_1=4500 \div 4900; h_2=2700; h_3=3850 \div 4150; l=3050 \div 3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 20 20 20 20 20 | 2—2 2—2 2—2 2—2 2—2 | 1,02—0,97 1,02—0,97 1,02—0,97 1,02—0,97 1,02—0,97 | » |
| 16 | | H 13 950—11 850 | h 9450 | d 1300—1400 | a 600 | b 500 | c 250 | $13,7-11,7$ | $h_1=4900; h_2=2700; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. ПЛТ-214 Лен-стройтранс 3. П/площадка, Ленстройтранс 4. П-12М Минпромстрой БССР | 14 15 14 14 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,97—0,83 0,91—0,78 0,97—0,8 0,97—0,83 | » |

| № п/п | Характеристика изделия | | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | |
|-------|---|-------------------------------------|---------------|-------------|-----------|--|----------------------------|---|---|--|--|---------------------------|---|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | | вес, т | | Марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 17 | Серия КЭ-01-52, вып. 2, 3, 5, 6, 10 | 19 350—15 750 | 14 650—11 250 | 1400—1300 | 600 | 600—500 | 300—250 | 19,7—14,7 | $h_1=4900 \div 5550; h_2=2700 \div 4100; h_3=4150 \div 4550; l=3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 1—1 | 0,98—0,73 | Рис. 7, 8 |
| 18 | | 19 350 | 14 250 | 1400 | 600 | 600 | 300 | 21,8 | | $h_1=5500; h_2=4100; h_3=4550; l=3200$ | 1. АППР-25 Ленстройтранс | 25 | 1 | |
| 19 | б) Средние  | 13 950—11 150 | 9450—7650 | 1300—1400 | 600 | 500 | 250—300 | 11,9—11,2 | $h_1=3900 \div 4900; h_2=2700; h_3=3150 \div 4150; l=3200$  | 1. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 1—1 | 0,85—0,8 | Рис. 3, 8 |
| 20—21 | | Серия КЭ-01-52, вып. 2, 3, 5, 6, 10 | H | h | d | a | b | c | | 14,7—13,2 | $h_1=4200 \div 4900; h_2=2700; h_3=3450 \div 4150; l=3200$ | 1. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | |
| 22 | | 15 750—15 050 | 11 250 | 1400 | 600 | 500 | 300 | 19,7—17,9 | $h_1=4200 \div 4900; h_2=2700; h_3=3450 \div 4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 1—1 | 0,98—0,89 | « |
| 23 | | 19 350—16 850 | 14 250—12 450 | 1900 | 700 | 600 | 300—350 | 23,3—21,8 | $h_1=4800 \div 5500; h_2=4100; h_3=3900 \div 4600; l=3200$ | 1. АППР-25 Ленстройтранс | 25 | 1—1 | 0,93—0,87 | |
| 24 |  Серия КЭ-01-55, вып. 2 | H | | a | b | | 3,25—2,28 | Колонны для продольного и торцевого фахверков одноэтажных зданий $h_1=1300; h_2=1500; h_3=1000 \div 1300$  | 1. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 3—4 | 0,97—0,91 | Рис. 3, 6, 11 | |
| 25 | | 11 700—9300 | 500 | 500 | 7,02—5,82 | $h_1=1800; h_2=1500 \div 2500; h_3=1000 \div 1800$ | | | 1. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 3—4 | 0,87—0,97 | | То же |
| 26 | | 16 100—12 400 | 600 | 400 | 9,65—7,45 | $h_1=1800; h_2=1500 \div 2500; h_3=1000 \div 1800$ | | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 2—2 | 0,96—0,74 | | |
| 27 | | H | h бетона | h металла | a | b | 2,92—2,33 2,78* 2,28 | | 1. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 5—6 | 1,04—0,99 | » | |
| | | 9900—6700 | 6900—5700 | 3000—1000 | 400 | 400 | | | 2. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 3—4 | 0,87—0,93 | | |
| | | | | | | | | | 3. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 7—8 | 1,02—0,93 | | |
| | | | | | | | | | 4. УПБ-12 Мособлстройтранс | 12 | 4—4 | 0,97—0,92 | | |
| | | | | | | | | | 5. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 8—8 | 0,97—0,77 | | |

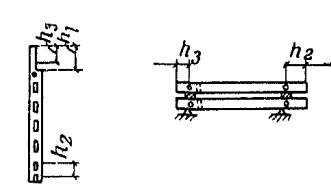
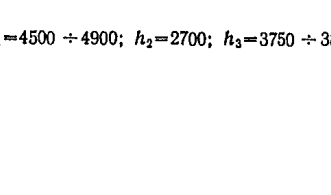

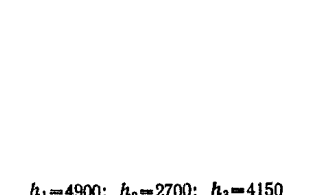
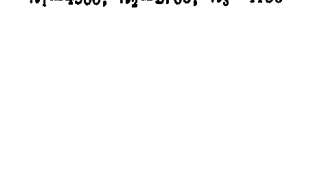
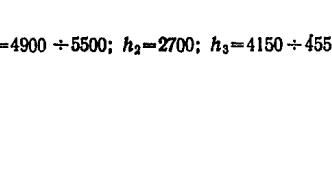
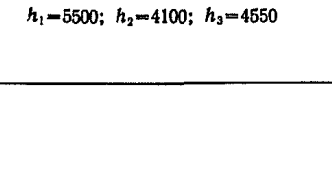
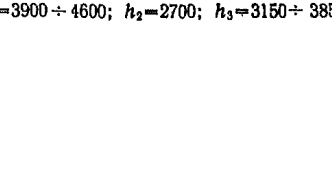
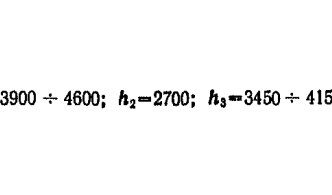
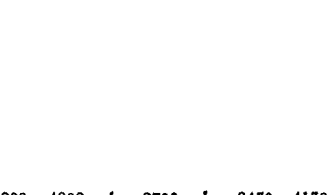
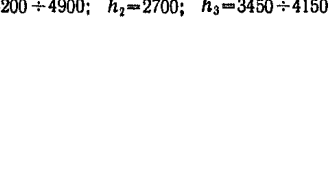

* Общий вес 2,92—2,33 т, без металлического оголовка — 2,78—2,28.

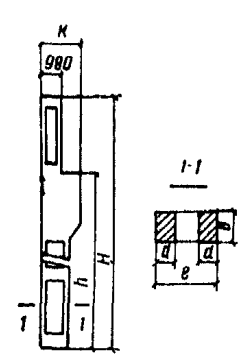
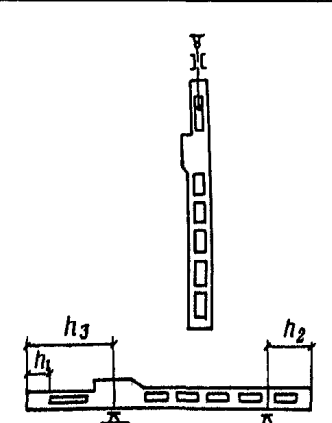
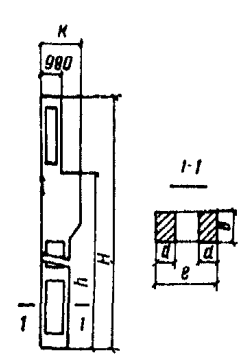
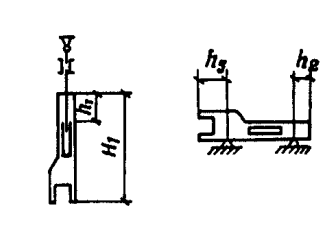
| № п/п | Характеристика изделия | | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | | |
|-------|-------------------------------|-------------------|-----------------|---------------|-----|--------|---------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--|--|-----------------|---------------|-------|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | вес, т | | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузоукрепительные устройства и приспособления | | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | 4 | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | |
| 28 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | 11 800— 9100 | 8100 | 3700— 1000 | 400 | 400 | 3,67— 3,3 | 3,25* | $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000$ | 1. ППК-14 Мос- облстройтранс | 10 | 2—3 | 0,78— 0,99 | Рис. 3 6. 11 | | | |
| 29 | | 14 200— 10 300 | 10 500— 9300 | 3700— 1000 | 500 | 500 | 6,99— 5,87 | 6,57— 5,82 | | $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000$ | 1. ПП-20 Мособл- стройтранс | 24 | 3—4 | | 0,87— 0,97 | То же | |
| 30 | | 15 400— 12 700 | 11 700 | 3700— 1000 | 600 | 400 | 7,44— 7,07 | 7,02 | | $h_1=1200; h_2=1500; h_3=2500$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР | 20 | 2—3 | | 0,74— 1,08 | | » |
| 31 | | 17 200— 14 500 | 13 500 | 3700— 1000 | 600 | 400 | 8,52— 8,15 | 8,1 | | | $h_1=1200; h_2=1500; h_3=2500$ | 1. Роспуск ГПР-10, Глав- ленинград- строй | 25 | | 3—3 | | |

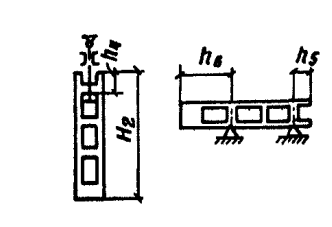
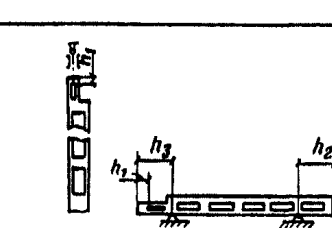
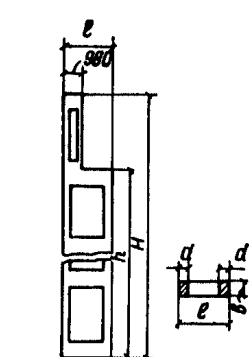
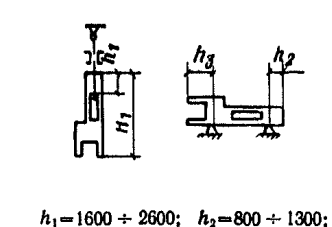
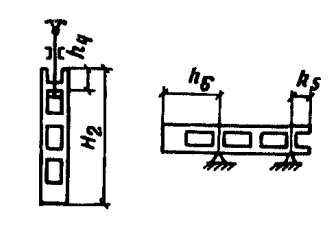
| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------------------------------|-------------------|---------------|--------------------------|------------------|-----|-----------------|---------------|--------------------------------|--|---------------------------------|-----|---------------|---------------|--------------|
| 32 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | H | h_0 | h бе- тона | h ме- талла | a | b | | | $h_1=700; h_2=1500; h_3=1000$ | 1. ППК-14 Мос- облстройтранс | 10 | 3—3 | 1,06— 1,03 | » |
| 33 | | 11 950— 10 400 | 540 | 8100 | 3850— 2300 | 400 | 400 | 3,55— 3,44 | 3,25 | | 2. Б-12 Минпром- строй БССР | 14 | 4—4 | 1,01— 0,98 | |
| 34 | | 14 350— 11 600 | 540 | 10500— 9300 | 3850— 2300 | 500 | 500 | 6,87— 6,02 | 6,57— 5,82 | | 3. ПП-20 Мособл- стройтранс | 24 | 7—7 | 1,03— 1,0 | |
| 35 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | H | h_0 | h бе- тона | h ме- талла | a | b | | | $h_1=1500; h_2=2000; h_3=1800$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР | 20 | 2—2 | 0,84— 0,72 | » |
| 36 | | 17 350— 1400 | 540 | 13 500— 11 700 | 3850— 2300 | 600 | 400 | 8,4— 7,21 | 8,1— 7,02 | | 2. АППР-25 Лен- стройтранс | 25 | 3—3 | 1,0— 0,86 | |
| 37 | | 19 250— 16 450 | 8100— 5300 | 15 250— 4000— 1200 | 1000 | 380 | 9,85— 9,24 | 9,4 | 3. ПР-25 Мос- стройтранс | | 25 | 3—3 | 1,0— 0,84 | | |
| 6 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | H | h_0 | h бе- тона | h ме- талла | a | b | | | $h_1=4500; h_2=2200; h_3=3600; l=3200$ $h_1=5150; h_2=3600; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР | 20 | 2—2 | 0,93— 0,92 | » |
| 35 | | 21 050— 18 250 | 8700— 5900 | 17 050— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 14,75— 14,48 | 14,3 | 2. ББ-20 Мособл- стройтранс | | 20 | 2—2 | 0,78— 0,73 | | |
| 37 | | 22 850— 20 050 | 8700— 5900 | 18 850— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 16,45— 16,1 | 16,0 | 3. ПР-25 Мос- стройтранс | | 20 | 2—2 | 0,93— 0,92 | | |
| 6 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | H | h_0 | h бе- тона | h ме- талла | a | b | | | $h_1=5150; h_2=3600; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР | 20 | 1—1 | 0,73— 0,72 | Рис. 7, 8 |
| 35 | | 21 050— 18 250 | 8700— 5900 | 17 050— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 14,75— 14,48 | 14,3 | 2. ББ-20 Мособл- стройтранс | | 20 | 1—1 | 0,73— 0,72 | | |
| 37 | | 22 850— 20 050 | 8700— 5900 | 18 850— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 16,45— 16,1 | 16,0 | 3. ПР-25 Мос- стройтранс | | 25 | 1—1 | 0,59— 0,57 | | |
| 37 | <p>Серия КЭ-01-55, вып. 2</p> | H | h_0 | h бе- тона | h ме- талла | a | b | | | $h_1=5150; h_2=3600; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР | 20 | 1—1 | 0,82— 0,8 | То же |
| 35 | | 21 050— 18 250 | 8700— 5900 | 17 050— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 14,75— 14,48 | 14,3 | 2. ББ-20 Мособл- стройтранс | | 20 | 1—1 | 0,82— 0,8 | | |
| 37 | | 22 850— 20 050 | 8700— 5900 | 18 850— 4000— 1200 | 1300 | 600 | 16,45— 16,1 | 16,0 | 3. ПР-25 Мос- стройтранс | | 25 | 1—1 | 0,65— 0,64 | | |

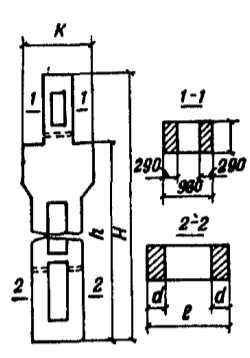
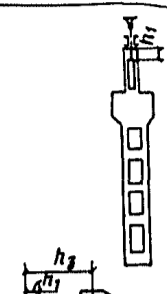
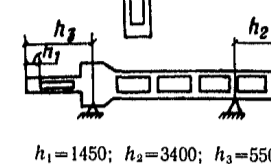
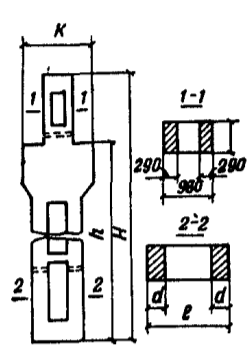
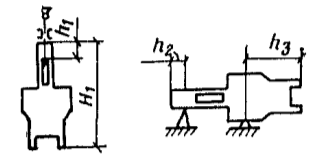
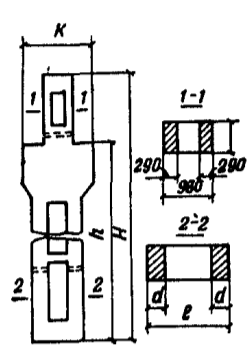
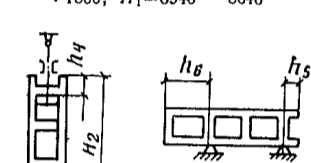
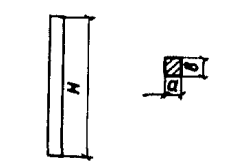
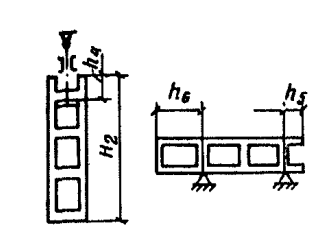
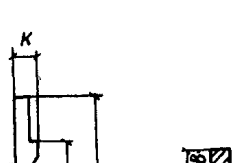
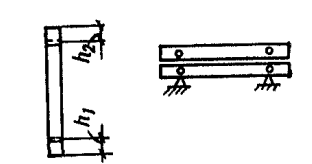
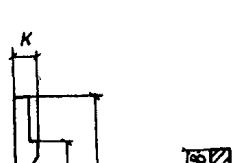
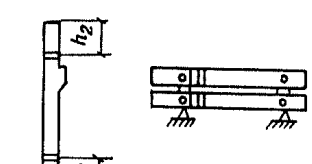
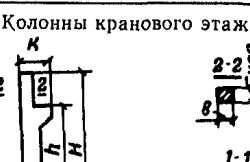

* Общий вес 3,67—3,3 т, без металлического оголовка — 3,25.

| № п/л | Характеристика изделия | | | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | |
|-------|-----------------------------|--|-------------------|---------------|--------|---------------|--------|-----|----------------------------|-----------------------|--|--|----------------------|--|--|--------------|---|
| | наименования, схемы и серии | | размеры, мм | | | | вес, т | | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузоопорные устройства и приспособления | | | |
| 1 | 2 | | 3 | | | | 4 | | 5 | | | | 6 | | 7 | 8 | 9 |
| 38 | | | 19 600— 18 050 | 8450— 6900 | 15 250 | 4350— 2800 | 1000 | 380 | 9,74— 9,62 | 9,4 | $h_1=4500; h_2=2200; h_3=3600; l=3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. Р/площадка Ленстройтранс | 20 25 20 25 | 2—2 2—2 2—2 2—2 | 0,97— 0,96 0,77— 0,76 0,97— 0,96 0,77— 0,76 | Рис. 7, 8 | |
| 39 | | | 21 400— 19 850 | 9050— 7500 | 17 050 | 4350— 2800 | 1300 | 600 | 14,64— 14,52 | 14,3 | $h_1=5150; h_2=3600; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. АППР-25 Ленстройтранс | 20 20 25 25 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,73— 0,72 0,73— 0,72 0,58— 0,58 0,58— 0,58 | То же | |
| 40 | | | 23 200— 21 650 | 8450— 6900 | 18 850 | 4350— 2800 | 1300 | 600 | 16,34— 16,22 | 16,0 | $h_1=5150; h_2=3600; h_3=4150; l=3200$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. АППР-25 Ленстройтранс | 20 20 25 25 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,81— 0,81 0,81— 0,81 0,65— 0,64 0,65— 0,64 | » | |

| № п/л | Крайние | H | | | | | | h | a | b | c | k | 8,5— 5,7 | Колонны двухветвевые для бескрановых зданий павильонного типа $h_1=4200 \div 4500; h_2=2700; h_3=3450 \div 3750$ |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------|---|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|-------|---------|---|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|-------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

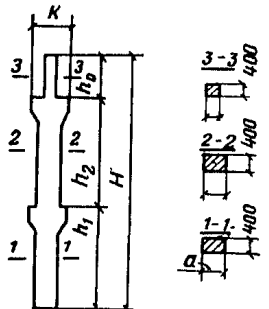
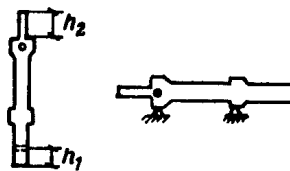
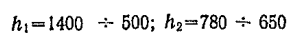
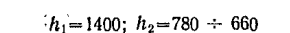
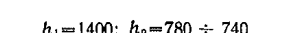
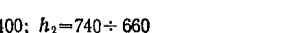
| № п/п | Характеристика изделия | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | |
|-------|--|--------------------------|-----------------|-------------|------------|-------------|----------------------------|-----------------------|---|--|----------------------------|---------------------------------|---|--------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузозахватные устройства и приспособления | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 49 | | H 17 550— 16 850 | h 12 450 | a 600 | b 600 | c 300 | k 1400 | 19,7— 9,1 | $h_1=4200 \div 4900; h_2=4100; h_3=3850 \div 4550$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ТП-24 Мособлстройтранс 2. ББ-20 Мособлстройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс | 20 20 20 20 | 1—2 1—2 1—2 1—2 | 0,98— 0,9 0,98— 0,9 0,98— 0,9 0,98— 0,9 | Рис. 7, 8 |
| 50 | | 19 350— 18 650 | 14 250 | 600 | 600 | 300 | 1400 | 21,8— 21,2 | $h_1=4800 \div 5500; h_2=4100; h_3=3850 \div 4550$ | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс | 25 25 | 1—1 1—1 | 0,87— 0,84 0,87— 0,84 | То же |
| 51 | Колонны с проходами в уровне подкрановых балок  | H 17 750 | h 12 750 | b 600 | a 350 | l 1600 | k 1850 | 25,0 |  | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. Р/площадка, Ленстройтранс | 25 25 25 | 1 1 1 | 1,0 1,0 1,0 | » |
| 52 | | 15 750— 12 150 | 10 950— 7350 | 630— 500 | 350 | 1600 | 1800 | 19,2— 14,9 | $h_1=1450; h_2=3400; h_3=5500$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ТП-24 Мособлстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. АППР-25 Ленстройтранс 5. Р/площадка, Ленстройтранс | 20 20 20 25 25 | 1—1 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,96— 0,74 0,96— 0,74 0,96— 0,74 0,76— 0,59 0,76— 0,59 | » |
| 53 | Серия КЭ-01-60, вып. 1, 5, 6  | 19 330 | 14 530 | 600 | 350 | 1600 | 1800 | Верхний блок 10,4 |  | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. АППФ-20 Ленстройтранс 3. АППР-25 Ленстройтранс 4. П-12М Минпромстрой БССР | 15 23 25 14 | 1 2 2 1 | 0,69 0,9 0,88 0,74 | » |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|-------------------|-----------------|-----|-----|------|------|-------------------------------|---|---|----------------------|--------------------------|--|---|
| 53 а | | 19 330 | 14 530 | 600 | 350 | 1600 | 1800 | Нижний блок 17,0 |  | 1. АППФ-20 Ленстройтранс 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. УППФ-25 Ленстройтранс 4. П-12А Минпромстрой | 23 20 25 24 | 1 1 1 1 | 0,73 0,85 0,68 0,70 | » |
| 54 | | 15 750 | 10 550— 9550 | 600 | 350 | 1900 | — | 24,4— 24,2 |  | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс | 25 25 | 1—1 1—1 | 0,97— 0,96 0,97— 0,96 | » |
| 55 | Серия КЭ-01-60, вып. 1, 5, 6  | 19 350— 17 350 | 11 330 | 600 | 350 | 1900 | — | Верхний блок 11,3— 12,7 |  | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. УППФ-25 Ленстройтранс | 15 15 25 | 1—1 1—1 2—2 | 0,75— 0,84 0,75— 0,84 0,9— 1,01 | » |
| | | | | | | | | Нижний блок 14,2— 17,7 |  | 1. ТП-24 Мособлстройтранс 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 20 20 20 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,7— 0,88 0,7— 0,88 0,7— 0,88 0,7— 0,88 | » |

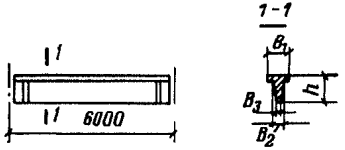
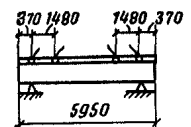
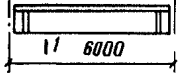
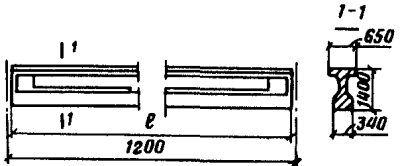
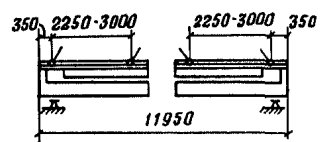
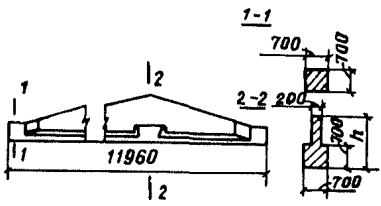
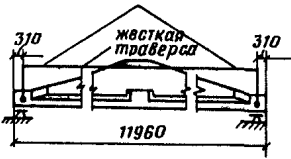
| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | | |
|------------------------------|--|---------------|---------------|------------------------|----------------------------|---|--|--|---|---------------------------|----------|---|-------------|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 56 |  <p>Серия КЭ-01-60, вып. 1, 5, 6</p> | H | h | b | d | l | k |  | 1. АППР-25 Ленстройтранс | 25 | 1-1 | 1,05-0,97 | Рис. 7 8 | |
| 17 550-15 750 | | 12 750-10 950 | 600 | 350 | 1600 | 2700 | 26,3-24,3 | | 2. ПР-25 Мосстройтранс | 25 | 1-1 | 1,05-0,97 | | |
| 57 | | 13 950-12 150 | 9150-7850 | 500 | 350 | 1600 | 2700 | 18,5-16,5 |  <p>$h_1=1450; h_2=3400; h_3=5500$</p> | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 1-1 | 0,94-0,84 | То же |
| 2. ББ-20 Мособлстройтранс | | 20 | 1-1 | 0,94-0,84 | | | | | | | | | | |
| 3. УППФ-25 Ленстройтранс | 25 | 1-1 | 0,75-0,67 | | | | | | | | | | | |
| 4. ПР-25 Мосстройтранс | 25 | 1-1 | 0,75-0,67 | | | | | | | | | | | |
| 58 |  <p>Серия КЭ-01-60, вып. 1, 5, 6</p> | 19 480-17 680 | 14 530-11 480 | 600 | 450-350 | 2400-2500 | 2800-2700 | Верхний блок 12,1-15,3 |  <p>$h_1=1450 \div 2600; h_2=725 \div 1300; h_3=1025 \div 1800; H_1=6940 \div 8640$</p> | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 1-1 | 0,8-1,02 | » |
| 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | | 15 | 1-1 | 0,8-1,02 | | | | | | | | | | |
| 3. ПП-15М Мособлстройтранс | | 15 | 1-1 | 0,8-1,02 | | | | | | | | | | |
| 4. ББ-20 Мособлстройтранс | 20 | 1-1 | 0,6-0,76 | | | | | | | | | | | |
| 59 |  <p>Серия КЭ-01-60, вып. 1, 5, 6</p> | 19 480-17 680 | 14 530-11 480 | 600 | 450-350 | 2400-2600 | 2800-2700 | Нижний блок 16,9-18,9 |  | 1. ПР-25 Мосстройтранс | 25 | 1-1 | 0,67-0,75 | » |
| 2. АППР-25 Ленстройтранс | | 25 | 1-1 | 0,73-0,82 | | | | | | | | | | |
| 3. АППФ-20 Ленстройтранс | | 23 | 1-1 | 0,67-0,75 | | | | | | | | | | |
| 60 | <p>Крайние</p>  <p>Серия ИИ-22, вып. 3</p> | H | a | b | 2,67-2,50 | <p>Нижний блок 15,2-14,1</p>  <p>$H_2=7240 \div 8240; h_4=1440; h_5=1190; h_6=3650 \div 4050$</p> | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 1-1 | 1,01-0,94 | » | | | |
| 6700-6300 | | 400 | 400 | 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | | | 15 | 1-1 | 1,01-0,94 | | | | | |
| 3. АППФ-20 Ленстройтранс | 23 | 1-1 | 0,66-0,61 | | | | | | | | | | | |
| 4. УППФ-25 Ленстройтранс | 25 | 1-1 | 0,6-0,56 | | | | | | | | | | | |
| 61 |  <p>Серии: ИИ-22, вып. 1, 2, 3; ИИС-22, вып. 1, 2, 3</p> | H | h | k | a | b | <p>Колонны многоэтажных зданий</p>  <p>$h_1=h_2=600$</p> | 1. ППК-14 Мособлстройтранс | 10 | 4-4 | 1,06-1,0 | Рис. 3 6, 11 | | |
| 4920-2520 | | 4200-1800 | 950-750 | 600-400 | 400 | 2,1-1,15 | | 2. ПП-15М Мособлстройтранс | 15 | 6-6 | 1,06-1,0 | | | |
| 62 |  <p>Серии: ИИ-22, вып. 1, 2, 3; ИИС-22, вып. 1, 2, 3</p> | 5980-4780 | 4200-3000 | 750-950 | 400-600 | 400-600 | 3,8-2,5 |  <p>$h_1=600 \div 500; h_2=780 \div 620$</p> | 3. КраЗ-219Б | 12 | 5-5 | | 0,89-1,04 | |
| 1. ППК-14 Мособлстройтранс | | 10 | 4-8 | 0,84-0,92 | | | | | | | | | | |
| 2. ПП-15М Мособлстройтранс | 15 | 7-12 | 0,98-0,92 | | | | | | | | | | | |
| 3. Урал-377 с МАЗ-5243 | 14,3 | 7-12 | 1,05-0,96 | | | | | | | | | | | |
| 4. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б | 7 | 3-6 | 0,9-0,98 | | | | | | | | | | | |
| 5. Р/площадка, Ленстройтранс | 20 | 9-17 | 0,94-0,92 | | | | | | | | | | | |
| 63 | <p>Колонны кранового этажа</p>  <p>Серии: ИИ-22, вып. 3; ИИС-22, вып. 1</p> | 10 300 | 6800 | 1000 | 600 | 400 | 5,6 |  <p>$h_1=h_2=600$</p> | 1. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 2 | 0,8 | » | |
| 2. Р/площадка, Ленстройтранс | | 25 | 4 | 0,89 | | | | | | | | | | |
| 3. АППР-25 Ленстройтранс | 25 | 4 | 0,89 | | | | | | | | | | | |
| 4. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 4 | 0,93 | | | | | | | | | | | |

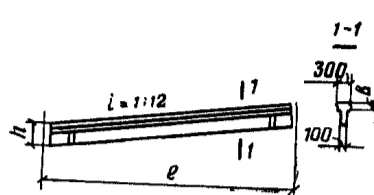
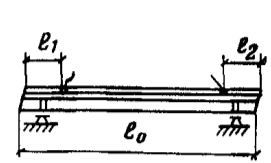
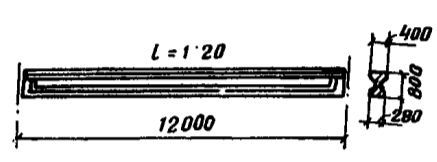
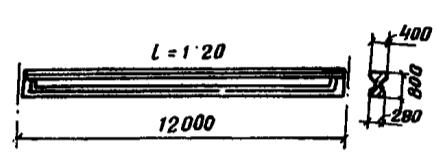

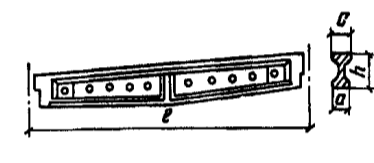
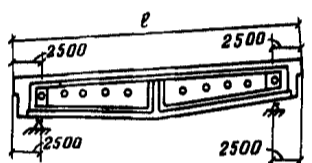
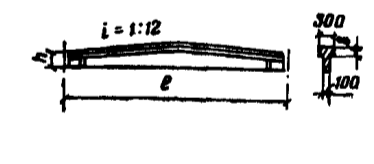
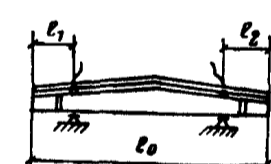
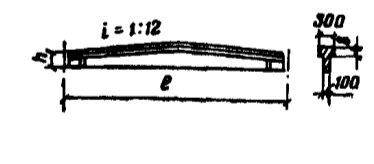
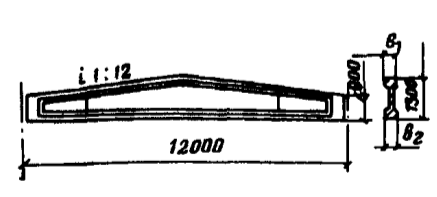
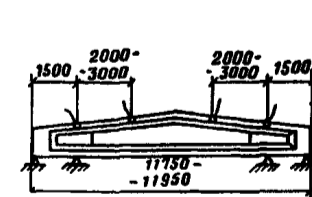
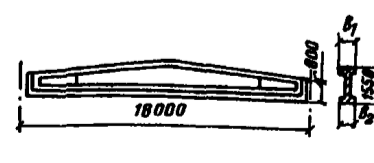
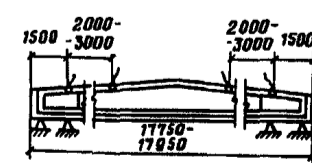

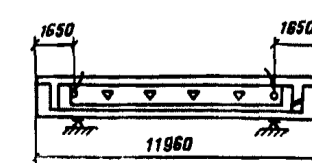
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | | | |
|-------|---|--------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------|----------|---------------------|-----------------|--|--|----------------------------|---------------------------------------|---|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, т/п | γ | Грузозахватные устройства и приспособления | | | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | |
| 64 | | H 3720— 2520 | h 3000— 1800 | k 1100 | a 400 | b 400 | 1,8— 1,33 | | $h_2=500; h_1=620 \div 600$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 10 15 14 14 20 | 5—8 8—11 8—10 8—10 11—14 | 0,9— 1,06 0,96— 0,97 1,02— 0,95 1,02— 0,95 0,99— 0,99 | Рис. 3, 8 |
| 65 | Серии: ИИ-22, вып. 1, 2, 3; ИИС-22, вып. 1, 2, 3 | 5980— 4920 | 4200 | 1100 | 400 | 400 | 2,7— 2,3 | | $h_2=600; h_1=740 \div 660$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. КраЗ-219Б 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 10 15 12 14 14 | 3—4 5—6 4—5 5—6 5—6 | 0,81— 1,04 0,9— 0,92 0,9— 0,95 0,96— 0,98 0,96— 0,98 | То же |
| 66 | | H 4800— 3000 | h 4050— 2250 | a 450 | b 350 | c 750 | 1,85— 1,15 | | $h_1=1200 \div 6200; h_2=800; h_3=850$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. КраЗ-219Б 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 10 15 12 20 20 | 5—8 8—13 6—10 11—18 11—18 | 0,92— 0,92 0,98— 0,99 0,92— 0,95 1,01— 1,03 1,01— 1,03 | » |
| 67 | Серия ИИС-62 | 4800 | 3450 | 450 | 350 | 750 | 2,04— 2,03 | | $h_1=1200; h_2=800; h_3=800$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. Б-12 Минпромстрой БССР 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 10 15 14 24 24 | 5—5 7—7 7—7 12—12 12—12 | 1,02— 1,01 0,95— 0,99 1,02— 1,01 1,02— 1,01 | » |
| 68 | | 3000 | 2250 | 550 | 350 | 1150 | 1,73 | | $h_1=620; h_2=800; h_3=850$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПП-15М Мос-облстройтранс 2. ППК-14 Мос-облстройтранс 3. ПП-20 Мособлстройтранс | 15 10 24 | 8 6 14 | 0,92 1,03 1,0 | » |

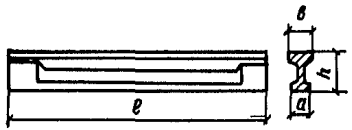
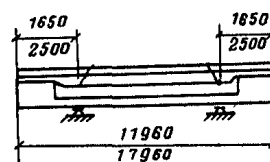
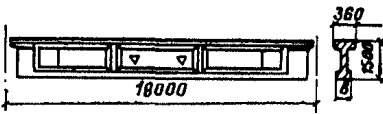
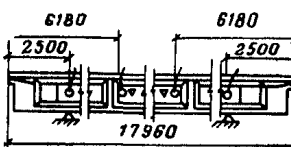
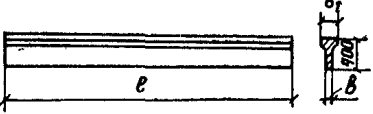
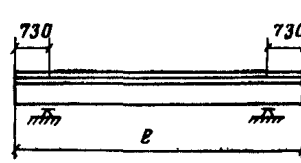
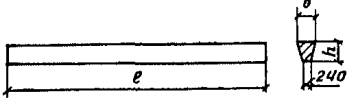
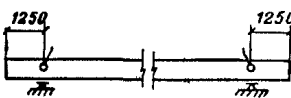
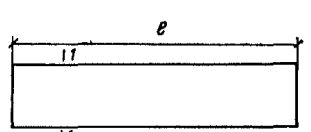
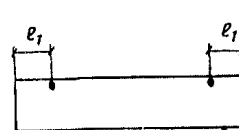
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--------------------|------------------------|------------------------|-------------|-------------|---------------|-------------|--|---|---------------------------------------|---|----------------------------|---------------------------------|---|---|
| 69 | | 5400— 3600 | 4050— 2250 | 550 | 350 | 1150 | 2,89— 2,02 | | $h_1=1220 \div 620; h_2=800; h_3=850 \div 800$ | <ol style="list-style-type: none"> 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П-12А Минпромстрой БССР | 14 24 | 8 14 | 0,98 1,0 | » | | |
| 70 | Серия ИИС-62 | H 7180— 6120 | h ₁ 1800 | h ₂ 3600 | k 750 | a 400 | b 400 | c 400 | 3,15— 2,76 | | $h_1=500; h_2=500 \div 620$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР | 10 15 14 14 | 3—3 5—5 4—5 4—5 | 0,94— 0,82 1,05— 0,92 0,9— 0,98 0,9— 0,98 | » |
| 71 | | 9580— 8520 | 3450— 3000 | 4800— 3600 | 750 | 400 | 400 | 400 | 4,2— 3,8 | | $h_1=1400 \div 500; h_2=780 \div 660$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ППК-14 Мос-облстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ПП-20 Мособлстройтранс 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 10 14 24 24 20 | 2—2 3—3 6—6 6—6 5—5 | 0,84— 0,76 0,9— 0,81 1,05— 0,95 1,05— 0,95 1,05— 0,95 | » |
| 72 | | 13 630— 11 230 | 5850— 4650 | 6000— 4800 | 950— 750 | 600— 400 | 600— 400 | 400 | 6,6— 5,8 | | $h_1=1400; h_2=780 \div 760$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 14 24 24 20 20 | 2—2 3—4 3—4 3—3 3—3 | 0,94— 0,82 0,82— 0,96 0,82— 0,96 0,94— 0,87 0,94— 0,87 | » |
| 73 | Серии: ИИ-22, вып. 1, 2, 3; ИИС-22, вып. 1, 2, 3 | 12 430— 8830 | 5850— 3000 | 4800— 3600 | 950— 750 | 600— 400 | 600— 400 | 600— 400 | 6,1— 4,8 | | $h_1=500 \div 1400; h_2=780$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. П/п роспуск, Ленстройтранс | 14 24 24 20 14 | 2—3 4—5 4—5 3—4 2—3 | 0,87— 1,02 1,01— 1,0 1,0— 0,91— 0,95 0,85— 1,02 | » |
| 74 | | 14 830— 11 230 | 7050— 4650 | 6000— 4800 | 950— 750 | 600 | 600 | 600— 400 | 8,8— 7,1 | | $h_1=1400; h_2=780 \div 740$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Роспуск ИПР-10, Главленинградстрой 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 25 24 24 20 20 | 2—3 2—3 2—3 2—3 2—3 | 0,7— 0,85 0,73— 0,88 0,73— 0,88 0,88— 1,06 0,88— 1,06 | » |

| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | | | |
|-------|--|---------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------------------|---------|--------|---|---|-----------------------------|----------|---|-----------|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 75 |  <p>Серии: ИИ-22, вып. 1, 2, 3; ИИС-22, вып. 1, 2, 3</p> | H | h_1 | h_2 | k | a | b | c |  <p>$h_1=500; h_2=620 \div 500$</p> | 1. ППК-14 Мос-облстройтранс | 10 | 3-3 | 1,04—0,93 | Рис. 3, 8 | |
| | | 7180—6120 | 1800 | 3600 | 1100 | 400 | 400 | 400 | | 3,48—3,10 | 2. ПП-15М Мос-облстройтранс | 15 | 4-5 | | 0,92—1,03 |
| | | | | | | | | | | | 3. КрАЗ-219Б | 12 | 3-4 | | 0,87—1,03 |
| | | | | | | | | | | | 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 | 4-4 | | 0,99—0,87 |
| | | | | | | | | | | | 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 4-4 | | 0,99—0,87 |
| 76 | | 10 170—8520 | 4850—3000 | 4800—3600 | 1100 | 400 | 400 | 400 | 4,7—4,1 |  <p>$h_1=1400 \div 500; h_2=780 \div 650$</p> | 1. ППК-14 Мос-облстройтранс | 10 | 2-2 | 0,94—0,82 | То же |
| | | | | | | | | | 2. Б-12 Минпромстрой БССР | | 14 | 3-3 | 1,0—0,86 | | |
| | | | | | | | | | 3. ПП-20 Мособлстройтранс | | 24 | 5-6 | 0,97—1,02 | | |
| | | | | | | | | | 4. П-12А Минпромстрой БССР | | 24 | 5-6 | 0,97—1,02 | | |
| | | | | | | | | | 5. П/п площадка, Ленстройтранс | | 20 | 4-4 | 0,94—0,8 | | |
| 77 | | 12 570—8830 | 5850—3450 | 6000—3600 | 1300—1100 | 600—400 | 600—400 | 400 | 5,7—5,2 |  <p>$h_1=1400; h_2=780 \div 660$</p> | 1. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 4-4 | 0,95—0,86 | » |
| | | | | | | | | | 2. П-12А Минпромстрой БССР | | 24 | 4-4 | 0,95—0,86 | | |
| | | | | | | | | | 3. П/п площадка, Ленстройтранс | | 20 | 3-4 | 0,85—1,04 | | |
| | | | | | | | | | 4. Б-18 Минпромстрой БССР | | 20 | 3-4 | 0,85—1,04 | | |
| | | | | | | | | | 5. АППР-25 Ленстройтранс | | 25 | 4-5 | 0,91—1,04 | | |
| 78 | | 13 630—11 230 | 5850—4650 | 6000—4800 | 1300—1100 | 600—400 | 600—400 | 400 | 7,6—6,2 |  <p>$h_1=1400; h_2=780 \div 740$</p> | 1. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 3-4 | 0,95—1,03 | » |
| | | | | | | | | | 2. П-12А Минпромстрой БССР | | 24 | 3-4 | 0,95—1,03 | | |
| | | | | | | | | | 3. АППР-25 Ленстройтранс | | 25 | 3-4 | 0,91—0,99 | | |
| | | | | | | | | | 4. Б-18 Минпромстрой БССР | | 20 | 2-3 | 0,76—0,93 | | |
| | | | | | | | | | 5. П/п площадка, Ленстройтранс | | 20 | 2-3 | 0,76—0,93 | | |
| 79 | | 14 830—12 570 | 7050—5850 | 6000 | 1300 | 600 | 600 | 400 | 9,1—8,0 |  <p>$h_1=1400; h_2=740 \div 660$</p> | 1. ПП-20 Мособлстройтранс | 24 | 2-3 | 0,75—1,0 | » |
| | | | | | | | | | 2. П-12А Минпромстрой БССР | | 24 | 2-3 | 0,75—1,0 | | |
| | | | | | | | | | 3. П/п площадка, Ленстройтранс | | 20 | 2-2 | 0,91—0,8 | | |
| | | | | | | | | | 4. Б-18 Минпромстрой БССР | | 20 | 2-2 | 0,91—0,8 | | |
| | | | | | | | | | 5. ПП-24 Мособлстройтранс | | 20 | 2-2 | 0,91—0,8 | | |

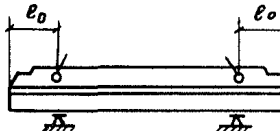
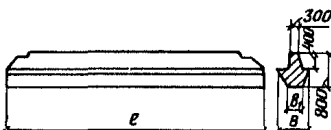
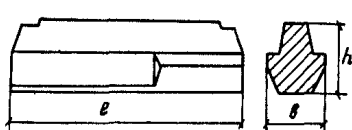
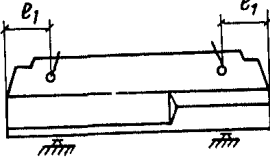
БАЛКИ И РИГЕЛИ

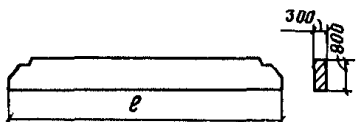
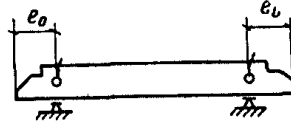
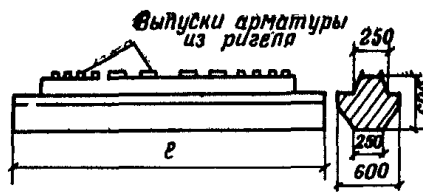
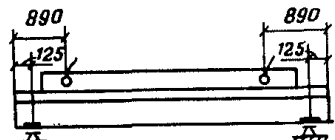
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | | | | |
|-------|--|---|--------|----------------------------|-----------------------|--|---|---|--|------|----|---|---|-----|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимось, шт. | γ | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | |
| 1 | Подкрановые балки |  | h | b_1 | b_2 | b_3 | 4,15 |  | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ПП-15М Мособлстройтранс 5. ПБ-9-12 Мособлстройтранс | 14 | 3 | 0,88 | Рис. 3, 10 | |
| 2 |  Серия КЭ-01-50, вып. 1, 3 | 1000 | 600 | 200 | 250 | 800 | | | | | | | | 550 |
| 3 |  Серия КЭ-01-50, вып. 2, 4 | $l = 11\ 950$ | | | 10,7 |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. ПР-10 Главленинградстрой | 25 | 2 | 0,85 | » | | | |
| 4 |  Серии: ПП-01-03/64, вып. 1; ПП-01-03/68, вып. 2 | $h_1 = 1500$ | | | 12,0 | | | | | | |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. ПР-10 Главленинградстрой | 25 |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | |
|-------|--|---|----------|---|---|--|---------------------------------|---|---|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 5 | Блоки стропильные а) Односкатные  | l h b 6000 614 120 | 1,5 |  | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. П/площадка, Ленстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 14 20 24 20 20 | 9 13 16 13 13 | 0,96 0,97 1,0 0,97 0,97 | Рис. 3, 10 | |
| 6 | Серия ПК-01-115  | 9000 805 150 | 3,0 | $l_1=l_2=1000$ мм для $l_0=6034$ мм; $l_1=l_2=1500$ мм для $l_0=9025$ мм | 1. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 2. УПБ-12 Мособлстройтранс 3. ПЛТ-214 Ленстройтранс 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 12 12 15 24 20 | 4 4 5 8 6 | 1,0 1,0 1,0 1,0 0,9 | То же | |
| 7 | Серия ПК-01-116, вып. 1, 2, 3  | Постановлением Госстроя СССР от 29/XII 1969 г. исключена с 1/III 1970 г. Предприятиям, освоившим их производство, разрешается выпускать до износа опалубочной формы | | 5,5—5,35 |  | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. АППР-25 Ленстройтранс | 15 15 12 14 25 | 2—2 2—2 2—2 2—2 4—4 | 0,73—0,71 0,73—0,71 0,91—0,89 0,78—0,76 0,88—0,89 | » |
| 8 | Серия ПК-01-89, вып. 1  | l h a c 18 000 1535 400 790 | 9,23 |  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. ББ-20 Мособлстройтранс 4. ПР-10 Главленнинградстрой 5. ПР-25 Мособлстройтранс | 20 20 20 25 25 | 2 2 2 2 2 | 0,92 0,92 0,92 0,73 0,73 | » | |
| 9 | б) Двухскатные  | l h b 6000 400 120 | 1,3 |  | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 14 20 24 20 20 | 10 15 18 15 15 | 0,92 0,97 0,97 0,97 0,97 | » | |
| 10 | Серия ПК-01-115  | 9000 600 150 | 3,0 | $l_1=l_2=1000$ мм для $l_0=5950$ мм; $l_1=l_2=1500$ мм для $l_0=8950$ мм | 1. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 2. УПБ-12 Мособлстройтранс 3. ПЛТ-214 Ленстройтранс 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 12 12 15 24 20 | 4 4 5 8 6 | 1,0 1,0 1,0 1,0 0,9 | » | |
| 11 | Серия ПК-01-06, вып. 8э, 8, 9, 16  | b_1 b_2 210 180 | 4,1 |  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ПБ-9-12 Мособлстройтранс | 20 12 12 | 5 3 3 | 1,02 1,02 1,02 | » | |
| 12 | Серия ПК-01-06, вып. 8э, 8, 9, 16  | 400—430 270—300 | 10,7—9,1 |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мособлстройтранс 4. ПР-10 Главленнинградстрой | 25 25 25 25 | 2—2 2—2 2—2 2—2 | 0,85—0,72 0,85—0,72 0,85—0,72 0,85—0,72 | » | |
| 13 | в) Для плоской кровли  | $b=220+240$ | 5,8—4,7 |  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. УБ-18 Орггострой УССР 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 20 20 20 20 20 | 4—4 4—4 4—4 4—4 4—4 | 1,06—0,94 1,06—0,94 1,06—0,94 1,06—0,94 1,06—0,94 | » | |

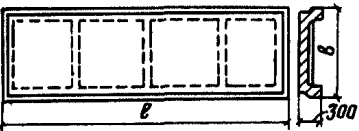
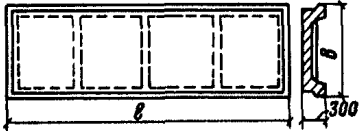
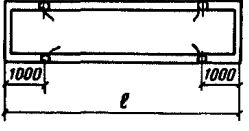
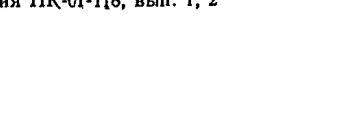
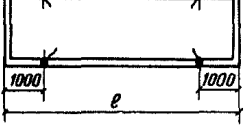
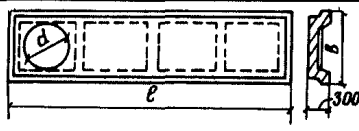
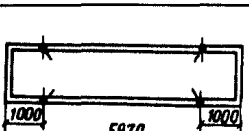

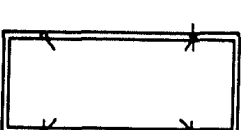
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоагрегатные устройства и приспособления |
|-------|---|-------------------------------------|-----------|---|--|------------------------------|-----------------------------------|---|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 14 |  | l h a b | 5,5 |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. ИПР-10 Главленинградстрой | 25 | 4 | 0,88 | Рис. 3; 10 |
| 15 | | 11 960 1190 240 340 | | | | | | | |
| 16 |  | b=280 | 12,0—10,6 |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. ИПР-10 Главленинградстрой | 25 | 2 | 0,96—0,84 | » |
| 17 | Балки фундаментные  | l b ₁ b ₂ | 1,6—1,03 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. ЗИЛ-130В1 ОлАЗ-885 5. КАЗ-606А КАЗ-717 | 7,5 7,5 12 7,5 с | 5—7 5—7 7—12 5—7 7—11 | 1,05—0,96 1,05—0,96 0,93—1,03 1,05—0,96 0,97—0,98 | » |
| 18 |  | l 400 300 | 3,2—2,8 |  | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. УБ-18 Оргтехстрой УССР 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 20,0 20 20 20 20 | 6—7 6—7 6—7 6—7 6—7 | 0,96—0,98 0,96—0,98 0,96—0,98 0,96—0,98 0,96—0,98 | » |
| 19 | Серия КЭ-01-53 | l 600 400 | 5,7—4,9 | | 1. Р/площадка, Ленстройтранс 2. АППР-25 Ленстройтранс 3. ПР-25 Мосстройтранс 4. ИПР-10 Главленинградстрой | 25 25 25 25 | 4—5 4—5 4—5 4—5 | 0,91—0,98 0,91—0,98 0,91—0,98 0,91—0,98 | » |
| 20 |  | l b a | 3,20—1,74 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. ЗИЛ-130В1 ОлАЗ-885 5. КАЗ-606А КАЗ-717 | 7,5 7,5 12 7,5 с | 2—4 2—4 4—7 2—4 3—6 | 0,85—0,91 0,85—0,91 1,0—1,01 0,85—0,91 0,83—0,9 | » |
| 21 | | 5950 400—200 520—300 | 2,18—1,48 | | | | | | |

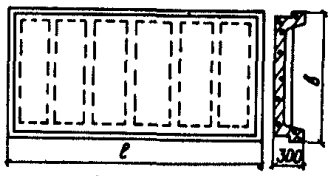
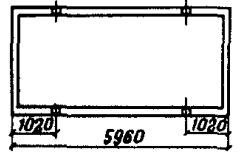
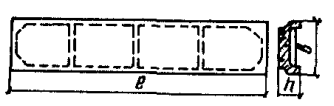
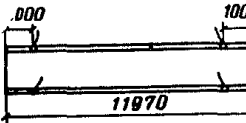
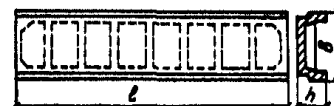
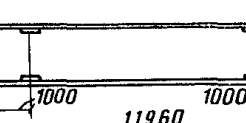

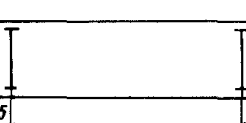
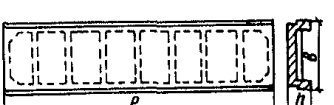
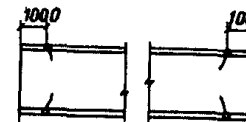

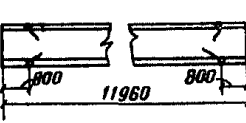
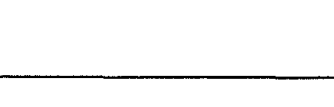
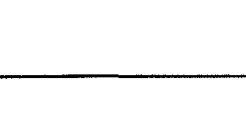
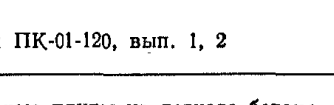
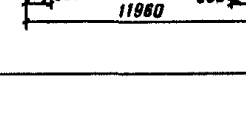

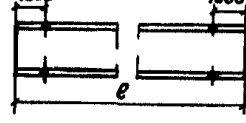
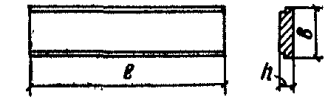
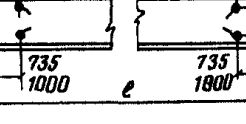
Многоэтажные здания

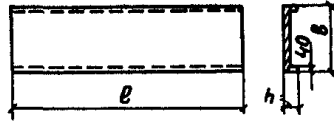
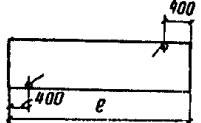
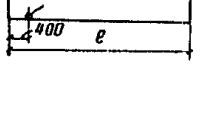
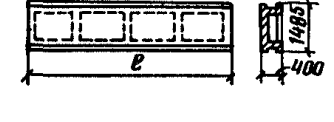
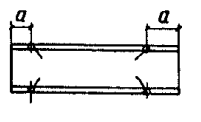
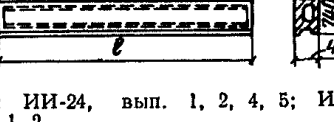
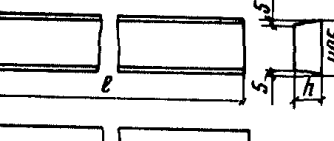
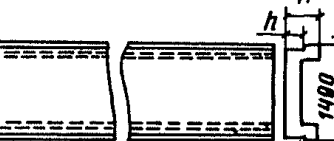

| | | | | | | | | | | |
|----|---|----------------------------|----------|---|--|--|---------------------------------|---|--|---------|
| 22 | Ригели | l b b ₁ | 4,4—4,0 | l ₀ =750÷1000 |  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. ББ-20 Мособлстройтранс 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 20 20 20 20 24 | 4—5 4—5 4—5 4—5 5—6 | 0,88—1,0 0,88—1,0 0,88—1,0 0,88—1,0 0,88—1,0 | Рис. 10 |
| 23 |  | 5480—4980 650; 630 300 | 6,9—6,48 | l ₀ =1000÷1250 | | | | | | |
| 24 |  | l b h | 4,1—3,7 |  | 1. КрАЗ-219Б 2. КАЗ-606 КАЗ-717 3. МАЗ-504 МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 12 с с 12 14 | 3—3 3—3 3—4 3—3 3—3 | 1,02—0,92 1,06—0,96 0,87—1,05 1,02—0,92 0,87—1,05 | » | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|--------------------|-----|----------------------------|---|--|---|---------------------------------|--|---|---------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 25 | Серии ИИЭ23-7 и ИИЭ23-8 | 8480— 7980 | 650 | 800 | 6,55— 6,12 | $l_1=750 \div 1000$; $l_1=1000 \div 1250$ | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. ТП-24 Мособл-стройтранс 3. ББ-20 Мособл-стройтранс 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 20 20 20 20 14 | 3—3 3—3 3—3 3—3 2—2 | 0,98—0,91 0,98—0,91 0,98—0,91 0,98—0,91 0,98—0,87 | Рис. 10 |
| 26 |  | $l=5480 \div 4980$ | | 3,2— 2,9 |  | 1. КрАЗ-219 Б 2. МАЗ-504 с МАЗ-5245 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. КАЗ-606А КАЗ-717 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 12 14 14 11,5 12 | 3—4 4—5 4—5 3—4 3—4 | 0,8—0,96 0,91—1,03 0,91—1,03 0,83—1,0 0,8—0,96 | То же | |
| 27 | | $l=7980 \div 8480$ | | 4,67— 4,98 | | $l_0=890 \div 1240$ | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. ТП-24 Мособл-стройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ППК-14 Мособл-стройтранс 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 20 20 10 14 | 3—3 4—4 4—4 2—2 3—3 | 1,0—1,06 0,93—0,99 0,93—0,99 0,93—0,99 1,0—1,06 | » |
| 28 |  | $l=5170 \div 5350$ | | 2,50— 2,56 |  | 1. Урал-377 2. МАЗ-500 3. КрАЗ-219Б 4. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 7,5 7,5 12 7,5 14 | 3—3 3—3 5—5 3—3 5—5 | 1,0—1,02 1,0—1,02 1,04—1,06 1,0—1,02 0,89—0,91 | » | |

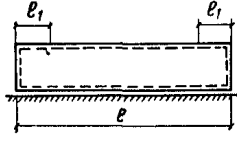
ПЛИТЫ ПОКРЫТИЙ И ПЕРЕКРЫТИЙ

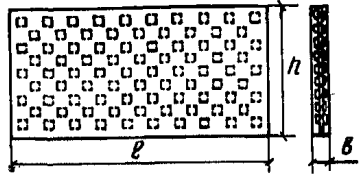
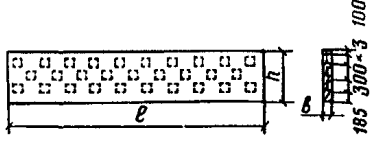
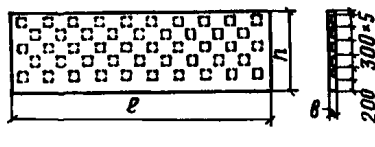
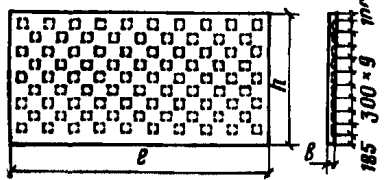
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузоукрепительные устройства и приспособления | | | | | | |
|-------|---|------------------|------------------|----------------------------|---|---------------------|-----------------|--|---|----------------------------|---|---|--------|--|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | |
| 1 | Плиты для покрытия Серия ПК-01-111 | <i>l</i> 5970 | <i>b</i> 1490 | 1,42— 1,37 |  | | | | 1. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. ПП-15М Мос-облстройтранс 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 7 7,5 15 14 20 | 5—5 5—5 10—10 10—10 14—15 | 1,01— 0,97 0,94— 0,91 0,94— 0,91 1,01— 0,97 0,99— 1,02 | Рис. 2 | |
| 2 |  | 5970— 5960 | 1490 | 13,0— 1,00 |  | | | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 4. П-12 Минпромстрой БССР 5. Плитовоз, Главцелинпромстрой | 20 14 7 14 20 | 20—20 14—14 7—7 12—12 20—20 | 1,03— 1,0 1,02— 1,0 1,03— 1,0 0,88— 0,85 1,0— 1,0 | То же | |
| 3 |  | 5970— 5960 | 2980 | 1,62— 1,58 |  | | | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. ПП-15М Мос-облстройтранс 4. УПП-16×3-24 Главволговятскстрой 5. Плитовоз, Главцелинпромстрой | 20 14 15 24 20 | 12—12 8—8 7—7 14—14 12 | 0,97— 0,94 0,92— 0,9 0,75— 0,74 0,94— 0,92 0,97— 0,94 | » | |
| 4 |  | 5970 | 1490 | 1,85— 1,70 |  | | | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. УПП-16×3-24 Главволговятскстрой | 12 7 7,5 24 | 6—7 4—4 4—4 12—14 | 0,92— 0,97 1,05— 0,95 0,98— 0,89 0,92— 0,99 | » | |
| 5 |  | 5960 | 2980 | 3,37— 2,84 |  | | | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговятскстрой | 20 15 14 24 | 6—7 4—5 4—5 7—8 | 1,02— 0,97 0,89— 0,93 0,95— 0,99 0,98— 0,93 | » | |
| | Серия ПК-01-119 | | | | | | | | | | | | | |

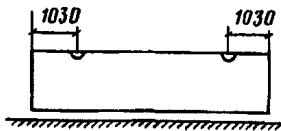
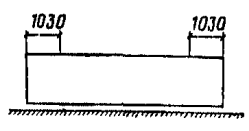
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|--------------------|-----------------|----------------------------|---|--|--|------------------------------|--|--|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 6 |  Серия ПК-01-74/62 | 5 960 | 2980 | 2,38— 2,33 |  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ПП-15М Мособлстройтранс 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 20 15 14 24 | 8—8 6—6 6—6 10—10 | 0,95— 0,93 0,95— 0,93 1,02— 0,92 0,99— 0,97 | Рис. 2 | |
| 7 |  Серия ПК-01-95 | <i>l</i> 11 970 | <i>h</i> 330 | <i>b</i> 785 | 3,0 |  | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 14 20 24 24 | 4 6 8 8 | 0,85 0,9 1,0 1,0 | То же |
| 8 |  Серия ПК-01-134, вып. 1, 2, 3 | 11 960 | 450 | 2980 | 5,5 |  | 1. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П-12А Минпромстрой БССР | 24 20 24 | 4 3 4 | 0,91 0,82 0,91 | » |
| 9 |  Серия ПК-01-106 | 5 970 | 300 | 1490 | 1,4 |  | 1. ЗИЛ-164-АН с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 7 7,5 11,5 14 20 | 5 5 7 10 14 | 1,0 0,93 0,85 1,0 0,98 | » |
| 10 |  Серия ПК-01-99/62, вып. 1, 2 | 11 960 | 450 | 1480 | 4,9 |  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 20 14 24 24 | 4 3 5 5 | 0,98 1,05 1,02 1,02 | » |
| 11 | | 11 960 | 450 | 2980 | 6,8 | | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 14 24 20 24 | 2 3 3 3 | 0,97 0,81 0,93 0,81 | » |
| 12 |  Серия ПК-01-120 | 11 960 | 450 | 1480 | 5,3 |  | 1. П-12А Минпромстрой БССР 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 24 20 14 24 | 4 4 2 4 | 0,88 1,06 0,75 0,88 | » |
| 13 |  Серия ПК-01-120 | 11 960 | 450 | 1480 | 4,9 |  | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 14 24 20 24 | 3 5 4 4 | 1,05 1,02 0,98 0,88 | » |
| 14 |  Серия ПК-01-120, вып. 1, 2 | <i>l</i> 11 960 | <i>h</i> 450 | <i>b</i> 2980 | 7,8— 6,8 |  | 1. П-12А Минпромстрой БССР 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. УПП-16×3-24 Главволговяткстрой | 24 20 24 | 3—3 2—3 3—3 | 0,93— 0,85 0,78— 1,02 0,93— 0,85 | » |
| 15 | Доборные плиты из легкого бетона  Серия ПК-01-61 | 5 970 | 300 | 1490 | 1,02 |  | 1. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. П-12М Минпромстрой БССР | 7 7,5 20 14 | 7 7 20 14 | 1,0 0,95 1,0 1,0 | » |
| 16 |  Серия ПК-01-92 | 5 980 | 200— 240 | 590 | 0,85— 0,70 |  | 1. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 7 7,5 11,5 20 14 | 8—10 8—10 12—12 22—28 15—20 | 0,97— 1,0 0,9— 0,93 0,86— 0,73 0,93— 0,98 0,97— 1,0 | » |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | грузоохватные устройства и приспособления | |
|-------|--|--|---|----------------------------|--|---|-------------------------------|------------------------------------|---|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 17 | | 5980 200—240 1490 | 2,14—1,78 | | | 1. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. ПП-15М Мос-облстройтранс | 7 7,5 11,5 14 15 | 3—4 3—4 5—6 6—8 7—9 | 0,91—1,05 0,85—0,98 0,93—0,92 0,91—1,0 0,99—1,0 | Рис. 2 |
| 18 | Доборные железобетонные плиты  | 2990 140 495 | 0,18—0,17 | |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 14—15 28—28 41—42 | 1,0—1,02 1,0—0,95 0,98—0,95 | То же |
| 19 | Серия ПК-01-88 | 1490—750 140 495 | 0,09—0,08 | |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 28—30 56—60 84—90 | 1,0—0,95 1,0—0,96 1,0—0,96 | » |
| 20 | Плиты перекрытий  | Многоэтажные здания 5550 — — | 2,5—2,1 | |  | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. ПП-15 Мособлстройтранс 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. УПП-16×3-24 Главволог-вяткстрой | 12 15 14 24 | 5—5 6—6 5—6 10—10 | 1,04—0,87 1,0—0,84 0,89—0,90 1,04—0,92 | » |
| 21 | | $l=5050$ | 2 | | $a=1030 \div 775$ | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. ЗИЛ-164АН с ММЗ-584Б 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. ПП-15М Мос-облстройтранс | 12 14 7 7,5 15 | 6 7 3 4 7 | 1,0 1,0 0,85 1,06 0,93 | » |
| 22 | | $l=5950$ | 2,4—2,1 | | $a=1070 \div 775$ | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. П-12М Минпромстрой БССР | 12 14 | 5—5 6—6 | 1,0—0,87 1,02—0,9 | » |
| | | | | | | 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 24 20 7,5 | 10—10 8—10 3—3 | 1,0—0,87 0,96—1,05 0,96—0,84 | » |
| 23 | Доборные  | $l=5550 \div 5050$ | 1,5—1,37 | | $a=970 \div 930$ | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 12 24 14 7,5 11,5 | 8—8 16—18 9—10 5—5 7—8 | 1,0—0,91 1,0—1,05 0,96—0,97 1,0—0,91 0,91—0,95 | » |
| 24 | ГОСТ 1781—55  | Плиты армированные из автоклавного ячеистого бетона для покрытий производственных зданий $l=2990; h=140 \div 160$ | Объемный вес ячеистого бетона на 800 кг/м³ 0,172—0,196 | | | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 14—12 28—24 42—36 | 0,96—0,94 0,96—0,94 0,96—0,94 | » |
| 25 | | $l=1490; h=140 \div 160$ | 0,086—0,098 | | | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 30—25 60—50 90—75 | 0,96—0,98 0,96—0,98 0,96—0,98 | » |
| 26 | ГОСТ 7741—66  | $h=100 \div 140; H=300 \div 340$ | 1,50—1,85 | |  | 1. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 2. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 3. ППК-14 Мос-облстройтранс 4. ПК-8 Мособлстройтранс | 7,5 7 10 8 | 5—4 4—4 6—5 5—4 | 1,0—0,99 0,85—1,05 0,9—0,92 0,93—0,92 | » |
| 27 | | $h=160 \div 200; H=360 \div 400$ | 2,00—2,35 | | | 1. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 2. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 4. ППК-14 Мос-облстройтранс | 7,5 7 11,5 10 | 3—3 3—3 5—5 5—4 | 0,8—0,94 0,85—1,0 0,86—1,04 1,0—0,94 | » |

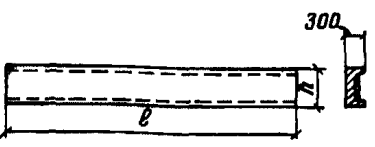
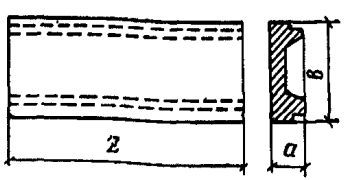
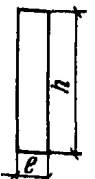
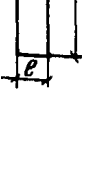
СТЕНОВЫЕ ПАНЕЛИ И БЛОКИ ДЛЯ ОДНОЭТАЖНЫХ И МНОГОЭТАЖНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗДАНИЙ

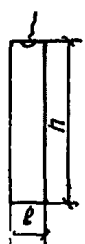
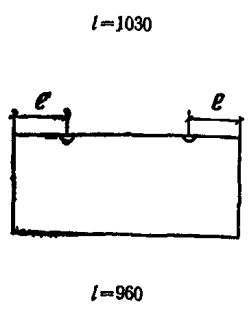
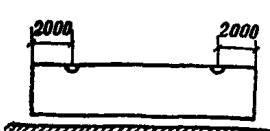
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузоопъемность, т | Грузоподъемность, шт. | Г | Грузоопъемные устройства и приспособления |
|-------|---|---|------------|----------------------------|---|------------------------------|------------------------------|--------------------|-----------------------|--------|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | Г | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 1 | Керамзитобетонные вибропрокатные плоские | <i>l</i> | <i>h</i> | <i>b</i> |  $l_1=1010$; при $l=5980$; $l_1=1160$; при $l=6230$ | 1. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 3-6 | 0,9-0,88 | Рис. 3 | |
| 2 | | 5980, 6230 | 1185 | 200 | | 1,7-2,2 | 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 7-5 | | 0,99-0,91 |
| 3 | | 5980, 6230 | 1185 | 240 | | 2,0-2,6 | 3. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 12 | 8-6 | | 0,9-0,88 |
| 4 | | 5980, 6230 | 1185 | 300 | | 2,4-3,2 | 4. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 12-10 | | 0,88-0,95 |
| 5 | | 5980, 6230 | 1785 | 200 | | 2,6-3,3 | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 6-4 | | 1,0-0,86 |
| 6 | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 2,0-2,6 | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 12 | 6-4 | 1,0-0,86 | | | |
| 7 | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 2,4-3,2 | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 12 | 6-4 | 1,0-0,86 | | | |
| 8 | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 2,6-3,3 | 4. УППФ-25 Лен-стройтранс | 25 | 10-10 | 0,8-1,04 | | | |
| 9 | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 3,0-3,9 | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 6-4 | 0,96-0,85 | » | | |
| 10 | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 3,6-4,8 | 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 6-4 | 0,96-0,85 | | | |
| 11 | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 4,3-5,7 | 3. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 5-3 | 1,0-0,82 | | | |
| 12 | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 5,0-6,7 | 4. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 8 | 3-2 | 0,9-0,82 | | | |
| 13 | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 6,1-8,2 | 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 8-7 | 0,86-0,97 | | | |
| 14 | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 2,6-3,3 | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 4-3 | 0,83-0,82 | » | |
| 15 | | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 3,0-3,9 | 2. ПФК-9 Мособл-стройтранс | 9 | 3-2 | 0,86-0,73 | | |
| 16 | | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 3,6-4,8 | 3. П-12М Мин-промстрой БССР | 14 | 5-4 | 0,92-0,94 | | |
| 17 | | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 3,0-3,9 | 4. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 8 | 3-2 | 0,86-0,73 | | |
| 18 | | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 3,6-4,8 | 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 9-7 | 1,01-1,0 | | |
| 19 | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 4,3-5,7 | 1. УПП-9М Мос-облстройтранс | 9 | 3-2 | 1,0-0,86 | » | |
| 20 | | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 5,0-6,7 | 2. ПФК-9 Мособл-стройтранс | 9 | 3-2 | 1,0-0,86 | | |
| 21 | | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 6,1-8,2 | 3. ПВС-400 Мос-облстройтранс | 9 | 2-2 | 0,66-0,86 | | |
| 22 | | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 3,0-3,9 | 4. УППФ-25 Лен-стройтранс | 25 | 8-6 | 0,96-0,93 | | |
| 23 | | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 3,6-4,8 | 1. ПФ-11 УССР | 21 | 6-4 | 1,0-0,91 | | » |
| 24 | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 4,3-5,7 | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 4-3 | 0,96-0,96 | | | |
| 25 | 5980, 6230 | 1785 | 240 | 5,0-6,7 | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 4-3 | 0,96-0,96 | | | |
| 26 | 5980, 6230 | 1785 | 300 | 6,1-8,2 | 4. П-12М Мин-промстрой БССР | 14 | 4-3 | 1,02-1,02 | | | |
| 27 | 5980, 6230 | 1785 | 200 | 4,3-5,7 | 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 6-5 | 0,93-1,04 | | | |
| 28 | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 2985 | 200 | 4,3-5,7 | 1. УПП2-20А ЦНИИОМТП | 20 | 4-3 | 0,86-0,89 | Рис. 3 | |
| 29 | | 5980, 6230 | 2985 | 240 | 5,0-6,7 | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 3-2 | 0,86-0,76 | | |
| 30 | | 5980, 6230 | 2985 | 240 | 5,0-6,7 | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 3-2 | 0,86-0,76 | | |
| 31 | | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 4. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 5-4 | 0,93-0,99 | | |
| 32 | | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 1. УПП-2-20А ЦНИИОМТП | 20 | 4-3 | 1,0-1,0 | | То же |
| 33 | 5980, 6230 | 2985 | 240 | 5,0-6,7 | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 3-2 | 1,0-0,89 | | | |
| 34 | 5980, 6230 | 2985 | 240 | 5,0-6,7 | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 3-2 | 1,0-0,89 | | | |
| 35 | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 4. УППФ-25 Лен-стройтранс | 25 | 5-3 | 1,0-0,8 | | | |
| 36 | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 2-2 | 0,81-1,09 | » | |
| 37 | | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 2-2 | 0,81-1,09 | | |
| 38 | | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 3. УПП-2-20А ЦНИИОМТП | 20 | 3-2 | 0,91-0,82 | | |
| 39 | | 5980, 6230 | 2985 | 300 | 6,1-8,2 | 4. УППФ-25 Лен-стройтранс | 25 | 4-3 | 0,97-0,98 | | |
| 40 | | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 6-6 | | 0,88-0,92 |
| 41 | 5980, 6230 | | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 6-6 | 0,88-0,92 | | |
| 42 | 5980, 6230 | | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 3. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 5-5 | 0,91-0,95 | | |
| 43 | 5980, 6230 | | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 4. П-12М Мин-промстрой БССР | 14 | 6-6 | 0,94-0,97 | | |
| 44 | 5980, 6230 | | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 23 | 10-10 | 0,95-1,0 | | |
| 45 | Железобетонные вибропрокатные трехслойные | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 1. ПФ-11 УССР | 21 | 6-6 | 0,88-0,91 | » | |
| 46 | | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 2. ПФК-9 Мособл-стройтранс | 9 | 3-3 | 1,0-1,0 | | |
| 47 | | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 3. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 4-3 | 1,0-0,80 | | |
| 48 | | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 4. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 5-4 | 1,0-0,85 | | |
| 49 | | 5980, 6230 | 1185 | 230, 250 | 2,2-2,3 | 5. УППФ-25 Лен-стройтранс | 25 | 5-5 | 0,98-1,02 | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохраняющие устройства и приспособления |
|-------|--|-------------|-----------|----------------------------|-----------------------|-------|---------------------|-----------------|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 12 |  | l 5980 | h 2985 | b 230, 250 | 4,8—5,1 | | | | |
| 13 | Железобетонные вибропротатные ребристые  | 5980 | 1185 | 125 | 1,39—1,05 | | | | |
| 14 | Серия СТ-02-33, вып. 2  | 5980 | 1785 | 125 | 1,95—1,48 | | | | |
| 15 |  | 5980 | 2985 | 125 | 3,10—2,33 | | | | |
| 16 | Железобетонные, серия СТ-02-19/68 (для неотапливаемых зданий) | 11 190 | 1185 | — | 3,0 | | | | |

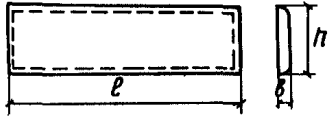



5-334

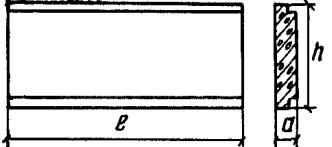
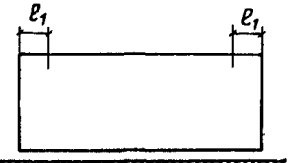
| | | | | | | | | | |
|----|--|---------------------------------------|----------|----------------|-----------|--|--|--|--|
| 17 |  | 11 190 | 1785 | — | 3,7 | | | | |
| 18 | | 11 190 | 2385 | — | 4,5 | | | | |
| 19 | Панели стеновые Серия ИИС-61  | l 5980 | a 200 | b 1785—1185 | 1,7—1,04 | | | | |
| 20 | | 980—470 | 200 | 1785 | 0,29—0,09 | | | | |
| 21 | Железобетонные угловые блоки  | h=2385+1185; толщина блока 300; l=300 | | | 0,53—0,28 | | | | |
| 22 | Серия СТ-02-19/68  | h=2385+1185; толщина блока 300; l=550 | | | 0,98—0,50 | | | | |

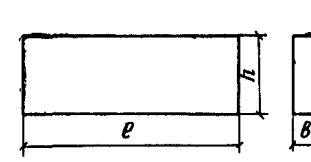


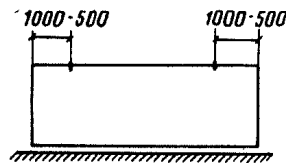
65

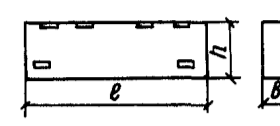
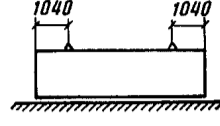
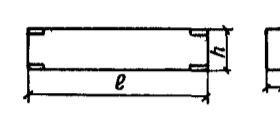
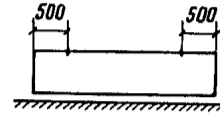
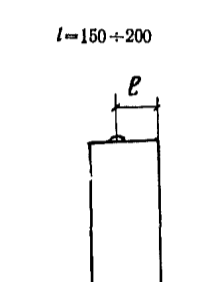
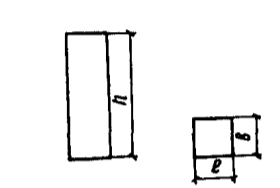
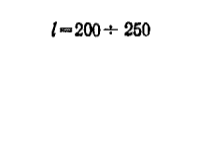

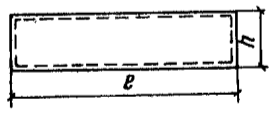


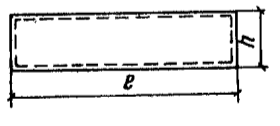

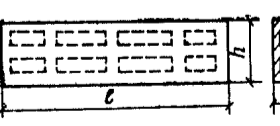
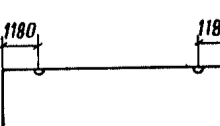
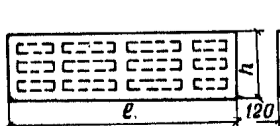
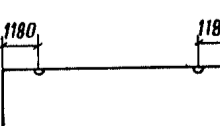
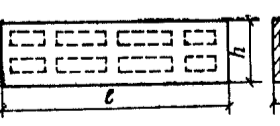
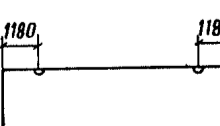
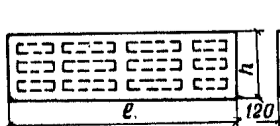
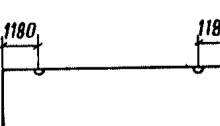
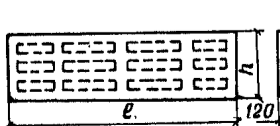
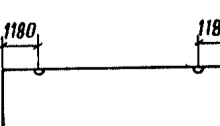
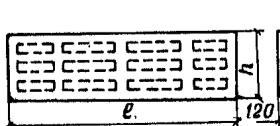
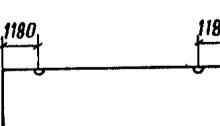
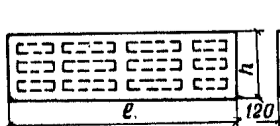
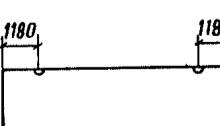
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохраняющие устройства и приспособления | | |
|-------|---|---|-----------|----------------------------|--|---|----------------------------------|--|--|--------|----|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 23 | | <i>h</i> <i>a</i> <i>b</i> <i>h</i> =2385÷1185; толщина блока 300; <i>l</i> =800 | 1,42—0,70 | | | 1. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 2. Урал-377 с МАЗ-5243 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 9 14,3 7,5 11,5 14 | 6—12 10—20 5—10 8—16 9—20 | 0,94—0,93 0,99—0,97 0,94—0,93 0,88—0,96 0,91—1,0 | Рис. 9 | |
| 24 | Керамзитобетонные панели плоские | <i>l</i> <i>h</i> <i>b</i> 11 980 1185 200 | 3,7—3,5 | | | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. АППФ-20 Ленстройтранс | 15 15 14 24 23 | 4—4 4—4 4—4 6—6 6—6 | 0,98—0,93 0,98—0,93 1,05—1,0 0,92—0,87 0,96—0,91 | Рис. 3 | |
| 25 |  Серия 1-432-3 | 11 980 1185 240 | 4,4—4,1 | |  | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПФ-11 Главкиевстрой 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. П-12А Минпромстрой БССР 6. АППФ-20 Ленстройтранс | 15 15 21 14 24 23 | 3—3 3—3 4—4 3—3 5—5 5—5 | 0,88—0,82 0,88—0,82 0,83—0,76 0,94—0,87 0,91—0,85 0,95—0,89 | То же | |
| 26 | | 11 980 1185 300 | 5,4—5,0 | | | 1. ПФ-11 Главкиевстрой 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. АППФ-20 Ленстройтранс | 21 15 15 24 23 | 4—4 2—3 2—3 4—4 4—4 | 1,02—0,95 0,72—1,0 0,72—1,0 0,9—0,83 0,93—0,86 | » | |

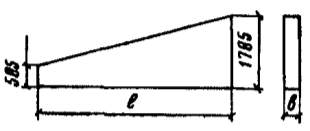
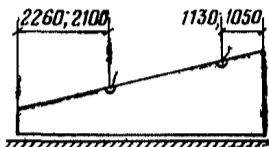
| | | | | | | | | | | |
|----|--|---------------------|---------|--|--|---|----------------------------|---------------------------------|---|---|
| 27 | | 11 980 1785 200 | 5,6—5,2 | | | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. АППФ-20 Ленстройтранс | 15 15 14 24 23 | 2—3 2—3 2—2 4—4 4—4 | 0,74—1,04 0,74—1,04 0,8—0,74 0,93—0,86 0,97—0,90 | » |
| 28 | | 11 980 1785 240 | 6,7—6,2 | | | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. АППФ-20 Ленстройтранс | 15 15 14 24 23 | 2—2 2—2 2—2 3—4 3—3 | 0,89—0,82 0,89—0,82 0,89—0,87 0,83—1,03 0,87—0,80 | » |
| 29 | | 11 980 1785 300 | 8,2—7,6 | | | 1. ПФ-11 Главкиевстрой 2. П-12А Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 21 24 20 15 | 2—2 3—3 2—2 1 | 0,78—0,72 1,02—0,95 0,62—0,76 0,54—1,01 | » |

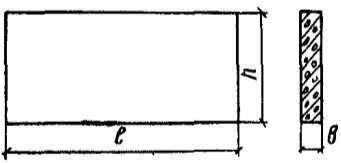
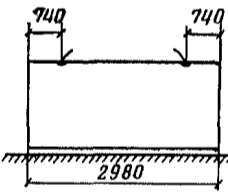
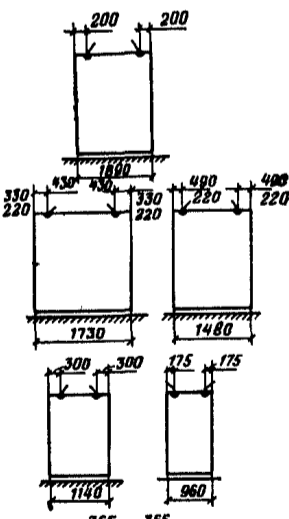
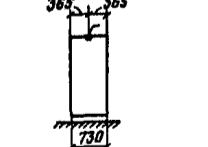
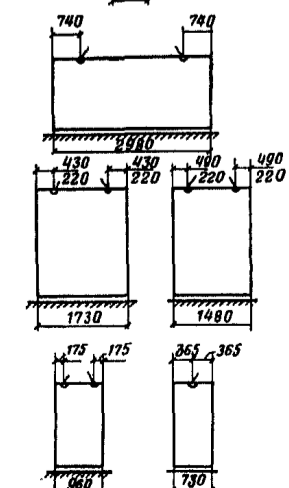
| | | | | | | | | | | |
|----|---|---------------------|---------|--|---|--|----------------------------------|--|---|---|
| 30 | Керамзитобетонные ребристые панели-перекрышки | 11 980 1185 200 | 4,0—3,7 | | <i>l</i> ₁ = 1030 | 1. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 2. ПФ-11 Главкиевстрой 3. П-12А Минпромстрой БССР 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. УППФ-25 Ленстройтранс | 15 21 24 14 25 | 3—4 4—4 6—6 3—4 6—6 | 0,8—0,98 0,76—0,7 1,0—0,92 0,85—1,05 0,96—0,89 | » |
| 31 |  | 11 980 1185 240 | 4,6—4,2 | |  | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП2 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПФ-11 Главкиевстрой 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР 6. АППФ-20 Ленстройтранс | 15 15 21 24 14 23 | 3—3 3—3 4—4 5—5 3—3 5—5 | 0,92—0,84 0,92—0,84 0,87—0,80 0,95—0,87 0,98—0,90 1,0—0,91 | » |

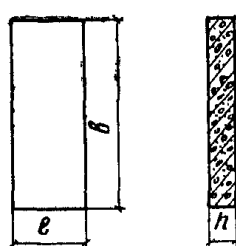
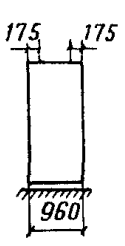
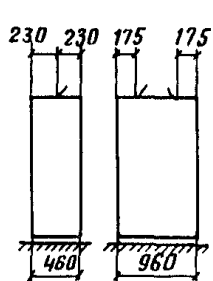
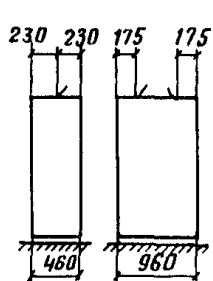
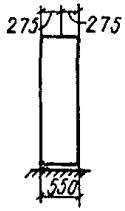
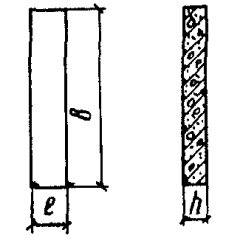
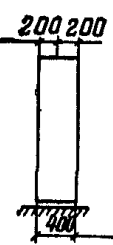
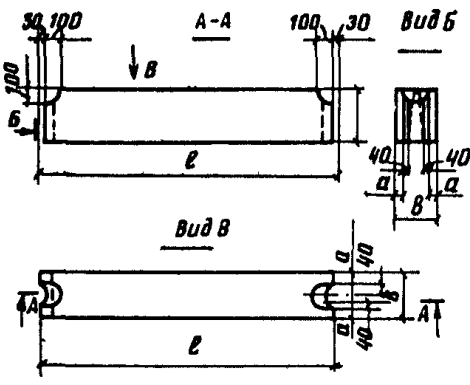
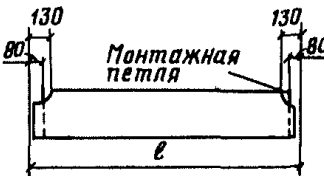
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | | | | | | | |
|-------|--|-------------|------|----------------------------|-----------------------|--|---------------------|-----------------|--|----------|-----------------------------|------------|---|-----------|-----|-----------|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, г | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | | | | | | |
| г | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | |
| 32 | Серия 1-432-3 | l | h | b | $l_1=1640$ | 1. П-12А Мин-промстрой БССР 2. УПП-12А ЦНИИОМТП 3. УПП-12АБ ЦНИИОМТП 4. П-12М Мин-промстрой БССР 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 24 | 4-4 | 0,96-0,88 | Рис. 3 | | | | | | | |
| | | 11 980 | 1785 | 200 | | | | | | | 5,8-5,3 | | | | | | |
| 33 | | 11 980 | 1785 | 240 | | | | | | | 6,7-6,2 | $l_1=1640$ | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12А Мин-промстрой БССР 4. П-12М Мин-промстрой БССР | 15 | 2-2 | 0,89-0,82 | То же |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34 | | 11 980 | 1185 | 200 | | | | | | | 4,5-4,1 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 35 | | 11 980 | 1185 | 240 | 5,0-4,6 | 1. ПФ-11 Глав-кневстрой 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. П-12А Мин-промстрой БССР 5. УППФ-25 Лен-стройтранс | 21 | 4-4 | 0,95-0,87 | » | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 36 | | 11 980 | 1785 | 200 | 6,2-5,7 | | | | | | 1. П-12М Мин-промстрой БССР | 14 | 2-2 | 0,88-0,81 | » | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37 | | 11 980 | 1785 | 240 | 7,1-6,5 | 2. П-12А Мин-промстрой БССР 3. УППФ-25 Лен-стройтранс | 24 | 4-4 | 1,03-0,95 | » | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38 | Стеновые вертикальные панели | 6390-4790 | 2980 | 120 | 5,7-4,3 | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12А Мин-промстрой БССР 4. Б-18 Минпром-строй БССР 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 15 | 2-4 | 0,76-1,01 | » | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39 |  Серия 1-432-4, вып. 2 | 6390-4790 | 1480 | 120 | 2,8-2,16 | 1. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 2. П-12М Мин-промстрой БССР 3. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 4. П-12А Мин-промстрой БССР | 15 | 5-9 | 0,93-0,84 | » | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 | | 2790 | 2980 | 120 | 2,5 | 1. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12А Мин-промстрой БССР 4. П-12М Мин-промстрой БССР 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 15 | 6-7 | 1,0-0,79 | Рис. 2 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

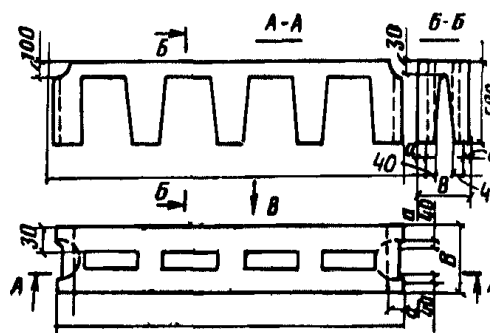
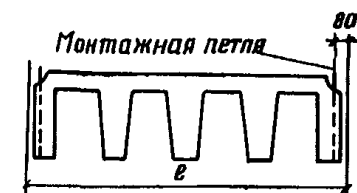
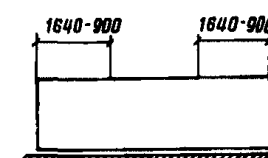


| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоукрепительные устройства и приспособления | | | |
|-------|---|-------------|----------|----------------------------|-----------------------|---------------------|---|--|--|----------------|-----------------------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | |
| 41 | Горизонтальные цокольные панели  Серия 1-432-4, вып. 2 | <i>l</i> | <i>h</i> | <i>b</i> | 4,33 | — |  | 1. УПП-А-12А ЦНИИОМТП | 15 | 3 | 0,89 | Рис. 3 |
| | | 5980 | 1185 | 240 | | | | 2. П-12М Минпромстрой БССР | 14 | 3 | 0,90 | |
| 42 | Доборные панели  Серия 1-432-4, вып. 2 | 1480 | 1185 | 240 | 1,09 | — |  | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 11 | 0,99 | Рис. 2 |
| | | | | | | | | 2. УПП-9М Мос-облстройтранс | 9 | 8 | 0,96 | |
| 43 | Угловые блоки Серия 1-432-4, вып. 2 | <i>h</i> | <i>l</i> | <i>b</i> | 0,45—0,26 | 0,3—0,16 |  | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 24—46 40—61 | 0,97—0,99 1,0—0,81 | Рис. 9 |
| | | 1780—1180 | 300—400 | 300—400 | | | | 2. П-12М Минпромстрой БССР | 14 | 31—54 47—87 | 0,99—1,0 1,0—0,92 | |
| 44 |  | 1780—1180 | 400—500 | 400—500 | 1,04—0,6 | 0,68—0,4 |  | 4. УПП для перевозки керамзитобетонных плит, Минпромстрой БССР | 15 | 34—58 50—94 | 1,02—1,0 1,0—0,92 | То же |
| | | | | | | | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 12—20 18—30 | 1,03—1,0 1,02—1,0 | |
| 45 | Панели из легких бетонов для отапливаемых зданий | 6230—5980 | 1185 | 200—300 | 4,2—2,1 | |  | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 3—6 | 1,05—0,87 | Рис. 3 |
| | | | | | | | | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 3—7 | 0,84—0,98 | |
| 46 |  | 6230—5980 | 1785 | 200—300 | 4,8—2,45 | |  | 1. УПП-9М Мос-облстройтранс | 9 | 2—3 | 1,06—0,81 | То же |
| | | | | | | | | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 3—5 | 0,95—0,81 | |
| 47 | Серия СТ-02-31, вып. 2, 3 | 6400—5980 | 1185 | 400 | 4,3—4,0 | |  | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 3—5 | 0,95—0,81 | » |
| | | | | | | | | 4. ПФ-11 Главкиевстрой | 21 | 4—8 | 0,91—0,93 | |
| 48 |  | 6400—5980 | 1785 | 400 | 6,5—6,0 | |  | 5. УППФ-25 Ленстройтранс | 25 | 5—8 | 0,96—0,79 | » |
| | | | | | | | | 1. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 3—3 | 0,85—0,80 | |
| 49 |  | <i>l</i> | <i>h</i> | | 0,9 | |  | 2. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 5—6 | 0,89—1,0 | » |
| | | 5980 | 1185 | | | | | 3. П-12М Минпромстрой БССР | 14 | 3—3 | 0,9—0,85 | |
| 50 |  | 5980 | 1785 | | 1,2 | |  | 1. П-12А Минпромстрой БССР | 24 | 3—4 | 0,81—1,0 | » |
| | | | | | | | | 2. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 | 2—2 | 0,92—0,85 | |
| 49 |  | <i>l</i> | <i>h</i> | | 0,9 | |  | 3. П-12М Минпромстрой БССР | 14 | 2—2 | 0,92—0,85 | Рис. 9 |
| | | 5980 | 1185 | | | | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 13 | 0,97 | |
| 50 |  | 5980 | 1785 | | 1,2 | |  | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 14 | 0,84 | Рис. 9 |
| | | | | | | | | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 14 | 0,84 | |
| 50 |  | 5980 | 1785 | | 1,2 | |  | 4. П-12М Минпромстрой БССР | 14 | 15 | 0,96 | То же |
| | | | | | | | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс | 12 | 10 | 1,0 | |
| 50 |  | 5980 | 1785 | | 1,2 | |  | 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 15 | 12 | 0,96 | То же |
| | | | | | | | | 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 15 | 12 | 0,96 | |
| 50 |  | 5980 | 1785 | | 1,2 | |  | 4. ПФК-9 Мособлстройтранс | 9 | 7 | 0,93 | То же |
| | | | | | | | | | | | | |

| № ш/л | Характеристика изделия | | | Места опирания и стропки | Транспортные средства | | | | | | | | |
|------------|---|---|--------|--------------------------|-----------------------|----------------------|---|---|--|---------|-----|-----------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузоопорные устройства и приспособления | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | |
| 51 | <p>Панели для фронтонов</p>  <p>Серия СТ-02-31, вып. 7</p> | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>6230, 5980</td> <td>240, 200</td> </tr> </table> | l | b | 6230, 5980 | 240, 200 | 1,7—2,6 | <p>Стеновые панели и блоки для фронтонов, углов и температурных швов из легких бетонов</p>  | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. П-12А Мин-промстрой БССР 3. П-12М Мин-промстрой БССР 4. Б-12 Минпром-строй БССР | 12 | 7—4 | 0,99—0,86 | Рис. 5 |
| l | | b | | | | | | | | | | | |
| 6230, 5980 | | 240, 200 | | | | | | | | | | | |
| 52 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>6230, 5980</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | b | 6230, 5980 | 400, 300 | 4,2—2,4 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. П-12М Мин-промстрой БССР 3. П-12А Мин-промстрой БССР 4. ПФ-11 Глав-киевстрой | 12 | 4—3 | 0,8—1,04 | |
| l | b | | | | | | | | | | | | |
| 6230, 5980 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | |
| 53 | <p>Из ячеистых бетонов</p> <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>6230, 5980</td> <td>300, 240, 200</td> </tr> </table> | l | b | 6230, 5980 | 300, 240, 200 | 700—1000 2,5—1,55 | <ol style="list-style-type: none"> 1. УПП для перевозки керамзитобетонных плит, Минпром-строй БССР 2. П-12М Мин-промстрой БССР 3. Б-12 Минпром-строй БССР 4. П-12А Мин-промстрой БССР | 15 | 12—6 | 1,0—1,0 | » | | |
| l | b | | | | | | | | | | | | |
| 6230, 5980 | 300, 240, 200 | | | | | | | | | | | | |
| 54 | <p>Из тяжелого бетона</p> <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>5980</td> <td>120</td> </tr> </table> | l | b | 5980 | 120 | 2500 2,2 | <ol style="list-style-type: none"> 1. УПП-9М Мос-облстройтранс 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. ПВС-400 Мос-облстройтранс 4. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 9 | 4 | 0,97 | » | | |
| l | b | | | | | | | | | | | | |
| 5980 | 120 | | | | | | | | | | | | |

| 55 | <p>Рядовые панели</p>  | <p>Из легких бетонов</p> <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>2980</td> <td>1785, 1185</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | h | b | 2980 | 1785, 1185 | 400, 300 | 1,2—3,0 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПФ-11 Глав-киевстрой 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. П-12М Мин-промстрой БССР 4. Б-12 Минпром-строй БССР | 21 | 16—6 | 0,91—0,86 | » |
|------------|--|---|----------|---|------------|------------|------------|--|---|---|--|-----------|----------|-----------|---|
| l | | h | b | | | | | | | | | | | | |
| 2980 | | 1785, 1185 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | |
| 56 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>b</th> <th>h</th> </tr> <tr> <td>1890</td> <td>1785, 1185</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | b | h | 1890 | 1785, 1185 | 400, 300 | 1,9—0,7 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПФ-11 Глав-киевстрой 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | 21 | 6—10 | 0,8—0,9 | |
| l | b | h | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | 1785, 1185 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 57 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>1730, 1480</td> <td>1785, 1185</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | h | b | 1730, 1480 | 1785, 1185 | 400, 300 | 1,7—0,6 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 12 | 12—7 | 0,6—0,99 | То же | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 1730, 1480 | 1785, 1185 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 58 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>960</td> <td>1785, 1185</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | h | b | 960 | 1785, 1185 | 400, 300 | 1,1—0,4 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. ГАЗ-52-03 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. «Нева-2» Лен-стройтранс | 2,5 | 5 | 0,95 | » | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 960 | 1785, 1185 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 59 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>730</td> <td>1785, 1185</td> <td>400, 300</td> </tr> </table> | l | h | b | 730 | 1785, 1185 | 400, 300 | 0,7—0,3 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. «Нева-2» Лен-стройтранс | 2,5 | 7 | 1,0 | » | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 730 | 1785, 1185 | 400, 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 60 | <p>Из ячеистого бетона</p> <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>2980</td> <td>1785, 1185</td> <td>300</td> </tr> </table> | l | h | b | 2980 | 1785, 1185 | 300 | При объемном весе бетона от 900 до 1000 1,8—1,1 | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12А ЦНИИОМТП | 12 | 10—7 | 0,91—1,05 | » | | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 2980 | 1785, 1185 | 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 61 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>1730, 1480</td> <td>1785, 1185</td> <td>300</td> </tr> </table> | l | h | b | 1730, 1480 | 1785, 1185 | 300 | 1,1—0,5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. «Нева-2» Лен-стройтранс 3. МАЗ-500 | 12 | 24—11 | 1,0—1,0 | » | | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 1730, 1480 | 1785, 1185 | 300 | | | | | | | | | | | | | |
| 62 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>h</th> <th>b</th> </tr> <tr> <td>960, 730</td> <td>1785, 1185</td> <td>300</td> </tr> </table> | l | h | b | 960, 730 | 1785, 1185 | 300 | 0,6—0,3 | <ol style="list-style-type: none"> 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. «Нева-2» Лен-стройтранс | 2,5 | 7 | 1,0 | » | | |
| l | h | b | | | | | | | | | | | | | |
| 960, 730 | 1785, 1185 | 300 | | | | | | | | | | | | | |


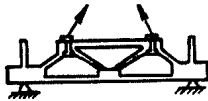
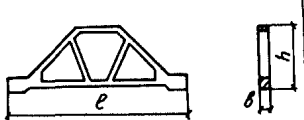
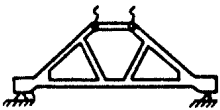
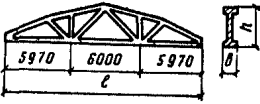
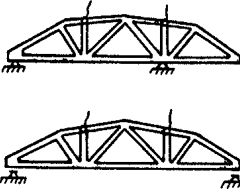
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузооподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | Грузозахватные устройства и приспособления |
|-------|---|----------------------------------|---------------|--|---|---|-----------------------------|---------------------------------|---|-----------------|--|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | |
| 63 | Блоки для температурных швов  | Из легких бетонов | | При объемном весе бетона 900—1200 |  | 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. ПВС-400 Мос-облстройтранс | 2,5 12 9 | 7 7 5 | 0,97 0,94 0,90 | Рис. 2 | | |
| 64 | | 960 | 1785, 1185 | | | | | | | | 400, 300, 240, 200 | 1,62—0,29 |
| 65 | | Из ячеистого бетона | | 900—1000 | | | | | | |  | 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. «Нева-2» Лен-стройтранс |
| 66 | 960, 460 | 1785, 1185 | 200, 240, 300 | 0,62—0,10 | | | | | | | | |
| 66 | Из железобетона | | 900—1000 |  | 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ПК-1600 Мос-облстройтранс 3. «Нева-2» Лен-стройтранс | 2,5 12 10 | 12 24 20 | 1,03 1,04 1,04 | » | | | |
| 66 | 960, 460 | 1785, 1185 | 150 | | | | | | | 0,52—0,18 | | |
| 67 | Блоки для углов здания | Из ячеистого бетона | | 900—1000 |  | 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ЗИЛ-130 | 2,5 5 | 18—7 36—14 | 0,87—0,97 0,87—0,97 | » | | |
| 67 |  | 550 | 1785, 1185 | 300 | | | | | | | 0,29—0,10 | |
| 68 | Серия СТ-02-31, вып. 7 | Из тяжелого бетона | | 2500 |  | 1. ГАЗ-52-03 (контейнеры) 2. ЗИЛ-130 | 2,5 5 | 30—8 60—16 | 1,0—1,03 1,0—1,03 | » | | |
| 68 | | 400 | 1785, 1185 | 150 | | | | | | | 0,27—0,07 | |
| 69 | ГОСТ 13579—68  | Блоки бетонные для стен подвалов | | 0,325—0,495* |  | 1. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 2. КАЗ-608 с КАЗ-717 3. МАЗ-500 | 7,5 11,5 7,7 | 23—15 35—23 24—16 | 0,99—0,97 0,98—0,99 0,97—0,97 1,0—0,98 | » | | |
| 70 | | 780—1180 | 300, 600 | | | | | | | | 580, 280 | 0,52—0,615* |
| 71 | | 780 | 500—600 | 580 | | | | | | | 0,975—1,300 | |
| 72 | | 2380 | 300—400 | 580 | | | | | | | 1,63—1,96* | |
| 73 | | 2380 | 300—400 | 580 | 0,782—1,000** | 1. ГАЗ-53А 2. ЗИЛ-130 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 4 5 7,5 7,5 7,5 | 5—4 6—5 8—7 8—7 8—7 | 0,98—1,0 0,93—1,0 0,93 0,93 0,93 | » | | |

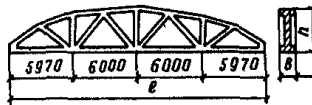






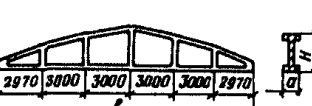


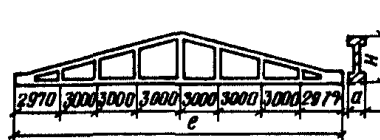



| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоопорные устройства и приспособления | |
|-------|-----------------------------------|--|--|---|---|--|--|---|--|--------|
| | Наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 74 | | l b h 2380 500—600 580 | 1,233—1,456** | | 1. ГАЗ-53А 2. ЗИЛ-130 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 4 5 7,5 7,5 7,5 | 3—2 4—3 6—5 6—5 6—5 | 0,92—0,73 0,98—0,87 0,98—0,97 0,98—0,97 0,98—0,97 | Рис. 2 | |
| 75 | Самонесущие панельные перегородки | l h b Из тяжелого бетона 5980—4900 1785—1185 80—80 | 1,9—1,4 |  | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. УПП-9М Мос-облстройтранс 3. УППФ-25 Лен-стройтранс 4. ПФК-9 Мос-облстройтранс | 12 9 25 9 | 6—8 5—6 13—15 5—6 | 0,95—0,93 1,05—0,93 0,98—0,84 1,05—0,93 | Рис. 3 |
| 76 | | 5980—5500 1785 | 2,1—2,0 |  | | 1. ПВС-400 Мос-облстройтранс 2. УПП-9М Мос-облстройтранс 3. ПК-1600 Мос-облстройтранс 4. Т-119 Главцентрострой 5. АППФ-20 Лен-стройтранс | 9 9 12 8 23 | 4—4 4—4 6—6 4—4 11—11 | 0,93—0,88 0,93—0,88 1,05—1,0 1,04—1,0 1,0—0,95 | То же |
| 77 | | Из легкого бетона 5980—4900 1785—1185 | При объемном весе бетона От 1000 до 1200 0,8—0,6 0,9—0,7 | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. НАМИ-790 3. ПФК-9 Мос-облстройтранс | 12 16 9 | 15—13 20—17 16 11—10 12 | 0,99—0,97 1,0—0,99 0,8—0,9 0,6—0,7 0,97—1,0 0,8—0,93 | Рис. 2 | |
| 78 | | 5980—5500 1785 | 0,9—0,7 1,0—0,7 | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. НАМИ-790 3. ПФК-9 Мос-облстройтранс | 12 16 9 | 13—12 17—17 16 10—9 12 | 0,97—1,0 0,99 0,9—1,0 1,0 0,93 | » | |
| 79 | | Из ячеистого бетона 5980—4900 1785 | 0,6—0,5 0,7—0,3 |  | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. ПФК-9 Мос-облстройтранс | 12 9 | 20—17 20 12 12 | 1,0—0,99 0,83 0,8—0,93 0,67 | » | |
| 80 | Серия 1-431-2, вып. 2 | 5980—5500 1785 | 0,7—0,6 0,8—0,7 | | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. НАМИ-790 3. ПФК-9 Мос-облстройтранс | 12 16 9 | 17—15 20—17 16 12—11 12—12 | 0,99—1,0 1,0—0,99 0,7—0,8 0,6—0,7 0,93—0,97 0,8—0,93 | » | |

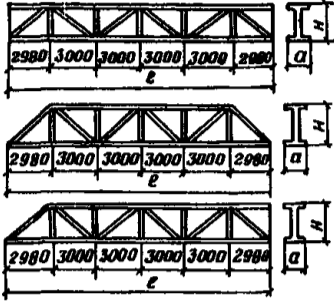
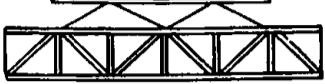
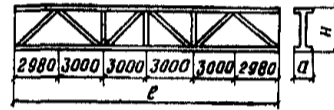

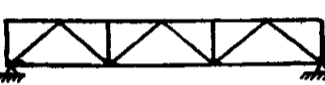
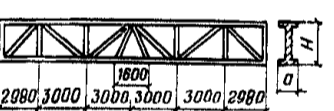

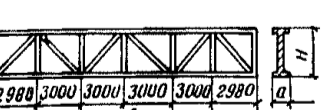



* В колонке 5 — вес блоков дан по ГОСТ.

** Для пустотных блоков вес дан за вычетом пустот.

ФЕРМЫ

| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохранное устройство и приспособления | |
|-------|--|-------------------|----------|----------|---|---|--|---------------------------------|---|---|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 1 | а) Подстропильные фермы  Серии: ПК-01-140, вып. 1; ПК-01-110/68, вып. 1 | <i>l</i> | <i>b</i> | <i>h</i> |  11,3— 9,8 | 1. Ф-12А Минпромстрой БССР 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. УППФ.25 Ленстройтранс 5. АППФ-20 Ленстройтранс | 14 15 15 25 23 | 1—1 1—1 1—1 2—2 2—2 | 0,8— 0,70 0,75— 0,65 0,75— 0,65 0,9— 0,78 0,98— 0,85 | Рис. 3 | |
| | | 11 960— 11 860 | 550 | 2200 | | | | | | | |
| 2 |  Серии: ПП-01-04, вып. 3; ПП-01-04/68, вып. 1 | 11 960 | 550 | 3410 | 9,2— 9,1  | 1. Ф-12А Минпромстрой БССР 2. УПП-1-12А ЦНИИОМТП 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. УППФ.25 Ленстройтранс | 14 15 15 25 | 1—1 1—1 1—1 2—2 | 0,65— 0,65 0,61— 0,60 0,61— 0,60 0,73— 0,72 | То же | |
| 3 | б) Строительные фермы для скатной кровли  Серия ПК-01-129/68, вып. 2 | 17 940 | 200 | 2630 | 4,5 |  | 1. Ф-24 Минпромстрой БССР 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 4. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 12 15 20 15 | 2 3 3 2 | 0,75 0,9 0,67 0,6 | » |
| 4 | | 17 940 | 250 | 2640 | 6,0 | | 1. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 2. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 3. ПФУ-18 Минпромстрой СССР 4. Т-74А Главмосавтотранс | 15 20 15 14 | 2 2 2 2 | 0,8 0,6 0,8 0,85 | » |
| 5 | | 17 940 | 250 | 2725 | 7,8 | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 4. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 15 20 15 | 1 2 2 2 | 0,78 1,04 0,78 1,04 | » |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоопорные устройства и приспособления | | | | | | | | |
|-------|---|-------------|----------|----------------------------|-----------------------|--|---|----------------------------|--|---|--------|---|---|----------------------------|--|---|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | | |
| 6 | | <i>l</i> | <i>b</i> | <i>h</i> | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 3. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 4. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 15 20 15 | 1 1 2 1 | 0,94 0,62 0,94 0,62 | Рис. 3 | | | | | | | |
| 7 | | <i>l</i> | <i>h</i> | <i>b</i> | | | | | | | 9,4 | 9,2 | | | | | |
| 8 |  Серия ПК-01-129/68, вып. 3 | 23 940 | 3240 | 250 | 11,2 |    | 1. УФ-20 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП 4. Т-74А Главмосавтогтранс | 20 12 20 14 | 1 1 1 1 | 0,56 0,93 0,56 0,8 | То же | | | | | | |
| 9 | | 23 940 | 3280 | 300 | 14,9 | | | | | | | 1. УФ-20 Оргтехстрой УССР 2. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | 20 20 | 1 1 | 0,74 0,74 | » | |
| 10 | | 23 940 | 3315 | 350 | 18,6 | | | | | | | 1. УФ-20 Оргтехстрой УССР 2. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | 20 20 | 1 1 | 0,93 0,93 | » | |
| 11 |  Серия ПК-01-129/68, вып. 4 | 29 940 | 3675 | 300 | 14,9 | Места опирания:  при хранении и перевозке  при перевозке | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | 36 | 1 | 0,41 | » | | | | | | |
| 12 | | 29 940 | 3725 | 300 | 16,7 | | | | | | | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | 36 | 1 | 0,46 | » | |
| 13 | | 29 940 | 3835 | 350 | 25,7 | | | | | | | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | 36 | 1 | 0,71 | » | |
| 14 | в) Безраскосные фермы  Серии: 1.463-1, вып. 2; 1.463-3, вып. 2 | <i>l</i> | <i>H</i> | <i>a</i> | 9,2—8,0 |  Опирание фермы при хранении  | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1—1 1—1 1—2 2—2 1—2 | 0,92—0,8 0,76—0,66 0,61—1,06 0,92—0,8 0,61—1,06 | Рис. 3 | | | | | | |
| 15 | | 17 940 | 3000 | 240 | | | | | | | | 7,7—6,5 | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1—1 1—1 2—2 2—2 2—2 | 0,77—0,65 0,64—0,54 1,02—0,86 0,77—0,65 1,02—0,86 | То же |
| 16 | | 17 940 | 3000 | 280 | | | | | | | | 10,5—9,2 | 1. Ф-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1—1 1—1 1—1 2—2 1—1 | 1,05—0,92 0,87—0,76 0,7—0,61 1,05—0,92 0,7—0,61 | |
| 17 |  Серии: 1.463-1, вып. 3; 1.463-3, вып. 4 | 23 940 | 3400 | 250 | 12,8 |  Схема строповки  Схема опирания при хранении  Схема опирания при перевозке | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП 2. Т-74А Главмосавтогтранс 3. УФ-20 Оргтехстрой УССР | 20 14 20 | 1 1 1 | 0,64 0,91 0,64 | Рис. 7 | | | | | | |
| 18 | | 23 940 | 3400 | 250 | 15,8 | | | | | | | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП 2. УФ-20 Оргтехстрой УССР | 20 20 | 1 1 | 0,79 0,79 | То же | |
| 19 | | 23 940 | 3000 | 240 | 11,7—9,2 | | | | | | | 1. Ф-24 Минпромстрой БССР 2. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП 3. Т-74А Главмосавтогтранс 4. УФ-20 Оргтехстрой УССР | 12 20 14 20 | 1—1 1—1 1—1 1—1 | 0,97—0,76 0,58—0,46 0,83—0,65 0,58—0,46 | | » |
| 20 | | 23 940 | 3000 | 280 | 18,2—14,2 | | | | | | | 1. ПФ-4-36 ЦНИИОМТП 2. УФ-20 Оргтехстрой УССР | 20 20 | 1—1 1—1 | 0,91—0,71 0,91—0,71 | » | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | | | | | | |
|-------|---|---------------------------|----------|----------------------------|---|---|---|----------------------------|--|--------------------------------------|--------|--|---|----------------------------|--------------------------------------|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | |
| 21 | <p>Фермы для плоской кровли</p>  | <i>l</i> | <i>H</i> | <i>a</i> |  | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | 0,68 0,56 0,9 0,68 0,9 | Рис. 7а | | | | | | |
| 22 | | 17 960 | 2700 | 240 | | | | | | | 6,0 | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФ-4-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | 0,6 0,6 0,8 0,6 0,8 | То же |
| 23 | | Серия ПП-01-06, вып. 2 | 17 960 | 2700 | | | | | | | 240 | 6,4 | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 15 | 1 1 2 2 | |
| 24 |  | 17 960 | 2700 | 280 | 8,3 |  | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 4. ПФУ-18 Минпромстрой СССР 5. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТ | 10 12 20 15 15 | 1 1 2 1 1 | 0,64 0,53 0,83 0,55 0,55 | » | | | | | |
| | Серия ПП-01-06, вып. 3 | | | | 8,3 |  | | | | | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТ | 10 12 20 15 15 | 1 1 2 1 1 | 0,64 0,53 0,83 0,55 0,55 | » |
| 25 |  | 17 960 | 2700 | 240 | 8,0 |  | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | 0,8 0,66 1,06 0,8 1,06 | » | | | | | |
| 26 | | 17 960 | 2700 | 240 | 7,1 | | | | | | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | 0,71 0,59 0,94 0,74 0,94 | » |
| 27 | | Серия ПП-01-02/64, вып. 8 | 17 960 | 2700 | 240 | | | | | | | 7,6 | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | |
| 28 |  | 17 960 | 2700 | 280 | 10,0 |    | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 1 2 2 | 1,0 0,83 0,66 1,0 1,0 | Рис. 7 | | | | | |
| | Серия ПП-01-02/64, вып. X | | | | 10,0 | а, б — схемы опирания при перевозке в — схема опирания при хранении | | | | | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 1 2 2 | 1,0 0,83 0,66 1,0 1,0 | » |
| 29 | Серия ПП-01-02/68, вып. II | 17 960 | 2700 | 240 | 8,0 | | 1. УФ-10 Оргтехстрой УССР 2. Ф-24 Минпромстрой БССР 3. УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП 4. ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР 5. ПФУ-18 Минпромстрой СССР | 10 12 15 20 15 | 1 1 2 2 2 | 0,8 0,66 1,06 0,8 1,06 | То же | | | | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---|--------|----------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------|----------|--|--|--|--|---------------------|-----------------|----------|----|------|-----------|----|------|-----------|----|-----|-----------|--------|------|-----------|-------|------|-----------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузозахватные устройства и приспособления | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>17 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 17 960 | 2700 | 240 | 7,0 | | <ol style="list-style-type: none"> УФ-10 Оргтехстрой УССР Ф-24 Минпромстрой БССР УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР ПФУ-18 Минпромстрой СССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>10</td> <td>1</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>1</td> <td>0,58</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>2</td> <td>0,93</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>2</td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>2</td> <td>0,93</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 10 | 1 | 0,4 | 12 | 1 | 0,58 | 15 | 2 | 0,93 | 20 | 2 | 0,7 | 15 | 2 | 0,93 | Рис. 7 |
| l | | | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1 | 0,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1 | 0,58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 2 | 0,93 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 2 | 0,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 2 | 0,93 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>17 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 17 960 | 2700 | 240 | 7,5 | | <ol style="list-style-type: none"> УФ-10 Оргтехстрой УССР Ф-24 Минпромстрой БССР УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР ПФУ-18 Минпромстрой СССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>10</td> <td>1</td> <td>0,75</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>1</td> <td>0,68</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>2</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>2</td> <td>0,75</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>2</td> <td>0,93</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 10 | 1 | 0,75 | 12 | 1 | 0,68 | 15 | 2 | 1,0 | 20 | 2 | 0,75 | 15 | 2 | 0,93 | То же | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1 | 0,75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1 | 0,68 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 2 | 1,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 2 | 0,75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 2 | 0,93 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32 | <p>Серия ПП-01-02/68, вып. 4</p> | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>17 960</td> <td>2700</td> <td>280</td> </tr> </table> | l | H | a | 17 960 | 2700 | 280 | 10,4—10,0 | | <ol style="list-style-type: none"> УФ-10 Оргтехстрой УССР Ф-24 Минпромстрой БССР УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП ПФ-20-18 Оргтехстрой УССР ПФУ-18 Минпромстрой СССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>10</td> <td>1—1</td> <td>1,04—1,0</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>1—1</td> <td>0,86—0,88</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>1—1</td> <td>0,69—0,66</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>2—2</td> <td>1,04—1,0</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>1—1</td> <td>0,69—0,66</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 10 | 1—1 | 1,04—1,0 | 12 | 1—1 | 0,86—0,88 | 15 | 1—1 | 0,69—0,66 | 20 | 2—2 | 1,04—1,0 | 15 | 1—1 | 0,69—0,66 | * |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 960 | 2700 | 280 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1—1 | 1,04—1,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1—1 | 0,86—0,88 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1—1 | 0,69—0,66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 2—2 | 1,04—1,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1—1 | 0,69—0,66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2700 | 240 | 13,7—12,3 | | <ol style="list-style-type: none"> Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,97—0,87</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,68—0,61</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,68—0,61</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 14 | 1—1 | 0,97—0,87 | 20 | 1—1 | 0,68—0,61 | 20 | 1—1 | 0,68—0,61 | * | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,97—0,87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,68—0,61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,68—0,61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34 | <p>Серия ПП-01-02/68, вып. 3</p> | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2705</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2705 | 240 | 12,8—11,8 | | <ol style="list-style-type: none"> Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,91—0,8</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,64—0,56</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,64—0,56</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 14 | 1—1 | 0,91—0,8 | 20 | 1—1 | 0,64—0,56 | 20 | 1—1 | 0,64—0,56 | * | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2705 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,91—0,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,64—0,56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,64—0,56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 35 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2705</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2705 | 240 | 13,2—11,8 | | <ol style="list-style-type: none"> Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,94—0,84</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,66—0,59</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,66—0,59</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 14 | 1—1 | 0,94—0,84 | 20 | 1—1 | 0,66—0,59 | 20 | 1—1 | 0,66—0,59 | * | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2705 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,94—0,84 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,66—0,59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,66—0,59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 36 | <p>Серия ПП-01-02/64, вып. 9</p> | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2700 | 240 | 13,4—12,4 | | <ol style="list-style-type: none"> Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,95—0,88</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,67—0,62</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,67—0,62</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 14 | 1—1 | 0,95—0,88 | 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | Рис. 7 | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,95—0,88 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2700 | 240 | 12,3—11,4 | | <ol style="list-style-type: none"> Ф-24 Минпромстрой БССР Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>12</td> <td>1—1</td> <td>1,02—0,95</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,87—0,81</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,61—0,57</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,67—0,62</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 12 | 1—1 | 1,02—0,95 | 14 | 1—1 | 0,87—0,81 | 20 | 1—1 | 0,61—0,57 | 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | То же | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1—1 | 1,02—0,95 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,87—0,81 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,61—0,57 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38 | | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>23 960</td> <td>2700</td> <td>240</td> </tr> </table> | l | H | a | 23 960 | 2700 | 240 | 12,9—11,9 | | <ol style="list-style-type: none"> Т-74А Главмосавтотранс ПФ-4-36 ЦНИИОМТП УФ-20 Оргтехстрой УССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>14</td> <td>1—1</td> <td>0,92—0,85</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,64—0,59</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>1—1</td> <td>0,67—0,62</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 14 | 1—1 | 0,92—0,85 | 20 | 1—1 | 0,64—0,59 | 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | * | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 960 | 2700 | 240 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | 1—1 | 0,92—0,85 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,64—0,59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 1—1 | 0,67—0,62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39 | <p>Серия 1.463-2, вып. 2</p> | <table border="1"> <tr> <th>l</th> <th>H</th> <th>a</th> </tr> <tr> <td>17 940</td> <td>2795</td> <td>250—350</td> </tr> </table> | l | H | a | 17 940 | 2795 | 250—350 | 8,5—9,8 | | <ol style="list-style-type: none"> УФ-10 Оргтехстрой УССР Ф-24 Минпромстрой БССР ПФУ-18 Минпромстрой СССР | <table border="1"> <tr> <th>Грузоподъемность, т</th> <th>Грузимость, шт.</th> <th>γ</th> </tr> <tr> <td>10</td> <td>1—1</td> <td>0,85—0,98</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>1—1</td> <td>0,7—0,81</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>1—1</td> <td>0,56—0,65</td> </tr> </table> | Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | 10 | 1—1 | 0,85—0,98 | 12 | 1—1 | 0,7—0,81 | 15 | 1—1 | 0,56—0,65 | Рис. 3 | | | | | | |
| l | H | a | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 940 | 2795 | 250—350 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Грузоподъемность, т | Грузимость, шт. | γ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1—1 | 0,85—0,98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 1—1 | 0,7—0,81 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 1—1 | 0,56—0,65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

6. 9. Фермы длиной до 12 м транспортируются специализированными автотранспортными средствами на полуприцепах-фермовозах, а фермы длиной 12—18 м могут транспортироваться и на других универсальных специализированных средствах. Перевозка и хранение ферм осуществляется в вертикальном положении. Фермы, которые после погрузки их на фермовоз могут составить габаритную высоту у автопоезда более 3, 8 м, следует перевозить в наклонном положении. Исключение могут составить маршруты следования, на которых отсутствуют контактные сети, мосты, виадуки и прочие сооружения, ограничивающие габариты свободного проезда. Устойчивость ферм от опрокидывания обеспечивается креплениями верхнего пояса фермы к кассете фермовоза. Эти крепления должны быть расположены на расстоянии не более 12 м друг от друга. Перевозка негабаритных ферм в наклонном положении не допускается при условии обеспечения неизменяемости несущей конструкции (постели) фермовоза, используемой в виде пространственной треугольной решетки. Причем конструкция решетки должна обеспечивать плотность прилегания всех узлов фермы по всей длине постели. Места опирания ферм показаны в свободной таблице. Схема опирания с двумя консолями для некоторых марок ферм возможна при достижении бетона 80—85 и 100% проектной прочности. В местах опирания обязательно устанавливаются деревянные подкладные брусья. Строповка производится непосредственно за верхние узлы фермы или при наличии захватных отверстий при помощи закладки в них пальцев. Под стропы следует укладывать деревянные прокладки в целях предохранения верхнего пояса от повреждения.

При хранении ферм деревянные прокладки следует устанавливать в опорных узлах нижнего пояса. Верхний пояс, так же как и при перевозке, должен быть раскреплен в местах на расстоянии не более чем через каждые 12 м.

6. 10. Прочие конструкции и детали. Транспортирование конструкций (лестничных маршей и площадок, подоконных плит, перемычек и парапетных плит) производится на бортовых автомобилях и в автопоездах общего назначения, причем мелкие детали (перемычки, парапетные плиты и др.) следует транспортировать в пакетах или контейнерах, применение которых значительно сокращает трудовые затраты на погрузочно-разгрузочных работах и время простоя автотранспорта под погрузкой и разгрузкой.

6. 11. Лестничные марши на автотранспортных средствах общего назначения следует перевозить в горизонтальном положении и «на ребро», если позволяют габариты свободного проезда под искусственными сооружениями.

При перевозке отдельных маршей-гребенок в горизонтальном положении в несколько ярусов (рядов) второй и последующие ряды должны укладываться на прокладки, расположенные вдоль косоура на расстоянии 15—20 см от его края. При перевозке «на ребро» транспортные средства должны иметь надежные борта или дополнительные боковые ограждения.

На специализированных автотранспортных средствах лестничные марши перевозятся «на ребро» в вертикальном положении.

6. 12. Лестничные площадки, как правило, необходимо перевозить в горизонтальном положении.

Перевозку лестничных плит можно производить в кассетах специализированным автотранспортом, если ширина кассеты или опорной площадки достаточна для полной загрузки.

6. 13. Совмещенные сборные элементы, включающие лестничный марш и площадку, следует перевозить в положении «на ребро».

6. 14. Подоконные плиты следует транспортировать и хранить уложенными «на ребро» лицевой поверхностью одна к другой. При перевозке плит пакетами или в контейнерах их следует располагать так, чтобы плиты длинной стороной находились по направлению движения. Укладку можно производить рядами по высоте, применяя деревянные прокладки между рядами.

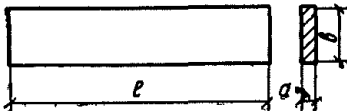
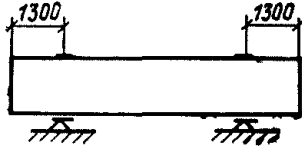
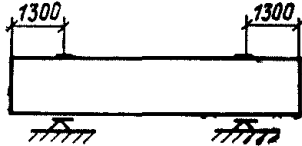
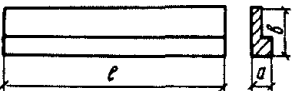
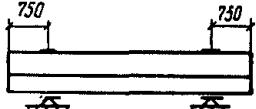
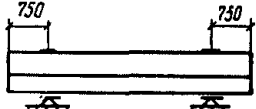
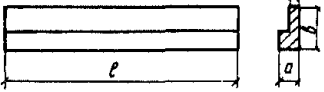
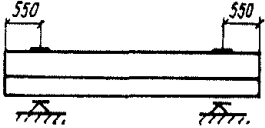
6. 15. Мозаичные изделия следует транспортировать пакетами или в контейнерах.

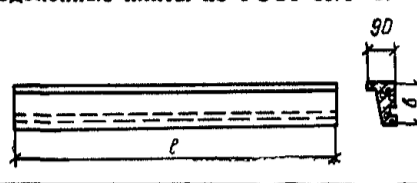
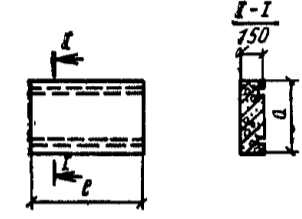
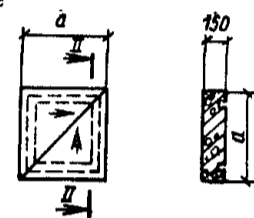
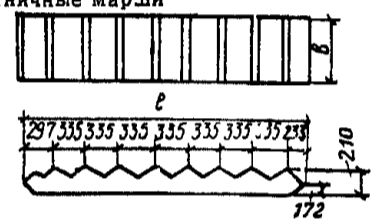
Изделия при хранении и транспортировании необходимо укладывать на нешлифованную сторону не более трех рядов по высоте с прокладками между ними на расстоянии 15 см от краев.

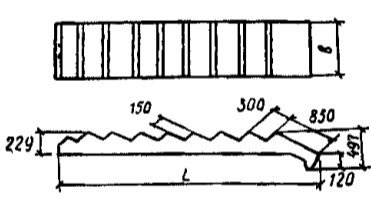
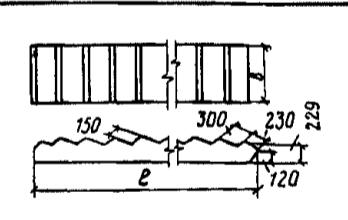
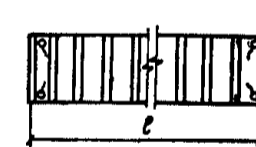
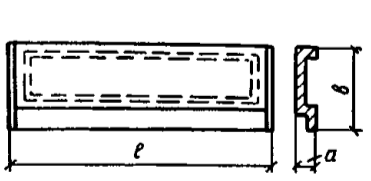
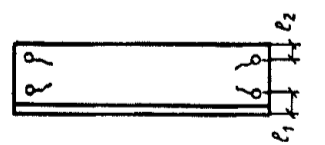
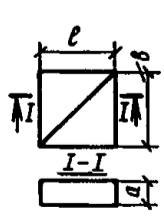
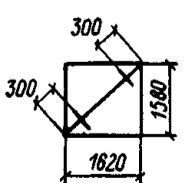
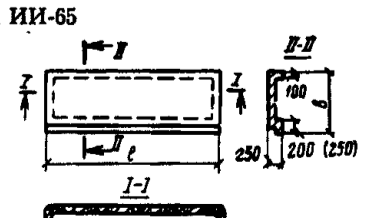
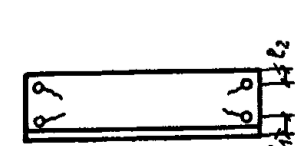
6. 16. Парапетные и бордюрные плиты при транспортировании и хранении следует укладывать «на ребро» и транспортировать их пакетами или в контейнерах, располагая длинной стороной на ходу движения. Укладку по высоте с прокладками производить не более трех рядов.

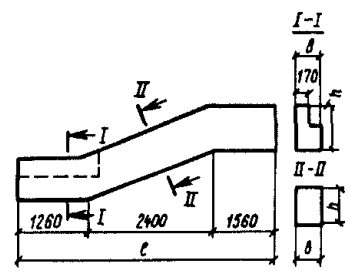
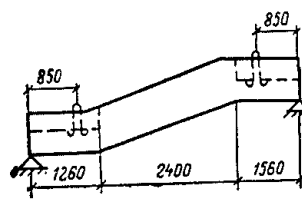
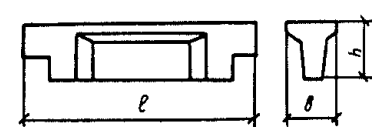
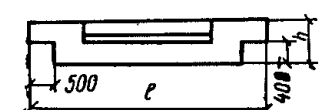
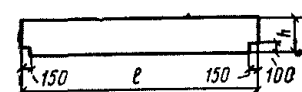
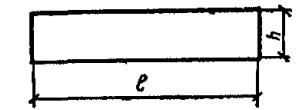
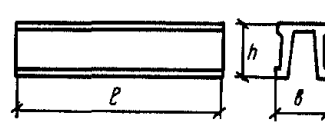

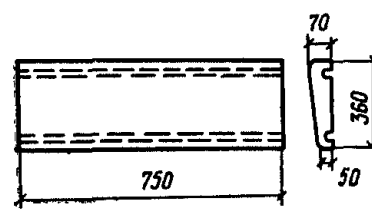
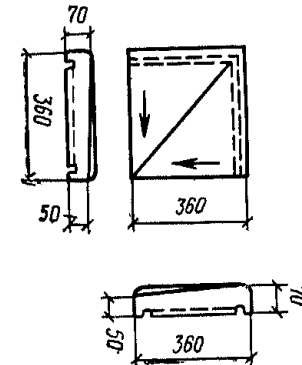
6. 17. Перемычки при транспортировании следует укладывать пакетами или в контейнеры рядами по высоте с прокладками между ними длинной стороной по ходу движения.

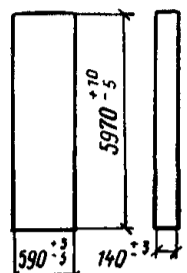
ПРОЧИЕ ДЕТАЛИ

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузооъемные устройства и приспособления | | | |
|-------|---|---------------|-------------|----------------------------|-----------------------|---|---|--------------------------|--|------------------------|--------|------------------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 1 | Обвязочные балки  | <i>l</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | 2,5 |  | 1. МАЗ-500 | 7,5 | 3 | 1,0 | Рис. 9 | |
| | | 5980 | 380 | 585 | | | 2. КраЗ-219Б | 12,0 | 5 | 1,04 | | |
| 2 | Серия КЭ-01-58, вып. 1 | 5950 | 200 | 585 | 1,75 |  | 3. ЗИЛ-130В1 ММЗ-584Б | с 7,0 | 2 | 0,71 | То же | |
| | | | | | | 4. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | с 7,5 | 3 | 1,0 | 5. МАЗ-500 МАЗ-5243 | | с 14,3 |
| 3 | Перемычки  | 5000, 3500 | 510, 380 | 290 | 1,6— 1,1 |  | 1. Урал-377 | 7,5 | 5—7 | 1,06—1,02 | » | |
| | | | | | | | 2. МАЗ-500 | 7,5 | 5—7 | 1,06—1,02 | | 3. МАЗ-500 МАЗ-5243 |
| 4 | Серия КЭ-01-58, вып. 2 | 5000, 3500 | 380, 200 | 290 | 0,9— 0,5 |  | 4. ЗИЛ-130В1 ММЗ-584Б | с 7 | 4—5 | 0,91—0,94 | » | |
| | | | | | | 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | с 7,5 | 5—7 | 1,06—1,02 | 1. МАЗ-500 | | 7,5 |
| 5 |  | <i>l</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | <i>c</i> | 2,2 |  | 1. ЗИЛ-130В1 ММЗ-584Б | с 7 | 3 | 0,94 | » |
| | | 6430 | 380 | 490 | 250 | | | 2. МАЗ-504 КАЗ-717 | с 11,5 | 5 | 0,95 | |
| | | | | | | | 4. ПП-15М Мос-облстройтранс | с 15 | 7 | 1,02 | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | |
|-------|--|--|-----------------|---|--|---------------------|---------------------------|-----------------------------|--|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 6 | Серия ИИС-61 | $l = 5950$; $a = 380$; $b = 410$; $c = 250$ | 2,0 | | 1. ЗИЛ-130В1 ММЗ-584Б 2. МАЗ-504 КАЗ-717 3. МАЗ-504 МАЗ-5245 4. ПП-15М Мос- облстройтранс | с | 7 | 3 | 0,85 | Рис. 9 |
| 7 | Подоконные плиты по ГОСТ 8579-57  | $l = 1490$; $b = 200 \div 150$ | 0,018— 0,038 | Подлежат контейнеризации | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130Г | | 2,5 5 5 | 50—50 100—100 100—100 | 0,96—0,91 0,96—0,91 0,96—0,91 | |
| 8 | Парапетные плиты, серия АЭ-01-02: а) рядовые  | $l = 490$; $a = 600 \div 400$ | 0,090— 0,059 | То же | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130Г | | 2,5 5 5 | 25—35 50—70 50—71 | 1,0—1,0 1,0—1,0 1,0—1,0 | » |
| 9 | | $l = 740$; $a = 600 \div 400$ | 0,137— 0,089 | » | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130Г | | 2,5 5 5 | 15—25 30—25 30—25 | 0,98—1,0 0,98—1,0 0,98—1,0 | » |
| 10 | б) угловые  | $a = 400 \div 600$ | 0,05— 0,118 | » | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130Г | | 2,5 5 5 | 40—15 80—15 80—15 | 0,96—0,85 0,96—0,85 0,96—0,85 | » |
| 11 | Лестничные марши  Серия ИИ27-1 | $l = 2875$; $b = 1350$ | 1,45 | Опираие «на ребро» или по плоскости, расположенной противоположно на гребенке. Места строповки — согласно схеме | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130 ИАПЗ-754В 5. МАЗ-500 МАЗ-5243 | | 5 3,5 7,5 с с | 3 5 5 6 10 | 0,87 0,96 0,96 0,96 1,01 | Рис. 5 |

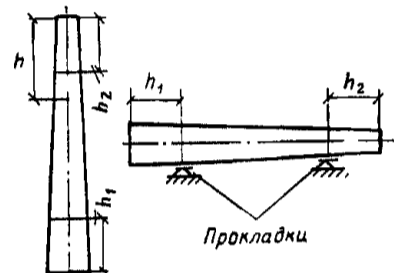
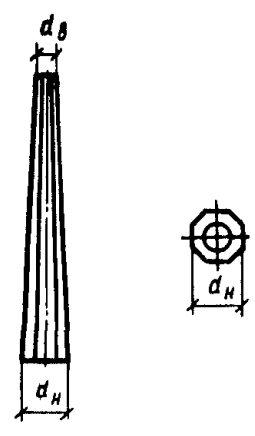
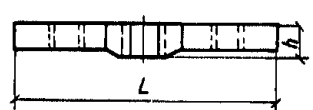
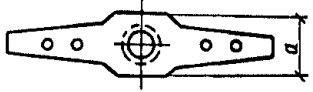
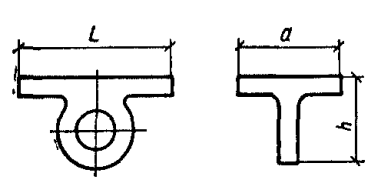
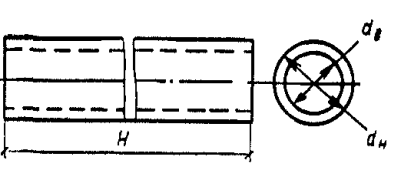
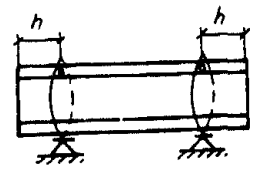
| | | | | | | | | | | | |
|----|--|---|---------------|--|--|--|---------------------------|---------------------------------|---|--------------------------------------|--------|
| 12 |  Серия ИИ-65 | $l = 3760, 3160$; $b = 1350, 1150$ | 1,97— 1,60 | | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. МАЗ-500 МАЗ-5243 4. «Урал-377» МАЗ-5243 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | | 7,5 7,5 с с с | 4—5 4—5 7—9 7—9 4—5 | 1,05—0,85 1,05—0,85 0,96—1,0 0,96—1,0 1,05—0,85 | » | |
| 13 |  Серия ИИ-65 | $l = 3760, 3160$; $b = 1750, 1150$ | 3,02— 2,32 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. МАЗ-500 МАЗ-5243 4. Урал-377 МАЗ-5243 5. ЗИЛ-130В1, ОдАЗ-885 | | 7,5 7,5 с с с | 2—3 2—3 4—6 4—6 2—3 | 0,8—0,92 0,8—0,92 0,84—0,97 0,84—0,97 0,8—0,92 | » | |
| 14 | То же Серия ИИС-61 | $l = 5400, 5065$; $b = 1240$ | 2,95— 2,72 | | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. МАЗ-504 КАЗ-717 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | | 7,5 7,5 с с с | 2—2 2—2 4—4 4—4 5—5 | 0,78—0,72 0,78—0,72 0,98—0,94 1,02—0,94 1,05—0,97 | » | |
| 15 | Лестничные площадки  Серия ИИ27-1 | $l = 3040$; $a = 220$; $b = 1260$ | 1,03 |  $l_1 = 410$; $l_2 = 320$ Опираие по всему периметру ребер | 1. ЗИЛ-130 2. ЗИЛ-130 ИАПЗ-754В 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. МАЗ-500 МАЗ-5243 | | с с с с с | 5 9 7,5 7,5 14,3 | 5 9 7 7 14 | 1,03 1,03 1,03 1,03 1,03 | Рис. 2 |
| 16 |  Серия ИИС-61 | $l = 1620$; $a = 130$; $b = 1580$ | 0,83 |  | 1. ЗИЛ-130 2. ЗИЛ-130 ИАПЗ-754В 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. МАЗ-500 МАЗ-5243 | | с с с с с | 5 9 7,5 7,5 14,3 | 6 10 9 9 17 | 0,99 0,93 0,99 0,99 0,98 | Рис. 9 |
| 17 | Серия ИИ-65  | $l = 2600$; $b = 1150$ | 0,78 |  | 1. ЗИЛ-130 2. ЗИЛ-130 ИАПЗ-754В 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | | с с с с с | 5 9 7,5 7,5 14,3 | 6 11 10 10 18 | 0,93 0,95 1,04 1,04 0,98 | Рис. 2 |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохранное устройство и приспособления | | | | | | | | | |
|-------|---|---|---------------|----------------------------|--|---|--|---|---|----------------------|--------|------|--|---|---------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт | ψ | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | | | | |
| 18 | | $l = 3800, 3000;$ $b = 1750, 1450$ | 1,72— 1,10 | $l_1 = 340; l_2 = 250$ | 1. ЗИЛ-130 2. ЗИЛ-130 ИАПЗ-754В 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. МАЗ-500 МАЗ-5243 | 5 9 7,5 7,5 14,3 | 3—4 5—8 4—6 4—6 8—12 | 1,03—0,88 0,95—0,97 0,97—0,88 0,97—0,88 0,96—0,92 | Рис. 5 | | | | | | | | | |
| 19 | Балки  Серия ИИ27-1 | Разные детали для многоэтажных зданий <table border="1"><tr><th>l</th><th>h</th><th>b</th><th>вес, т</th></tr><tr><td>5220</td><td>400</td><td>300</td><td>1,63</td></tr></table>  | | | l | h | b | вес, т | 5220 | 400 | 300 | 1,63 | | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. МАЗ-500 МАЗ-5243 4. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 7,5 7,5 14,3 7,5 14 | 4 4 8 4 8 | 0,86 0,86 0,91 0,86 0,93 | То же |
| l | h | b | вес, т | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5220 | 400 | 300 | 1,63 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | Серия ИИ29-3  | 5970— 5470 | 700 | 730 | 3,75— 3,48 | 1. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 2. МАЗ-504 КАЗ-717 3. ПП-15М Мос- облстройтранс 4. Б-12 Минпром- строй БССР 5. ПБ-9-12 Мос- облстройтранс | 7,5 11,5 15 12 12 | 2—2 3—3 4—4 3—3 3—3 | 1,0—0,92 0,95—0,9 1,0—0,92 0,92—0,87 0,92—0,87 | Рис. 2 | | | | | | | | |
| 21 |  | 5970— 5470 | 800 | 350 | 3,3— 3,1 | 1. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 2. МАЗ-504 КАЗ-717 3. ПП-15М Мос- облстройтранс 4. ППК-14 Мос- облстройтранс 5. П-12М Мин- промстрой БССР | 7,5 11,5 15 10 14 | 2—2 3—3 4—5 3—3 4—4 | 0,88—0,82 0,86—0,80 0,88—1,03 0,99—0,93 0,94—0,88 | То же | | | | | | | | |
| 22 |  | 4000 | 500 | 200 | 0,98 | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-504 3. Урал-377 4. КРАЗ-219Б 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 5 7,5 7,5 12 7,5 | 5 7 7 12 7 | 0,98 0,91 0,91 0,98 0,91 | Рис. 9 | | | | | | | | |
| 23 |  | 2500 | 400 | 200 | 0,5— 0,25 | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 1—1 2—2 3—3 | 0,94 0,94 0,94 | То же | | | | | | | | |
| 24 | Плиты перекрытия Серия ИИ29-3  | 4000— 2500 | 740 | 740 | 0,95— 0,60 | 1. ЗИЛ-130 2. Б-12 Минпром- строй БССР 3. П-12М Мин- промстрой БССР 4. ППК-14 Мос- облстройтранс 5. ПБ-9-12 Мос- облстройтранс | 5 14 14 10 12 | 5—8 14—23 14—23 10—16 12—20 | 0,95—0,96 0,95—0,98 0,95—0,98 0,95—0,96 0,95—1,0 | Рис. 2 | | | | | | | | |
| 25 |  | 1000 | 740 | 740 | 0,25 | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-504 КАЗ-717 | 5 11,5 | 1 2 | 0,94 0,82 | Рис. 9 | | | | | | | | |
| 26 | Плиты бетонные парапетные для промыш- ленных зданий:  по ГОСТ 6786—53 | — | — | — | 0,036 | Подлежат контейнеризации | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 3. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 2,5 5 7,5 | 50 100 150 | 0,96 0,96 0,96 | Рис. 2 | | | | | | | |
| 27 |  по ГОСТ 6786—53 | — | — | — | 0,017 | То же | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 | 2,5 5 | 120 240 | 0,97 0,97 | То же | | | | | | | |

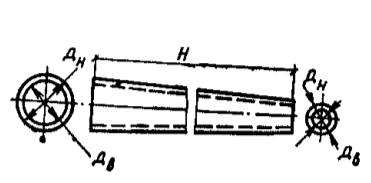
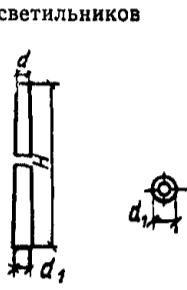
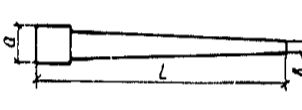
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|--|-------------|----------|----------------------------|-----------------------|--------------------------|--|-----------------|--|--------------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 28 | Плиты бортовые армированные из ячеистого бетона для фонарей производственных зданий по ГОСТ 8580-66  | <i>l</i> | <i>h</i> | <i>b</i> | 0,47 | Подлежат контейнеризации | 1. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 2. ПП-15М Мос-облстройтранс | 7,5 15 | 15 30 | 0,94 0,94 | Рис. 2 |

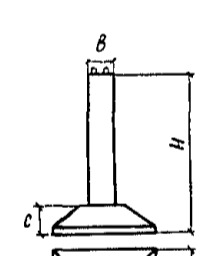
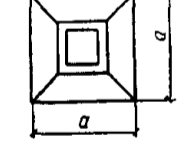
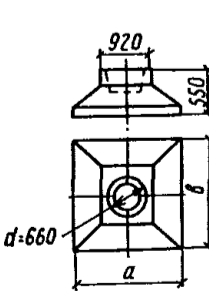
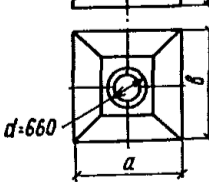
СТОЙКИ ЛЭП И ОПОРЫ ДЛЯ СВЕТИЛЬНИКОВ

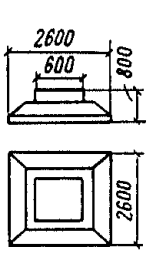
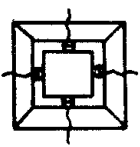
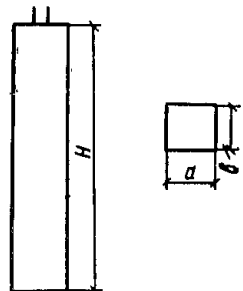
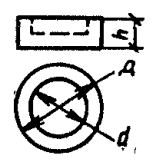
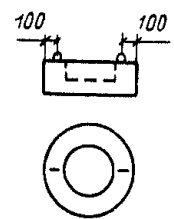
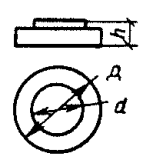
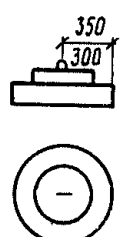
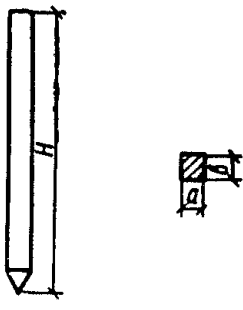
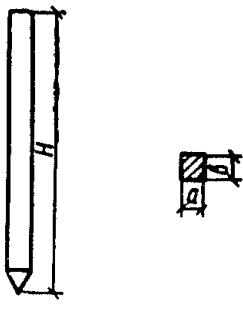
Таблица 17

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|--|---------------|----------------------|----------------------------|-----------------------|---|---|--|--|---|-------------------------------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 | Опоры ЛЭП | <i>H</i> | <i>d_b</i> | <i>d_H</i> | 0,918—1,15 |  | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. ПЛТ-214 Ленстройтранс 4. ППК-14 Мос-облстройтранс 5. ПТ-10 Мособлстройтранс | 12 14 15 10 10 | 12—10 15—12 16—13 10—8 10—8 | 0,91—0,95 0,96—0,98 0,97—0,99 0,91—0,92 0,91—0,92 | Рис. 3 |
| 2 | | 9500—11 000 | 190 | 333—359 | 1,73—2,24 | | 10 500—12 000 | 250 | 407—430 | 1,0—0,93 1,03—0,89 1,03—0,89 0,98—0,96 0,92—0,89 | То же |
| 3 | Серия ЭК-01-01, вып. 1, 2  | 10 500—12 000 | 310 | 467—490 | 2,79—3,34 | Толщина прокладок $\delta = 60$ мм Строить специальными стропами, предохраняющими грани от повреждения | 1. П-12А Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. П/п роспуск, Ленстройтранс | 24 14 14 20 14 | 8—7 5—4 5—4 7—6 5—4 | 0,93—0,97 0,99—0,95 0,99—0,95 0,97—1,0 0,99—0,95 | |
| 4 | То же | 14 000 | 250, 310 | 460, 520 | 2,80—4,12 | | 1. П-12 Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 5. УПБ-12 Мособлстройтранс | 24 4 14 12 12 | 8—6 5—3 5—3 4—3 4—3 | 0,93—1,03 1,0—0,88 1,0—0,88 0,93—1,03 0,93—1,03 | Рис. 3 |
| 5 | Траверсы  | <i>L</i> | <i>a</i> | <i>h</i> | 0,067—0,080 | Грузятся и складываются в связках или россыпью | 1. ГАЗ-52-03 2. ПК-4 Мособлстройтранс 3. «Нева-2» Ленстройтранс | 2,5 4 10 | 35—30 60—50 130—130 | 0,98—0,96 1,0—1,0 0,91—1,04 | Рис. 2 |
| 6 | Серия ЭК-01-01, вып. 3  | 1650—2000 | 370, 420, 470 | 140 | 0,075—0,123 | | 1. ПК-4 Мособлстройтранс 3. «Нева-2» Ленстройтранс 3. ГАЗ-52-03 | 4 10 2,5 | 50—30 130—80 20—20 | 0,96—0,92 1,04—0,98 0,64—0,98 | То же |
| 7 | Ригели  | 1000—2500 | 500 | 620—800 | 0,188—0,54 | Грузятся и складываются в связках или россыпью | 1. ПК-4 Мособлстройтранс 2. ГАЗ-52-03 3. «Нева-2» Ленстройтранс | 4 2,5 10 | 15—7 12—4 50—18 | 0,7—0,94 0,9—0,86 0,94—0,87 | |
| 8 | Альбом «Энергосетьпроект»  | 22 200 | 450—420 | 560 | 5,25—4,48 | |  | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. ИПР-10 Главленинградстрой | 25 25 25 | 4—5 4—5 4—5 | 0,84—0,89 0,84—0,89 0,84—0,89 |

$h = 3$ м
Толщина прокладок $S = 50 + 60$ мм

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоопорные устройства и приспособления | | | | |
|-------|--|----------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|--|--|--|---|---|----------------------------------|--------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 9 | Альбом «Энергосетьпроект» | 22 200 | 440 | 560 | 6,22—5,36 | То же | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. ПР-10 Глав-ленинградстрой | 25 25 25 | 4—4 4—4 4—4 | 0,99—0,84 0,99—0,84 0,99—0,84 | | Рис. 1 | |
| 10 |  Альбом «Энергосетьпроект» | H 22 600 | d _B 224 | d _H 334 | D _B 430—410 | D _H 560 | 4,5—4,15 | 1. АППР-25 Ленстройтранс 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. ПР-10 Глав-ленинградстрой | 25 25 25 | 5—6 5—6 5—6 | 0,9—0,99 0,9—0,99 0,9—0,99 | | Рис. 3 |
| 11 |  Опоры для светильников Серия ЭК-01-01, вып. 4 | H 6000—7500 | d 190 | d ₁ 280—300 | 0,493—0,675 | При погрузке, разгрузке и складировании: h ₁ =1,5 м; h ₂ =2,5 м при l до 10 м; h ₁ =2 м; h ₂ =3 м при l свыше 10 м. Толщина прокладок S=50 + 60 мм | 1. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 2. МАЗ-504 с КАЗ-717 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. ППК-14 Мособлстройтранс | 7,5 11,5 14 14 10 | 16—11 22—16 28—20 28—20 20—16 | 0,91—0,99 0,94—0,93 0,98—0,91 0,98—0,91 0,98—1,01 | | Рис. 2 | |
| 12 |  Кронштейны Серия ЭК-01-01, вып. 4 | L 890—1580 | a 200 | b 80 | 0,043—0,063 | Грузятся и складировются в связках или россыпью | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 58—40 95—60 115—80 | 0,99—1,0 1,02—0,99 0,98—1,0 | | То же | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------------|----------------|--------------|--------------|-----------|---|----------------------------|-------------------------------------|---|--|--------|
| 13 |  Фундаменты под опоры | H 3200—2200 | a 2000—1200 | b 500—320 | c 400—300 | 3,75—1,17 | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. ППК-14 Мособлстройтранс 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. УПБ-12 Мособлстройтранс | 14 14 14 12 11 | 3—10 3—10 3—10 3—10 3—8 | 0,8—0,83 0,8—0,83 0,8—0,83 0,98—0,97 0,99—0,97 | | |
| 14 |  Альбом «Энергосетьпроект» № 1623ТМ-Т5 | H 3200 | a 2200 | b 500 | c 400 | 5,0—4,3 | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 20 24 20 | 4—4 4—4 4—5 4—4 | 1,0—0,85 1,0—0,85 0,83—0,89 1,0—0,85 | | Рис. 2 |
| 15 |  Альбом «Энергосетьпроект» № 1623ТМ-Т5 | a 2000—1600 | b 2000—1600 | | | 2,4; 1,6 | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. УПБ-12 Мособлстройтранс 5. ПБ-9-12 Мособлстройтранс | 14 20 20 12 12 | 6—8 8—12 8—12 5—7 5—7 | 1,02—0,91 0,96—0,96 0,96—0,96 1,0—0,93 1,0—0,93 | | То же |
| 16 |  Альбом «Энергосетьпроект» № 1623ТМ-Т5 | a 2500 | b 2500 | | | 4,0 | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. КРАЗ-219Б 3. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 4. МАЗ-504 КАЗ-717 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 20 12 12 с с | 5 3 3 3 3 | 1,0 1,0 1,0 1,04 0,85 | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|---------------|---------|----------------------------|---|--|---|----------------------------|--|------------------------------------|---------------------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 17 | | a | b | 0,95 | | 1. ЗИЛ-130 2. ГАЗ-53А 3. ПК-4 Мособл-стройтранс 4. МАЗ-500 5. Урал-377 | 5 4 4 7,5 7,5 | 5 4 4 6 6 | 0,95 0,95 0,95 0,76 0,76 | Рис. 2 | |
| | | 1500 | 1500 | | | | | | | | |
| 18 | Плита  Альбом «Энергосетьпроект» № 1823ТМ-Т5 | - | | 4,9 |  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. ПП-15М-Н Мособлстройтранс 3. ПП-20 Мособлстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 20 25 24 24 24 | 4 3 5 5 5 | 0,98 0,98 1,02 1,02 1,02 | Рис. 2 | |
| 19 | Стойка  | H | a | b | 2,6 | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. КРАЗ-219Б 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 5 7,5 7,5 12 11,5 | 2 3 3 4 4 | 1,04 1,04 1,04 0,86 0,9 | Рис. 9 | |
| 20 | Стойки применяются в сочетании с плитой ПФ-6 Альбом «Энергосетьпроект» № 1623ТМ-Т5 | 2700 | 600 | 600 | | | | | | | 4,1—4,0 |
| 21 | Подпятники  Альбом «Энергосетьпроект» | 200 | 600 | 350 | 0,23 |  | 1. МАЗ-5203 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 11 17 21 | 1,01 0,97 0,96 | Рис. 2 |
| 22 | Сваи  Альбом «Энергосетьпроект» | 200—180 | 700—600 | 420—420 | 0,125—0,095 |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 20—25 32—42 40—52 | 1,0—0,95 1,0—0,99 1,0—0,98 | Рис. 2 |
| 23 | Сваи  | H | a-b | | 2,5 | h_1 и h_2 — места захватов при транспортировании и складировании; h_3 — место захватов при подаче свай на копер. | 1. МАЗ-504 с МАЗ-5245 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 14 14 20 20 24 | 5 5 8 8 9 | 0,89 0,89 1,0 1,0 0,93 | Рис. 3 и балансирный блок |
| 24 | Серия 3.407-61  | 12 000—10 000 | 350 | | | | | | | | |
| | | | | | $h_1 = h_2 = 2 + 0,207l$; $h_3 = 0,294 + 0,3l$. Сваи длиной до 5—6 м не имеют для захвата фиксирующего штыря. На копер они захватываются с помощью петли, расположенной на расстоянии h_2 | | | | | | |

7. ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

7.1. В зависимости от веса, размеров и формы все детали и конструкции для инженерных сооружений транспортируются на бортовых автомобилях и автопоездах общего назначения или на специализированных автопоездах с полуприцепами различного назначения. Места строповок при подъемах и места опирания изделий при укладке на транспорт и при складировании приведены на схемах в сводных таблицах. Ниже даны краткие указания по погрузке, разгрузке и транспортированию некоторых конструкций и деталей.

7.2. Стойки линии электропередач (ЛЭП) транспортируются и хранятся в горизонтальном положении. При погрузке и разгрузке они должны подниматься без рывков и ударов с удержанием их от разворота с помощью троса (или веревки), закрепляемого за торец.

При подъемах стоек с фигурным профилем следует надевать на тросовые захваты резиновые трубки или прокладки во избежание повреждений защитного слоя. Стropовку при отгрузке и разгрузке осуществлять в двух точках на расстоянии $h_1 = h_2 = 2 \div 2,5$ м от концов, а при подъеме для установки в яму в одной точке — на расстоянии $h = 3$ м от вершины стойки. Для стоек длиной до 8 м $h_1 = h_2 = 1,5 \div 2$ м и $h_3 = 2$ м.

Укладку стоек на транспорт следует производить ярусами с применением поперечных прокладок между рядами. Для цилиндрического профиля прокладки следует применять с выкружками радиусом, равным радиусу изделия, или с ограничительными бобышками на концах прокладок, препятствующими скатыванию свай или стоек с яруса.

Прокладки для конусообразных стоек следует применять разных толщин с таким расче-

том, чтобы верхняя плоскость каждого ряда была строго горизонтальна, т. е. прокладки в головной части должны быть толще на величину разности диаметров между нижней и верхней частями стоек.

Стойки при складировании следует укладывать в штабель на выверенной горизонтальной площадке рассортированными по маркам.

Высота штабеля не должна превышать 2 м, горизонтальных рядов должно быть не более четырех. Каждый горизонтальный ряд круглых стоек при складировании их по обычным прокладкам может быть вместо сложных выкружек или пришивных бобышек раскреплен клиньями.

Прокладки в каждом ряду укладываются строго вертикально одна над другой на расстоянии от торцов в 0,2 длины стойки.

7.3. Стойки эстакад под трубопроводы или отдельные сооружения транспортируются, укладываются и хранятся так же, как и колонны.

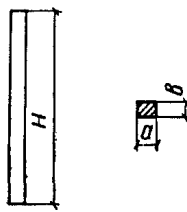
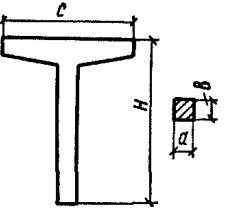
7.4. Трубы укладываются на транспорт на подкладки из деревянных брусьев с выкружками радиусом, равным радиусу труб. Подкладки и прокладки должны крепиться между собой продольными брусьями.

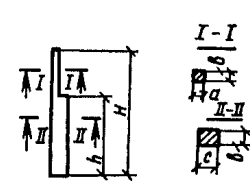
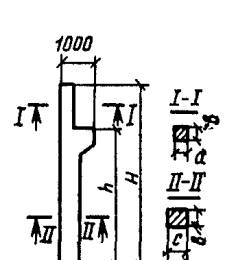
Вместо выкружек можно применять пришитые к прокладкам ограничительные обрезки из брусьев со скошенными кантами в сторону труб.

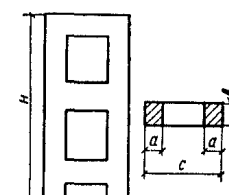
7.5. Дорожные плиты для покрытий проезжей части следует перевозить в горизонтальном положении без применения прокладок, так как захватные петли у плит утоплены и расположены впотай.

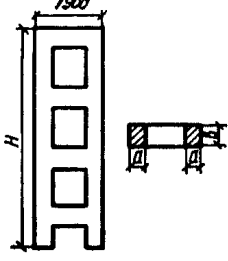
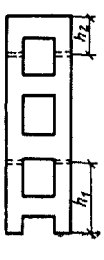
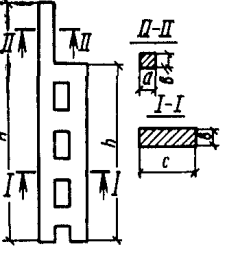

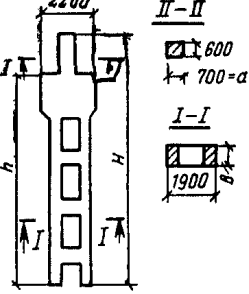
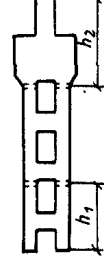
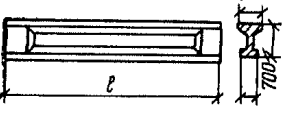
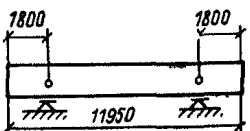
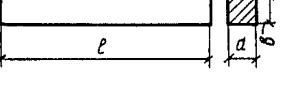
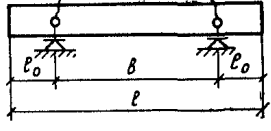
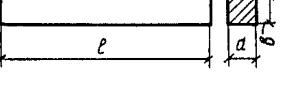
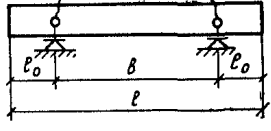
Хранить плиты следует в штабелях высотой не более 2 м.

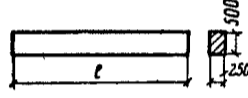
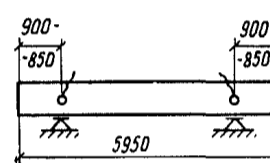
ЭСТАКАДЫ И ОПОРЫ ПОД ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

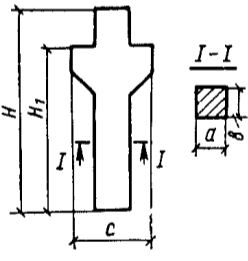
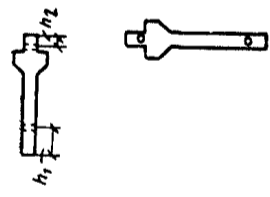
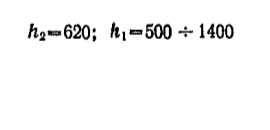
| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | |
|-------|---|-------------|-----|--------|---|--|--|---------------------------------------|---|---|------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 | Колонны | H | a | b | $h_1=900; h_2=900$ Для колонн $\frac{K4}{1-3}$ $h_1=h_2=1500$; $h_1=h_2=1500$ Для колонн $\frac{K\Phi IX}{2}$ | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. МАЗ-500 МАЗ-5243 5. Урал-377 МАЗ-5243 | 7,5 7,5 12 14,3 14,3 | 8-9 6-9 10-15 12-12 12-18 | 0,96-0,96 0,96-0,96 1,0-1,0 0,99-0,99 0,99-0,99 | Рис. 9 с балансирым блоком | |
| 2 |  | H | a | b | $h_1=1900$; $h_1=h_2=1500$ | 1. ПП-15М Мос-облстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. ПБ-9-12М Мос-облстройтранс | 15 14 20 14 12 | 5-7 5-7 7-9 5-7 4-6 | 0,96-0,98 1,03-1,05 1,01-0,94 1,03-1,05 1,96-1,05 | То же | |
| 3 | Серии: ИС-01-03; вып. 2, 5; ИС-01-11, вып. 2 | H | a | b | $h_1=1900; h_2=1000$ Для колонн $\frac{K\Phi IX}{3,4}$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ББ-20 Мособлстройтранс 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс 5. П-12А Минпромстрой БССР | 20 20 20 24 24 | 4-6 4-6 4-6 4-7 4-7 | 1,02-0,97 1,02-0,97 1,02-0,97 0,85-0,98 0,85-0,94 | » | |
| 4 |  | H | c | a | b | $h_1=2100$; $h_2=900 \div 800$ | 1. ПП-15М-Н Мос-облстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. ППК-14 Мос-облстройтранс | 15 14 14 20 10 | 3-4 3-4 3-4 4-5 2-3 | 0,92-0,93 0,98-1,0 0,98-1,0 0,92-0,87 0,92-0,85 | Рис. 3, 10 |

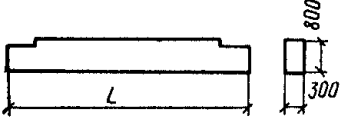

| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
|-------|--|-------------------|---------------|-----|----------------------------|-----------------------|-------------------------------------|--|----------------------------|---|---|------------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 5 | Серии: ИС-01-03, вып. 2; ИС-01-06, вып. 2 | H | c | a | b | 5,2— 4,7 | $h_1=2100; h_2=900 \div 800$ | 1. ППК-14 Мос- облстройтранс 2. Б-18 Минпром- строй БССР 3. ББ-20 Мособл- стройтранс 4. ТП-24 Мособл- стройтранс 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 10 20 20 20 25 | 2—2 4—4 4—4 4—4 5—5 | 0,94— 0,94 1,04— 0,94 1,04— 0,94 1,04— 0,94 | Рис. 3, 10 |
| | | 8600— 8100 | 2400— 1200 | 500 | 400 | | | | | | | |
| 6 |  Серия ИС-01-07, вып. 2 | H | h | a | b | c | $h_1=2000 \div 1900;$ $h_2=3500$ | 1. ПЛТ-214 Лен- стройтранс 2. ПП-20 Мособл- стройтранс 3. П-12А Мин- промстрой БССР 4. ТП-24 Мособл- стройтранс 5. ББ-20 Мособл- стройтранс | 15 24 24 20 20 | 2—2 3—3 3—3 2—3 2—3 | 1,01— 0,88 0,95— 0,93 0,95— 0,82 0,76— 0,99 0,76— 0,99 | Рис. 3, 6, 11 |
| | | 11 800— 10 500 | 7500— 6200 | 380 | 400 | 800 | | | | | | |
| 7 |  Серия ИС-01-07, вып. 2 | 8000 | 6200 | 380 | 400 | 600 | $h_1=1500;$ $h_2=1400$ | 1. ПП-15М-Н Мос- облстройтранс 2. ППК-14 Мос- облстройтранс 3. П/п роспуск 4. ТП-24 Мособл- стройтранс 5. П-12А Мин- промстрой БССР | 15 10 14 20 24 | 3 2 3 4 5 | 0,94 0,94 1,0 0,94 0,97 | Рис. 3, 8 |
| 8 | | 6800 | 5000 | 380 | 400 | 600 | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|---------------|-----|-------------|---------------|--|---|---|---------------------------------|--|---|---|
| 9 |  Серии: ИС-01-03, вып. 2, 5; ИС-01-06, вып. 2 | H | a | b | c | 4,35— 3,75 | $h_1=2300-1900; h_2=600-500$ | 1. ПП-15М-Н Мос- облстройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. Б-18 Минпром- строй БССР 4. ТП-24 Мособл- стройтранс 5. ББ-20 Мособл- стройтранс | 15 20 20 20 20 | 3—4 4—5 4—5 4—5 4—5 | 0,86— 1,0 0,87— 0,90 0,87— 0,93 0,87— 0,98 0,87— 0,93 | » |
| | | 6900— 5700 | 200 | 500— 400 | 1000 | | | | | | | |
| 10 | | 6900— 5700 | 500 | 400 | 1400 | 6,4— 5,5 | $h_1=2500-1600; h_2=500$ | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпром- строй БССР 3. ТП-24 Мособл- стройтранс 4. ББ-20 Мособл- стройтранс 5. П-12М Мин- промстрой БССР | 20 20 20 20 14 | 3—9 3—3 3—3 3—3 2—2 | 0,96— 0,82 0,96— 0,82 0,96— 0,82 0,96— 0,82 0,91— 0,78 | » |
| 11 | | 8100 | 500 | 400 | 1400— 1000 | 7,7— 5,25 | $h_1=2200-1900; h_2=900-500$ | 1. ПП-15М-Н Мос- облстройтранс 2. ЦПР-10 Глав- ленинград- строй 3. Р/площадка, Ленстройтранс 4. ПЛТ-214 Лен- стройтранс | 15 25 25 15 | 2—3 3—4 3—4 2—3 | 1,02— 1,05 0,94— 0,84 0,94— 0,84 1,02— 1,05 | » |
| 12 | | 7600— 5900 | 600 | 600— 350 | 1900 | 10,2— 8,4 | $h_1=2200 \div 1500; h_2=900 \div 700$ | 1. Б-18 Минпром- строй БССР 2. ТП-24 Мособл- стройтранс 3. ББ-20 Мособл- стройтранс 4. Р/площадка, Ленстройтранс 5. ЦПР-10 Глав- ленинград- строй | 20 20 20 25 25 | 2—2 2—2 2—2 2—3 2—3 | 1,02— 0,94 1,02— 0,84 1,02— 0,84 0,81— 1,0 0,81— 1,0 | » |
| 13 | 8800— 8300 | 600 | 600 | 1900 | 12,1— 11,6 | $h_1=2000 \div 1500; h_2=900 \div 700$ | 1. П/пропуск Ленстройтранс 2. ПБ-9-12 Мос- облстройтранс 3. Б-12 Минпром- строй БССР 4. П-12А Мин- промстрой БССР 5. ПП-20 Мособл- стройтранс | 14 12 14 24 24 | 1—1 1—1 1—1 2—2 2—2 | 0,86— 0,82 1,0— 0,96 0,86— 0,82 1,0— 0,96 1,0— 0,96 | Рис. 7е, 8е, | |

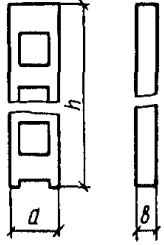
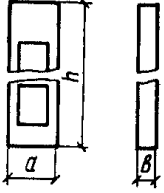
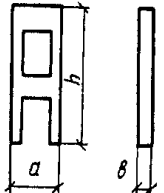
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|-------------|-----------|----------------------------|---|--|-------------------------------|-------------------------------|--|-----------|------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 14 |  Серия ИС-01-03, вып. 5 | <i>H</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | $h_1=2000; h_2=900$  $h_1=2000; h_2=900$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 9 | 1,08 | Рис. 3, 8 | |
| 15 | | 7100 | 600 | 350 | | 6,9 | 1. Р/площадка Ленстройтранс | 25 | 2 | | 0,95 |
| 16 | Открытые крановые эстакады  Серия ИС-01-08/67, вып. 2 | <i>H</i> | <i>h</i> | <i>b</i> | <i>c</i> | $h_1=2550 \div 2400; h_2=3050 \div 2550$  $h_1=3600; h_2=3850$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР | 20 | 2-2 | 1,01-0,85 | Рис. 3, 8 |
| 17 | | 10 600-9100 | 9150-7650 | 400 | 500 | | 1400 | 10,1-8,5 | 1. П/п площадку Ленстройтранс | 20 | |
| 18 |  Серия ИС-01-08/67, вып. 2 | <i>H</i> | <i>h</i> | <i>a</i> | <i>b</i> |  $h_1=2800, 2400; h_2=3050, 2650$ | 1. П/п площадку Ленстройтранс | 20 | 1-1 | 0,83-0,72 | То же |
| 19 | | 10 900-9400 | 9450-7950 | 700 | 600 | | 16,7-14,4 | 1. П/п площадку Ленстройтранс | 20 | 1 | |
| 20 | Балки под эстакады для технологического оборудования  Серия ИС-01-03, вып. 3 | $l=11\ 950$ | | | 2,8 |  | 1. ПБ-9-12 Мособлстройтранс | 12 | 4 | 0,93 | Рис. 3, 10 |
| 21 | Граверса под эстакады для технологического оборудования  | <i>l</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | 0,33-0,56 | $l_0 = \frac{l-b}{2}; b=l-l_0$ $b=500, 1250$  | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 7-4 | 0,92-0,88 | |
| 22 |  | 1800-1300 | 250 | 290 | 0,77-0,87 | $b=2500$  | 1. ЗИЛ-130 | 5 | 6-6 | 0,92-1,04 | |
| | | 4800-4200 | 250 | 290 | 0,77-0,87 | | 2. МАЗ-500 | 7,5 | 10-8 | 1,02-0,92 | То же |
| | | | | | | | 3. Урал-377 | 7,5 | 10-8 | 1,02-0,92 | |
| | | | | | | | 4. КРАЗ-219Б | 12 | 15-14 | 0,96-1,01 | То же |
| | | | | | | | 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 7,5 | 10-8 | 1,02-0,98 | |

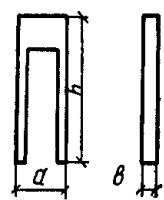
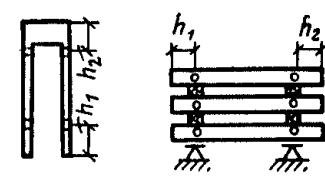
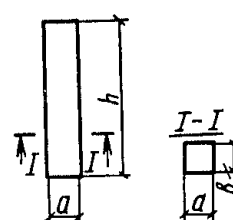
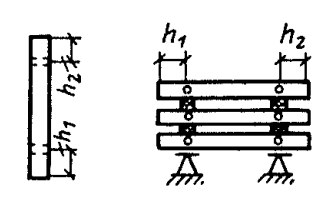
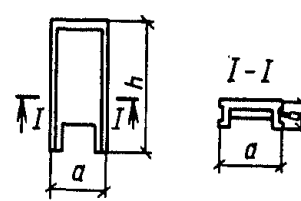
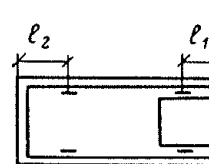
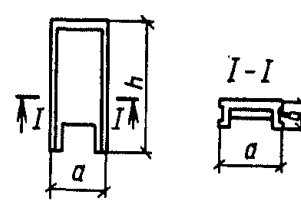
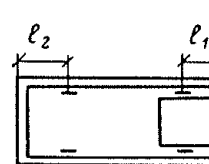
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|-------------|-----|----------------------------|-----------------------|--|--|----------------------------------|---|---|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 23 | | 7800—6000 | 250 | 500 | 2,45—1,90 | 1. ПП-15М-Н Мос-облстройтранс 2. ППК-14 Мос-облстройтранс 3. ПБ-9-12 Мос-облстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 15 10 12 20 14 | 6—8 4—5 5—6 8—10 6—7 | 0,98—1,01 0,98—0,95 1,02—0,95 0,98—0,96 1,05—0,89 | Рис. 2 | |
| 24 | Серии: ИС-01-03, вып. 2, 3, 5; ИС-01-07, вып. 3; ИС-01-06, вып. 2 | 3 000—2400 | 250 | 500 | 0,94—0,75 | $l_0=1875, 1400$ | 1. ГАЗ-53А 2. ЗИЛ-130 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 | 4 5 7,5 7,5 7,5 | 4—5 5—6 8—10 8—10 8—10 | 0,94—0,93 0,94—0,9 1,0—1,0 1,0—1,0 1,0—1,0 | То же |
| 25 | | 6000—4200 | 250 | 500 | 1,9—1,3 | | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. МАЗ-500 МАЗ-5243 5. Урал-377 МАЗ-5243 | 7,5 7,5 12 14,3 14,3 | 4—6 4—6 6—9 7—11 7—11 | 1,01—1,04 1,01—1,04 0,95—0,97 0,92—1,0 0,92—1,0 | » |
| 26 | Вставка под эстакады для технологического оборудования  Серия ИС-01-03, вып. 2 | $l=5950$ | | | 1,86 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. КрАЗ-219Б 4. МАЗ-500 МАЗ-5243 5. Урал-377 МАЗ-5243 | 7,5 7,5 12 14,3 14,3 | 4 4 6 8 8 | 0,99 0,99 0,93 1,04 1,04 | » |

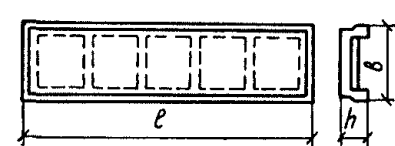
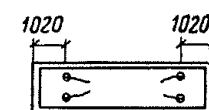
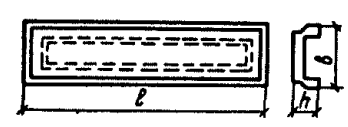
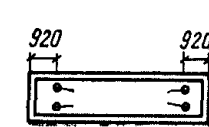
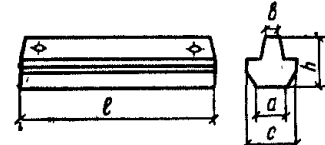
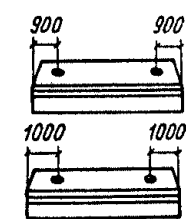
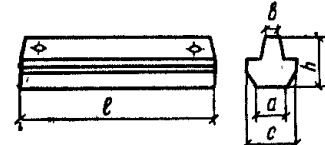
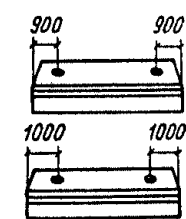
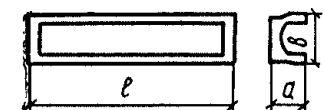
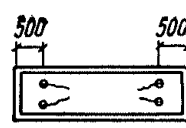
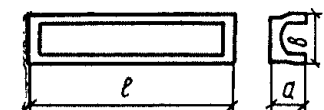
| № | Колонны Серия ИИЭ-22-1  | Этажерки | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | Грузозахватные устройства и приспособления | | | | |
|----|--|---------------|----------------|----------------|-----|-----|------|----------------------------|---|--|----------------------------|---------------------------------|---|---------------|
| | | H | H ₁ | H ₂ | a | b | c | | | | | | | |
| 27 | | 7770—6570 | 7050—5850 | — | 600 | 400 | 1300 | 5,0—4,3 | $h_2=620; h_1=1400$  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. ББ-20 Мособлстройтранс 5. ППР-10 Главленинградстрой | 20 20 20 20 25 | 4—4 4—4 4—4 4—4 5—5 | 1,0—0,86 1,0—0,86 1,0—0,86 1,0—0,86 1,0—0,86 | Рис. 3, 6, 11 |
| 28 | | 5370—2520 | 4650—1800 | — | 600 | 400 | 1300 | 2,5—1,3 | $h_2=620; h_1=500 \div 1400$  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ППК-14 Минпромстрой БССР 3. Б-12 Минпромстрой БССР 4. ББ-20 Мособлстройтранс | 20 10 14 20 | 8—15 4—7 5—10 8—15 | 1,0—0,97 1,0—0,91 0,9—0,92 1,0—0,97 | То же |
| 29 | | 11 370—7770 | 10650—7050 | 5850—3450 | 400 | 400 | 1100 | 5,2—3,8 | $h_2=620; h_1=1400$ | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. ТП-24 Мособлстройтранс 4. ББ-20 Мособлстройтранс 5. АППР-25 Ленстройтранс | 20 20 20 20 25 | 4—5 4—5 4—5 4—5 5—6 | 1,04—0,95 1,04—0,95 1,04—0,95 1,04—0,95 1,04—0,95 | » |
| 30 | | 13 770—12 570 | 13 050—11 850 | 7 050—5 850 | 400 | 400 | 1100 | 8,7—8,0 | $h_2=620; h_1=1400$ | 1. ППР-10 Главленинградстрой 2. П/площадка, Ленстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 25 25 20 20 20 | 3—3 3—3 2—2 2—2 2—2 | 1,04—0,56 1,04—0,96 0,8—0,8 0,87—0,8 0,87—0,08 | » |
| 31 | | 11 370—10 170 | 10 650—9 450 | 5 850—4 650 | 400 | 400 | 1100 | 7,2—6,5 | $h_2=620; h_1=1400$ | 1. ППР-10 Главленинградстрой 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. Р/площадка, Ленстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 25 25 25 20 20 | 3—4 3—4 3—4 2—3 2—3 | 0,86—1,04 0,86—1,04 0,86—1,04 0,72—0,97 0,72—0,97 | » |

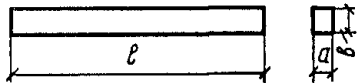

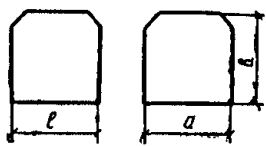
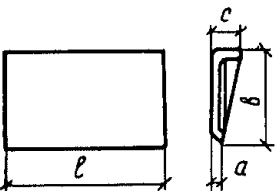
| № п/п | Характеристика изделия | | | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|----------------|-------|-------|-----|-----|----------------------------|---|--|--|---------------------------------|---|--------------------------------------|---------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| | | H | H_1 | H_2 | a | b | c | | | | | | | |
| 32 | | 7770 | 7050 | 3450 | 400 | 400 | 1100 | 5,1 | $h_2=620; h_1=1400$ | 1. 1ПР-10 Главленинградстрой 2. ПР-25 Мосстройтранс 3. Р/площадка, Ленстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. ББ-20 Мособлстройтранс | 25 25 25 20 20 | 5 5 5 4 4 | 1,02 1,02 1,02 1,02 1,02 | Рис. 3, 6, 11 |
| 33 | Ригели  Серия ИИЭ-23-2 | $l=3780, 3980$ | | | | | 2,2— 2,3 |  $l_0=640; 740$ | 1. МАЗ-516 2. КрАЗ-257 3. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 4. КАЗ-608 КАЗ-717 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 14,5 12 с с с | 6—6 5—5 3—3 5—5 6—6 | 0,94— 0,98 0,91— 0,95 0,85— 0,9 0,95— 1,0 0,94— 0,98 | Рис. 2 | |
| 34 | То же | $l=5480, 5280$ | | | | | 3,1— 3,2 | $l_0=890—990$ | 1. КрАЗ-219Б 2. МАЗ-500 3. Урал-377С 4. МАЗ-500 МАЗ-5243 5. Урал-377С МАЗ-5243 | 12 7,5 7,5 с 14,3 | 4—4 4—2 2—2 5—4 5—4 | 1,03— 1,06 0,82— 0,85 0,82— 0,85 1,05— 0,86 1,05— 0,85 | То же | |

КОЛОННЫ ПОД ПОСТАМЕНТЫ ДЛЯ ЕМКОВ И ПРОЧЕ

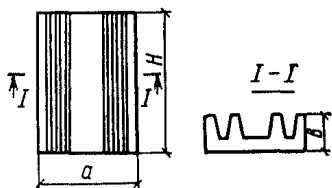
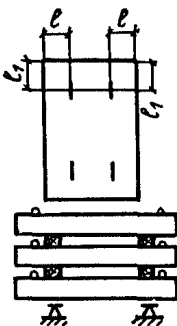
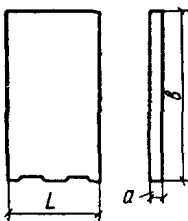
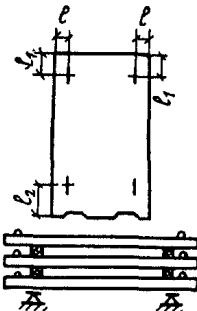
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | |
|-------|---|--------------------|-----------|----------------------------|-----------------------|---|---|--|--|----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 |  | h 7450, 6250 | a 1300 | b 500 | 7,0—6,0 | $h_1=2250 \div 2150$; $h_2=1400 \div 1300$ | 1. МАЗ-504 с 14 МАЗ-5245 2. П-12М Мин-промстрой 14 БССР 3. П-12А Мин-промстрой 24 БССР 4. ТП-24 Мособл-стройтранс 20 5. ББ-20 Мособл-стройтранс 20 | 2—2 2—2 3—4 3—3 3—3 | 1,0—0,85 1,0—0,85 0,87—1,0 1,05—0,9 1,05—0,9 | Рис. 3,8 |
| 2 | | 7450, 6250 | 1000 | 400 | 4,2—3,5 | | $h_1=1870 \div 1450$; $h_2=1400 \div 900$ | 1. МАЗ-504 с 14 МАЗ-5245 2. П-12М Мин-промстрой 14 БССР 3. ТП-24 Мособл-стройтранс 20 4. ББ-20 Мособл-стройтранс 20 | 3—4 3—4 5—5 5—5 | |
| 3 |  | 5050 | 1000 | 400 | 2,9 | $h_1=1500$; $h_2=1200$ | 1. КрАЗ-219Б с 12 2. КАЗ-606 11,5 КАЗ-717 3. МАЗ-504 с 14 МАЗ-5245 4. ПП-15М Мос-облстройтранс 15 5. П-15М Мин-промстрой 14 БССР | 4 4 5 5 5 | 0,96 1,0 1,03 0,96 1,03 | » |
| 4 |  | 3850 | 1000 | 400 | 2,3 | | $h_1=1550$; $h_2=1150$ | 1. ЗИЛ-130 с 5 2. МАЗ-500 7,5 3. Урал-377 7,5 4. КрАЗ-219Б 12 5. ЗИЛ-130 7 ММЗ-584Б | 2 3 3 5 3 | |
| | Серия ИС-01-17, вып. 2 | | | | | | | | | |
| | Серия ИС-01-17, вып. 2 | | | | | | | | | |
| | Серия ИС-01-17, вып. 2 | | | | | | | | | |

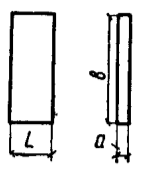
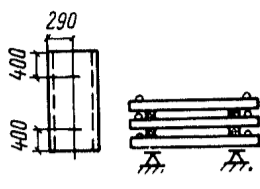
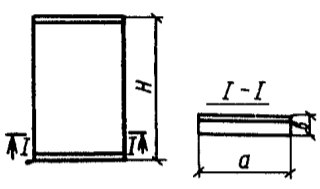
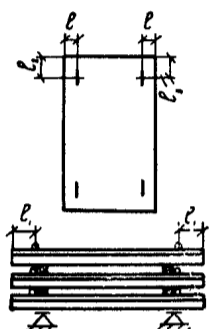
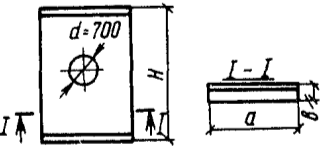
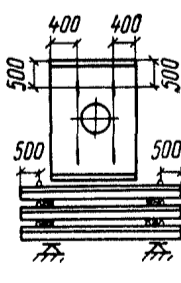
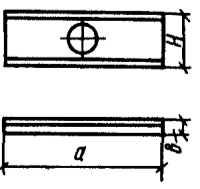
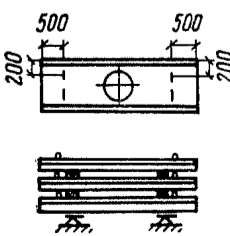
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
|-------|--|-------------|-----------|----------------------------|-----------------------|---|---|------------------------------|---|---|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 5 |  Серия ИС-01-17, вып. 2 | h 2650 | a 1000 | b 400 | 1,6 |  $h_1 = h_2 = 800$ | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. КрАЗ-219Б 5. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б | 5 7,5 7,5 12 7 | 3 4 4 7 4 | 0,96 0,85 0,85 0,93 0,91 | Рис. 2, 8 |
| 6 |  Серия ИС-01-19, вып. 2 | 5700—3300 | 500—400 | 500—400 | 3,58—1,37 |  $h_1 = h_2 = 1000 \div 800$ | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 12 7 11,5 7,5 14 | 3—9 2—5 3—8 2—5 4—10 | 0,89—1,02 1,02—0,97 0,93—0,95 0,95—0,91 1,02—0,97 | То же |
| 7 | Стеновые панели  Серия ИС-01-19, вып. 2 | 5200, 4000 | 1470 | 500 | 3,3—2,58 |  $l_1 = 750; l_2 = 650$ | 1. ПК-1600 Мос-облстройтранс 2. ЗИЛ-130В1 ММЗ-584Б 3. ЗИЛ-130В1 ОдАЗ-885 4. Урал-377 5. МАЗ-500 | 12 7 7,5 7,5 7,5 | 3—4 2—2 2—3 2—3 2—3 | 0,82—0,86 0,94—0,73 0,88—1,03 0,88—1,03 0,88—1,03 | Рис. 2 |
| 8 |  Серия ИС-01-19, вып. 2 | 6650 | 1470 | 500 | 4,15 |  $l_1 = 1100; l_2 = 800$ | 1. МАЗ-504 МАЗ-5245 2. ПБ-9-12 Мос-облстройтранс 3. ТП-24 Мособл-стройтранс 4. П-12А Мин-промстрой БССР 5. П-12М Мин-промстрой БССР | 14 12 20 24 14 | 3 3 5 6 3 | 0,88 1,03 1,03 1,03 0,88 | То же |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|-----------------|---------------|-----------|----------|---|--|--|--|---|-------------------------------------|--|------------|
| 9 | Плиты перекрытия  Серия ИС-01-19, вып. 2 | l 5550, 5050 | h 400 | b 1485 | 2,2—2,0 |  | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 12 7 11,5 7,5 14 | 5—6 3—3 5—6 3—3 6—7 | 0,91—1,0 0,94—0,85 0,95—1,04 0,88—0,8 0,94—1,0 | То же | | |
| 10 |  Серия ИС-01-19, вып. 2 | 5550, 5050 | 400 | 740 | 1,5—1,37 |  | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 12 7 11,5 7,5 14 | 8—10 4—5 8—8 5—5 9—10 | 1,0—0,97 0,85—0,97 1,04—0,95 1,0—0,91 0,96—0,97 | » | | |
| 11 | Ригели  Серия ИС-01-19, вып. 2 | l 5950 | a 360, 350 | b 350 | c 700 | h 1200, 1000 | 8,0—7,0 |  | 1. ПП-20 Мособл-стройтранс 2. ТП-24 Мособл-стройтранс 3. ББ-20 Мособл-стройтранс 4. Б-18 Минпром-строй БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 24 20 20 20 20 | 3—3 2—3 2—3 2—3 2—3 | 1,0—0,87 0,8—1,05 0,8—1,05 0,8—1,05 0,8—1,05 | Рис. 3, 10 |
| 12 |  Серия ИС-01-19, вып. 2 | 5950 | 300 | 300 | 650 | 800 | 4,75 |  | 1. ПП-20 Мособл-стройтранс 2. ТП-24 Мособл-стройтранс 3. ББ-20 Мособл-стройтранс 4. Б-18 Минпром-строй БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | 24 20 20 20 20 | 4 4 4 4 4 | 0,98 0,95 0,95 0,95 0,95 | То же |
| 13 | Плиты  Серия ИС-01-15, вып. 5 | l 5950 | a 400 | b 1485 | 2,4 |  | $l = 1040$ для ПГ-1; $l = 500$ для ПГ-П | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 12 7 11,5 7,5 14 | 5 3 5 3 6 | 1,0 1,02 1,04 0,94 1,02 | Рис. 2 | |
| 14 |  Серия ИС-01-15, вып. 5 | 5950 | 585, 400 | 585, 400 | 1,8 | $l = 1040$ для ПГ-1; $l = 500$ для ПГ-П | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | 12 7 11,5 7,5 14 | 7 4 6 4 8 | 1,05 1,02 0,93 0,96 1,03 | То же | | |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | | |
|-------|---|-------------|----------|----------------------------|-----------------------|---|--|--|---|--------------------------|--|----------------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 15 | | <i>l</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | 1,37 | | | | | Рис. 2 | | |
| | | 5970 | 250 | 300 | | | | | | | <i>l</i> =250 для ПНС-12; <i>l</i> =500 для ПНС-13 | 1. КРАЗ-219Б |
| | | | | | | | с | 7 | 5 | 0,97 | | |
| | | | | | | | с | 11,5 | 8 | 0,95 | | |
| | | | | | | | с | 7,5 | 5 | 0,91 | | |
| | | | | | | | с | 14 | 1,0 | 0,97 | | |
| 16 | Бруски  Серия ИС-01-15, вып. 5 | 5970 | 250 | 300 | 1,13 |  <i>l</i> =250 для СБ-1; <i>l</i> =500 для СБ-1-2 | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130 ММЗ-584Б 3. МАЗ-504 КАЗ-717 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | с с с с с | 12 7 11,5 7,5 14 | 11 6 10 7 12 | 1,03 0,99 0,98 1,05 0,96 | Рис. 9 |
| 17 | Опорные столбики  Серия ИС-01-15, вып. 5 | 250 | 200 | 300, 190 | 0,05— 0,025 | Грузятся и складировются в связках, пакетах или россыпью | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 4. КАЗ-606А ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 МАЗ-5245 | с | 2,5 4 5 7,5 14 | 11 6 10 7 12 | 1,03 0,99 0,98 1,05 0,96 | Рис. 2 |
| 18 | Железобетонные ступени  Серия ИС-01-15, вып. 5 | <i>l</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | <i>c</i> | | 0,047 | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | | 2,5 4 5 | 53 85 10,6 | 0,99 0,99 0,99 |

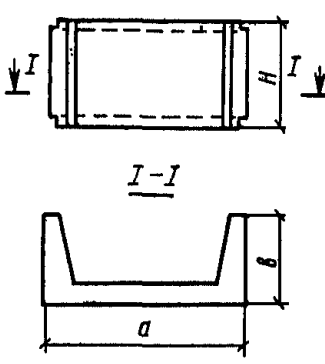
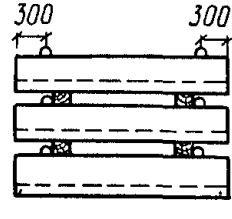
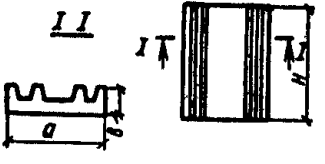
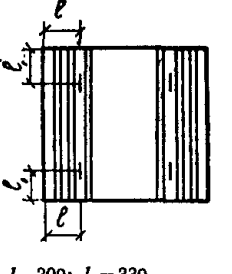
ТОННЕЛИ И КАНАЛЫ ДЛЯ ПРОКЛАДКИ КОММУНИКАЦИИ

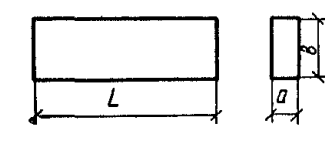
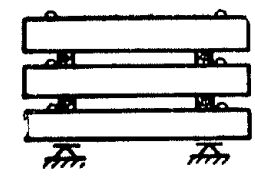
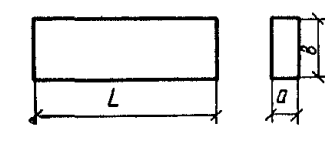
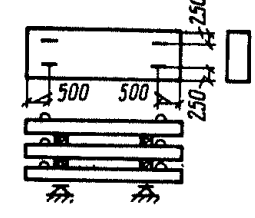
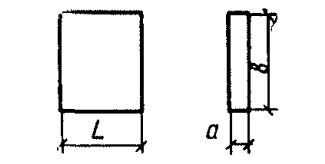
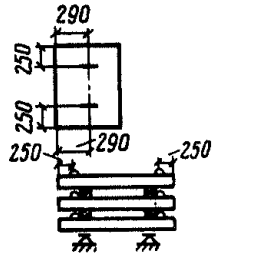
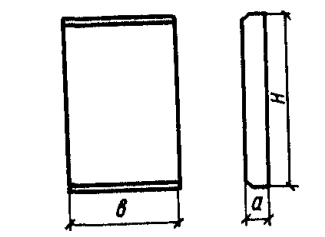
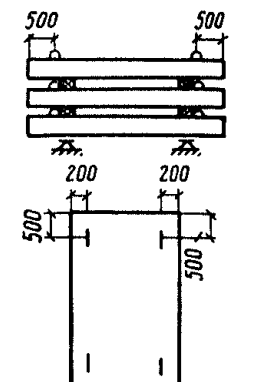
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | γ | Грузоахватные устройства и приспособления | | |
|-------|--|-------------|-----------|----------------------------|--|--|----------------------------|--|---|--------|----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 1 | Тоннели Плиты днищ  | <i>H</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | $l=240 \div 420; l_1=400; l=470 \div 800; l_1=200 \div 400$  | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ПП-15М Мособлстройтранс 3. Т-151 4. П/п площадка Ленстройтранс | 20 15 16 20 | 6-4 4-3 5-3 6-4 | 0,96-1,0 0,85-1,0 1,0-0,93 0,96-1,0 | Рис. 2 | |
| | | 2970 | 2120-3100 | 380-450 | | | | | | | 3,2-5,0 |
| | | 1480 | 3500-5300 | 360 | | | | | | | 1,33-1,5 |
| 2 | | 1480 | 3850-5650 | 420-450 | 1,79-2,64 | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 4. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б | 7,5 7,5 7,5 7 | 4-3 4-3 4-3 4-2 | 0,95-1,05 0,95-1,05 0,95-1,05 1,02-0,7 | » | |
| 3 | Серия ИС-01-05, вып. 2, 6, 7 | 1480 | 3850-5650 | 420-450 | 1,79-2,64 | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 4. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б | 7,5 7,5 7,5 7 | 4-3 4-3 4-3 4-2 | 0,95-1,05 0,95-1,05 0,95-1,05 1,02-0,7 | » | |
| 4 | Плиты стеновые  | <i>L</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | $l=500; l_1=400 \div 600; l_2=400 \div 750$  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Т-151 3. ПП-15М Мособлстройтранс 4. Б-18 Минпромстрой БССР 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 20 16 15 20 14 | 17-11 13-8 13-8 17-11 12-8 | 0,98-0,99 0,94-0,9 1,0-0,96 0,98-0,99 0,99-1,02 | » | |
| | | 2980 | 200 | 2450-3350 | | | | | | | 1,16-1,8 |
| | | 2980 | 130-150 | 2120-2420 | | | | | | | 2,0-2,7 |
| 5 | | 2980 | 130-150 | 2120-2420 | 2,0-2,7 | 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. Т-151 4. ПП-15М Мособлстройтранс | 14 20 16 15 | 7-5 10-7 2-6 7-5 | 1,0-0,96 1,0-0,94 1,0-1,01 0,93-0,9 | » | |
| 6 | Серия ИС-01-05, вып. 2, 6, 7 | 2980 | 250 | 2500-3400 | 4,5-6,1 | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. ПП-15М Мособлстройтранс | 20 14 20 15 | 4-3 3-2 4-3 3-2 | 0,9-0,91 0,96-0,87 0,9-0,91 0,9-0,81 | » | |

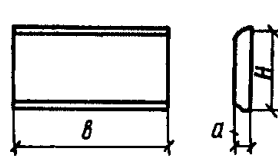
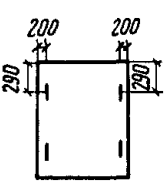
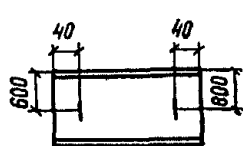
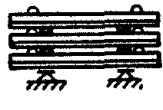
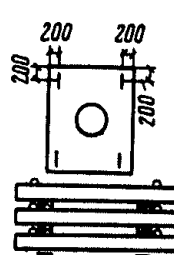
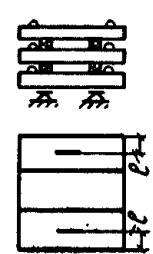
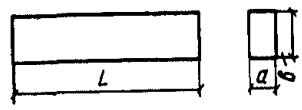
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | γ | Грузоукрепительные устройства и приспособления | | | |
|-------|--|-----------------------------------|-----------|----------------------------|---|--|--|---|---|--|--|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | | | грузимость, шт. | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 7 |  Серия ИС-01-05, вып. 2, 6, 7 | Доборные 580 130—150 2120—2420 | | 0,4—0,5 |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 6—5 10—8 12—10 | 0,96—1,0 1,0—1,0 0,98—1,0 | Рис. 2 | | |
| 8 |  Серия ИС-01-05, вып. 2, 6, 7 | Плиты перекрытия | | 1,6—2,9 | $l=400; l_1=500$  | 1. ППК-14 Мособлстройтранс 2. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 3. Б-12 Минпромстрой БССР 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. Т-151 | 10 12 14 14 16 | 6—3 7—4 9—5 9—5 10—5 | 0,96—0,87 0,93—0,96 1,02—1,03 1,07—1,09 1,0—0,9 | То же | | |
| 9 | | 2980 | 1800—2500 | | | 180—180 | 3,6 | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Т-151 3. ПБ-9-12 Мособлстройтранс 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 15 16 12 14 14 | 4 4 3 4 4 | 0,96 0,9 0,9 1,02 1,02 | * |
| 10 | | 2980 | 1800—2100 | | | 250 | 3,2—3,8 | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 7,5 7,5 7,5 14,5 | 2—2 2—2 2—2 3—3 | 0,85—1,01 0,86—1,01 0,85—1,01 0,83—0,99 | * |
| 11 | | 2980 | 2500—2900 | | | 250 | 4,5—5,2 | 1. Т-151 2. ПП-15М Мособлстройтранс 3. П/п платформа, Ленстройтранс 4. ТП-24 Мособлстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 16 15 20 20 14 | 3—3 3—3 4—4 4—4 3—2 | 0,84—0,97 0,9—1,04 0,9—1,04 0,9—1,04 0,96—0,74 | * |
| 12 | | 1480 | 3400—4600 | 230—300 | 2,4—4,2 | $l=500; l_1=200$ | 1. КраЗ-219Б 2. МАЗ-504 с МАЗ-5245 3. Б-12 Минпромстрой БССР 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. ПП-15М Мособлстройтранс | 12 14 14 14 15 | 5—3 6—3 6—3 6—3 6—3 | 1,0—1,05 1,02—0,9 1,02—0,9 1,02—0,9 1,0—0,84 | * | |
| 13 | | 1480 | 4100—4700 | 350—400 | 5,2—6,8 | | 1. П/п платформа, Ленстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. Т-151 4. П-12М Минпромстрой БССР 5. ПП-15М Мособлстройтранс | 20 14 16 14 15 | 4—3 2—2 3—2 2—2 3—2 | 1,04—1,02 0,74—0,98 0,97—0,85 0,74—0,98 1,04—0,9 | * | |
| 14 |  Серия ИС-01-05, вып. 2 | 2980 | 2100—2500 | 180—200 | 2,5—3,4 |  | 1. П/п площадка, Ленстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. Т-151 4. ПП-15М Мособлстройтранс 5. П-12М Минпромстрой БССР | 20 14 15 14 | 8—6 5—4 6—4 5—4 | 1,0—1,02 0,89—0,97 1,0—0,9 0,89—0,97 | * | |
| 15 | | 2980 | 2800 | 220 | 4,3 | | 1. Т-151 2. ПП-15М Мособлстройтранс 3. Б-12 Минпромстрой БССР 4. ППК-14 Мособлстройтранс 5. П-12М Минпромстрой БССР | 16 15 14 10 14 | 3 3 3 2 3 | 0,89 0,86 0,87 0,86 0,87 | * | |
| 16 |  Серия ИС-01-05, вып. 2 | 1480 | 3400 | 260 | 2,6 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. КраЗ-219Б 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 7,5 7,5 7,5 12 14 | 3 3 3 4 5 | 1,04 1,04 1,04 0,86 0,92 | * | |
| 17 | | 1480 | 4000—4600 | 310—400 | 4,1—5,4 | | 1. КраЗ-219 2. МАЗ-504 с МАЗ-5245 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. Т-151 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 12 14 14 15 14 | 3—2 3—2 3—2 4—3 3—2 | 1,02—0,9 0,87—0,77 0,87—0,77 1,02—1,01 0,87—0,77 | * | |

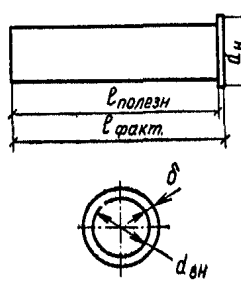
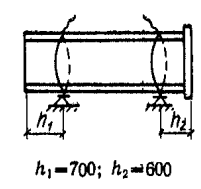
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------------------|-----------------------|-------|---|---------------------------------|--|---|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 18 | | H 1480 | a 2800—3400 | b 240—260 | 1,3—2,4 | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 5 7,5 7,5 7,5 11,5 | 4—2 6—3 6—3 6—3 9—5 | 1,04—0,96 1,04—0,96 1,04—0,96 1,04—0,96 1,01—1,04 | Рис. 2 |
| 19 | | H 1480 | a 4000—4600 | b 350—400 | 3,8—5,2 | | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. КРАЗ-219Б 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 5. ТП-24 Мособлстройтранс | 15 20 12 11,5 20 | 4—3 5—4 3—2 3—2 5—4 | 1,01—1,04 0,95—1,04 0,95—0,86 0,96—0,9 0,95—1,04 | То же |
| 20 | Прогоны | L 2980 | a 420 | b 500 | 1,57 | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 5 7,5 7,5 7,5 14 | 3 5 5 5 9 | 0,96 1,05 1,05 1,05 1,0 | » |
| 21 | | L 2980 | a 520 | b 700 | 2,75 | | 1. МАЗ-504 с МАЗ-5245 2. МАЗ-504 с КАЗ-717 3. ПП-15М Мособлстройтранс 4. Б-12 Минпромстрой БССР | 14 11,5 15 14 | 5 4 5 5 | 0,98 0,95 0,91 0,98 | » |
| 22 | Балки | L 2200 | a 200 | b 300 | 0,33 | | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 8 12 15 | 1,01 0,99 0,99 | » |
| 23 | | L 2500—3400 | a 500 | b 600 | 1,2—1,9 | | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 5 7,5 7,5 7,5 14 | 4—2 6—4 6—4 6—4 11—7 | 0,96—0,76 0,96—1,01 0,96—1,01 0,96—1,01 0,94—0,95 | » |
| 24 | | L 4000—4600 | a 300 | b 500 | 2,5—3,3 | | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 5. МАЗ-500 с КАЗ-717 | 7,5 7,5 7,5 14 11,5 | 3—2 3—2 3—2 5—4 4—3 | 1,0—0,88 1,0—0,88 1,0—0,88 0,89—0,94 0,87—0,86 | » |

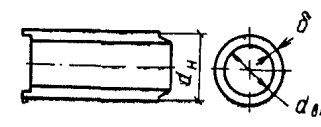
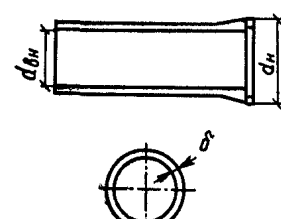
| | | | | | | | | | | | |
|----|---------------------|----------------|----------------|---------------|-----------|--|--|-----------------------------|---------------------------------|---|----------|
| 25 | Стойки | H 2020—2780 | a 300 | b 500 | 0,82—1,1 | | 1. ГАЗ-53А 2. ЗИЛ-130 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 4 5 7,5 7,5 7,5 | 5—8 6—4 9—7 9—7 9—7 | 1,02—0,82 0,98—0,88 0,98—1,02 0,98—1,02 0,98—1,02 | Рис. 2,8 |
| 26 | Каналы Лотки | H 2970 | a 420—570 | b 350 | 0,4—0,48 | | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 6—5 10—8 12—10 | 0,96—0,9 1,0—0,96 0,96—0,96 | Рис. 2 |
| 27 | | H 2970 | a 760—820 | b 370—700 | 0,73—1,43 | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ПК-8 Мособлстройтранс 4. ПК-4 Мособлстройтранс | 20 14 8 4 | 27—14 19—10 11—5 5—2 | 0,98—1,0 0,99—1,02 1,0—0,89 0,91—0,71 | То же |
| 28 | | H 2970 | a 1060—1440 | b 530—700 | 1,05—1,93 | | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ПК-8 Мособлстройтранс 4. ПК-4 Мособлстройтранс | 20 14 8 4 | 20—10 14—7 8—4 4—2 | 1,05—0,96 1,0—0,96 1,0—0,96 1,0—0,96 | » |
| 29 | | H 2970 | a 1140—1780 | b 530—1000 | 2,20—2,92 | | 1. Т-151 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. ПП-15М Мособлстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс | 16 20 15 20 | 7—5 9—7 7—5 9—7 | 0,96—0,91 0,99—1,02 1,02—0,97 0,99—1,02 | » |
| 30 | | H 2970 | a 1160—2460 | b 730—1320 | 3,25—5,00 | | 1. Т-151 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. ПП-15М Мособлстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс | 16 20 15 20 | 4—3 6—4 4—3 6—4 | 0,81—0,93 0,97—1,0 0,86—1,0 0,97—1,0 | » |

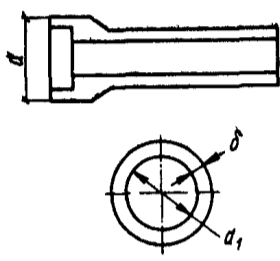
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузообъемность, т | Грузоподъемность, шт. | Г | Грузообъемные устройства и приспособления |
|-------|---|-------------|-----------|----------------------------|--|---|--------------------------------|---------------------------------|--|--------|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | Грузоподъемность, т | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 81 | <p>Доборные лотки</p>  | H | a | b |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А | 2,5 4 | 31—27 50—44 | 0,99—0,97 1,0—0,99 | Рис. 2 | |
| 82 | | 570 | 420—570 | 350 | | | | | | | 0,08—0,09 |
| 83 | | 570 | 760—1440 | 370—700 | | | | | | | 0,15—0,40 |
| 84 | | 570 | 1740—2380 | 530—790 | | | | | | | 0,43—0,97 |
| 84 | Серия ИС-01-04, вып. 2, 6, 7 | 570 | 1140—1720 | 1000—1320 | 0,43—0,73 | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 5—2 9—4 11—5 | 0,86—0,77 0,96—0,97 0,94—0,97 | » | |
| 85 | <p>Плиты днищ</p>  | H | a | b |  | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с ҚАЗ-717 | 5 7,5 7,5 7,5 11,5 | 3—2 4—3 4—3 4—3 6—5 | 1,02—0,86 0,9—0,86 0,9—0,86 0,9—0,86 0,88—0,93 | » | |
| 86 | | 2970 | 380—1980 | 300 | | | | | | | 1,7—2,15 |
| 87 | | 2970 | 2580 | 330 | | | | | | | 3,18 |
| 88 | | 2970 | 2120—2800 | 380—450 | | | | | | | 3,20—4,70 |
| 88 | Серия ИС-01-04, вып. 2, 6, 7 | 1470 | 3180—4980 | 300—330 | 1,5—2,75 | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 7,5 7,5 7,5 14 14 | 5—2 5—2 5—2 9—5 9—5 | 1,0—0,73 1,0—0,73 1,0—0,73 0,96—0,98 0,96—0,98 | » | |

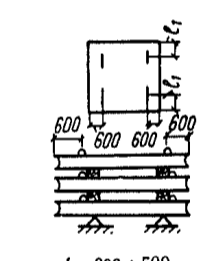
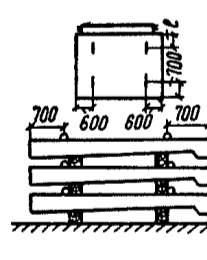
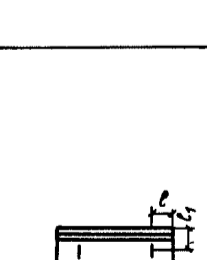
| | | | | | | | | | | | |
|----|--|-----------|-----------|-----------|--|--|---|-----------------------------------|---|--------------------------------------|-----------|
| 39 |  | 1440 | 3220 | 410 | 2,4 |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. П-12М Минпромстрой БССР | 7,5 7,5 7,5 14 14 | 3 3 3 6 6 | 0,96 0,96 0,96 1,02 1,02 | » |
| 40 | | 1440 | 3880—5120 | 430—550 | 3,15—5,45 | | | | | | |
| 41 | <p>Плиты стеновые</p>  | L | a | b |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 4—2 7—4 9—5 | 0,84—0,71 0,92—0,89 0,95—0,89 | » | |
| 41 | 2980 | 80—100 | 870—1170 | 0,53—0,89 | | | | | | | |
| 42 | <p>Доборные стеновые плиты</p>  | L | a | b |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. ЗИЛ-130 | 2,5 4 5 | 25—14 40—22 50—27 | 1,0 1,0—0,99 1,0—0,97 | » | |
| 42 | 580 | 80—100 | 870—1170 | 0,10—0,18 | | | | | | | |
| 43 | <p>Плиты перекрытия</p>  | H | a | b |  | 1. ГАЗ-53А 2. ГАЗ-52-03 | 4 2,5 | 8—5 5—3 | 0,9—0,91 0,9—0,91 | » | |
| 44 | | 2980—2990 | 70—120 | 850—1450 | | | | | | | 0,45—0,76 |
| 44 | | 2990 | 80—160 | 1150—1800 | | | | | | | 0,85—1,72 |
| 45 | Серия ИС-01-04, вып. 2, 6, 7 | 2990 | 160—180 | 1800—2400 | 2,4—2,88 | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 5. МАЗ-500 с МАЗ-5245 | 5 7,5 7,5 9 14,3 | 5—3 8—4 8—4 10—5 16—8 | 0,85—1,03 0,9—0,91 0,9—0,91 0,94—0,95 0,95—0,96 | » | |
| 45 | Серия ИС-01-04, вып. 2, 6, 7 | 2990 | 160—180 | 1800—2400 | 2,4—2,88 | 1. П-12М Минпромстрой БССР 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. «Нева-2» Ленстройтранс 4. ППК-14 Мособлстройтранс 5. ПП-15М Мособлстройтранс | 14 14 10 10 15 | 6—4 6—4 4—3 4—3 6—5 | 1,02—0,82 1,02—0,82 0,96—0,86 0,96—0,86 0,96—0,96 | » | |

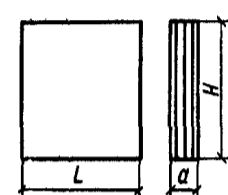
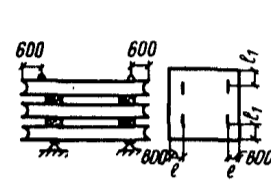
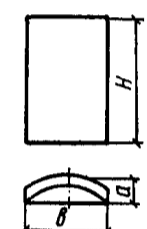
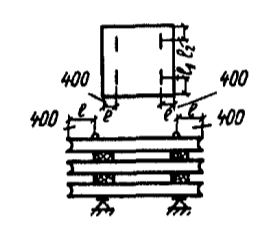
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | γ | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|--|-------------|---|---|--|----------------------------------|--|--|-----------------|---------------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | | | грузимость, шт. | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 46 | | 2930 | 220 | 2500 | 4,1 | 1. ПП-15М Мособлстрой-транс 2. ППК-14 Мособлстрой-транс 3. ПК-8 Мособлстрой-транс 4. П-12М Минпромстрой БССР | 15 10 8 14 | 5 2 2 3 | 0,82 0,82 1,02 0,87 | Рис. 2 | |
| 47 | Серия ИС-01-04, вып. 2, 6, 7 | Доборные плиты перекрытия 595 50— 500— 100 100 650 | | 0,04— 0,10 | | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А | 2,5 4 | 62—25 100—40 | 0,99—1,0 1,0—1,0 | То же | |
| 48 |  | H | a | b |  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А | 2,5 4 | 41—17 66—27 | 0,98—1,02 0,98—1,01 | ➤ | |
| 49 | | 580— 595 | 50— 120 | 850— 1450 | | | | | | | 0,06— 0,15 |
| 50 | | 590— 595 | 80— 160 | 1150— 1800 | | | | | | | 0,18— 0,35 |
| 51 | Плиты | H | a | b |  | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 5. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | 5 7,5 7,5 9 14,3 | 8—5 12—7 2—7 15—9 24—14 | 0,96—1,04 0,96—1,04 0,96—1,04 1,0—1,04 1,0—1,01 | ➤ | |
| 52 | 2990 | 900— 1600 | 140 | 0,6— 1,04 | | | | | | | |
| 53 | Серия ИС-01-04, вып. 2 | L | a | b |  | 1. ПП-15М Мособлстрой-транс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П-12М Минпромстрой БССР 4. ПК-8 Мособлстрой-транс 5. Т-151А Минпромстрой БССР | 15 14 14 8 16 | 12—9 11—9 11—9 6—5 12—10 | 0,97—1,0 0,95—1,0 0,95—1,0 0,91—0,96 0,91—0,96 | ➤ | |
| 54 | 1110— 1400 | 1100 | 120— 140 | 0,25— 0,40 | | | | | | | |
| 55 | Плиты | L | a | b |  | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 5. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | 5 7,5 7,5 9 14,3 | 8—4 11—6 11—6 14—8 23—12 | 1,0—0,94 0,92—0,94 0,92—0,94 0,98—1,04 1,01—0,99 | ➤ | |
| 56 | 1700— 2300 | 1100 | 170— 220 | 0,63— 1,18 | | | | | | | |
| 57 | Опорные подушки | L=50 ÷ 150 | |  | 1. МАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А | 2,5 4 | 250—67 400—108 | 1,0—0,99 1,0—0,99 | ➤ | | |
| 58 | 200— 400 | 90 | 200— 400 | | | | | | | 0,010— 0,037 | |
| 59 | Серия ИС-01-04, вып. 2 | 500— 750 | 140 | 500— 850 | 0,088— 0,225 | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А | 2,5 4 | 277—11 444—17 | 0,99—0,99 0,98—0,96 | ➤ | |
| 60 | Балки | 3200— 4100 | 250 | 500 | 1,00— 1,28 | 1. ЗИЛ-130 2. МАЗ-500 3. Урал-377 4. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 5. МАЗ-500 с МАЗ-5243 | 5 7,5 7,5 9 14,3 | 5—4 7—6 7—6 9—7 14—11 | 1,0—1,02 0,93—1,02 0,93—1,02 1,0—0,99 0,97—0,92 | ➤ | |
| 61 | 4600— 5200 | 250 | 500 | 1,45— 1,63 | | | | | | | |
| 62 | Серия ИС-01-04, вып. 2 | L=50 ÷ 150 | |  | 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130 с ИАПЗ-754В 4. МАЗ-500 с МАЗ-5243 5. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 | 7,5 7,5 9 14,3 7,5 | 5—4 5—4 6—5 10—8 5—4 | 0,96—0,86 0,96—0,86 0,96—0,9 1,01—0,91 0,96—0,86 | ➤ | | |
| 63 | 400 | 400 | | | | | | | | | |

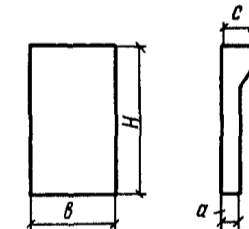
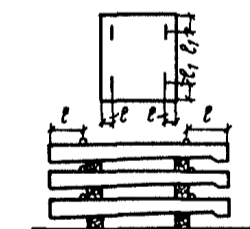
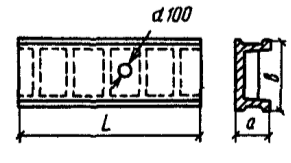
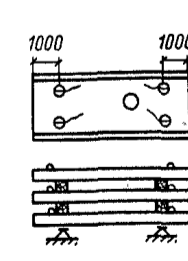
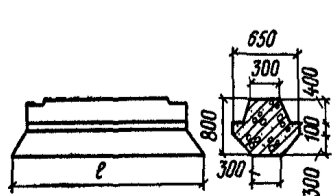
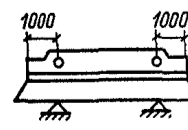
| № п/п | Характеристика изделия | | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | |
|-------|--|---------------------|------------------|-----------|----------------------------|-----------------------|-----------|---------------------|-----------------|--------|--|--|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | ψ | Грузовые устройства и приспособления | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | | 10 |
| | | l | l | d_H | d_{BH} | δ | | | | | | |
| 1 | Серия ИС-01-21, вып. 2 Раструбные  | фактическое 5100 | полезное 5000 | 620—400 | 500—300 | 60—50 | 1,4—0,75 | | | | Рис. 1  | |
| 2 | | 5110—5100 | 5000 | 960—720 | 800—600 | 80—60 | 2,98—1,65 | | | | | 1. МАЗ-500 2. КрАЗ-219Б 3. Урал-377С с ПП-15М-Н Мособлстройтранс 4. КрАЗ-221 с ПП-20 Мособлстройтранс 5. МАЗ-504 с П-12М Минпромстрой БССР |
| 3 | | 5110 | 5000 | 1200—1080 | 1000—900 | 100—90 | 4,63—3,75 | | | | | |
| 4 | | 5110 | 5000 | 1720—1420 | 1500—1200 | 110 | 7,45—6,05 | | | | | 1. Урал-377С с ПП-15М-Н Мособлстройтранс |

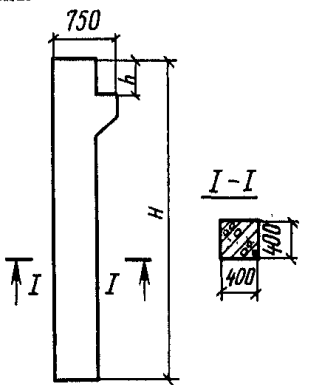
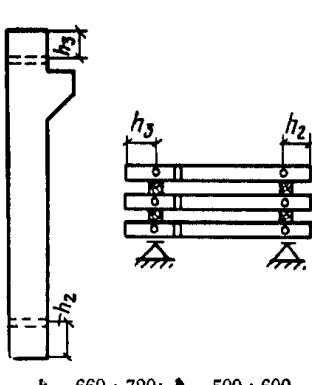
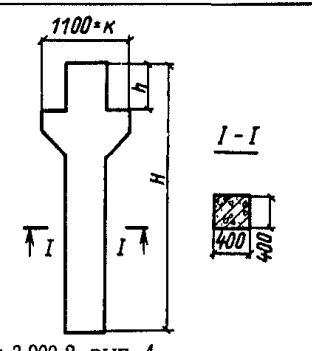
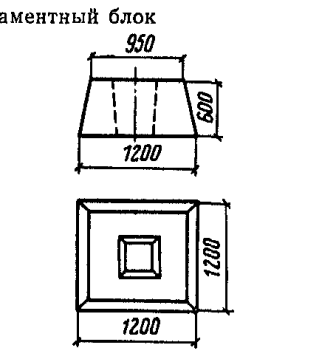
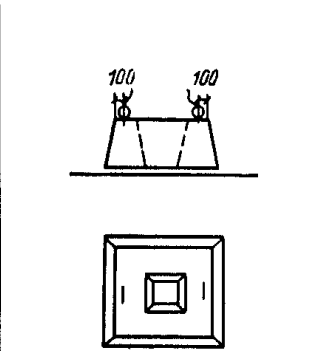
| | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|----------------------------|--|--|--|
| 5 | Фальцевые  | 5110—4590 | 5000—4500 | 2800—1970 | 2500—1750 | 150—110 | 10,68—8,1 | | | | 2. КрАЗ-221 с ПП-20 Минпромстрой БССР 3. КрАЗ-221 с П-12М Минпромстрой БССР 4. МАЗ-200М с УПП-12x3x20 Минстрой СССР |
| 6 | | 5145 | 5000 | 620—400 | 500—300 | 80—50 | 1,45—0,75 | $h_1=145; h_2=510$ | | | |
| 7 | Серия ИС-01-21, вып. 3  | 5155—5145 | 5000 | 960—720 | 800—600 | 80—60 | 3,02—1,70 | $h_1=155+145; h_2=680+590$ | | | 1. КрАЗ-221 с П-12А Минпромстрой БССР 2. КрАЗ-219Б 3. Урал-377 с ПП-15М-Н Мособлстройтранс 4. КрАЗ-221 с ПП-20 Мособлстройтранс |
| 8 | | 5155 | 5000 | 1200—1080 | 1000—900 | 100—90 | 4,8—3,88 | $h_1=165+155; h_2=945+890$ | | | |

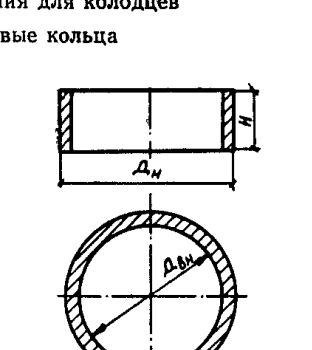
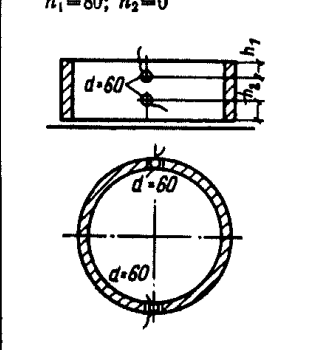
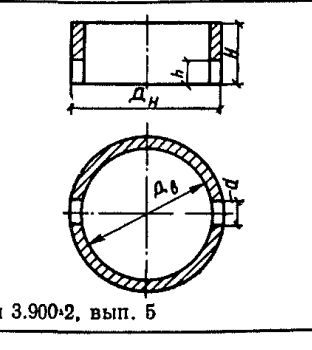
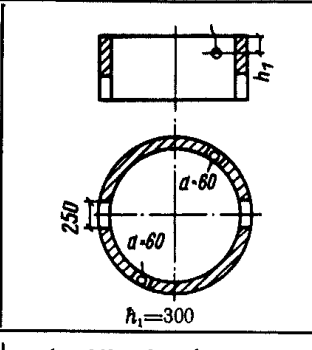
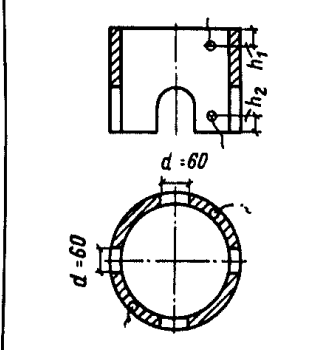
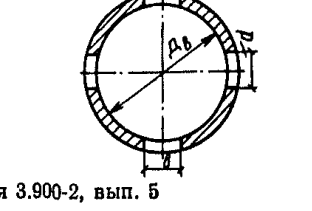
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и стропки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | | | |
|-------|--|------------------|---------------|--------------------------|---------------------------------------|---|---|---|--|--|-------------------|------------------------------------|--------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 9 | | l | l | d_n | d_b | δ | | | | | | | |
| | | фактическое 5155 | полезное 5000 | 1720—1420 | 1500—1200 | 110 | 7,68—6,30 | $h_1=165 \div 155$; $h_2=945 \div 890$ | 1. КраЗ-221 с П-12А Минпромстрой БССР 2. КраЗ-221 с ПП-20 Мособлстройтранс 3. КраЗ-221 с П-12М Минпромстрой БССР | 24 24 14 | 3—3 3—3 1—2 | 0,96—0,78 0,96—0,78 0,54—0,9 | Рис. 1 |
| 10 | Раструбные трубы  | Напорные трубы | | | | | | | | | | | |
| | | d | d_1 | L | | | | | | | | | |
| | | 890—790 | 710—610 | 5195—5185 | 1,56—1,32 | $l=510$; $l_1=145$ | 1. КраЗ-219Б 2. МАЗ-500 с МАЗ-5243 3. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 12 14,3 7 14 14,5 | 8—6 9—7 5—3 9—7 8—5 | 0,96—1,0 0,91—1,0 1,0—0,87 0,92—1,0 1,0—0,89 | * | | |
| 11 | 1384—1030 | 1150—820 | 5195—5185 | 3,55—2,00 | $l=680 \div 590$; $l_1=155 \div 145$ | 1. КраЗ-219Б 2. МАЗ-500 с МАЗ-5243 3. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 4. МАЗ-504 и КАЗ-717 5. МАЗ-504 и МАЗ-5245 | 12 14,3 7 11,5 14 | 7—4 8—5 4—2 7—4 8—5 | 0,96—0,92 0,99—1,0 0,94—0,82 1,0—1,0 0,94—1,0 | * | | | |
| 12 | Серия 3.901-1, вып. 2 | 2140—1660 | 1810—1370 | 5225—5195 | 8,2—4,95 | $l=945 \div 800$; $l_1=165 \div 155$ | 1. КраЗ-219Б 2. МАЗ-500 с МАЗ-5243 3. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-584Б 4. МАЗ-504 и КАЗ-717 5. МАЗ-504 и МАЗ-5245 | 12 14,3 7 11,5 14 | 4—3 5—4 2—2 4—3 5—4 | 0,88—0,9 0,92—1,0 0,75—1,0 0,92—0,93 0,94—1,02 | * | | |

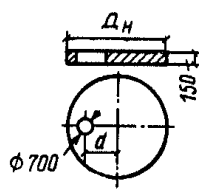
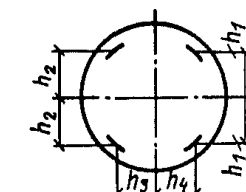
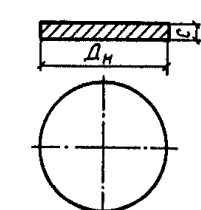
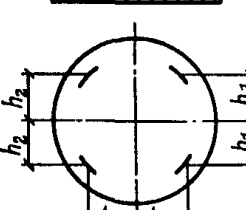
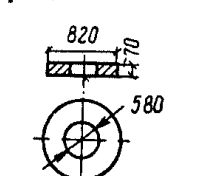
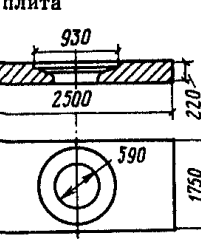
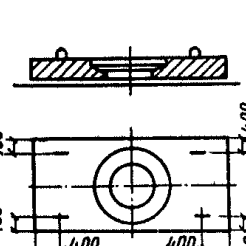
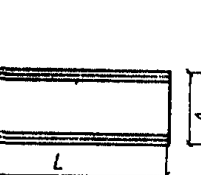
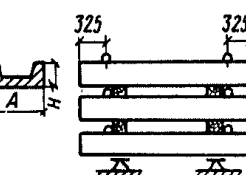
| Детали для водопроводных и канализационных емкостных сооружений | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------|------------------|----------|------------|-----------|---|--|---|--------------------------------------|---|---|---|
| № п/п | Панели | L | a | H | вес, т |  | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | |
| | | | | | | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | |
| 13 | Серия 3.900-2, вып. 2 | 2980 | 150—100 | 2400—1200 | 2,65—0,90 | $l_1=300 \div 500$ | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. ПП-20 Мособлстройтранс 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 15 14 20 20 20 | 5—16 5—15 7—22 7—22 7—22 | 0,88—0,96 0,94—0,96 0,92—0,99 0,92—0,99 0,92—0,99 | Рис. 2 | |
| 14 | Серия 3.900-2, вып. 2 | 2980 | 200—150 | 3600—2400 | 4,27—2,65 |  | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ББ-20 Мособлстройтранс 5. ППК-14 Мособлстройтранс | 15 14 20 20 10 | 3—5 3—5 5—7 5—7 2—4 | 0,85—0,88 0,91—0,94 1,06—0,92 1,06—0,92 0,85—1,00 | То же | |
| 15 | | 2980 | 340—240 | 5400—4200 | 9,38—5,75 | | $l=700$; $l=850$; $l=1100$; $l=1200$; $l=1400$ | 1. Б-18 Минпромстрой БССР 2. ПП-20 Мособлстройтранс 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ББ-20 Мособлстройтранс | 20 20 20 20 | 2—3 2—3 2—3 2—3 | 0,93—0,86 0,93—0,86 0,93—0,86 0,93—0,86 | * |
| 16 | Серия 3.900-2, вып. 2 | 3100—2100 | 160, 140 | 3000, 2400 | 2,9—1,87 |  | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 15 14 20 20 20 | 5—8 5—7 7—10 7—10 7—10 | 0,96—0,99 1,03—0,93 1,01—0,93 1,01—0,93 1,01—0,93 | * | |
| 17 | | 3100, 2100, 1800 | 160, 180 | 4200—3000 | 3,9—3,25 | | $l=600 \div 400$; $l_1=500 \div 1000$; $l_2=500 \div 1350$ | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. Б-18 Минпромстрой БССР 4. П/п площадка, Ленстройтранс 5. ПП-20 Мособлстройтранс | 15 14 20 20 20 | 4—4 3—4 5—6 5—6 5—6 | 1,04—0,86 0,83—0,92 0,97—0,97 0,97—0,97 0,97—0,97 | * |
| 18 | | 3100, 2100 | 180—220 | 5400—3600 | 5,85—4,67 | | 1. ПП-15М Мособлстройтранс 2. Б-12 Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ПП-20 Мособлстройтранс 5. Б-18 Минпромстрой БССР | 15 14 20 20 20 | 2—3 2—3 3—4 3—4 3—4 | 0,78—0,98 0,83—1,0 0,87—0,93 0,87—0,93 0,87—0,93 | * | |

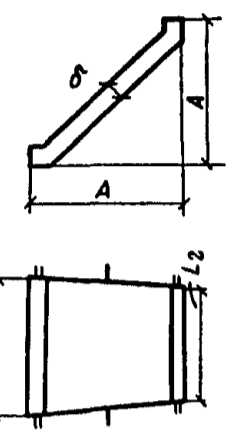
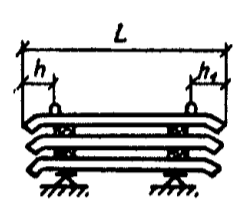
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | | | |
|-------|--|-------------|----------|----------------------------|-----------------------|---|---|--|---|--|---|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марк | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | Грузохватные устройства и приспособления | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 19 | | <i>L</i> | <i>a</i> | <i>H</i> | | | | | Рис. 2 | | |
| | | 3100, 2100 | 200—240 | 6000—4800 | | | | | | 8,83—6,85 | |
| 20 | | 3100 | 240 | 6000 | 10,65 | | | | То же | | |
| 21 |  Серия 3.900-2, вып. 2 | 2980 | 140, 120 | 4800—3600 | 4,95—3,20 |  $l_1=550 \div 800$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПП-15М Мос-облстройтранс 2. Б-18 Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ППК-14 Мос-облстройтранс 5. Т-151 | <ol style="list-style-type: none"> 15 20 20 10 16 | <ol style="list-style-type: none"> 3—4 4—6 4—6 2—3 3—5 | <ol style="list-style-type: none"> 0,99—0,85 0,99—0,96 0,99—0,96 0,90—0,96 0,92—1,0 | > |
| 22 |  Серия 3.900-2, вып. 3 | <i>b</i> | <i>a</i> | <i>H</i> | 3,1—1,25 |  $l_1=800 \div 1600; l_2=800 \div 1600$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. КрАЗ-219Б 2. МАЗ-504 с КАЗ-717 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. Б-12 Минпромстрой БССР 5. ПП-15М Мос-облстройтранс | <ol style="list-style-type: none"> 12 11,5 14 14 15 | <ol style="list-style-type: none"> 4—10 3—9 4—11 4—11 5—12 | <ol style="list-style-type: none"> 1,03—1,04 0,8—0,97 0,88—0,98 0,88—0,98 1,03—1,0 | > |

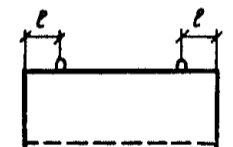
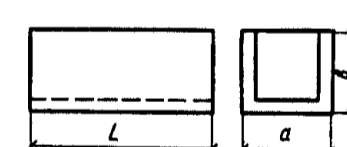
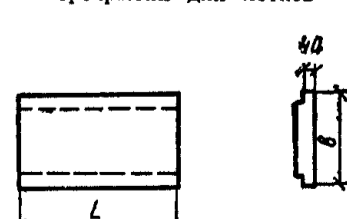
| | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------|----------|-----------|----------|---|--|--|---|---|--|--|
| 23 |  | <i>b</i> | <i>a</i> | <i>H</i> | <i>c</i> | 2,05—1,60 |  $l=400 \div 500; l_1=800 \div 1300$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. КрАЗ-219Б 2. МАЗ-504 с КАЗ-717 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. «Нева-2» Ленстройтранс 5. Т-151 | <ol style="list-style-type: none"> 12 11,5 14 10 16 | <ol style="list-style-type: none"> 6—7 5—7 7—9 5—6 7—10 | <ol style="list-style-type: none"> 1,02—0,93 0,89—0,97 1,02—1,02 1,02—0,96 0,89—1,0 | > |
| 24 | | 2300 | 190 | 4800—3000 | 300 | | | 5,1—3,2 | $l=400 \div 500; l_1=800 \div 1300$ | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПП-15М Мос-облстройтранс 2. П/п площадка, Ленстройтранс 3. Т-151 4. «Нева-2» Ленстройтранс 5. ППК-14 Мос-облстройтранс | <ol style="list-style-type: none"> 15 20 16 10 10 | <ol style="list-style-type: none"> 3—4 4—6 3—5 2—3 2—3 |
| 25 | Плиты покрытия  Серия 3.900-2, вып. 4 | <i>L</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | 2,4—2,1 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. П-12А Минпромстрой БССР 2. П-12М Минпромстрой БССР 3. П/п площадка, Ленстройтранс 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | <ol style="list-style-type: none"> 24 14 20 7,5 14 | <ol style="list-style-type: none"> 10—10 6—6 9—9 3—3 6—6 | <ol style="list-style-type: none"> 1,0—0,87 1,02—0,9 0,96—0,94 0,96—0,88 1,02—0,9 | > | |
| 26 | Ригель  Серия 3.900-2, вып. 4 | $l=5190$ | | | | | 4,1 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. КрАЗ-219Б 2. МАЗ-504 с КАЗ-717 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 4. П-12А Минпромстрой БССР 5. П/п площадка, Ленстройтранс | <ol style="list-style-type: none"> 12 11,5 14 24 20 | <ol style="list-style-type: none"> 3 3 3 6 5 | <ol style="list-style-type: none"> 1,02 1,06 0,87 1,02 1,02 |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоохранное устройство и приспособления | | | | | | |
|-----------|---|--|--------|----------------------------|---|--|-----------------|--|---|--------------------------------------|--|-----------|-----------|-----------|-------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | | | | |
| 27 | <p>Колонны</p>  <p>Серия 3.900-2, вып. 4</p> | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>h</th> </tr> <tr> <td>3600—4800</td> <td>720</td> </tr> </table> | H | h | 3600—4800 | 720 | 2,1—1,63 |  <p>$h_3=660+720; h_2=500+600$</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 7,5 | 4—4 | 0,84—0,86 | Рис. 3, 8 | | |
| H | h | | | | | | | | | | | | | | |
| 3600—4800 | 720 | | | | | | | | | | | | | | |
| 28 |  <p>Серия 3.900-2, вып. 4</p> | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>h</th> <th>k</th> </tr> <tr> <td>3600—5120</td> <td>720</td> <td>1100</td> </tr> </table> | H | h | k | 3600—5120 | 720 | 1100 | 2,38—1,78 | <p>$h_3=660; h_2=500$</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. МАЗ-500 2. Урал-377 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 4. ПП-15М Мос-облстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 7,5 | 3—4 | 0,95—0,94 | То же |
| H | h | k | | | | | | | | | | | | | |
| 3600—5120 | 720 | 1100 | | | | | | | | | | | | | |
| 29 | <p>Фундаментный блок</p>  <p>Серия 3.900-2, вып. 4</p> | — | — | 1,4 |  | <ol style="list-style-type: none"> 1. Б-12 Минпромстрой БССР 2. ПП-15М Мос-облстройтранс 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 с ММЗ-5845 | 14 | 10 | 1,0 | Рис. 9 | | | | | |

| 30 | <p>Изделия для колодцев</p> <p>Стеновые кольца</p>  <p>Серия 3.900-2, вып. 5</p> | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th rowspan="2">0,13</th> </tr> <tr> <td>290</td> <td>840</td> <td>700</td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | 0,13 | 290 | 840 | 700 | <p>$h_1=80; h_2=0$</p>  <p>$h_1=300 \text{ мм}; h_1=h_2=300$</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. ГАЗ-52-03 2. ПК-4 Мособлстройтранс | 2,5 | 4 | 15 | 30 | 0,83 | 0,97 | То же | | | | | | | | |
|----------|---|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|--|---|---------|---|--|--|--|-----------|-----|------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|---|
| H | | D _н | D _{вн} | 0,13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 290 | | 840 | 700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>0,4—0,38</th> </tr> <tr> <td>890—590</td> <td>1160—840</td> <td>1000—700</td> <td></td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | 0,4—0,38 | 890—590 | 1160—840 | 1000—700 | | | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-4 Мособлстройтранс 2. ПКН-4 комбинат № 1, Москва | 4 | 7 | 10—10 | 18—18 | 1,0—0,95 | 1,02—0,97 | » | | | | | | | |
| H | D _н | D _{вн} | 0,4—0,38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 890—590 | 1160—840 | 1000—700 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32 | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>1,0—0,61</th> </tr> <tr> <td>890—590</td> <td>2200—1160</td> <td>2000—1000</td> <td></td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | 1,0—0,61 | 890—590 | 2200—1160 | 2000—1000 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. МАЗ-502 2. ПК-4 Мособлстройтранс 3. «Нева-2» Ленстройтранс 4. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 4 | 4 | 4—4 | 4—6 | 1,0—0,61 | 1,0—0,91 | 0,6—0,96 | 0,75—0,45 | » | | | | | | | |
| H | D _н | D _{вн} | 1,0—0,61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 890—590 | 2200—1160 | 2000—1000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33 | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>1,47</th> </tr> <tr> <td>890</td> <td>2200</td> <td>2000</td> <td></td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | 1,47 | 890 | 2200 | 2000 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-4 Мособлстройтранс 2. МАЗ-502 3. «Нева-2» Ленстройтранс 4. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 4 | 4 | 2 | 2 | 0,73 | 0,73 | 0,88 | 0,91 | » | | | | | | | |
| H | D _н | D _{вн} | 1,47 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 890 | 2200 | 2000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34 |  <p>Серия 3.900-2, вып. 5</p> | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>h</th> <th>d</th> <th rowspan="2">0,57</th> </tr> <tr> <td>890</td> <td>1160</td> <td>1000</td> <td>400</td> <td>200</td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | h | d | 0,57 | 890 | 1160 | 1000 | 400 | 200 |  <p>$h_1=300$</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. УПП-1-8 ЦНИИОМТП 2. ПК-4 Мособлстройтранс 3. «Нева-2» Ленстройтранс | 8 | 4 | 14 | 7,0 | 0,99 | 0,99 | 0,91 | Рис. 9 | | | |
| H | | D _н | D _{вн} | h | d | 0,57 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 890 | 1160 | 1000 | 400 | 200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 35 | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>h</th> <th>d</th> <th>b</th> <th>0,77—0,50</th> </tr> <tr> <td>890—590</td> <td>2200—1680</td> <td>2000—1500</td> <td>500—350</td> <td>500—400</td> <td>900—600</td> <td></td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | h | d | b | 0,77—0,50 | 890—590 | 2200—1680 | 2000—1500 | 500—350 | 500—400 | 900—600 | | <p>$h_1=250 \text{ и } 300; h_2=0$</p>  <p>$h_1=300+445; h_2=445$</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-4 Мособлстройтранс 2. МАЗ-502 3. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 4 | 4 | 5—6 | 4—4 | 0,96—0,75 | 0,71—0,5 | 0,57—0,36 | То же | |
| H | D _н | D _{вн} | h | d | b | 0,77—0,50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 890—590 | 2200—1680 | 2000—1500 | 500—350 | 500—400 | 900—600 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 36 |  <p>Серия 3.900-2, вып. 5</p> | <table border="1"> <tr> <th>H</th> <th>D_н</th> <th>D_{вн}</th> <th>h</th> <th>d</th> <th>b</th> <th>1,54—1,12</th> </tr> <tr> <td>1190—890</td> <td>2200</td> <td>2000</td> <td>600—500</td> <td>500</td> <td>900</td> <td></td> </tr> </table> | H | D _н | D _{вн} | h | d | b | 1,54—1,12 | 1190—890 | 2200 | 2000 | 600—500 | 500 | 900 | | <ol style="list-style-type: none"> 1. ПК-4 Мособлстройтранс 2. МАЗ-502 3. «Нева-2» Ленстройтранс 4. УПП-1-8 ЦНИИОМТП | 4 | 4 | 2—2 | 2—2 | 0,77—0,50 | 0,77—0,56 | 0,71—0,44 | 0,96—0,84 | » |
| H | D _н | D _{вн} | h | d | b | 1,54—1,12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1190—890 | 2200 | 2000 | 600—500 | 500 | 900 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

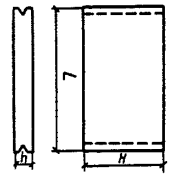
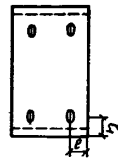
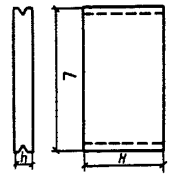
| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | | |
|-----------------------|--|-------------|---------|----------------------------|---|---|-----------------|-------------|--|--------|-------|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | вес, т | | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | γ | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | | |
| 37 | Плиты перекрытия  | $D_{н}$ | a | 0,25 |  | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 10 | 1,0 | Рис. 2 | | |
| 38 | | 1160 | 150 | | | 1. ГАЗ-52-03 | 4 | 16 | 1,0 | | | |
| 39 | | 1680 | 400—200 | | | 0,69 | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 3 | 0,82 | То же | |
| Серия 3.900-2, вып. 5 | 2200 | 650—200 | 1,28 | 1. ГАЗ-53А | 4 | 6 | 1,03 | | | | | |
| | | | | | | | | 2. ЗИЛ-130 | 5 | 7 | | 0,96 |
| 3. МАЗ-500 | 7,5 | 11 | 1,01 | | | | | | | | | |
| 4. МАЗ-500 | 7,5 | 11 | 1,01 | | | | | | | | | |
| 5. Урал-377 | 7,5 | 11 | 1,01 | | | | | | | | | |
| 40 | Плиты днища  | $D_{н}$ | c | 0,44 |  | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 5 | 0,88 | » | | |
| 41 | | 1500 | 100 | | | 2. ГАЗ-53А | 4 | 9 | 0,99 | | | |
| 42 | | 2000 | 120 | | | 0,94 | 3. ЗИЛ-130 | 5 | 11 | | 0,96 | |
| Серия 3.900-2, вып. 5 | 2500 | 120 | 1,47 | 4. МАЗ-500 | 7,5 | 17 | 0,99 | | | | | |
| | | | | | | | | 5. Урал-377 | 7,5 | | 17 | 0,99 |
| 43 | Кольца опорные  | — | — | 0,05 | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 50 | 1,0 | » | | | |
| Серия 3.900-2, вып. 5 | — | — | — | 2. ГАЗ-53А | | 4 | 80 | 1,0 | | | | |
| 44 | Дорожная плита  | L | B | h | 2,12 |  | 1. МАЗ-500 | 7,5 | 3 | 0,84 | » | |
| Серия 3.900-2, вып. 5 | 2500 | 1750 | 220 | 2. Урал-377 | | | 7,5 | 3 | 0,84 | | | |
| | 3. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 | 7,5 | 3 | 0,84 | | | | | | | | |
| 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 5 | 0,92 | | | | | | | | | |
| 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 | 6 | 0,9 | | | | | | | | | |
| 45 | Лотки прямоугольные  | L | H | A | 0,5 |  | 1. ГАЗ-52-03 | 2,5 | 5 | 1,0 | » | |
| Серия 3.900-2, вып. 6 | | 2970 | 300 | 200 | | | 2. ГАЗ-53А | 4 | 8 | 1,0 | | |
| | | 2970 | 600—450 | 450—200 | | | 1,0—0,67 | 3. МАЗ-500 | 7,5 | 15 | | 1,0 |
| 46 | 2970 | 600—450 | 450—200 | 1,0—0,67 | 4. Урал-377 | 7,5 | 15 | 1,0 | | | | |
| 47 | | | | | | | | | 2970 | 900 | | 600 |
| 48 | 5970 | 600—200 | 300—200 | 1,83—1,03 | 6. ЗИЛ-130 | 5 | 10 | 1,0 | | | | |
| Серия 3.900-2, вып. 6 | 2970 | 900 | 600 | 1,90 | 1. ГАЗ-53А | 4 | 2—3 | 0,8—0,84 | | | | |
| | | | | | | | | | 2. ГАЗ-53А | 4 | 4—5 | 0,83 |
| | | | | | | | | | 3. ЗИЛ-130 | 5 | 5—7 | 1,0—0,93 |
| | | | | | | | | | 4. ПК-4 Мособлстройтранс | 4 | 4—5 | 1,0—0,83 |
| | | | | | | | | | 5. ПК-8 Мособлстройтранс | 8 | 8—12 | 1,0—1,0 |
| Серия 3.900-2, вып. 6 | 2970 | 900 | 600 | 1,90 | 1. ГАЗ-53А | 4 | 2 | 0,95 | | | | |
| | | | | | | | | | 2. МАЗ-500 | 7,5 | 4 | 1,01 |
| | | | | | | | | | 3. Урал-377 | 7,5 | 4 | 1,01 |
| | | | | | | | | | 4. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 | 7,5 | 4 | 1,01 |
| | | | | | | | | | 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 6 | 0,99 |
| Серия 3.900-2, вып. 6 | 5970 | 600—200 | 300—200 | 1,83—1,03 | 1. КрАЗ-219Б | 12 | 6—12 | 0,91—1,03 | | | | |
| | | | | | | | | | 2. ЗИЛ-130В1 с ОДАЗ-885 | 7,5 | 4—7 | 0,97—0,96 |
| | | | | | | | | | 3. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 7,5 | 6—11 | 0,95—0,98 |
| | | | | | | | | | 4. ПК-8 Мособлстройтранс | 8 | 4—7 | 0,91—0,9 |
| | | | | | | | | | 5. ПК-4 Мособлстройтранс | 4 | 2—4 | 0,91—1,03 |

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | | Грузоахватные устройства и приспособления | | | |
|-------|---|-----------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|--|---|--|---|--|---|-----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | грузимость, шт. | | γ | | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| 49 | | <i>L</i> | <i>H</i> | <i>A</i> | | | | | | | | |
| | | 5970 | 900—600 | 600—450 | 3,8—2,03 | 1. КрАЗ-219Б 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. ПК-8 Мособлстройтранс 4. ПК-4 Мособлстройтранс 5. Б-12 Минпромстрой БССР | 12 7,5 8 4 14 | 3—6 2—3 2—4 1—2 3—7 | 0,95—1,01 1,01—0,81 0,95—1,01 0,95—1,01 0,81—1,01 | Рис. 2 | | |
| 50 | Лотки угловые  | <i>L</i> ₁ | <i>L</i> ₂ | <i>A</i> | δ | $L=567; L=1132;$ $h=h_1=170; h=225; h_1=285$ | 1. ПК-1600 Мособлстройтранс 2. ПКН-4 Мособлстройтранс 3. «Нева-2» Ленстройтранс | 12 7 10 | 52—40 46—24 68—34 | 0,65—1,0 0,97—1,02 1,02—1,02 | То же | |
| 51 | | 1340—1390 | 1200—1250 | 400—800 | 80 | | | | | | | 0,15—0,30 |
| 52 | | 2150 | 2000—1950 | 800—1200 | 80 | | | | | | | 0,48—0,98 |
| 52 | Серия 3.900-2, вып. 6 | 2150 | 1920 | 1600 | 100 | 1,15 | $L=1132; L=1698;$ $h=h_1=250;$ $h=h_1=470$  | 1. ГАЗ-52-03 2. ГАЗ-53А 3. МАЗ-500 4. Урал-377 5. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 2,5 4 7,5 7,5 7,5 | 5—2 8—4 15—8 15—8 15—8 | 0,96—0,78 0,96—0,98 0,96—1,04 0,96—1,04 0,96—1,04 | » |
| 53 | Лотки канализационные и железобетонные | <i>L</i> | <i>a</i> | <i>b</i> | | $L=2262;$ $h=h_1=470$ | 1. МАЗ-516 2. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 3. КАЗ-608 с КАЗ-717 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14,5 7,5 11,5 14 | 10—7 5—3 8—5 10—7 | 1,0—0,98 0,96—0,82 1,0—0,89 0,96—1,02 | » | |
| | | 5980 | 360—460 | 480—680 | 1,45—2,05 | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------|----------|----------|-----------|---|--|------------------------|------------------------------|--|---|
| 54 | | 5980 | 560—760 | 680—880 | 1,65—2,9 | $l=1000$  | 1. МАЗ-516 2. КАЗ-608 с КАЗ-717 3. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14,5 11,5 14 | 8—5 7—4 8—5 | 0,91—1,0 1,0—1,0 0,94—1,03 | » |
| 55 |  Серия КС-02-14 | 5980 | 960 | 680—1080 | 2,65—3,6 | | | | | | |
| 56 | Муфты для стыкования лотков | <i>L</i> | <i>H</i> | <i>b</i> | | На контейнерах, поддонах или россыпью | 1. ЗИЛ-130 2. ЗИЛ-130В1 и ОдАЗ-885 3. КАЗ-608 с КАЗ-717 4. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 5 7,5 11,5 14 | 6—5 9—8 13—12 16—14 | 1,02—0,95 1,02—1,01 0,96—0,99 0,97—0,95 | » |
| 57 | Серия КС-02-14 | 300 | 450 | 400—500 | 0,85—0,95 | | | | | | |
| 58 | Плиты перекрытий для лотков | <i>L</i> | <i>H</i> | <i>b</i> | | 40  Серия КС-02-14 | 1. ГАЗ-52-03 2. ЗИЛ-130 | 2,5 5 | 6—4 12,8 | 0,96—1,04 0,96—1,04 | » |
| | | 500—1000 | — | 300—900 | 0,40—0,65 | | | | | | |

ПЛИТЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИИ

Таблица 22

| № п/п | Характеристика изделия | | | Места опирания и строповки | Транспортные средства | | | Грузозахватные устройства и приспособления | | |
|-------|---|-------------|------|----------------------------|--|-------------------------|---------------------|--|-----------------|----------|
| | наименования, схемы и серии | размеры, мм | | | вес, т | марка | грузоподъемность, т | | грузимость, шт. | γ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| 1 |  <p>Серия 3.503-17, вып. 1</p> | L | H | h | $l=290; l_1=250$  | 1. ЗИЛ-130 | 5 | 4 | 0,96 | Рис. 2 |
| | | 1730 | 1480 | 180 | | 1,20 | 2. МАЗ-500 | 7,5 | 6 | |
| 2 |  <p>Серия 3.503-17, вып. 1</p> | 2980 | 1480 | 220—180 | 2,5—2,0 | 3. Урал-377 | 7,5 | 6 | 0,96 | То же |
| | | | | | | 4. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 7,5 | 6 | 0,96 | |
| | | | | | | 5. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 10 | 1,04 | |
| | | | | | | 6. МАЗ-500 с МАЗ-5245 | 14 | 11 | 0,94 | |
| | | | | | | 7. КрАЗ-219Б | 12 | 10 | 1,0 | |
| | | | | | | 1. МАЗ-500 | 7,5 | 3—3 | 1,0—0,8 | |
| | | | | | | 2. Урал-377 | 7,5 | 3—3 | 1,0—0,8 | |
| | | | | | | 3. ЗИЛ-130В1 с ОдАЗ-885 | 7,5 | 3—3 | 1,0—0,8 | |
| | | | | | | 4. МАЗ-504 с КАЗ-717 | 11,5 | 5—6 | 1,0—1,04 | |
| | | | | | | 5. МАЗ-504 с МАЗ-5245 | 14 | 10—12 | 0,89—1,0 | |
| | | | | | | 6. КрАЗ-219Б | 12 | 5—6 | 1,04—1,0 | |

ПОЯСНЕНИЯ К ПОЛЬЗОВАНИЮ ТАБЛИЦАМИ

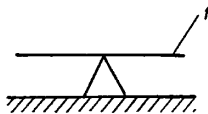
7. 6. Краткие сведения о структуре и использовании таблицами при подборе автотранспортных средств:

1. Все изделия, приведенные в таблицах, сгруппированы по их формам, габаритам, размерам и весу.

По этим же данным и по транспортабельности в каждую группу подобраны соответствующие марки изделий.

2. Размеры конструкций и деталей приведены непосредственно на схеме, в отдельной колонке даны дополнительные размеры.

Рис. 9. Место опирания



3. Места опирания при укладке на транспорт и при складировании обозначены на схемах условным знаком (рис. 9), горизонтальная площадка 1 обозначает подкладку в местах опирания изделия.

4. В сводных таблицах в графе 8 показана грузимость в штуках, соответствующая двум крайним значениям веса изделия, которые показаны в графе 4; коэффициент использования грузоподъемности показан в графе 9.

7.7 На грузозахватные приспособления в сводных таблицах (графа 10) даны номерные обозначения, соответствующие порядковому номеру таблицы (приложение 12), в которой указаны приспособления, необходимые для погрузки и разгрузки железобетонных изделий.

Подбор кранов следует производить по справочному пособию «Техническая характеристика основных строительных машин» (ч. 1, 1971 г.), разработанному ЦНИИОМТП г. Москвы.

ФОРМА ПАСПОРТА НА ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЕ ИЗДЕЛИЯ

- а) Наименование и адрес предприятия-изготовителя.
- б) Номер паспорта (партии).
- в) Дата составления паспорта.
- г) Наименование изделий по ГОСТ или ТУ и их условное обозначение.
- д) Номер ГОСТ или ТУ.
- е) Количество изделий в партии.
- ж) Проектные размеры изделия.
- з) Дата изготовления и приемки партии ОТК и номер браковщика.
- и) Отпускная прочность в $кгс/см^2$ и в % от марки бетона по прочности на сжатие в момент приемки.
- к) Вид и класс стали, закладных деталей и выпусков арматуры, подлежащих сварке при монтаже, а также стали накладок.

Гарантия (текст) _____

Руководитель предприятия _____
(подпись)

Начальник ОТК _____
(подпись)

| Вид изделий | Допускаемые отклонения, мм | | |
|--|----------------------------|----------------------|-------------------------------|
| | по длине | по ширине или высоте | по толщине или высоте сечения |
| 3. Опоры и мачты длиной: до 9 м включительно | ±15 | ±5 | ±5 |
| более 9 м | ±20 | | |
| 4. Архитектурные детали (элементы карнизов, балконов, парапетов) | ±5 | ±5 | ±5 |
| 5. Тюбинги для тоннелей | ±3 | ±2 | ±2 |
| 6. Панели, плиты и блоки для подземных конструкций | ±10 | ±5 | ±5 |
| 7. Фундаментные блоки и плиты | ±15 | ±15 | ±8 |

Примечание. Разность длин диагоналей панелей стен, перекрытий и покрытий не должна превышать при площади изделия: до 8 м² включительно — 10 мм; от 8 до 20 м² включительно — 12 мм; от 20 до 36 м² включительно — 16 мм; более 36 м² — 20 мм.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТРЕБОВАНИЯ ПО ГОСТ 13015—67

| Вид изделий | Допускаемые отклонения, мм | | |
|--|--------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| | по длине | по ширине или высоте | по толщине или высоте сечения |
| 1. Панели и плиты перекрытий и покрытий, плиты дорожных покрытий, стеновые панели и крупные блоки длиной: до 6 м включительно | ±8 } ±10 } ±15 } | ±5 | ±5 |
| от 6 до 12 м включительно | | | |
| более 12 м | | | |
| 2. Фермы, балки, ригели, колонны длиной: до 6 м включительно | ±6 } ±7 } ±10 } ±20 } | ±5 | ±5 |
| от 6 до 9 м включительно | | | |
| от 9 до 18 м включительно | | | |
| более 18 м | | | |

Отклонения от проектных размеров вырезов, отверстий, проемов, выступов, а также отклонения от простого положения осевых линий отверстий и проемов в изделиях не должны превышать ±5 мм.

Неплоскостность панелей стен, перекрытий и покрытий, характеризуемая величиной наибольшего отклонения в мм одного из углов изделия от плоскости, проходящей через три других угла, не должна превышать при площади изделия:

- до 8 м² включительно — 6 мм;
- от 8 до 20 м² включительно — 8 мм;
- более 20 м² — 10 мм.

Отклонения от проектного положения стальных деталей, не служащих фиксаторами при монтаже, не должны превышать:

- а) в плоскости изделия:
для ферм, колонн, балок и ригелей — 5 мм;
для остальных изделий — 10 мм;
- б) из плоскости изделия — 3 мм.

Отклонения от проектного положения стальных закладных деталей, служащих фиксаторами при монтаже, устанавливаются в рабочих чертежах изделий в зависимости от конструктивной и монтажной схемы.

Отклонение от прямой линии (непрямолинейность) реального профиля поверхности и ребер железобетонных изделий, характеризуемое величиной наибольшего зазора между проверяемой поверхностью и прилегающей прямой, соответствующей ребру контрольной металлической рейки длиной 2 м, не должно превышать 3 мм.

Отклонения граней поясов ферм и балок от вертикальной плоскости изделий, установленные в рабочем положении, не должны превышать 0,002 пролета.

Отклонение фактического веса изделия от проектного веса, указанного в рабочих чертежах, не должно превышать ±7%.

БОРТОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Марка | | | | | |
|-------|---|-------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| | | | средняя | | | | | |
| | | | ЗИЛ-166В | МАЗе502А | ГАЗ-53А | МАЗ-502 | ЗИЛ-164А | ЗИЛ-157К |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе | кг | 4000 | 4 000 | 4000 | 4 000 | 4000 | 4 500 |
| 2 | Собственный вес в снаряженном состоянии | » | 4380 | 8 050 | 3250 | 7 700 | 4100 | 5 800 |
| 3 | Вес автомобиля с полной нагрузкой | » | 8530 | 12 275 | 7400 | 11 925 | 8325 | 10 450 |
| | на переднюю ось | » | 2600 | 4 875 | 1810 | 4 475 | 2160 | 3 050 |
| | » заднюю ось или тележку | » | 5930 | 7 400 | 5590 | 7 450 | 6165 | 7 400 |
| 4 | Внутренние размеры кузова: | | | | | | | |
| | длина | мм | 3540 | 3 500 | 3740 | 3 500 | 3540 | 3 570 |
| | ширина | » | 2250 | 2 030 | 2170 | 2 030 | 2250 | 2 090 |
| | высота борта | » | 585 | 1 018 | 680 | 1 018 | 585 | 925 |
| 5 | Погрузочная высота | » | 1320 | 1 480 | 1350 | 1 480 | 1320 | 1 388 |
| 6 | Габариты: | | | | | | | |
| | длина | » | 6700 | 7 500 | 6395 | 7 150 | 6700 | 6 922 |
| | ширина | » | 2470 | 2 700 | 2380 | 2 700 | 2470 | 2 315 |
| | высота по кабине | » | 2180 | 2 725 | 2220 | 2 725 | 2180 | 2 360 |
| 7 | База | » | 4000 | 4 520 | 3700 | 4 520 | 4000 | 4 225 |
| 8 | Количество осей всего/в том числе ведущих | шт. | 2/1 | 2/2 | 2/1 | 2/2 | 2/1 | 3/3 |
| 9 | Количество колес без запасного | » | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 | 6 |
| 10 | Размеры шин | | 260—508 | 15,00—20 | 8,25—20 | 15,00—20 | 260—508 | 12,00—18 |
| 11 | Дорожный просвет наименьший | мм | 265 | 350 | 265 | 350 | 265 | 310 |
| 12 | Радиус поворота | м | 9,0 | 12,5 | 8,50 | 12,5 | 8,5 | 12,0 |
| 13 | Наибольшая скорость с нагрузкой | км/ч | 70 | 50 | 80—85 | 50 | 70 | 65 |
| 14 | Заправочная емкость топливного бака | л | 150 | 225×2 | 90 | 225×2 | 150 | 65+150 |
| 15 | Контрольный расход топлива | л на 100 км | 27/32 | 45 | 24 | 45 | 27 | 42 |
| 16 | Мощность двигателя | лс/об/мин | 97/2600 | 135/2000 | 115/3200 | 135/2000 | 100/2800 | 110/2800 |
| 17 | Общий вес буксируемого прицепа | кг | 4500 с 1963 г. | 9500 с 1958 г. | 4000 с 1965 г. | 9500 по 1966 г. | 6400 1961—65 г. | 3600 с 1961 г. |

ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

| автомобиля | | | | | | | | | |
|------------------|----------------|----------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| грузоподъемность | | | большая грузоподъемность | | | | | | |
| «Урал-375» | ЗИЛ-130Г | ЗИЛ-131 | МАЗ-200 | КрАЗ-214 | КрАЗ-214Б | МАЗ-500 | «Урал-377» | КрАЗ-219 | КрАЗ-257 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 4 500 | 5000 | 5 000 | 7 000 | 7 000 | 7 000 | 7 500 | 7 500 | 12 000 | 12 000 |
| 8 400 | 4300 | 6 460 | 6 400 | 12 300 | 12 300 | 6 500 | 7 275 | 11 300 | 11 130 |
| 13 200 | 9525 | 10 185 | 13 625 | 19 570 | 19 570 | 14 225 | 15 000 | 23 530 | 23 355 |
| 3 900 | 2575 | 3 055 | 3 565 | 5 800 | 5 800 | 4 225 | 4 000 | 4 670 | 4 665 |
| 9 300 | 6950 | 7 130 | 10 060 | 13 770 | 13 770 | 10 000 | 11 000 | 18 860 | 18 690 |
| 3 900 | 3752 | 3 820 | 4 500 | 4 565 | 4 565 | 4 860 | 4 500 | 5 770 | 5 770 |
| 2 430 | 2326 | 2 294 | 2 480 | 2 500 | 2 500 | 2 352 | 2 330 | 2 480 | 2 480 |
| 872 | 685 | 360 | 600 | 935 | 935 | 605 | 715 | 825 | 825 |
| 1 420 | 1430 | 1 430 | 1 390 | 1 650 | 1 650 | 1 500 | 1 600 | 1 470 | 1 520 |
| 7 350 | 6675 | 6 900 | 7 620 | 8 530 | 8 530 | 7 330 | 7 600 | 9 660 | 9 660 |
| 2 690 | 2500 | 2 500 | 2 650 | 2 700 | 2 700 | 2 650 | 2 500 | 2 650 | 2 650 |
| 2 680 | 2350 | 2 480 | 2 430 | 2 880 | 2 880 | 3 300 | 2 620 | 2 620 | 2 620 |
| 4 200 | 3800 | 3 975 | 4 520 | 5 300 | 5 300 | 3 850 | 4 200 | 5 750 | 5 750 |
| 3/3 | 2/1 | 3/3 | 2/1 | 3/3 | 3/3 | 2/1 | 3/2 | 3/2 | 3/2 |
| 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 10 | 10 |
| 14,00—20 | 260—508 | 320—508 | 320—508 | 15,00—20 | 15,00—20 | 320—508 | 14,00—20 | 320—508 | 320—508 |
| 400 | 270 | 330 | 290 | 380 | 360 | 295 | 400 | 290 | 290 |
| 10,8 | 8,8 | 10,8 | 10,1 | 13,0 | 14 | 9,0 | 10,5 | 12,5 | 13,2 |
| 75 | 90 | 80 | 65 | 55 | 55 | 75 | 75 | 55 | 70 |
| 300+60 | 170 | 170×2 | 225 | 225×2 | 225×2 | 295 | 300 | 225×2 | 225×2 |
| 48 | 28 | 40 | 32 | 70 | 65 | 22 | 48 | 60 | 36 |
| 180/3200 | 150/3100 | 150/3200 | 120/2000 | 205/2000 | 205/2000 | 180/2100 | 175/3000 | 180/2000 | 240/2100 |
| 10 000 с 1961 г. | 8000 с 1964 г. | 5000 с 1966 г. | 9500 по 1966 г. | 50 000 с 1959 г. | 50 000 с 1963 г. | 12 000 с 1965 г. | 10 500 с 1965 г. | 15 000 с 1963 г. | 16 600 с 1965 г. |

АВТОПОЕЗДА С ПРИЦЕПАМИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Прицепы | | | | |
|-------|-------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|----------------------------------|----------------|-----------------|
| | | | ИАПЗ-754В | МАЗ-5243 | ЧМЗАП-5203В с подкатной тележкой | ЧМЗАП-5208 | ЧМЗАП-5212 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе | кг | 4000 | 6800 | 20 000 | 40 000 | 60 000 |
| 2 | Собственный вес | » | 1900 | 3200 | 10 030 | 11 000 | 14 500 |
| 3 | Внутренние размеры кузова: | | | | | | |
| | длина | мм | 3848 | 4940 | 6 540 | 4 880 | 5 500 |
| | ширина | » | 2207 | 2392 | 3 000 | 3 200 | 3 300 |
| | высота бортов | » | 592 | 610 | — | — | — |
| 4 | Погрузочная высота | » | 1270 | 1440 | 1 345 | 1 140 | 1 000 |
| 5 | Количество осей | шт. | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| | » колес: | | | | | | |
| | передних | » | $\frac{2}{2} + 1$ | $\frac{2}{2}$ | $\frac{4}{8}$ | $\frac{8}{16}$ | $\frac{16}{16}$ |
| | задних | | | | | | |
| 6 | Размеры шин | | 260—20 | 12,00—20 | 12,00—20 | 8,25—20 | 9,00—15 |
| 7 | База | мм | 2600 | 3000 | 7530 | 4750 | 5400 |

Автопоезда

| | Показатели | Единица измерения | ЗИЛ-130 | МАЗ-500 | КрАЗ-219Б | КрАЗ-214 | КрАЗ-214 |
|---|--|-------------------|---------|---------|-----------|----------|----------|
| 1 | Наибольшая скорость с грузом | км/ч | 60 | 50 | 40 | 35 | 30 |
| 2 | Габариты: | | | | | | |
| | длина | мм | 12 700 | 14 600 | 22 610 | 17 860 | 19 900 |
| | ширина | » | 2 500 | 2 650 | 3 000 | 3 200 | 2 700 |
| | высота | » | 2 335 | 2 430 | 2 620 | 2 880 | 2 880 |
| 3 | Собственный вес тягача в снаряженном состоянии | кг | 4 300 | 6 500 | 11 300 | 12 300 | 12 300 |
| | В том числе: | | | | | | |
| | на переднюю ось | » | 2 120 | 3 250 | 4 300 | 5 300 | 5 300 |
| | » заднюю » | » | 2 180 | 3 250 | 7 000 | 7 000 | 7 000 |
| 4 | Полный вес автопоезда с грузом | » | 15 200 | 24 000 | 53 330 | 71 060 | 93 800 |
| 5 | Грузоподъемность автопоезда | » | 9 000 | 14 300 | 32 000 | 47 000 | 67 000 |
| 6 | Радиус поворота автопоезда | м | 8,1 | 9,5 | 13,0 | 13,0 | 14,0 |

АВТОПОЕЗДА С ПОЛУПРИЦЕПАМИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Полуприцепы | | | | |
|-------|-------------------------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | ММЗ-584Б | ОдАЗ-885 | КАЗ-717 | МАЗ-5245 | ЧМЗАП-5203В |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе | кг | 7000 | 7500 | 11 500 | 14 000 | 20 000 |
| 2 | Собственный вес | » | 2250 | 2850 | 4 000 | 3 800 | 8 230 |
| 3 | Внутренние размеры кузова: | | | | | | |
| | длина | мм | 6050 | 6070 | 7 500 | 7 875 | 6 540 |
| | ширина | » | 2250 | 2220 | 2 240 | 2 320 | 3 000 |
| | высота борта | » | 600 | 590 | 590 | 740 | — |
| 4 | Погрузочная высота | » | 1400 | 1380 | 1 390 | 1 585 | 1 345 |
| 5 | Количество осей | шт. | $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{2}{8}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{2}{8}$ |
| | колес | | | | | | |
| 6 | Размеры шин | | 9,00—20 | 260—20 | 260—20 | 12,00—20 | 12,00—20 |
| 7 | Дорожный просвет под осью | мм | 420 | — | — | 440 | 280 |

Автопоезда

| № п/п | Показатели | Единица измерения | ЗИЛ-130В1 | ЗИЛ-130В1 | МАЗ-504 | МАЗ-504 | КрАЗ-221 |
|-------|---|-------------------|-----------|-----------|---------|---------|----------|
| 1 | Наименьшая скорость с грузом . . . | км/ч | 55 | 55 | 50 | 50 | 35 |
| 2 | Минимальный радиус поворота . . . | м | 9,8 | 9,8 | 10,4 | 10,4 | 11,8 |
| 3 | Габариты: | | | | | | |
| | длина | мм | 10 180 | 10 180 | 11 040 | 11 040 | 16 042 |
| | ширина | » | 2 455 | 2 455 | 2 500 | 2 500 | 3 000 |
| | высота | » | 2 180 | 2 180 | 2 650 | 2 650 | 2 620 |
| 4 | Осевой вес автопоезда с полной нагрузкой: | | | | | | |
| | на передние колеса тягача . . . | кг | 2 225 | 2 225 | 4 160 | 4 160 | — |
| | » задние » » . . . | » | 5 665 | 5 665 | 10 090 | 10 090 | — |
| | » колеса полуприцепа | » | 5 710 | 5 710 | 10 000 | 10 000 | 20 070 |
| 5 | Полный вес автопоезда с грузом . . | » | 13 110 | 14 210 | 21 850 | 24 150 | 38 330 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

АВТОПОЕЗДА СО СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫМИ ПОЛУПРИЦЕПАМИ И ПРИЦЕПАМИ
ФЕРМОВОЗЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | ПФ-4-36 ЦНИИОМТП | УППФ-26 Глав- ленинградстрой | АПФФ-20 Глав- ленинградстрой | УФ-20, ПФ-20-24 УССР | ПФ-20-18 УССР | ПФУ-18 Глав- проектстрой Мин- проектстрой ССР | УПП-1-12А ЦНИИОМТП | УПП-1-12АВ ЦНИИОМТП | Ф-12А Минпром- строй БССР | Т-74А Главмосав- готранс | Ф-24 Минпром- строй БССР |
|-------|---|-------------------|---|---------------------------------|---------------------------------|--|------------------|---|-----------------------|------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе . . . | кг | 36 000 | 25 000 | 23 000 | 20 000 | 20 000 | 15 000 | 15 000 | 15 000 | 14 000 | 14 000 | 12 000 |
| 2 | Собственный вес . . . | » | 12 630 | 8 000 | 7 000 | 9 450 | 9 000 | 4 500 | 5 594 | 5 900 | 5 800 | 6 000 | 9 250 |
| 3 | Длина перевозимых ферм . . . | м | 30 | 12—14 | 15 | 18—24 | 18 | 18 | 12—18 | 12—18 | 12 | 24 | 12—24 |
| 4 | Размеры грузовой площадки: | | | | | | | | | | | | |
| | расстояние между опорными подушками или длина кассеты . . . | мм | 21 000 | 12 500 | 12 500 | 18 500 | 12 500 | 15 200 | 12 645 | 15 700 | 12 600 | 22 290 | 19 500 |
| | ширина между стенками кассеты или стойками коников . . . | » | 500 | 1 300 | 1 300 | 370 | 700 | 600 полезн. | 925 | 925 | 900 | 940 | 420 |
| | высота кассеты или стоек коников . . . | » | — | 1 070 | 1 800 | 1 450 | 1 450 | 2 250 | 3000 с коник. | 3140 с коник. | 1 550 | 2 340 | 1 560 |
| 5 | Погрузочная высота | » | 1 400 | 1 700 по- верху | 1 600 | 350—1270 (перед- няя, зад- няя) | 850— 1250 | 600 | 1510 по площадке | | 750 | 650 | 670 |
| 6 | Габариты: | | | | | | | | | | | | |
| | длина | » | 21 500 без дыш- ла, 26 760 с дышлом | 19 600 | 16 300 | 22 000 | 15 500 | 17 500 | 15 105 | 17 714 | 14 750 | 26 210 | 24 040 |

| № п/п | Показатели | Единица измерения | ЦФ-4-36 ЦНИИОМТП | УПФ-25 Глав-ленинградстрой | АПФ-20 Глав-ленинградстрой | УФ-20, ПФ-20-24 УССР | ПФ-20-18 УССР | ПФУ-18 Глав-промстрой Мин-промстроя СССР | УПП-1-12А ЦНИИОМТП | УПП-1-12АБ ЦНИИОМТП | Ф-12А Минпром-строй БССР | Т-74А Главмосав-тотранс | Ф-24 Минпром-строй БССР |
|-------|------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------|----------------------------|---|---------------|--|--------------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| | Габариты: | | | | | | | | | | | | |
| | ширина . . . | мм | 3 200 | 2 480 | 2 100 | 2650 | 2 650 | 1200 | 2 678 | 2 678 | 3 018 | 2 400 | 2 270 |
| | высота . . . | » | 3 178 | 1 700 | 1 600 | 3600 без из- деля | 3 000 | 3100 | 3 000 | 3 000 | 2 170 | 3 380 | 2 265 |
| 7 | База | » | 18 000 | 16 500 | 12 500 | 19 900 | 13 800 | — | 12 290 | 15 000 | 12 250 | 24 450 | 20 820 |
| 8 | Количество осей . | шт. | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 9 | Количество колес | » | 16 | 8 | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 10 | Дорожный про- свет: | | | | | | | | | | | | |
| | под тележкой | мм | 460 | 540 | 540 | 280 | 290 | 290 | 470 | 470 | 430 | 550 | 325 |
| | » кассетой с грузом . . . | » | 1 412 | — | — | 300—800 (пе- редняя), 400— 950 (централь- ная) | — | — | 600 | 600 | 606 | 800 | 640 |

Автопоезда

| Показатели | Единица измерения | КрАЗ-214 | КрАЗ-221Б | КрАЗ-227 | КрАЗ-258 | КрАЗ-268 | МАЗ-200Б МАЗ-604 | МАЗ-504 | МАЗ-604 | МАЗ-200Б, МАЗ-604 | МАЗ-504 | МАЗ-200Б, МАЗ-604 | |
|------------|---|----------|---|----------|----------|----------|---------------------|---------|---------|----------------------|---------|----------------------|--------|
| 1 | Габаритные раз- меры автопоез- да: | | | | | | | | | | | | |
| | длина . . . | мм | 33 500 без гру- за, 37 700 с грузом | 25 385 | 22 175 | 25 800 | 20 780 | 21 500 | 19 160 | 24 064 | 19 345 | 28 740 | 26 835 |
| | ширина . . . | » | 3200 | 2 638 | 2 638 | 2 650 | 2 650 | 2 600 | 2 638 | 2 638 | 3 018 | 2 600 | 2 270 |
| | высота . . . | » | 3178 без груза, 4006 с грузом | 2 635 | 3 400 | 3 600 | 3 000 | 3 100 | 3 000 | 3 000 | 2 430 | 3 380 | 2 430 |
| 2 | Минимальный ра- диус поворота . | м | — | — | — | 15 | 15 | — | — | — | 10,1 | — | 10,1 |
| 3 | Вес автопоезда с грузом | кг | 58 100 | 44 100 | 39 600 | 40 750 | 39 100 | 25 850 | 26 884 | 27 850 | 26 380 | 25 350 | 27 810 |
| 4 | Максимальная скорость при полной нагрузке | км/ч | 25 | 25 | 25 | 40 | 40 | 25 | 15 | 15 | 45 | 25 | 40 |

КОЛОННОВОЗЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Роспуск-площадка, Ленстрой-транс | АППР-25 Ленстрой-транс | 1-ПР-10 Главления-градстрой | ПР-25 Мосстрой-транс | УПП-16×3-24 Главволог-вятскстрой | Полуприцеп-площадка, Ленстрой-транс | ПЛТ-214 Ленстрой-транс | Полуприцеп-роспуск, Ленстрой-транс | ППК-14 Мособлстрой-транс |
|-------|--|-------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе | кг | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 25 000 | 24 000 | 20 000 | 15 000 | 14 000 | 10 000 |
| 2 | Собственный вес | » | 7 000 | 5 000 | 4 000 | 7 150 | 5 500 | 5 000 | 3 200 | 4 200 | 2 800 |
| 3 | Внутренние размеры кузова платформы или кассеты: | | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 15 000 | 19 600 | 4010—18 000 | 8000—17 260 | 16 000 | 14 800 | 16 000 | 12 000 | 11 750 |
| | ширина или створ коников | » | 2 450 | 3 000 съёмные раздвижные | 300—1200 | 3000 съёмные раздвижные | 3 000 | 2 500 | 2 200 | 2 050 | 2 258 |
| | высота борта или коников | » | — | 1 500 | Сменная | 1000 | 1 500 | — | 350 | съёмные наборные | 400 |
| 4 | Погрузочная высота | » | 1 700 | 1 700 | 1 553 | 1600 | 1 750 | 1 700 | 1 700 | 1 540 | 1 570 |
| 5 | Габариты: | | | | | | | | | | |
| | длина | » | 15 000 | 19 600 | 20 110 | 10 500— 17 260 | 16 000 | 14 800 | 16 000 | 12 600 | 12 100 |
| | ширина | » | 2 450 | 3 600 | 2 638 | 3 000 | 3 100 | 2 500 | 2 500 | 2 450 | 2 650 |
| | высота | » | 1 700 | 3 200 | 1 553 | 2 600 | 3 250 | 1 700 | 2 050 | 1540 без коников | 1 970 |
| 6 | База | » | 7 700 минимальная | 17 000 | 18 000 | 8000— 15 000 | 11 950 | 10 700 | 13 500 | 7 600 | 9 300 |
| 7 | Количество осей | шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| 8 | Количество колес | » | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | Дорожный просвет | мм | 295 | 350 | 295 | 295 | 295 | 350 | 295 | 295 | 295 |

Автопоезда

| | Показатели | Единица измерения | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | МАЗ-504 | МАЗ-504 | МАЗ-200В, МАЗ-200М |
|---|---|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------------------|
| 1 | Габариты: | | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 20 875 | 24 500 | 25 680 | 22 790 | 20 237 | 19 675 | 19 200 | 17 130 | 14 815 |
| | ширина | » | 2 638 | 3 600 | 2 638 | 3 000 | 3 220 | 2 638 | 2 600 | 2 600 | 2 650 |
| | высота | » | 2 635 | 3 200 | 2 635 | 2 635 | 3 250 | 2 635 | 2 640 | 2 640 | 2 430 |
| 2 | Минимальный радиус поворота | м | — | — | 18 | 12,6 | 10,5 | — | — | — | — |
| 3 | Вес автопоезда с грузом | кг | 42 100 | 40 100 | 39 100 | 42 250 | 39 600 | 35 100 | 24 550 | 24 550 | 19 360 |
| 4 | Максимальная скорость при полной нагрузке | км/ч | 25 | 25 | 25 | 25 | 40 | 25 | 35 | 35 | 40 |

БАЛКОВОЗЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Б-18 Минпром- строй БССР | ББ-20 Мособлстрой- транс | УБ-18 УССР | Б-12 Минпром- строй БССР | ПБ-9-12М Мособл- строй- транс | УПБ-12 Мособл- строй- транс | ПТ-10 Мособлстрой- транс |
|-------|---|-------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------|---------------------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | Грузоодъемность по шоссе | кг | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 14 000 | 12 000 | 12 000 | 10 000 |
| 2 | Собственный вес | » | 7 030 | 7 200 | 5 200 | 5 640 | 4 250 | 5 000 | 6 200 |
| 3 | Внутренние размеры кузова, платформы или кассеты: | | | | | | | | |
| | длина | мм | 18 000 | 17 000 | 16 500 | 12 000 | 12 100 | 12 290 | 18 590 |
| | ширина или створ коников | » | 3 000 | 2640 пло- щадки 3×400 коники | 1 200 | <u>2600*</u> 1600 съёмные | 120* | 2 380 | 1400×200× ×200 |
| | высота борта или коников | » | 1 282 | 1 500 | 1 000 | 1 350 | <u>500</u> 700 | 1 195 | 850 |
| 4 | Погрузочная высота | » | 1 713 | 1 780 | 1 650 | 1 690 | 1 700 | 1 695 | 1 910 |
| 5 | Габариты: | | | | | | | | |
| | длина | » | 18 000 | 17 000 | 16 500 | 12 000 | 12 100 | 13 200 | 18 590 |
| | ширина | » | 3 000 | 2 640 | 2 650 | 2 650 | 2 550 | 2 640 | 2 265 |
| | высота | » | 2 995 | 2 830 | 2 650 | 3 040 | 2 400 | 3 100 | 2 270 |
| 6 | База | » | 15 000 | 14 200 | 15 000 | 8 840 | 8 770 | 10 500 | 12 340 |
| 7 | Количество осей | шт. | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 8 | Количество колес | » | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | Дорожный просвет | мм | 340 | 295 | 295 | 472 | 400 | 510 | 600 |

Автопоезда

| Показатели | Единица измерения | КраЗ-221Б | КраЗ-221Б | КраЗ-221Б | МАЗ-504 | МАЗ-504 | МАЗ-504 | МАЗ-504 | |
|------------|---|-----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 1 | Габариты: | | | | | | | | |
| | длина | мм | 23 335 | 22 335 | 21 835 | 15 900 | 16 000 | 17 100 | 22 490 |
| | ширина | » | 3 000 | 2 640 | 2 650 | 2 650 | 2 600 | 2 640 | 2 638 |
| | высота | » | 2 995 | 2 830 | 2 650 | 3 040 | 2 640 | 3 100 | 2 640 |
| 2 | Максимальный радиус поворота | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Вес автопоезда с грузом | кг | 37 130 | 37 300 | 35 300 | 25 990 | 22 600 | 23 350 | 22 550 |
| 4 | Максимальная скорость при полной нагрузке | км/ч. | 25 | 25 | 40 | 30 | 35 | 40 | 50 |

* Для балок шириной свыше 120 мм основная конструкция коняков сохраняется, увеличивается лишь их ширина гвезда.

ПАНЕЛЕВОЗЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | ПФ-11 УССР | НАМИ-790 | ПК-1600 Мособл-строй-транс | «Нева-2» Ленстрой-транс | УПП-9М Мособл-строй-транс | ПВС-400 Мособл-строй-транс | УПП-1-8А ЦНИИОМТП | ПФК-9 Мособл-строй-транс |
|-------|---|-------------------|------------|----------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе | кг | 21 000 | 16 000 | 12 000 | 10 000 | 9000 | 9000 | 8000 | 9000 |
| 2 | Собственный вес | » | 11 000 | 4 750 | 5 000 | 4 140 | 4000 | 2400 | 3675 | 3500 |
| 3 | Внутренние размеры кузова, платформы или кассеты: | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 12 200 | 6 400 | 6 500 | 5 700 | 6540 | 6300 | 7500 | 2×6540** 2×6500 |
| | ширина площадки или створ коников | » | 2×800 | 2×680 | 1 600 | 2 700 | 620 | 500 | 915 | 2×350** 2×390 |
| | высота борта или коников | » | 3 095 | 2 600 | 1 800 | 1 800 | 2565 | 1730 | 800 | 2210 |
| 4 | Погрузочная высота | » | 690 | 690 | 900 | 840 | 680 | 1050 | 635* 1435 | 660 |
| 5 | Габариты: | | | | | | | | | |
| | длина | » | 18 340 | 9 906 | 10 690 | 10 500 | 9734 | 8200 | 9461 | 10 415 |
| | ширина | » | 2 920 | 2 505 | 2 700 | 2 700 | 2300 | 2280 | 2600 | 2 480 |
| | высота | » | 3 785 | 3 725 | 2 700 | 2 975 | 3140 | 2500 | 1435 | 3 225 |
| 6 | База | » | 16 470 | 8 630 | 9 600 | 9 138 | 8255 | 6850 | 6718 | 9 260 |
| 7 | Количество осей | шт. | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 8 | Количество колес | » | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | Дорожный просвет | мм | 395 | 440 | 470 | 450 | 400 | 460 | 420 | 475 |

Автопоезда

| Показатели | Единица измерения | КрАЗ-221Б | МАЗ-504 | МАЗ-504 | ЗИЛ-ММЗ-164АН*** | ЗИЛ-130В1 | ЗИЛ-130В1 | ЗИЛ-ММЗ-164АН*** | ЗИЛ-ММЗ-164АН*** | |
|------------|---|-----------|---------|---------|------------------|-----------|-----------|------------------|------------------|--------|
| 1 | Габариты: | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 22 570 | 12 736 | 14 690 | 14 700 | 13 514 | 14 195 | 12 380 | 13 341 |
| | ширина | » | 2 920 | 2 600 | 2 700 | 2 700 | 2 360 | 2 480 | 2 360 | 2 600 |
| | высота | » | 3 785 | 3 725 | 2 700 | 2 975 | 3 140 | 3 225 | 2 500 | 2 180 |
| 2 | Минимальный радиус поворота | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 3 | Вес автопоезда с грузом | кг | 43 100 | 27 100 | 23 350 | 17 915 | 16 860 | 16 360 | 15 175 | 15 450 |
| 4 | Максимальная скорость при полной нагрузке | км/ч | 35 | 40 | 40 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |

* 635 мм — по полу кассеты; 1435 мм — по раме полуприцепа.

** Числитель — размеры наружных площадок; знаменатель — размеры внутренних площадок.

*** Седельный тягач ЗИЛ-ММЗ-164АН заменяется тягачом ЗИЛ-130В1.

ПЛИТОВОЗЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | ПП-20 Мособл-строй-транс | П-12А Минпром-строй БССР | ТП-24 Мособл-строй-транс | Плитовоз, Главце-лянпром-строй | ПП-15МН Мособл-строй-транс | ПП-15М Мособл-строй-транс | УПП для керамзитобетонных плит, Минпром-строй БССР | П-12М Минпром-строй БССР | Т-151 Минпром-строй БССР | ПК-8 Мособл-строй-транс | ПК-4 Мособл-строй-транс |
|-------|--|-------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|--|-------------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | Грузоподъемность по шоссе . . . | кг | 24 000 | 24 000 | $\frac{20\ 000^*}{24\ 000}$ | 20 000* | 15 000* | 15 000* | 15 000 | 14 000 | 16 000 | 8 000 | 4000 |
| 2 | Собственный вес . | » | 9 500 | 8 300 | $\frac{5\ 800}{7\ 200}$ | 5 800 | 4 500 | 4 000 | 5 100 | 5 043 | 7 450 | 3 000 | 2100 |
| 3 | Внутренние размеры кузова, платформы или касеты: | | | | | | | | | | | | |
| | длина . . . | мм | 12 700 | 12 125 | 14 000 | 18 200 | 7 000 | 6 000 | 1 200 | 12 800 | 6 200 | 6 150 | 8150 |
| | ширина или створ коников | » | 2 400 | $\frac{2400^{**}}{3150}$ | 2 240 | 3 200 | 3 300 | 3 300 | 2 650 | $\frac{2\ 400^{**}}{3\ 150}$ | 2 680 | 2 400 | 2400 |
| | высота борта или коников . | » | 1 860 | 1 785 | — | — | 1 300 | 930 | 1 960 | 950 | — | 260 | 260 |
| 4 | Погрузочная высота | » | 1 500 | 1 705 | 1 630 | 1 683 | 1 755 | 1 755 | 1 540 | 1 800 | 800 | — | — |
| 5 | Габариты: | | | | | | | | | | | | |
| | длина . . . | » | 13 725 | 13 600 | 14 000 | 18 320 | 7 580 | 6 630 | 12 000 | $\frac{13\ 600}{2\ 500^{**}}$ | 10 320 | 10 320 | 9595 |
| | ширина . . . | » | 2 600 | 3 640 | 2 640 | 3 200 | 3 520 | 3 520 | 2 850 | $\frac{3\ 400}{3\ 400}$ | 2 680 | 2 500 | 2492 |
| | высота . . . | » | 3 355 | 3 490 | 1 630 | 2 610 | 3 050 | 2 550 | 3 500 | 2 750 | 1 960 | 1 450 | 1276 |
| 6 | База | » | 11 000 | 11 000 | 11 510 | 16 250 | 4 630 | 4 630 | 8 690 | 11 000 | 9 010 | 9 100 | 8460 |
| 7 | Количество осей . | шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 8 | Количество колес . | » | 8 | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9 | Дорожный просвет | мм | 400 | 370 | 510 | 290 | 420 | 420 | 300 | 429 | 364 | 460 | 410 |

АВТОПОЕЗДА

| № п/п | Показатели | Единица измерения | КрАЗ-221Б | КрАЗ-221Б | МАЗ-504 | МАЗ-504 | Урал-377 | Урал-377 | МАЗ-504 | МАЗ-504 | МАЗ-504 | ЗИЛ-ММЗ-164АН | ГАЗ-51 |
|-------|---|-------------------|-----------|-----------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|---------------|--------|
| 1 | Габариты: | | | | | | | | | | | | |
| | длина . . . | мм | 18 100 | 18 240 | 17 570 | 21 150 | 11 680 | 10 680 | 14 830 | 16 430 | 14 340 | 14 200 | 12 915 |
| | ширина . . . | » | 2 638 | 3 640 | 2 640 | 3 200 | 3 520 | 3 520 | 2 850 | 3 400 | 2 680 | 2 500 | 2 492 |
| | высота . . . | » | 3 355 | 3 490 | 2 640 | 2 640 | 3 050 | 2 620 | 3 500 | 2 750 | 2 640 | 2 180 | 2 130 |
| | Минимальный радиус поворота . | м | — | — | — | 16,6 | — | — | — | — | — | — | — |
| | Вес автопоезда с грузом | кг | 39 600 | 42 400 | 32 150 | 32 150 | 26 560 | 26 060 | 26 450 | 25 393 | 29 800 | 14 775 | 8 700 |
| | Максимальная скорость при полной нагрузке | км/ч | 40 | 40 | 40 | 40 | 35 | 35 | 30 | 60 | 40 | 50 | 45 |

* Грузоподъемность 24 000 — с КрАЗ-221Б; общий вес полуприцепа с грузом не должен превышать тяговых усилий седельного тягача.

** 2400 — ширина площадки; 3150 — ширина коников; 2500 — ширина площадки; 3400 — ширина коников.

АВТОМОБИЛИ-САМОСВАЛЫ

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Марки | | | | | | | | | | | |
|-------|---|-------------------|---------|----------|-------------|-------------|----------------|---------|---------|-----------|----------|---------|-----------|---------|
| | | | ГАЗ-93А | ЗИЛ-585Л | ЗИЛ-ММЗ-580 | ЗИЛ-ММЗ-585 | КАЗ-600АВ | МАЗ-205 | МАЗ-503 | КрАЗ-2225 | КрАЗ-256 | МАЗ-525 | Белаз-540 | МАЗ-530 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1 | Грузоподъемность: по шоссе | т | 2,250 | 3,500 | 3,500 | 4,500 | 3,500 | 6,000 | 7,000 | 10,000 | 12,000 | 25,000 | 27,000 | 40,000 |
| | по грунтовой дороге | | 1,750 | 3,000 | 3,000 | 4,500 | 3,000 | 5,000 | 7,000 | 10,000 | 12,000 | 25,000 | 27,000 | 40,000 |
| 2 | Объем кузова . . . | м³ | 1,65 | 2,44 | 1,7 | 3,0 | 2,4 | 3,6 | 4,0 | 8,0 | 8,0 | 14,3 | 15,3 | 2,2 |
| 3 | Направление опрокидывания . . . | | назад | назад | назад | назад | на две стороны | назад | назад | назад | назад | назад | назад | назад |
| 4 | Время подъема груженой платформы | сек | 15 | 15 | 22 | 15 | 18 | 30 | 30 | 20 | 20 | 40 | 25—30 | 50 |
| 5 | Время опускания порожней платформы | » | 25 | 20 | 18 | 20 | 25 | 30 | 30 | 30 | 30 | 40 | 25 | 35 |
| 6 | Угол опрокидывания платформы | град | 48 | 48 | 82 | 55 | 48 | 50 | 55 | 60 | 60 | 65 | 55 | 65 |
| 7 | Собственный вес в снаряженном состоянии | т | 3,000 | 4,175 | 4,500 | 4,575 | 4,475 | 6,600 | 6,750 | 12,050 | 12,050 | 24,380 | 21,000 | 38,400 |
| 8 | Полный вес автомобиля | » | 5,400 | 7,900 | 8,225 | 9,300 | 8,200 | 12,825 | 13,900 | 22,200 | 22,200 | 49,520 | 48,000 | 78,400 |
| 9 | Распределение веса: | | | | | | | | | | | | | |
| | на переднюю ось | » | 1,590 | 2,170 | 3,585 | 2,750 | 2,520 | 3,560 | 4,540 | 4,730 | 4,730 | 16,720 | 15,590 | 17,500 |
| | на заднюю ось | » | 3,810 | 5,730 | 4,640 | 6,550 | 5,680 | 9,265 | 9,360 | 17,470 | 17,470 | 32,800 | 32,410 | 60,900 |
| 10 | Внутренние размеры платформы: | | | | | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 2300 | 2490 | — | 2595 | 2450 | 3000 | 3900 | 4585 | 4585 | 4700 | 4175 | 6540 |
| | ширина | » | 1800 | 2060 | — | 2210 | 2100 | 2000 | 2284 | 2130 | 2130 | 2850 | 3176 | 3050 |
| | | | | | | | | | | 2430 | 2430 | | 3288 | |
| 11 | Высота боковых бортов | » | 400 | 505 | — | 650 | 470 | 600 | 520 | 800 | 800 | 1200 | 1430 | 1144 |
| | | | | | | | | | | | | | 660 | |
| 12 | Высота переднего и заднего борта | » | 580 | 615 | — | 2510 | 470 | 785 | 2700 | 2780 | 2780 | 3675 | 3415 | 3670 |
| | | | | 610 | | 650 | | | | | | | | |

| № п/п | Показатели | Единица измерения | Марки | | | | | | | | | | | |
|-------|---|-------------------|---------|----------|-------------|-------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|
| | | | ГАЗ-93А | ЗИЛ-585Л | ЗИЛ-ММЗ-550 | ЗИЛ-ММЗ-555 | КАЗ-600АВ | МАЗ-205 | МАЗ-503 | КрАЗ-222Б | КрАЗ-256 | МАЗ-525 | Белаз-540 | МАЗ-580 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 13 | Габариты: | | | | | | | | | | | | | |
| | длина | мм | 5240 | 6035 | 6385 | 5475 | 5830 | 6065 | 5970 | 8190 | 8200 | 8220 | 7200 | 10 520 |
| | ширина | » | 2090 | 2290 | 2470 | 2415 | 2290 | 2640 | 2600 | 2650 | 2650 | 3220 | 3500 | 3 460 |
| | высота | » | 2130 | 2180 | 2250 | 2510 | 2180 | 2430 | 2700 | 2780 | 2780 | 3675 | 3415 | 3 670 |
| 14 | База | » | 3300 | 4000 | 4000 | 3300 | 4000 | 3800 | 3200 | 4780 | 4780 | 4780 | 3550 | 4 900 |
| 15 | Число колес без запасного | шт. | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 10 | 10 | 6 | 6 | 10 |
| 16 | Размеры шин | | 220—508 | 260—508 | 260—508 | 260—508 | 260—508 | 12,00—20 | 12,00—20 | 12,00—20 | 12,00—20 | 17,00—32 | 18,00—25 | 18,00—32 |
| 17 | Наименьший дорожный просвет | мм | 245 | 265 | 265 | 270 | 265 | 290 | 295 | 290 | 290 | 460 | 475 | 460 |
| 18 | Радиус поворота (наружный габаритный) | м | 8,1 | 8,5 | 8,5 | 8,8 | 8,5 | 9,0 | 7,5 | 11,2 | 11,2 | 13,8 | 8,3* | 14* |
| 19 | Скорость с полной нагрузкой по шоссе | км/ч | 70 | 65 | 70 | 80 | 70 | 52 | 70 | 47 | 47 | 30 | 55 | 43 |
| 20 | Заправочная емкость | л | 90 | 150 | 150 | 170 | 150 | 105 | 100 | 225 | 225 | 200×2 | 400 | 600 |
| 21 | Контрольный расход топлива с грузом | л на 100 км | 20 | 27 | 27 | 27 | 29 | 35 | 24 | 60 | 60 | 135 | 125 | 200 |
| 22 | Мощность двигателя | л. с. / об/мин | 70/2800 | 100/2800 | 100/2800 | 150/3200 | 100/2800 | 120/2000 | 180/2100 | 180/2000 | 215/2100 | 300/1500 | 375/1650 | 450/1800 |
| 23 | Количество осей — всего | шт. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| | Из них ведущих | » | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 |

* Радиус поворота по колее внешнего переднего колеса.

ГРУЗОЗАХВАТНЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

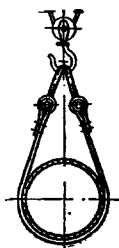


Рис. 1. Полотенце грузоподъемностью 4; 8; 15; 20 тс для подъема труб

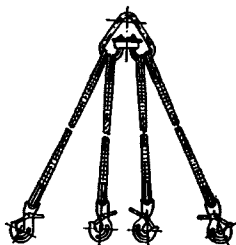


Рис. 2. Строп канатный С (нормаль МН 5793—65), подвеска П (нормаль МН 5794—65) грузоподъемностью 1,6; 2,5; 4; 6,3; 10 тс

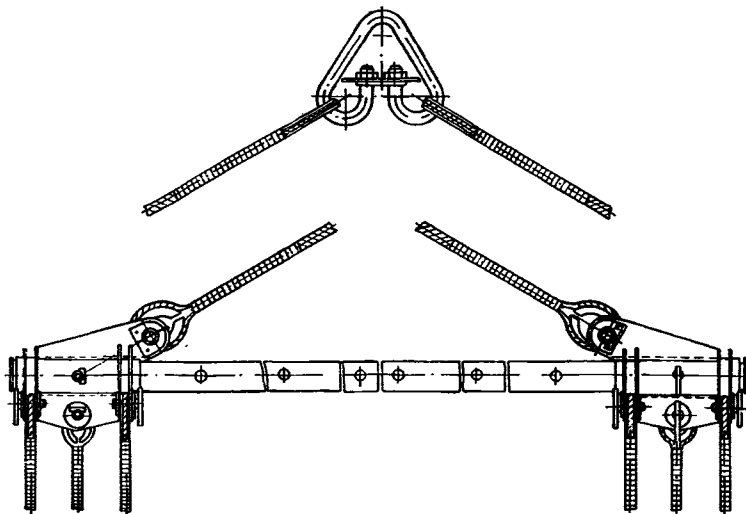


Рис. 3. Траверы универсальные с передвигаемыми по балке обоймами грузоподъемностью 4; 6,3; 10; 16 тс

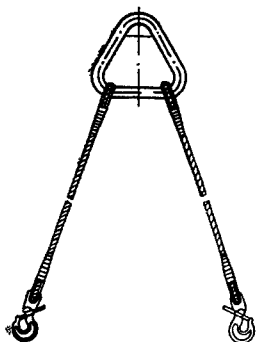


Рис. 4. Строп канатный С (нормаль МН 5793—65), подвеска сборная Пс (нормаль МН 5797—65) грузоподъемностью 10; 16; 25 тс

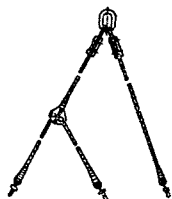


Рис. 5. Стропы универсальные грузоподъемностью 2,5; 4; 6,3; 10 тс

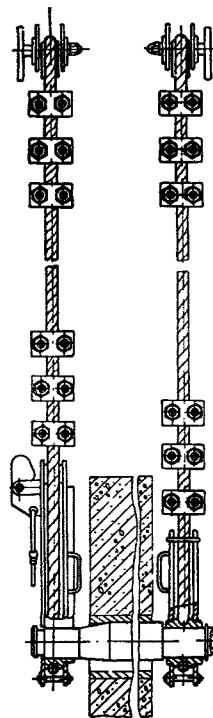


Рис. 6. Захваты пальцевые с дистанционной расстроповкой для комплектования граверс при монтаже колонн грузоподъемностью 4; 10; 16; 25; 32 тс

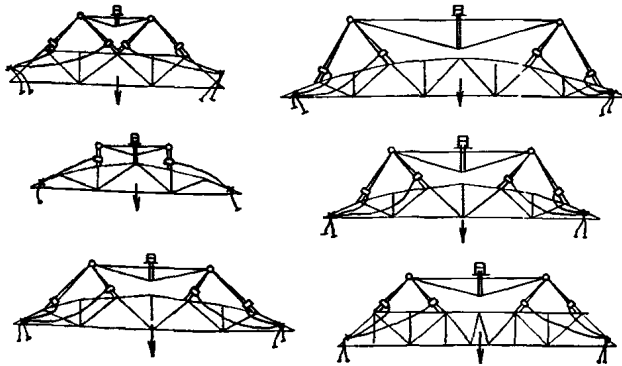


Рис. 7. Траверы грузоподъемностью 10 и 25 тс для подъема большепролетных ферм

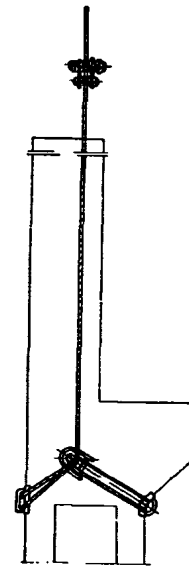


Рис. 8. Траверы грузоподъемностью 6,3; 16; 25 тс для подъема колонн

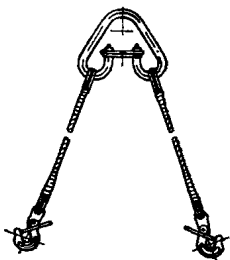


Рис. 9. Строп канатный С (норма МН 5793—65), подвеска П (норма МН 5794—65) грузоподъемностью 1; 1,6; 2,5; 4; 6,3; 10 тс

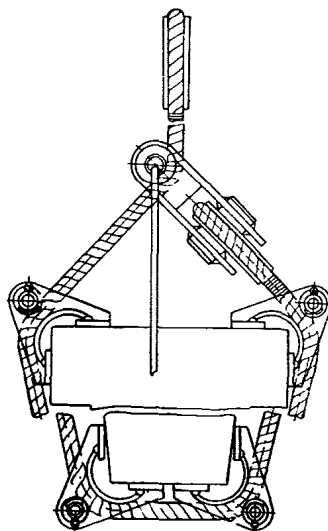


Рис. 10. Стропы универсальные с инвентарными подкладками и дистанционной расстановкой грузоподъемностью 2,5; 4; 6,3; 10; 16 тс

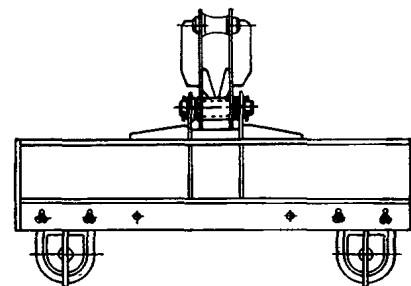


Рис. 11. Траверы универсальные для подъема колонн грузоподъемностью 4; 10; 16; 25; 32 тс

**ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ, ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
И РАСЧЕТНЫЕ СКОРОСТИ ДЛЯ ДОРОГ ОБЩЕЙ СЕТИ СССР**

| Наименование | Единица измерения | Категория дорог | | | | |
|--|-------------------|---------------------------------|---|--|--|-------------------|
| | | I | II | III | IV | V |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| <i>Параметры проезжей части и земляного полотна</i> | | | | | | |
| Количество полос движения | шт. | 4 и более | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Ширина: | | | | | | |
| полос движения | м | 3,75 | 3,75 | 3,75 | 3 | — |
| проезжей части | » | 15 и более | 7,5 | 7 | 6 | 4,5 |
| обочин | » | 3,75 | 3,75 | 2,5 | 2 | 1,75 |
| Ширина разделительной полосы между разными направлениями движения: | | | | | | |
| наименьшая | » | 5 | — | — | — | — |
| наименьшая в исключительных случаях | » | 2 | — | — | — | — |
| Ширина земляного полотна | » | 27,5 и более | 15 | 12 | 10 | 8 |
| <i>Дорожные покрытия</i> | | | | | | |
| Тип покрытий | » | Усовершенствованные капитальные | Усовершенствованные капитальные и облегченные | Усовершенствованные капитальные и облегченные переходные | Усовершенствованные облегченные и переходные | Переходные низшие |
| <i>Интенсивность движения</i> | | | | | | |
| Среднесуточная перспективная интенсивность движения автомобилей | шт. | Свыше 6000 | 3000—6000 | 1000—3000 | 200—1000 | Меньше 200 |
| <i>Расчетные проектные скорости движения</i> | | | | | | |
| Основная расчетная скорость | км/ч | 150 | 120 | 100 | 80 | 60 |
| Допускаемая скорость на трудных участках: | | | | | | |
| пересеченной местности | » | 120 | 100 | 80 | 60 | 40 |
| горной местности | » | 80 | 60 | 50 | 40 | 30 |
| <i>Наибольшие продольные уклоны</i> | | | | | | |
| Основные | % | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 |
| На трудных участках пересеченной местности | » | 40 | 50 | 60 | 70 | 90 |
| То же, горной местности | » | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
| <i>Наименьшие радиусы кривых в плане</i> | | | | | | |
| Основной | м | 1000 | 600 | 400 | 250 | 125 |
| На трудных участках пересеченной местности | » | 600 | 400 | 250 | 125 | 60 |
| То же, горной местности | » | 250 | 125 | 100 | 60 | 30 |

| Наименование | Единица измерения | Категория дорог | | | | |
|--|-------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV | V |
| | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Наименьшая расчетная видимость | | | | | | |
| а) Поверхности дороги: | | | | | | |
| основная | м | 250 | 175 | 140 | 100 | 75 |
| на трудных участках пересеченной местности | » | 175 | 140 | 100 | 75 | 50 |
| то же, горной местности | » | 100 | 75 | 60 | 50 | 40 |
| б) Встречного автомобиля: | | | | | | |
| основная | » | — | 350 | 280 | 200 | 150 |
| на трудных участках пересеченной местности | » | — | 280 | 200 | 150 | 100 |
| то же, горной местности | » | — | 150 | 120 | 100 | 80 |

Примечание. Среднесуточную интенсивность движения для элементов плана продольного и поперечного профилей дороги принимают с учетом перспективы развития на 20 лет; конструкцию дорожных одежд — на 5—10 лет в зависимости от конструкции и возможностей стадийного усиления. Расчетные скорости движения установлены из условия безопасности движения одиночных автомобилей при нормальных условиях сцепления колес автомобилей с покрытием проезжей части (сухая или сравнительно чистая, увлажненная поверхность покрытия).

ПРИЛОЖЕНИЕ 14

ХАРАКТЕРИСТИКА ШИН ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРИВЕДЕННЫХ В ТАБЛИЦАХ

| Обозначение шин | Тип рисунка протектора | Вес, кг (не более) | Норма слойности | Обозначение обода по ГОСТ 10409—63 или тип обода | Максимально допустимая нагрузка на шину и давление в шине, соответствующее этой нагрузке | | Допускаемая максимальная скорость, км/ч |
|-----------------|------------------------|--------------------|-----------------|--|--|-------------------------------|---|
| | | | | | нагрузка, кгс | давление, кгс/см ² | |

По ГОСТ 5513—69

| | | | | | | | |
|---------|---|----|----|-------------------|------|-----|-----|
| 240—508 | У | 52 | 10 | 165Б-508(6,5Б—20) | 1500 | 5,0 | 100 |
| 260—508 | У | 60 | 10 | 178-508(7,0—20) | 1550 | 4,5 | 85 |
| 260—508 | У | 60 | 12 | 178-508(7,0—20) | 1860 | 5,3 | 100 |
| 320—508 | У | 93 | 14 | 216В-508(8,5В—20) | 2730 | 5,5 | 80 |
| 220—508 | У | 39 | 8 | 152Б-508(6,0Б—20) | 1000 | 3,3 | 100 |
| 280—508 | Д | 69 | 12 | 190В-508(7,5В—20) | 2080 | 5,3 | 100 |

По ГОСТ 8430—67

| | | | | | | | |
|--------------------|----|-----|----|---------------------|------|-----|----|
| 15,00—20 | ПП | 165 | 18 | 286Д-508(11,25Д—20) | 3950 | 4,7 | 50 |
| 15,00—20 | ПП | 185 | 20 | 286Д-508(11,25Д—20) | 4650 | 6,2 | 50 |
| 17,00—32 | К | 350 | 24 | 330Л-813(1300Л—32) | 7800 | 4,5 | 50 |
| 500—635 (18,00—25) | ПП | 350 | 24 | 330Л-635(1300Л—25) | 7250 | 4,2 | 50 |
| 500—635 (18,00—25) | К | 400 | 28 | 330Л-635(1300Л—25) | 8000 | 5,0 | 50 |
| 320—508 | К | 96 | 16 | 216В-508(8,5В—20) | 2800 | 5,0 | 50 |
| 370—508 (14,00—20) | ПП | 130 | 10 | 254Г-508(10,0Г—20) | 2500 | 3,2 | 50 |
| 370—508 (14,00—20) | ПП | 140 | 16 | 254Г-508(10,0Г—20) | 3800 | 4,2 | 50 |

| Обозначение шин | Тип рисунка протектора | Вес, кг (не более) | Норма слойности | Обозначение обода по ГОСТ 10409—63 или тип обода | Максимально допустимая нагрузка на шину и давление в шине, соответствующее этой нагрузке | | Допускаемая максимальная скорость, км/ч |
|------------------|------------------------|--------------------|-----------------|--|--|-------------------------------|---|
| | | | | | нагрузка, кгс | давление, кгс/см ² | |
| По ГОСТ 13298—70 | | | | | | | |
| 12,00—19 | ПП | 74 | 8 | 229РГ-457 (9,0РГ—18) | 1850 | 3,5 | 80 |
| 14,00—20 | ПП | 130 | 10 | 254Р-508 (10,0Р—20) | 2500 | 3,2 | 75 |
| По ГОСТ 5513—69 | | | | | | | |
| 10,00—18 | У | 67 | 12 | 203В-457 (8,0В—18) | 1800 | 4,5 | 50 |
| 10,00—18 | ПП | 67 | 12 | 203В-457 (8,0В—18) | 1800 | 4,5 | 50 |

Примечания: 1. Шина 260-508, 12-слойная по ГОСТ 5513—69 под нагрузку 2030 кг изготавливается из капронового корда; предназначена для эксплуатации на дорогах 1-го и 2-го класса.
 2. В таблице ГОСТ 5513—69 указаны максимальные допускаемые нагрузки на шины двойных колес. При эксплуатации шин на одинарных ведомых колесах допускается увеличение нагрузки на 10% выше норм, указанных в таблице, при том же давлении.
 3. Шина 10,00—18 по ГОСТ 5513—69 до 1/1 1970 г. в дальнейшем будет изготавливаться по ТУ.
 4. Шина 320—508 с протектором Д выпускается по отдельным ТУ.
 5. Тип рисунка протектора: Д — дорожный; У — универсальный; ПП — повышенной проходимости; К — карьерный.
 6. В соответствии с ГОСТ 5513—69 принято обозначение шин в мм; так, размер 240—508 означает, что шина имеет ширину профиля 240 мм и диаметр обода 508 мм.

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

МАКСИМАЛЬНО ДОПУСКАЕМЫЕ НАГРУЗКИ НА ШИНЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ

| Скорость движения, км/ч | По ГОСТ 8430—67 (марки шин) | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| | 8,2520 | | 280—20 | | 320—508, 14-слойная | | 10,00—18, 12-слойная | | 260—20, 10-слойная | | 14,00—20, 10-слойная | |
| | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 40 | 1400 | 4,2 | 2050 | 4,0 | 2500 | 4,0 | 1500 | 3,0 | 1400 | 3,0 | 2450 | 3,0 |
| 16 | 2000 | 4,2 | 2950 | 4,0 | 3600 | 4,0 | 1750 | 4,0 | 1650 | 4,0 | 2550 | 3,2 |
| | | | | | | | 1900 | 4,5 | 1950 | 3,0 | 2800 | 3,2 |
| 8 | 2500 | 5,5 | 4000 | 6,0 | 5500 | 6,0 | 2150 | 3,0 | 2350 | 4,0 | 4350 | 4,3 |
| | | | | | | | 2550 | 4,0 | 3000 | 5,5 | | |
| | | | | | | | 2700 | 4,5 | | | | |
| | | | | | | | 3300 | 5,5 | | | | |

Продолжение приложения 15

| Скорость движения, км/ч | По ГОСТ 8430—67 (марки шин) | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------|
| | 14,00—20, 16-слойная | | 15,00—20, 18-слойная | | 15,00—20, 20-слойная | | 17,00—32, 24-слойная | | 18,00—25, 24-слойная | | 18,00—25, 28-слойная | |
| | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² | Нагрузка, кг | Давление, кгс/см ² |
| 1 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 40 | 3850 | 4,2 | 3900 | 4,5 | 3050 | 3,0 | 7 900 | 4,5 | 7 350 | 4,2 | 8 100 | 5,0 |
| 16 | 4250 | 4,2 | 4000 | 4,7 | 3650 | 4,0 | 8 750 | 4,5 | 8 150 | 4,2 | 8 950 | 5,0 |
| | | | 4300 | 4,5 | 3400 | 3,0 | | | | | | |
| 8 | 6600 | 6,5 | 4400 | 4,7 | 4000 | 4,0 | 13 500 | 6,0 | 12 550 | 5,6 | 13 850 | 6,7 |
| | | | 6800 | 6,3 | 4300 | 4,5 | | | | | | |
| | | | | | 5050 | 6,0 | | | | | | |

СО Д Е Р Ж А Н И Е

| | Стр. |
|---|------|
| Предисловие | 3 |
| 1. Общие сведения | 4 |
| 2. Автотранспортные и погрузочно-разгрузочные средства | 9 |
| 3. Требования к перевозкам грузов автомобильным транспортом по дорогам общей сети СССР | 11 |
| 4. Способы перевозки строительных грузов и подбор автотранспортных средств | 14 |
| 5. Транспортирование изделий | 21 |
| 6. Транспортирование типовых сборных железобетонных деталей и конструкции для строительства производственных зданий | 24 |
| 7. Транспортирование изделий для промышленных сооружений | 96 |
| <i>Приложение 1</i> | |
| Форма паспорта на железобетонные изделия | 131 |
| <i>Приложение 2</i> | |
| Требования по ГОСТ 13015—67 | 131 |
| <i>Приложение 3</i> | |
| Бортовые автомобили общего назначения | 132 |
| <i>Приложение 4</i> | |
| Автопоезда с прицепами общего назначения | 134 |
| <i>Приложение 5</i> | |
| Автопоезда с полуприцепами общего назначения | 134 |
| <i>Приложение 6</i> | |
| Автопоезда со специализированными полуприцепами и прицепами. Фермовозы | 135 |
| <i>Приложение 7</i> | |
| Колонновозы | 137 |
| <i>Приложение 8</i> | |
| Балковозы | 138 |
| <i>Приложение 9</i> | |
| Панелевозы | 139 |
| <i>Приложение 10</i> | |
| Плитовозы | 140 |
| <i>Приложение 11</i> | |
| Автомобили-самосвалы | 141 |
| <i>Приложение 12</i> | |
| Грузозахватные приспособления | 143 |
| <i>Приложение 13</i> | |
| Основные параметры, интенсивность движения и расчетные скорости для дорог общей сети СССР | 145 |
| <i>Приложение 14</i> | |
| Характеристика шин для автомобилей, приведенных в таблицах | 146 |
| <i>Приложение 15</i> | |
| Максимально допускаемые нагрузки на шины в зависимости от скорости движения и давления в шинах | 147 |

ЦНИИОМТП
**РУКОВОДСТВО ПО ПЕРЕВОЗКЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ
СБОРНЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ДЕТАЛЕЙ И КОНСТРУКЦИЙ
ПРОМЫШЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТОМ**

Редактор издательства Л. Г. Бальян
Технический редактор В. М. Родионова
Корректоры Е. Н. Кудрявцева, Г. А. Кравченко

Сдано в набор 26/IV—1973 г. Подписано к печати 7/VIII—1973 г. Т-12158 Формат 84×108¹/₁₆ д л.).
Бумага типографская № 2. 15,54 усл. печ. л. (уч.-изд. 23,4 л.) Тираж 20.000 экз.
Изд. № XII-4103. Зак. № 334. Цена 1 р. 17 к.

* * *

Стройиздат
103777, Москва, Кузнецкий мост, 9

* * *

Владимирская типография Союзполиграфпрома при Государственном комитете
Совета Министров СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
Гор. Владимир, ул. Победы, д. 18-б.