

Машина погрузочно-транспортная шахтная (самосвал шахтный) **MoA3-75850**



Предназначен для транспортирования и самосвальной разгрузки горной массы и полезных ископаемых в подземных условиях не опасных по пыли и газу, а также вне автомобильных дорог общего пользования в условиях открытой добычи.

Продольный профиль дороги может иметь подъемы до 10°, кратковременные подъемы – до 15° при длине до 200 м.

Дорожные условия для самосвала должны представлять собой спрофилированное скальное основание.

Климатическое исполнение самосвала – У1 по ГОСТ 15150.

Самосвал рассчитан на работу с погрузочно-доставочной машиной MoA3-4075, погрузчиками с вместимостью ковша до 5,5 м³ при условии, что масса монолитных глыб не превышает 0,5 тонн а высота разгрузки над боковым бортом кузова не превышает 0,5 м.

Тип	Двигатель дизельный	Гидравлическая система
Модель	DETROIT DIESELS60(14.0L)-6063HK32	Рулевое управление с гидравлической обратной связью и усилителем потока.
Номинальная мощность, кВт/л.с.	410/557,6	Гидравлическая система объединенная для РУ, тормозной системы и подъема кузова; – предусмотрен сброс остаточного давления в гидравлическом контуре; – предусмотрена возможность аварийного опускания кузова при неработающем двигателе;
Номинальная частота вращения, об/мин	2100	Рабочее давление, МПа 16±1
Двигатель	– сертифицирован для работ в подземных условиях (MSHA), - имеет официальное утверждение типа Tier 2. Дизельный, четырехтактный, с непосредственным впрыском топлива, газотурбинным наддувом и охлаждением наддувочного воздуха, с расположением цилиндров в ряд.	Давление рулевого управления, МПа 17,5±1
Система питания двигателя воздухом:	– трехступенчатая: с воздушным фильтром сухого типа, двумя фильтроэлементами и двумя предочистителями циклонами	Цилиндры рулевого управления: – два гидравлические, двойного действия
Система питания топливом:	– с фильтром-сепаратором предварительной очистки топлива с встроенным ручным насосом подкачки топлива,	Система тормозная Рабочая тормозная система – многодисковые тормоза в масляной ванне без принудительного охлаждения с гидравлическим приводом.

с объемным датчиком уровня топлива LLS и индикатором LLD Omnicomm.

Система выпуска отработавших газов:

– через модуль, состоящий из каталитического нейтрализатора и сажевого фильтра

Система охлаждения:

– жидкостная с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости, замкнутая с термостатным регулированием температурного режима и гидроприводом вентилятора системы охлаждения.

Система пуска – электростартерная.

Гидромеханическая коробка передач

БЕЛАЗ 6 + 2

– состоит из комплексного четырехколесного гидротрансформатора с автоматической блокировкой, вальной коробки передач с фрикционными муфтами, электрогидравлического привода управления, гидравлического тормоза-замедлителя, редуктора отбора мощности привода гидравлических насосов и ГМП

Подвеска

Переднего моста – балансирующая;
заднего моста – жесткая.

Кабина

– одноместная, однодверная, термо- и шумоизолированная;
– оборудована стеклоочистителями и стеклоомывателями,
– имеет систему фильтрации воздуха, принудительной вентиляции и отопления;
– оборудована поддресоренным сиденьем;
– оборудована системами безопасности FOPS и ROPS;
– оборудована системами освещения и визуального контроля, обеспечивающими хорошую видимость рабочей зоны;
– передние и задние стекла снабжены системой оттаивания и защитными решетками.

Система пожаротушения

– установлен огнетушитель в кабине оператора;
– система пожаротушения моторного отсека двигателя с ручным включением

Дополнительные опции

- система контроля расхода топлива и мониторинга транспорта Omnicomm Optim на базе технологий ГЛОНАСС/GPS

Стояночная тормозная система – с пружинным приводом, с гидравлическим растормаживанием,

механизм смонтирован на ведущем валу редуктора главной передачи заднего моста;

– предусмотрена электрическая система блокировки включения передач ГМП при включенной стояночной тормозной системе.

Запасная тормозная система – используется стояночный тормоз и исправный контур рабочей тормозной системы.

Рама

шарнирно-сочлененного типа, сварная, из листового проката низколегированной стали, состоит из передней и задней полурам, соединенных между собой вертикальными полусферическими шарнирами;
– угол относительного перемещения полурам в горизонтальной плоскости – $45^{\circ} \pm 1^{\circ}$ в каждую сторону

Колеса и шины

Колеса дисковые.
Размер колес, дюйм 25,00-25/3,5
Шины пневматические, бескамерные, для подземных условий эксплуатации, размерностью 29.5R25.

Электрооборудование

Номинальное напряжение 24 В;
– однопроводное, постоянного тока,
– предусмотрена защита электроаппаратов, установлена электропроводка в гофротрубке с замковыми соединителями и разъемами с защитой IP65;
– установлена система видеоконтроля;
– предусмотрена установка системы аварийного останова самосвала;
– предусмотрено наличие сигнализатора подъема кузова;
– установлены защитные решетки на фары, габаритные и сигнальные огни;
– наличие контрольно-измерительных приборов и контрольных ламп;
- предусмотрена система аварийного торможения и останова двигателя.

Система смазки

– централизованная, автоматическая, фирмы «Lincoln» (Германия)

Кузов

– ковшового типа, сварной из листового проката высокопрочной износостойкой стали, с устройством для механической фиксации в поднятом положении

Технические характеристики

Номинальная грузоподъемность, кг	50000
Масса снаряженная, кг	37500
Полная масса, кг	87500
Распределение полной массы, кг:	
- на передний мост	42800
- на задний мост	44700
Максимальная скорость на горизонтальном участке дороги, км/ч	
- с грузом	10
- без груза	40
Время подъема кузова при номинальной частоте вращения коленчатого вала двигателя, с	11
Вместимость топливного бака, л	589
Вместимость кузова, м ³ , не менее:	
- геометрическая	20,2
- номинальная	25,2

Габаритные размеры

