



Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

IM. GENERAŁA BRONI

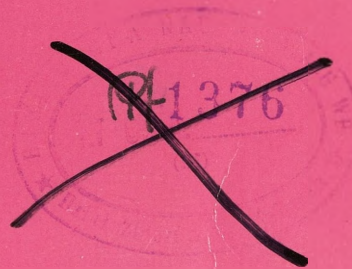
KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO

JAWNE

~~Do użytku
służbowego~~

AsG WP wewn. 3701/82

Egz. Nr.....1



Pptk dr n. w. inż. Eugeniusz NOWAK

CHARAKTERYSTYKA I DANE
TAKTYCZNO-TECHNICZNE SPRZĘTU
WOJSK LĄDOWYCH

Cz. IV. SŁUŻBA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Materiały do studiowania
dla kadry i słuchaczy



49610

WARSZAWA 1983





**AKADEMIA
SZTABU GENERALNEGO**

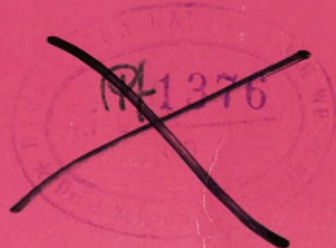
IM. GENERAŁA BRONI

KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO

JAWNE

ASG WP wewn. 3701/82

Egz. Nr 1



Pptk dr n. w. Inż. Eugeniusz NOWAK

**CHARAKTERYSTYKA I DANE
TAKTYCZNO-TECHNICZNE SPRZĘTU
WOJSK LĄDOWYCH**

Cz. IV. SŁUŻBA KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ

Materiały do studiowania
dla kadry i słuchaczy



49610

WARSZAWA 1983

UWAGA:

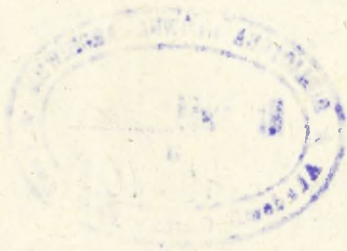
Niniejsze opracowanie stanowi część czwartą "Charakterystyki i danych taktyczno-technicznych sprzętu wojsk lądowych".

Pozostałe części całości opracowania to:

Część I. Służba uzbrojenia i elektroniki.

Część II. Służba czołgowo-samochodowa.

Część III. Służby kwatermistrzowskie.



SPIS TREŚCI

| | Strona |
|--|--------|
| WSTĘP | 4 |
| 1. PODZIAŁ SPRZĘTU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ | 5 |
| 2. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TABORU KOLEJOWEGO UŻYWANEGO DO PRZEWOZÓW WOJSKOWYCH ORAZ MANEWRÓW NA WOJSKOWYCH BOCZNICACH KOLEJOWYCH. | 6 |
| 2.1. Lokomotywy spalinowe normalnotorowe | 6 |
| 2.2. Wagony kolejowe normalnotorowe stosowane w przewozach wojskowych. | 7 |
| 3. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU I KONSTRUKCJI MOSTOWYCH. | 8 |
| 3.1. Konstrukcje mostowe | 8 |
| 3.2. Sprzęt do budowy mostów | 13 |
| 4. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU DO BUDOWY NAWIERZCHNI KOLEJOWEJ I DROGOWEJ | 17 |
| 4.1. Sprzęt kolejowy | 17 |
| 4.2. Sprzęt drogowy. | 20 |
| 5. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU PRZEŁADUNKOWEGO | 24 |
| 5.1. Podnośniki widłowe. | 24 |
| 5.2. Wózki paletowe. | 25 |
| 5.3. Palety. | 25 |
| 6. INNY SPRZĘT UŻYWANY W JEDNOSTAKACH WOJSKOWYCH PODLEGŁYCH SZE- POSTWU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ GŁ. KWAT. WP | 26 |
| 6.1. Zespoły spalinowo-elektryczne | 26 |
| 6.2. Wagony, warsztaty | 27 |
| 7. ZASADY PODZIAŁU SPRZĘTU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ NA GRUPY EKSPLOATACYJNE | 27 |
| BIBLIOGRAFIA. | 28 |

WSTĘP

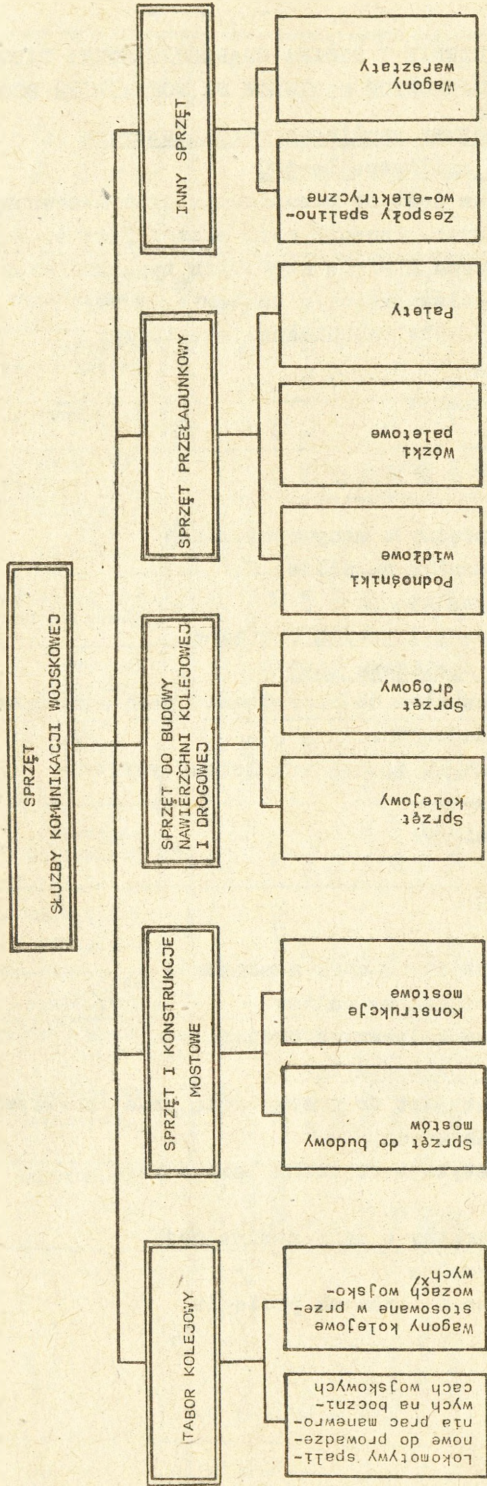
Współczesne pole walki charakteryzuje się dużym nasyceniem różnorodnym sprzętem technicznym i bojowym. W tej sytuacji konieczna staje się dobra znajomość tego sprzętu przez stany osobowe walczących wojsk. Szczególne wymagania w tym zakresie stawiane są przed dowódcami i oficerami sztabów wszystkich szczebli, ponieważ umiejętność eksploatacji i stosowania sprzętu w działaniach bojowych niemożliwa jest bez znajomości jego walorów bojowych oraz ograniczeń uwarunkowanych konsultacją i wymaganiami eksploatacyjnymi.

Znaczny udział w zapatrywaniu wojsk w różnorodną technikę ma służba komunikacji wojskowej. Niniejsze opracowanie zawiera zestaw podstawowych danych informacyjnych sprzętu tej służby, aktualnie występującego w wyposażeniu wojsk, ze szczególnym uwzględnieniem sprzętu, którym dysponują wojska kolejowe i drogowe.

Przedstawiony podział sprzętu zawiera wszystkie podstawowe jego grupy, które zawarte są w indeksie materiałowym opracowanym przez Szefostwo Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa Wojska Polskiego.

Zestaw danych informacyjnych stanowiących treść niniejszego opracowania ma służyć kadrze i słuchaczom ASG WP jako pomoc szkoleniowa w pogłębianiu znajomości danych taktyczno-technicznych sprzętu służby komunikacji wojskowej.

1. PODZIAŁ SPRZĘTU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ



x/ Wagony kolejowe stanowią mienie Ministerstwa Komunikacji.

2. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TABORU KOLEJOWEGO UŻYWANEGO
DO PRZEWOZU WOJSKOWYCH MANEWRÓW NA WOJSKOWYCH BOCZNICACH KOLEJOWYCH

2.1. Lokomotywy spalinowe normalnotorowe

Lokomotywa spalinowa Ls-300

Przeznaczona jest do prowadzenia prac manewrowych na wojskowych bocznicach kolejowych. Ponadto może służyć jako środek trakcyjny dla składowanych kolejowych dźwigów mostowych typu SRK oraz do pracy w składzie pociągu zmechanizowanego /w zestawie nr 14/.

Charakterystyka techniczna lokomotywy:

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Masa całkowita | - 34,8 t; |
| Podstawowe wymiary: | |
| - długość | - 10,14 m; |
| - szerokość | - 3,13 m; |
| - wysokość | - 4,3 m; |
| Silnik wysokoprężny o mocy nominalnej | - 350 KM; |
| Pojemność zbiornika na paliwo | - 1100 l; |
| Prędkość maksymalna | - 60 km/h; |
| Maksymalna masa holowanych pociągów | - 500 t. |

Lokomotywa spalinowa Ls-150

Jest przeznaczona do prowadzenia prac manewrowych na wojskowych bocznicach kolejowych.

Charakterystyka techniczna lokomotywy:

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Masa całkowita | - 24 t; |
| Podstawowe wymiary: | |
| - długość | - 6,94 m; |
| - szerokość | - 2,97 m; |
| - wysokość | - 3,21 m; |
| Silnik wysokoprężny o mocy nominalnej | - 150 KM; |
| Pojemność zbiornika na paliwo | - 65 l; |
| Maksymalna masa holowanych pociągów | - 330 t. |

Lokomotywa spalinowa Ls-40

Przeznaczona jest do prowadzenia prac manewrowych na wojskowych bocznicach kolejowych.

Charakterystyka techniczna lokomotywy:

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Masa | - 16 t; |
| Silnik wysokoprężny o mocy nominalnej | - 44 KM; |
| Prędkość maksymalna | - 12 km/h; |
| Maksymalna masa holowanych pociągów | - 293 t. |

2.2. Wagony kolejowe normalnotorowe stosowane w przewozach wojskowych

| Lp. | Rodzaj wagonu | Seria wagonu | | Liczba osi | | Ciężarowność w tonach lub liczba miejsc | Wymiary wagonu w metrach | | | | | | Ciężarowność w m ³ | Ciężarowność w tonach | Ciężarowność w tonach | Uwagi |
|-----|----------------|--------------|------------|---------------|----------|---|--------------------------|---------------|-----------------------|-----------------|-------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| | | Nowe | Poprzednie | Przeznaczenie | Kolejowe | | Obliczeniowe | Przeznaczenie | Długość ze zderzakami | Długość podłogi | Szerokość podłogi | Szerokość podłogi lub ścian | | | | |
| 1 | 2 | 2 | 4 | 4 | 5 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 12 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 1. | Osobowy I kl. | Ahuxz | Ahuxz | 4 | 4 | 48-54 | 22,42 | 20,84 | 2,77 | 2,87 | 0,699 | - | - | 11,50 | 36 | |
| 2. | Osobowy II kl. | Bhuxz | Bhuxz | 4 | 4 | 80 | 22,42 | 20,84 | 2,77 | 2,87 | 0,699 | - | - | 11,75 | 35 | |
| 3. | Kryty | Gklm | Kdt | 2 | 2 | 15-17,5 | 9,0 | 7,70 | 2,70 | 2,10 | 1,5 | 21 | 45 | 12-14 | 8-12 | |
| 4. | Kryty | G | Kddt | 2 | 2 | 21 | 10,58 | 9,26 | 2,76 | 2,40 | 1,8 | 25 | 60 | 16-17 | 11-12 | |
| 5. | Kryty | G | Kddt | 2 | 2 | 21 | 10,58 | 9,26 | 2,76 | 2,40 | 2,0 | 25 | 60 | 17 | 13,0 | |
| 6. | Platforma | KS | Pdk-41 | 2 | 3 | 24 | 14,34 | 12,96 | 2,74 | 0,50 | - | 35 | 17 | 12,0 | | |
| 7. | Platforma | Sp | PPwk-203 | 4 | 3 | 42 | 10,74 | 9,50 | 3,10 | - | - | 28 | - | 15,5 | 17,0 | |
| 8. | Platforma | Sp | PPyk-203 | 4 | 3 | 51 | 10,74 | 9,50 | 3,10 | - | - | 28 | - | 17,0 | 17,0 | |
| 9. | Węglarka | E1 | Wdtt | 2 | 2 | 23 | 10,00 | 8,72 | 2,75 | 1,00 | - | 24 | - | 16,2 | 9,5 | |
| 10. | Węglarka | Eao | Wwy | 4 | 3 | 56 | 13,71 | 12,72 | 3,08 | 2,00 | - | 35 | - | 20,0 | 24,0 | ściany zdejmowane typ 17W |
| 11. | Węglarka | Eamo | Wwy1 | 4 | 3 | 60 | 12,24 | 10,83 | 3,10 | 0,95 | - | 31 | - | 20,0 | 19,5 | ściany zdejmowane typ 401Z |

3. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU I KONSTRUKCJI MOSTOWYCH

3.1. Konstrukcje mostowe

Drogowy most składany MS 22-80

Most ten jest udoskonaloną konstrukcją stalowego mostu składowego Baileya. Jest przeznaczony do budowy przepraw mostowych na dużych przeszkodach wodnych. Konstrukcja mostu umożliwia tylko jednokierunkowy ruch pojazdów.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne mostu.

Nośność:

- | | |
|---------------------|--|
| - pojazdy gaśnicowe | - do 60t |
| - pojazdy kołowe | - o nacisku 10t na jedną oś lub masie całkowitej 30t |

Dopuszczalna prędkość jazdy:

- | | |
|------------------------|-----------|
| - pojazdów gaśnicowych | - 20 km/h |
| - pojazdów kołowych | - 40 km/h |

Szerokość jezdni mostu między krawężnikami

- 4,20 m

Rozstaw dźwigarów wewnętrznych

- 4,88 m

Maksymalna rozpiętość przęsła wstępnie sprężonego

- 39,67 m

Rozpiętość przęsła mostowego można zmniejszać

- co 3,05 m

Długość mostu

- nieograniczona

Masa 1 mb konstrukcji mostowej:

a/ przęsła o nośności 40-80 t:

- | | |
|-------------|----------|
| - układ 2/2 | - 1,43 t |
| - układ 2/1 | - 1,07 t |

b/ przęsła o nośności do 40t:

- | | |
|-------------|----------|
| - układ 2/2 | - 1,30 t |
| - układ 2/1 | - 0,92 t |
| - układ 1/1 | - 0,72 t |

Rozpiętość przęseł mostowych od 3,05 m do 54,90 m.

Drogowy most składany DMS-65

Jest przeznaczony do szybkiej budowy i odbudowy mostów drogowych na wojskowych drogach samochodowych.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne mostu:

Z elementów mostu DMS-65 można montować jednoprzęsłowe i wieloprzęsłowe mosty tymczasowe o rozpiętości przęseł od 3 do 45 m, z modułem zmiany długości co 3 m.

Konstrukcja mostu pozwala również na budowę mostu dwujezdniowego, o szerokości jezdni 4,2 m każda.

Nośność mostu:

- pod obciążenie gąsiennicowe - 60t
- pod obciążenie kołowe - 30t

Długość 1 kompletu konstrukcji mostu - 117 m
Szerokość jezdni drogowej - 4,20 m
Masa jednego kompletu mostu - 243 t

Kompletny zestaw mostu przewozi się na 50 samochodach ciężarowych o ładowności 5 t.

Drogowy most składany MS-54

Jest przeznaczony do budowy nowych i odbudowy zniszczonych /uszko- dzonych mostów drogowych na szerokich przeszkodach wodnych. Konstrukcja mostu zapewnia dwukierunkowy ruch pojazdów.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne mostu:

Nośność /w zależności od układu konstrukcji, rozpiętości przęseł i rodzaju obciążenia wynosi/: - od 20t do 80t

Szerokość jezdni - 6 m

Rozpiętość przęsła:

- maksymalna - 45 m
- minimalna - 21 m
- wstępnie sprężonego - 53 m

Konstrukcja umożliwia zmianę rozpiętości przęseł - co 3 m

Długość jednego kompletu - 108 m

Masa całego zestawu - 259 t

Dopuszczalna prędkość jazdy po moście:

- pojazdów gąsiennicowych - 30 km/h
- pojazdów kołowych - 40 km/h

Tempo montażu mostu - od 10 m do 40 m/h

Ilość środków transportowych do przewozu 1 zestawu:

- do przewozu konstrukcji mostowych - 36 sam. ciężar. o ład. 5-8 t
- do przewozu oprzyrządowania - 6 sam. ciężar. o ład. 3-4 t.

Drogowy wiadukt składany WD-59

Jest przeznaczony do budowy dwupoziomowych skrzyżowań dróg samocho- dowych z dwutorowymi liniami kolejowymi oraz drogami samochodowymi I klasy /drogi o szerokości 7 m/. Można go również stosować do budowy drogowych przejść mostowych nad wąwozami, a w wyjątkowych wypadkach może być użyty jako tzw. "most towarzyszący".

Podstawowe dane taktyczno-techniczne wiaduktu:

Nośność - 30t - 40t

Szerokość jezdni - 4,2 m

Rozpiętość przęseł:

- maksymalna - 18 m
- minimalna - 9 m

| | |
|--|--|
| Konstrukcja wiaduktu umożliwia zmianę rozpiętości przęseł | - co 9 m |
| Długość jednego kompletu | - 141 m |
| Szerokość jezdni | - 4,7 m |
| Masa jednego zestawu wiaduktu | - 167 t |
| Dopuszczalna prędkość jazdy pojazdów na wiadukcie: | |
| - gąsienicowych | - 15 km/h |
| - kołowych | - 20 km/h |
| Tempo montażu wiaduktu | - 40 m/h |
| Ilość środków transportowych do przewozu 1 zestawu wiaduktu: | |
| - do przewozu konstrukcji | - 17-22 sam. cięż. |
| - do przewozu oprzyrządowania | - 4 sam. ciężar. |
| <u>Kolejowo-drogowy most pontonowy NŻM-56</u> | |
| Jest przeznaczony do budowy przejść kolejowo-drogowych na szerokich przeszkodach wodnych. Jego konstrukcja pozwala na jednoczesne urządzenie: | |
| - mostowej przeprawy kolejowej i jednej drogowej; | |
| - mostowej przeprawy kolejowej i dwóch przepraw drogowych /wówczas ruch na jezdniach drogowych prowadzony jest przy wstrzymanym ruchu kolejowym/; | |
| - trzyjezdniowych drogowych przepraw promowych /z jednego kompletu mostu można wybudować do 13 promów długości 37,5 m i nośności 300 t każdy/. | |
| Most składa się z następujących zasadniczych części: dwóch części brzegowych i jednej części środkowej. Do montażu członów mostu na wodzie służą specjalne /wchodzące w skład zestawu/ kutry pchacze. Do holowania jednego członu mostowego używa się 3 pchaczy /dwa zasadnicze i jeden zapasowy/. | |
| Podstawowe dane taktyczno-techniczne mostu: | |
| Nośność jezdni kolejowej | - wg NL /norma lekka/ |
| Nośność jezdni drogowej: | - umożliwia ruch kolumn samochodowych o ciężarze pojazdów do 10t /w wypadku jednoczesnego ruchu transportu kolejowego po moście/ - ruch pojazdów cięższych niż 10t możliwy jest przy wstrzymanym ruchu kolejowym. |
| Szerokość jezdni: | |
| - kolejowej | - 1435 mm lub 1524 mm |
| - drogowej | - 4,0 m |
| Rozpiętość jednego przęsła mostowego | - 6,25 m |
| Zmiana rozpiętości przęsła | - co 6,25 m |
| Długość jednego kompletu | - 487,5 m |

| | |
|---|--|
| Wysokość mostu w stosunku do lustra wody | - 3,57 m |
| Dopuszczalna prędkość jazdy pojazdów po moście: | |
| - gąsiennicowych | - 15 km/h |
| - kołowych | - 20 km/h |
| - pociągów | - 25 km/h |
| Czas montażu mostu | - ok. 1 doba bez budowy podejść do przeszkody wodnej i 2-4 doby przy budowie podejść |
| Ilość środków transportowych do przewozu jednego zestawu mostowego: | |
| a/ przy przewozie transportem kolejowym | - ok. 200 platform tj. ok. 5-6 transp. kolejow. |

b/ przy przewozie samochodami - ok. 500 samochodów o ładowności 10-12 t, z przyczepami o ładowności 8 t.

Stalowa estakada kolejowa SEK-500

Estakada ta służy do szybkiej budowy /odbudowy/ mostów kolejowych na dużych przeszkodach wodnych i terenowych. Ponadto wykorzystywana jest do budowy kolejowych podejść do przeszkód wodnych. Konstrukcja podpór estakady zezwala na jej budowę przez przeszkody wodne o głębokości do 7 m, oraz w łuku o promieniu 400 m.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne estakady:

| | |
|---|--|
| Nośność | - wg NL /norma lekka/ |
| Szerokość toru | - 1435 mm lub 1524 mm |
| Rozpiętość przęsła | - 12,61 m |
| Długość jednego kompletu | - 500 m |
| Maksymalna wysokość konstrukcyjna | - 14,0 m |
| Dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na estakadzie | - 30 km/h |
| Tempo montażu | - 100-150 m/dobę |
| Ilość środków transportowych do przewozu jednego zestawu: | |
| - przy przewozie transportem kolejowym | - 28 wagonów |
| - przy przewozie transportem samochodowym | - 160 samoch. ciężarowych o ładowności 10-12 t |

W skład jednego kompletu wchodzi:

| | |
|------------------------------|------------|
| - przęsła | - 40 szt. |
| - podpór | - 39 szt. |
| Ogólna masa jednego kompletu | - 825,5 t. |

Stalowe przęsło kolejowe L-30

Jest przeznaczone do szybkiej budowy /odbudowy/ mostów kolejowych na dużych przeszkodach wodnych. Jest ono konstrukcją częściowo rozbieralną.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne przęsła:

| | |
|--|--|
| Nośność | - wg NL /norma lekka/ |
| Szerokość toru | - 1435 mm |
| Rozpiętość przęsła | - 30 m ze wspornikami i 27 m bez wsporników |
| Szerokość przęsła | - 2,3 m |
| Wysokość przęsła | - 3,10 m |
| Dopuszczalna prędkość jazdy po moście z przęsła L-30 | - 25 km/h |
| Tempo montażu mostu z przęsła L-30 | - 2 m/h |
| Transport przęsła L-30 - transportem kolejowym /przekroczona skrajnia kolejowa/. | |

Stalowe przęsło kolejowe L-36

Jest przeznaczone do szybkiej budowy /odbudowy/ mostów kolejowych na dużych przeszkodach wodnych. Jest konstrukcją częściowo rozbieralną.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne przęsła:

| | |
|---|-----------------------|
| Nośność | - wg NL /norma lekka/ |
| Szerokość toru | 1435 mm |
| Rozpiętość przęsła: | |
| - maksymalna | - 36 m |
| - minimalna | - 12 m |
| Dopuszczalna zmiana rozpiętości przęsła | - co 6 m |
| Szerokość przęsła | - 2,63 m |
| Wysokość przęsła | - 3,20 m |
| Masa największego elementu przęsła | - 4,8 t |
| Dopuszczalna prędkość jazdy po moście z przęsła L-36 | - 25 km/h |
| Tempo montażu mostu z przęsła L-36 | - 2 m/h |
| Transport przęsła L-36 - transportem kolejowym /przekroczona skrajnia taboru kolejowego/. | |

Stalowa kolejowa podpora składana

Jest przeznaczona do budowy podpór pod tymczasowe mosty kolejowe z przęsła o konstrukcji "jazda górą", długości od 23m do 36m i przęsła o konstrukcji "jazda dołem", długości od 36 m do 72 m.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne podpory:

| | |
|-------------------------------|--|
| Nośność | - pod mosty kolejowe budowane wg NL |
| Podstawowe wymiary: | |
| - długość | - 7,76 m |
| - szerokość | - 4,13 m |
| - wysokość maksymalna | - 20,00 m |
| Zmiana wysokości podpory | - co 1,0 m |
| Masa jednego kompletu podpory | - 16760 kg |

Podpora jest montowana z reguły na "ruszcie" polowym.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne dźwigu:

Udźwig:

- na głównym wielokrążku /w zależności od schematu montażu/ - 25-35 t
- na pomocniczym wielokrążku - 5 t

Wysięg użyteczny dźwigu

- do 18 m

Wymiary /w zależności od schematu montażu/:

- długość - 48 m, 42 m, 27,02 m
- szerokość - 3,22 m, 10,46 m
- wysokość - 6,05 m, 4,76 m, 25,0m

Ogólna masa dźwigu /bez przeciwwagi/

- ok. 43,0 t

Czas montażu dźwigu:

- wg schematu nr 1 - 8 godz.
- wg schematu nr 2 - 7,5 godz.
- wg schematu nr 3 - 16 godz.

Obsługa dźwigu

- 7 ludzi

Wydajność pracy dźwigu przy ustawieniu przęseł mostowych

- do 6 szt. w ciągu 10 godzinnej zmiany

Wydajność pracy dźwigu przy ustawianiu podpór mostowych /dźwig zmontowany wg schematu nr 3/

- do 4-6 szt w ciągu 10 godzinnej zmiany

Transport dźwigu:

a/ transportem samochodowym

- 8 sam. ciężarowych o ładowności 5-8 t z przyczepami
- 4 platformy

b/ transportem kolejowym

Składany dźwig kolejowy SRK-20

Jest przeznaczony do montażu przęseł stalowej estakady kolejowej wraz z podporami w osi budowanego mostu.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne dźwigu:

Udźwig

- 20 t

Masa

- 25,8 t

Masa przeciwwagi

- 24,0 t

Prędkość jazdy:

- bez ładunku - 15 km/h
- z ładunkiem - 5 km/h

Obsługa dźwigu

- 7 ludzi

Wydajność pracy dźwigu

- 100-150 mb estakady w ciągu 10 godzinnej zmiany

Transport dźwigu

- transportem kolejowym na 3 platformach o ładowności 20 t każda

Składany dźwig pływający PRK-30/50

Jest przeznaczony do montażu przeseł i podpór w czasie budowy mostów o konstrukcji stalowej na dużych przeszkodach wodnych.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne dźwigu:

Udźwig:

- na głównym wielokrążku - 53 t
- na pomocniczym wielokrążku - 10 t

Wysokość podnoszenia ładunków:

- na głównym wielokrążku - 30 m
- na pomocniczym wielokrążku - 33 m

Masa całkowita dźwigu

- 57 t

Masa przeciwwagi /balast wodny/

- 50 t

Czas montażu dźwigu

- około 16 h

Dźwig montowany jest na 12 półpontonach parku mostowego NŻM-56

Obsługa dźwigu

- 5 ludzi

Transport dźwigu - transportem samochodowym - 12 samochodów ciężarowych typu MAZ i 4 samochody ciężarowe typu ZIL.

Kafar składany KDM-2m

Jest przeznaczony do wbijania pali w czasie budowy podpór pod tymczasowe mosty kolejowe i drogowe. Można nim ubijać pale o długości do 12 m i masie 800-2500 kg. Dopuszczalne przekroje i średnice pali:

- pali drewnianych - średnica do 30-45cm
- pali stalowych - średnica do 45 cm
- pali żelbetowych - przekrój 35x35 cm
- wiązek pali drewnianych - przekrój 44x44 cm

Kafarem KDM-2m wyposażonym w młot o napędzie spalinowym typu UR 1250, pale można wbijać pionowo oraz pod kątem /nachyleniem/ 1:4.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne kafara:

Podstawowe wymiary:

- wysokość - 17,02 m
- szerokość - 5,3 m
- długość - 6,0 m
- wysokość użyteczna świecy kafarowej - 12,0 m

Masa kafara wraz z młotem spalinowym UR 1250 - 9,77 t

Masa przeciwwagi - ok. 2 t

Masa młota UR1250 - 2,3 t

Udźwig wciągarki kafarowej - 2,5 t

Obsługa kafara - drużyna kafarowa - 11 ludzi

Transport kafara - transportem samochodowym - 3 samochody ciężarowe o ładowności 4-5 t z jedną przyczepą specjalną do przewozu metoda UR-1250.

Zestaw pomiarowo-rozpoznawczy dróg i mostów

Jest przeznaczony do prowadzenia prac mierniczych i badawczych podczas technicznego rozpoznania dróg i mostów oraz przeszkód wodnych.

Zestaw zamontowany jest na samochodzie Star 66.

Podstawowe wyposażenie zestawu:

| | |
|---|----------|
| - aparat fotograficzny wraz z oprzyrządowaniem fotograficznym | - 1 szt |
| - lornetka | - 1 szt |
| - rakielnica | - 1 szt |
| - zegarek | - 1 szt |
| - polowa wyświetlarnia planów | - 1 szt |
| - teodolit z peryskopem T-30 na statywie | - 2 szt |
| - niwelator ze statywem | - 2 szt |
| - taśma miernicza dłg. 20m | - 3 szt |
| - taśma miernicza stalowa - roletka | - 2 szt |
| - węgielnica pryzmatyczna z pionem | - 4 szt |
| - szpilki miernicze | - 2 kpl |
| - poziomica | - 2 szt |
| - busola | - 1 szt |
| - lupa do pomiaru średnic | - 1 szt |
| - pochylomierz | - 1 szt |
| - łąta miernicza | - 4 szt |
| - łąta teleskopowa | - 1 szt |
| - tyczka geodezyjna | - 20 szt |
| - radiostacja R-105 | - 1 szt |
| - radiostacja R-126 | - 3 szt |
| - przyrząd chemika zwiadowcy | - 1 szt |
| - dozymetr DP-70 | - 1 szt |
| - rentgenometr D-08 | - 1 szt |
| - tensometr | - 10 szt |
| - ugięciomierz | - 5 szt |
| - profilograf z oprzyrządowaniem | - 1 szt |
| - zestaw pletwonurka | - 1 szt |
| - młynek hydrometryczny | - 1 szt |
| - przyrząd do pomiaru grubości lodu | - 1 szt |
| - linka do pomiaru szerokości rzeki | - 1 szt |
| - dalmierz sapérski | - 1 szt |
| - stereoskop lustrzany | - 1 szt |
| - zestaw minerski | - 1 szt |
| - tranzystorowy wykrywacz min | - 1 szt |
| - noktowizor | - 1 szt |
| - sonda do pomiaru głębokości wody | - 2 szt |
| - przyrząd do mierzenia twardości gruntu | - 1 kpl |

| | |
|--|----------|
| - narzędzia ciesielskie | - 1 kpl |
| - łożdź gumowa z silnikiem | - 1 kpl |
| Masa całkowita zestawu <u>wraz z samochodem</u> | - 9,24 t |
| Liczba skrzyni do przechowywania oprzyrządowania | - 8 szt. |

4. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU DO BUDOWY NAWIERZ- CHNI KOLEJOWEJ I DROGOWEJ

4.1. Sprzęt kolejowy

Żuraw kolejowy EDK-10

Jest przeznaczony do montażu przęseł torowych i przęseł mostów kolejowych. Używany jest również w wypadkach awaryjnych do podnoszenia na tor wykolejonego taboru kolejowego.

Charakterystyka techniczna żurawia:

| | |
|---|------------|
| udźwig | - 10 t |
| Wysięg użyteczny | - 12 m |
| Wymiary gabarytowe w położeniu transportowym: | |
| - długość | - 16,80 m |
| - szerokość | - 2,95 m |
| - wysokość | - 4,39 m |
| Masa całkowita | - 62,00 t |
| Prędkość jazdy /transportowa/ | - 65 km/h |
| Wpisuje się w łuki torowe o promieniu 80 m | |
| Porusza się po torze o szerokości | - 1435 mm. |

Żuraw kolejowy EDK-50

Jest przeznaczony do montażu przęseł torowych, segmentów rozjazdów oraz przęseł mostowych. Używany jest również w wypadkach awaryjnych do podnoszenia na tor wykolejonego taboru kolejowego.

Charakterystyka techniczna żurawia:

| | |
|---|------------|
| Udźwig: | |
| - na wielokrążku głównym | - 50 t |
| - na wielokrążku pomocniczym | - 5 t |
| Wysięg użyteczny | - 12 m |
| Wymiary gabarytowe w położeniu transportowym: | |
| - długość | - 10,80 m |
| - szerokość | - 3,15 m |
| - wysokość | - 4,62 m |
| Wymiary gabarytowe w położeniu roboczym: | |
| - długość | - 10,80 m |
| - szerokość | - 4,80 m |
| - wysokość | - 12,00 m |
| Masa całkowita | - 104,50 t |

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Prędkość jazdy /transportowa/ | - 65 km/h |
| Wpisuje się w łuki torowe o promieniu | - 80 m |
| Porusza się po torze o szerokości | - 1435 mm. |

Żuraw kolejowy EDK-80

Jest przeznaczony do montażu przęseł torowych, segmentów rozjazdów oraz przęseł mostowych. Używany jest również w wypadkach awaryjnych do podnoszenia na tor wykolejonego taboru kolejowego.

Charakterystyka techniczna żurawia:

| | |
|---|------------|
| Udźwig | - 20 t |
| Wysięg użyteczny | - 12 m |
| Wymiary gabarytowe w położeniu transportowym: | |
| - długość | - 8,50 m |
| - szerokość | - 3,07 m |
| - wysokość | - 4,60 m |
| Masa całkowita | - 61,00 t |
| Prędkość jazdy /transportowa/ | - 65 km/h |
| Wpisuje się w łuki torowe o promieniu | - 80 m |
| Porusza się po torze o szerokości | - 1435 mm. |

Urządzenie dźwigowe do układania przęseł torowych PB-3m

Urządzenie to przeznaczone jest do układania przęseł torowych lub ich demontażu z toru. Ponadto może być wykorzystywane do innych prac montażowo-demontażowych wykonywanych na torze kolejowym.

Konstrukcja urządzenia przedstawia sobą ciągniony dźwig portalowy na podwoziu gąsiennicowym, przystosowany do podnoszenia i podwożenia na miejsce montażu /składowania/ przęseł torowych długości 25 m i 30 m. Podczas pracy urządzenie napędzane jest przez ciągnik T-100M.

Urządzenie może być montowane wg dwóch układów "A" i "B". Układ "A" przewiduje schemat montażowy nr 1, natomiast układ "B" - nr 2 i nr 3.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne urządzenia:

Urządzenie może montować /demontować/ 25 metrowe przęsła torowe z podkładami drewnianymi lub żelbetowymi, przy czym ciężar przęsła nie może przekraczać 18 ton. Przy montażu /demontażu/ przęseł torowych o długości 30 m ich ciężar nie może przekraczać 9 ton - stąd przęsła te mogą mieć tylko podkłady drewniane.

Wymiary gabarytowe:

| | |
|---------------------------------------|--|
| - długość: | schemat nr 1 - 27,48 m; schemat nr 2 - 25,78 m; |
| | schemat nr 3 - 29,78 m |
| - szerokość | - 3,94 m |
| - wysokość: | schemat nr 1 - 5,87 m; schemat nr 2 i 3 - 3,97 m |
| Wysokość podnoszenia przęseł torowych | - 2,4 m - 4,40 m |
| Masa urządzenia: | schemat nr 1 - 29,5 t; schemat nr 2 - 26, 5 t |
| | schemat nr 3 - 27,0 t |
| Wydajność urządzenia | - 240-290 m toru na godz. |
| Prędkość transportowa urządzenia | - do 6,5 km/h. |

Podbijarka drogowa do podkładów PD-90

Jest to podbijarka typu ciężkiego. Służy do podbijania podkładów w czasie budowy, odbudowy oraz przy wszystkich rodzajach remontu toru.

Podstawowe jej zespoły to: podwozie kolejowe, układ napędowy, zespoły robocze.

Dane taktyczno-techniczne podbijarki:

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Wydajność | - 160-180 podkładów/h |
| Wymiary gabarytowe: | |
| - długość | - 4,60 m |
| - szerokość | - 2,05 m |
| - wysokość | - 2,40 m |
| Masa całkowita | - 8,5 t |
| Prędkość jazdy /transportowa/ | - 30 km/h |
| Obsługa | - 2 ludzi |
| Porusza się po torze o szerokości | - 1435 mm. |

Zestaw elektryczny do podbijania podkładów nr 20

Jest przeznaczony do podbijania podkładów w czasie budowy, odbudowy oraz przy wszystkich rodzajach remontu toru:

Wyposażenie zestawu /zasadnicze/:

| | |
|--|----------------|
| Wózek torowy typu "ROBEL" | - 1 szt |
| Zespół prądowórczy PAB-K-3/400 | - 1 szt |
| Podbijak wibracyjny do podkładów o napędzie elektrycznym | - 8 szt |
| Reflektor oświetleniowy z masztem | - 2 szt |
| Przewody elektryczne | - 1 kpl |
| Oprzyrządowanie zestawu mieści się w | - 6 skrzyniach |

Zestawem tym można prowadzić prace w porze nocnej.

Zestaw elektryczny do prac torowych nr 21

Jest przeznaczony do prowadzenia prac torowych w czasie budowy, odbudowy oraz przy wszystkich rodzajach remontu toru. Wykorzystywany jest również jako wyposażenie baz montażowych przęseł torowych i rozjazdów.

Zestawem tym można wykonywać prace w zakresie: cięcia szyn, wierceń otworów w szynach, uzbrajania podkładów oraz montażu przęseł torowych i rozjazdów.

Wyposażenie zestawu /zasadnicze/:

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Zespół prądowórczy PAD-8-3/400 | - 1 szt |
| Wiertarka elektryczna do podkładów | - 2 szt |
| Wiertarka elektryczna do szyn | - 1 szt |
| Piła elektryczna do cięcia szyn | - 2 szt |
| Zakrętarka elektryczna | - 1 szt |
| Reflektor oświetleniowy z masztem | - 3 szt |
| Przewody elektryczne | - 1 kpl |
| Oprzyrządowanie zestawu mieści się w | - 10 skrzyniach |

Zestawem tym można prowadzić prace w porze nocnej.

Zestaw elektryczny do prac torowych nr 22

Jest przeznaczony do prowadzenia prac torowych w czasie budowy, odbudowy oraz przy wszystkich rodzajach remontu toru. W wypadkach awaryjnych może być wykorzystywany również jako wyposażenie bez montażowych przesł torowych i rozjazdów.

Zestawem tym można wykonywać prace w zakresie: cięcia szyn, wiercenia otworów w szynach, uzbrajania podkładów, montażu przesł torowych i rozjazdów oraz podbijania podkładów w torze.

Wyposażenie zestawu /zasadnicze/:

| | |
|--|----------|
| Zespół prądotwórczy PAD-16-3/400 | - 1 szt. |
| Wiertarka elektryczna do podkładów | - 3 szt. |
| Wiertarka elektryczna do szyn | - 2 szt. |
| Piła elektryczna do cięcia szyn | - 2 szt. |
| Podbijak elektryczny wibracyjny do podkładów | - 4 szt. |
| Zakrętarka elektryczna | - 3 szt. |
| Reflektor oświetleniowy z masztem | - 3 szt. |
| Przewody siłowe: | |
| - długość 50 m | - 4 szt. |
| - długość 25 m | - 2 szt. |
| Przewody oświetleniowe długość 15 m | - 6 szt. |

Oprządkowanie zestawu mieści się w 9 skrzyniach

Zestawem tym można prowadzić prace w porze nocnej.

4.2. Sprzet drogowy

Zespół do suszenia i otaczania kruszywa

W wojsku występują zespoły: SOKP-8A i SOKP-12A. Przeznaczone są do wytwarzania mas bitumicznych. Stosuje się je w czasie budowy i remontów drogowych nawierzchni bitumicznych.

W skład zespołu wchodzi: suszarka bębnowa, elewator zimny, zbiornik paliwa, wentylatory tłoczące i ssące do podawania paliwa i wyciągu spalin, otaczarka, elewator gorący, elewator mączki mineralnej, pompa ssąco-tłocząca, zasobnik gorącego kruszywa, zasobnik mączki mineralnej, zbiornik wagowy, zbiornik pomiarowy masy bitumicznej, mieszalnik i silos.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne zespołu:

| Typ zespołu | SOKP-8A | SOKP-12A |
|---------------------------|---------|----------|
| Wydajność suszarki: | | |
| - produkcja asfaltobetonu | ≈ 5 t/h | ≈ 12 t/h |
| - produkcja smołobetonu | ≈ 7 t/h | ≈ 18 t/h |
| Masa suszarki | - 6 t | - 9 t |
| Wymiary gabarytowe: | | |
| - długość | - 7,7 m | - 9,7 m |
| - szerokość | - 2,4 m | - 2,5 m |
| - wysokość | | - 3,7 m |

Wydajność otaczarki:

| | | |
|---------------------------|-----------|----------|
| - produkcja asfaltobetonu | - 8,0 t/h | - 12 t/h |
| - produkcja smółobetonu | - 8,0 t/h | - 18 t/h |
| Masa otaczarki | - 9 t | - 9,5 t |

Zespół SOKP-8A i SOKP-12A mogą być transportowane:

- transportem samochodowym - holowanie przez 2 samochody typu KRAZ-255 z prędkością 20 km/h
- transportem kolejowym - dwa wagony typu Ks.

Kruszarki

Przeznaczone są do kruszenia materiałów kamiennych /skalnych/ dla przygotowania kruszywa o określonych wymiarach.

Podstawowe zespoły: korpus, mechanizm napędowy elektryczny lub spalinowy, element kruszący, którym mogą być: szczęki, walce, młotki, kule, talerze.

Dodatkowym wyposażeniem kruszarek jest sortownik do kruszywa.

Tabela 1

Podstawowe dane taktyczno-techniczne kruszarek

| Wyszczególnienie | Typ kruszarki | | | |
|--|---------------|--------|--------------------------------|-----------|
| | S-182A | A-4213 | z sortownikiem i przenośnikiem | K-8 Hazet |
| Wydajność w m ³ /h | 5-6 | 6 | 2-6 | 5-6 |
| Wymiary gabarytowe w m: | | | | |
| - długość | 1,36 | 6,74 | 8,78 | 6,50 |
| - szerokość | 1,40 | 2,83 | 2,68 | 2,90 |
| - wysokość | 1,29 | 2,00 | 2,07 | 1,80 |
| Masa w t | 2,60 | 7,16 | 6,92 | |
| Największy wymiar materiału wejściowego w mm | 400 | 200 | 200 | 270 |
| Wielkość otrzymywanego kruszywa w mm | 20-80 | 18-63 | 15-50 | 0-80 |

Prześwietlniki

Przeznaczone są do sortowania materiału wychodzącego z kruszarki na frakcje o określonej granulacji.

Tabela 2

Podstawowe dane taktyczno-techniczne przesiewników

| Wyszczególnienie | Typ przesiewnika | | |
|-------------------------------|------------------|--------|------------|
| | S-96A | SM-60 | SM-61 |
| Ilość sił - podkładów | 3 | 2 | 3 |
| Wymiar oczek w m/m | 8, 22, 60 | 12, 25 | 7, 85, 100 |
| Wymiary gabarytowe w m: | | | |
| - długość | 2,39 | 3,30 | 3,29 |
| - szerokość | 1,36 | 2,02 | 2,19 |
| - wysokość | 1,48 | 1,70 | 1,90 |
| Masa w kg | 970 | 2430 | 2795 |
| Wydażność w m ³ /h | 13-16 | do 60 | do 60 |

Zespół do stabilizacji gruntu

Przeznaczony jest do stabilizacji gruntu w czasie budowy dróg. Pracę stabilizacyjną wykonuje w jednym przejeździe. Elementy składowe zespołu stabilizacyjnego: ciągnik gąsienicowy lub kołowy, urządzenie rozdrabniające i mieszające grunt, walec i wibrator.

Tabela 3

Podstawowe dane taktyczno-techniczne zespołu

| Wyszczególnienie | Typ stabilizatora | |
|---------------------------------------|-------------------|----------|
| | "Vogele" | "Seaman" |
| Głębokość stabilizacji w cm | 22 | 25 |
| Szerokość organu stabilizacyjnego w m | 2,0 | 2,13 |
| Wymiary gabarytowe w m: | | |
| - długość | 9,0 | 6,78 |
| - szerokość | 2,5 | 2,59 |
| - wysokość | 1,8 | 2,44 |
| Masa w t | 13,0 | 5,58 |
| Wydażność w m ² /h | 540,0 | 720,0 |

Zagęszczarki wibracyjne

Służą do zagęszczania gruntów i drogowych mas nawierzchniowych w czasie budowy, odbudowy i remontów dróg.

Tabela 4

Podstawowe dane taktyczno-techniczne zagęszczarek wibracyjnych

| Wyszczególnienie | Typ zagęszczarki | | | | |
|---------------------------------------|------------------|--------|--------|---------|---------|
| | ZUB-10 | ZUB-32 | WZK-63 | WZK-100 | WZK-125 |
| Głębokość zagęszczania w m | 0,35 | 0,60 | 0,80 | 1,00 | 1,20 |
| Masa w t | 0,1 | 0,525 | 1,60 | 2,50 | 4,00 |
| Siła wymieszająca w kg | 1000 | 3000 | 6300 | 10000 | 12500 |
| Średnia wydajność w m ² /h | 540 | 468 | 800 | 900 | 1100 |

Walce drogowe

Służą do sztucznego zagęszczania gruntów oraz nawierzchni drogowych. W zależności od konstrukcji, rodzaju środka trakcyjnego i zasady działania walce mogą być: stalowe i ogumione, samobieżne i ciągnięte, gładkie i okółkowe, statyczne /naciskowe/ i wibracyjne.

Tabela 5

Podstawowe dane taktyczno-techniczne walców drogowych

| Wyszczególnienie | Typ walca | | | |
|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| | D-131 /ciągnięty/ 2 | WP-1,5 ciągnięty/ 3 | WDWP-2,6 /samobieżny/ 4 | WDT-2 /samobieżny/ 5 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Konstrukcja walca | gładki | ogumiony | gładki | gładki |
| Zasada działania | statyczny | statyczny | wibracyjny | statyczny |
| Masa w t | 5-7 | 3,2 | 2,6 | 10,0 |
| Wymiary gabarytowe w m: | | | | |
| - długość | 1,25 | 3,0 | 2,66 | |
| - szerokość | 1,30 | 2,9 | 1,25 | |
| - wysokość | - | 1,95 | 1,76 | |
| Nacisk w kg/cm ² | 25-45 | | | |
| Wydajność w m ² /h | - | | 200,0 | |
| Głębokość zagęszczania w cm | | 20 | | |

UWAGA: Walec WP-1,5 bierze dodatkowe obciążenie $\approx 12,0$ t, a walec WDT-2 - 4 t.

Sprzęt do regulacji ruchu na drogach samochodowych

A. Zestaw dla posterunku regulacji ruchu - służy jako wyposażenie posterunku ruchu. Przeznaczony jest do wykonywania znaków i tablic informacyjnych na WDS oraz organizacji sygnalizacji na tych drogach w dzień i w nocy.

B. Zestaw indywidualny regulującego - służy jako indywidualne wyposażenie żołnierza etatowych i nieetatowych pododdziałów regulacji ruchu.

C. Zestawy znaków i wskaźników drogowych typu A i B - przeznaczone są do oznakowywania WDS, ich objazdów, przepraw przez przeszkody wodne, rejonów zbiórki środków transportowych, rejonów tankowania itp. W skład tych zestawów wchodzi komplety znaków drogowych oraz komplety sprzętu i materiałów doraźnego wykonywania różnych znaków i tablic informacyjnych.

D. Zestaw służby regulacji ruchu na samochodzie - służy jako wyposażenie punktów kontroli ruchu /PKR/.

W skład zestawu wchodzi:

- samochód "ŻUK";
- zestaw RR;
- zestaw znaków drogowych;
- namioty typu NS;
- zestaw do gotowania posiłków;
- radiostacja R-105;
- sprzęt saperski.

5. PRZEZNACZENIE I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SPRZĘTU PRZEŁADUNKOWEGO

5.1. Podnośniki widłowe

Podnośniki widłowe przeznaczone są do prowadzenia prac przeładunkowych związanych z załadunkiem /wyładunkiem/ i przemieszczaniem na niewielkie odległości spaketyzowanych środków materiałowych. Mogą być również używane do przeładunku spaketyzowanych środków materiałowych.

Tabela 6

A. Podnośniki widłowe o napędzie spalinowym

| Wyszczególnienie | Typ podnośnika | | | | |
|----------------------------------|----------------|----------|-------|--------|------|
| | RAK-2 | GPW-2003 | 4000M | MEDUZA | DVHM |
| Udźwig /kg/ | 1200 | 2000 | 3000 | 3000 | |
| Wymiary gabarytowe /m/: | | | | | |
| - długość | 2,87 | 2,52 | 4,90 | 4,85 | |
| - szerokość | 0,95 | 1,24 | 2,24 | 2,00 | |
| - wysokość | 1,63 | 3,85 | 3,20 | 2,60 | |
| Wysokość podnoszenia ładunku /m/ | 2,13 | 3,20 | 5,10 | 3,20 | |
| Prędkość jazdy /km/h/ | 14,7 | 16 | 40 | 34,2 | |
| Masa /t/ | 2,48 | 3,6 | 5,05 | 5,85 | |

B. Podnośniki widłowe o napędzie elektrycznym

Tabela 7

| Wyszczególnienie | Typ podnośnika | | | | |
|----------------------------------|----------------|---------|--------|--------|---------|
| | WW-1201 | WW-1202 | VA-601 | VA-602 | WW-1205 |
| Udźwig /kg/ | 1200 | 1200 | 600 | 600 | 1200 |
| Wymiary gabarytowe /m/: | | | | | |
| - długość | 1,75 | 1,75 | 2,17 | 2,17 | 2,64 |
| - szerokość | 0,99 | 0,99 | 1,32 | 1,32 | 1,84 |
| - wysokość | 2,20 | 1,80 | 0,96 | 0,96 | 0,99 |
| Wysokość podnoszenia ładunku /m/ | 3,40 | 2,50 | 2,60 | 2,60 | 5,20 |
| Prędkość jazdy /km/h/ | 8 | 9 | 8,5 | 8,5 | 9,4 |
| Masa /t/ | 2,25 | 2,19 | 1,68 | 1,68 | 2,59 |

UWAGA: Podnośniki widłowe o napędzie spalinowym przeznaczone są do pracy na wolnym powietrzu, natomiast o napędzie elektrycznym /akumulatorowe/ do pracy w pomieszczeniach zamkniętych. Dla celów wojskowych najbardziej przydatne są podnośniki: MEDUZA i DVHM.

5.2. Wózki paletowe

Służą do przewożenia na nieduże odległości spaletyzowanych środków materiałowych. Wykorzystywane są głównie w magazynach, na placach składowych i w wagonach kolejowych.

Tabela 8

Podstawowe dane techniczne wózków paletowych

| Wyszczególnienie | Typ wózka | | |
|-------------------------|-----------|-------------|-------------|
| | WP-1201A | WPR2-1250/1 | WPR2-1250/2 |
| Udźwig /t/ | 1,2 | 1,25 | 1,25 |
| Wysokość unoszenia /cm/ | 10 | 10 | 20 |
| Wymiary gabarytowe /m/: | | | |
| - długość | 1,47 | 1,35 | 1,55 |
| - szerokość | 0,55 | 0,52 | 0,52 |
| - wysokość | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| Masa /kg/ | 115 | 83 | 85 |

5.3. Palety

Służą do formowania środków materiałowych w jednostki ładunkowe /"paletyzacja"/. Używane są przy magazynowaniu i przewozie środków materiałowych różnymi rodzajami transportu.

Charakterystyka techniczna palet

Tabela 9

| Rodzaj palety | Wymiary /mm/ | Nośność /t/ | Masa palety /kg/ |
|--|--------------|-------------|------------------|
| Paleta płaska PN-68/M-78216 | 800x1200 | 1,0 | 25-35 |
| Paleta skrzyniowa drewniana | 800x1200 | 1,0 | 70 |
| Paleta skrzyniowa składana szczelna PA2211 | 800x1200 | 1,0 | 95 |
| Paleta skrzyniowa składana siatkowa PA2221 | 800x1200 | 1,0 | 80 |
| Paleta skrzyniowa sztywna siatkowa PA2222 | 800x1200 | 0,90 | 85 |

UWAGA: 1. Palety płaskie mogą być: płaskie jednopłytkowe i płaskiedwupłytkowe.

2. Zastosowanie palet do przewozu środków materiałowych powoduje poważne obniżenie współczynnika ładowności wszystkich rodzajów transportu. Wielkość obniżenia tego współczynnika waha się od 20% do 30%.

6. INNY SPRZĘT UŻYWANY W JEDNOSTKACH WOJSKOWYCH PODLEGLYCH SZEFOSTWU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ GŁ. KWAT. WP

6.1. Zespoły spalinowo-elektryczne

Zespoły spalinowo-elektryczne w jednostkach wojskowych podległych SSKW Gł. Kwat. WP służą do zasilania narzędzi i urządzeń elektrycznych używanych do prac mostowych, drogowych i kolejowych. Zespoły te w większości wypadków wchodzi w skład poszczególnych zestawów.

Charakterystyka techniczna zespołów spalinowo-elektrycznych

Tabela 10

| Wyszczególnienie | Typ agregatu | | |
|------------------------------------|------------------|-------------|------------------|
| | PAD-8-3/400 | PAB-K-3/400 | PAD-16-3/400 |
| Moc znamionowa /KW/ | 8,0 | 4,0 | 16,0 |
| Rodzaj prądu | zmienny III faz. | zmienny | zmienny III faz. |
| Wymiary gabarytowe /cm/: | | | |
| - długość | 166,0 | 258,0 | 380,0 |
| - szerokość | 74,0 | 150,0 | 194,0 |
| - wysokość | 133,4 | 148,0 | 200,0 |
| Rodzaj silnika spalinowego: | | | |
| - typ | SW312E1 | UD | S-322-E1W |
| - moc /kW/ | 18,0 | 2,8 | 37,0 |
| - paliwo | olej.napęd. | etylina | olej.napęd. |
| Rodzaj prądnicy: | | | |
| - typ | Gle 64a | GD0d-22b | GC3ez74 |
| - moc /kW/ | 8,0 | 4,0 | 20kVA |
| - napięcie /V/ | 400/230A | 400,0 | 400/230A |
| Pojemność zbiornika paliwowego /l/ | 40,0 | 24,0 | 85,0 |
| Masa agregatu /kg/ | 825,0 | 600,0 | 2400,0 |

6.2. Wagony warsztaty

Wagon stolarnia

Służy do wykonywania podstawowych prac stolarskich na placach budowy mostów i innych obiektów inżynierskich. Wyposażenie wagonu pozwala na wykonywanie sposobem zmechanizowanym takich prac stolarskich, jak: wstępna obróbka tarcicy, wiercenie, frezowanie, cięcie poprzeczne i wzdluzne, toczenie, struganie i szlifowanie.

Podstawowe dane techniczne wagonu stolarni:

Pomieszczenia w wagonie: przedział warsztatowy, przedział ogrzewczy i przedział socjalno-gospodarczy.

Wyposażenie:

- obrabiarka kombinowana DYSC-3/40
- tokarnia kołowa-tarczowa DVKA-C-40
- pilarka tarczowa DMMA-35
- wiertarka stołowa WSA-25
- szlifierka stołowa, dwutarczowa SZ-750/250
- strugarka stolarska
- zestaw ręcznych narzędzi stolarskich

Masa wagonu stolarni - 32,60 t

Dopuszczalna prędkość transportowa - 100 km/h

Wagon warsztat mechaniczny

Służy do wykonywania napraw, obsługi, przeglądów i rewizji maszyn kolejowych. Wyposażenie wagonu pozwala na wykonywanie prac związanych z obróbką metali, m.in.: toczenie, struganie, frezowanie, wiercenie i szlifowanie.

Podstawowe dane techniczne wagonu warsztatu mechanicznego:

Wyposażenie:

- tokarnia uniwersalna
- strugarka poprzeczna
- frezarka uniwersalna
- wiertarka słupowa
- szlifierka dwutarczowa

Dopuszczalna prędkość transportowa - 100 km/h

7. ZASADY PODZIAŁU SPRZĘTU SŁUŻBY KOMUNIKACJI WOJSKOWEJ NA GRUPY EKSPLOATACYJNE

Z uwagi na założenia operacyjne oraz konieczność rotacji sprzętu technicznego ustalono następujące grupy eksploatacyjne:

- grupa I - zapas nienaruszalny;
- grupa II - grupa szkolno-bojowa;
- grupa III - grupa szkolna;
- grupa IV - grupa gospodarcza.

~~1376~~

Do grupy I zaliczany jest etatowy sprzęt techniczny będący w konserwacji stałej z przeznaczeniem do użycia w czasie "W".

Do grupy II zaliczany jest etatowy sprzęt techniczny czasu "P", który przeznaczony jest do zabezpieczenia działań bojowych, na pokrycie potrzeb mobilizacyjnych i wykorzystywany jest w procesie szkolenia wojsk.

Do grupy III zaliczany jest sprzęt techniczny przeznaczony wyłącznie do zabezpieczenia bieżących zadań szkoleniowych, które wynikają z programów szkolenia. Sprzęt ten nie jest zaliczany na pokrycie potrzeb mobilizacyjnych i nie podlega ograniczeniu w postaci zachowania określonego zapasu rezerwy.

Do grupy IV zaliczany jest sprzęt techniczny przeznaczony do zabezpieczenia bieżących zadań techniczno-usługowych, gospodarczo-administracyjnych, socjalno-bytowych i kulturalno-oświatowych.

Podział sprzętu technicznego Służby Komunikacji Wojskowej na poszczególne grupy eksploatacyjne stanowi podstawę do planowania eksploatacji tego sprzętu oraz ustalania rocznych norm eksploatacyjnych.

BIBLIOGRAFIA

1. Informator techniczny maszyn drogowo-mostowych i kolejowych, podręcznik cz. II. Szef. kom. 27/64.
2. Mosty składane, podręcznik cz. I. Szef. kom. 73/69.
3. Mosty składane, podręcznik cz. II. Szef. kom. 84/70
4. Zmechanizowane utrzymanie nawierzchni kolejowej, WKiŁ, Warszawa 1970.
5. Kolejowy poradnik drogowy, WKiŁ, Warszawa 1967.
6. Kolejowe maszyny drogowy, WKiŁ, Warszawa 1974.
7. Maszyny i urządzenia do robót torowych, WKiŁ, Warszawa 1977.
8. Wykaz zestawów SSKW. Szef. kom. 10/79.
9. Bieżące utrzymanie nawierzchni kolejowej, WKiŁ, Warszawa 1972.
10. Utrzymanie podtoża kolejowego, WKiŁ, Warszawa 1970.
11. Dźwignice i urządzenia transportowe, WKiŁ, Warszawa 1970.
12. Podbijarki wieloczynnościowe, WKiŁ, Warszawa 1976.
13. Podbijarki torowe, WKiŁ, Warszawa 1976.
14. Sprzęt regulacji ruchu. Szef. kom. 70/69.
15. Pomiar torów kolejowych, WKiŁ, Warszawa 1970.
16. Stalowa estakada kolejowa. Szef. kom. 55/68.
17. Urządzenie dźwigowe PB-3M. Szef. kom. 113/75.
18. Dokumentacja techniczno-ruchowa zespołu prądotwórczego PAD 16-3/400.
19. Dokumentacja techniczno-ruchowa wózków widłowych.
20. Dokumentacja techniczno-ruchowa urządzeń hydraulicznych.
21. Dokumentacja techniczno-ruchowa WNA-1320.
22. Dokumentacja techniczno-ruchowa WA-2.
23. Encyklopedia techniki wojskowej, wydawn. MON, Warszawa 1978.

Wydrukowano w 30 egz.

Egz. nr 1-30 - Bibl. Nauk. OZS
Wyk. ppłk Nowak

Druk. M.J. dnia 18.11.1982 r.

Druk. ASG WP nr pf 509/pf 1709/WW

