

Основное отличие ее от платформы модели [13-4012](#) — конструкция рамы и настила пола. Кроме того, грузоподъемность ее на 1 т меньше и составляет 70 т.

Рама платформы модели 13-401 в основе имеет ту же конструктивную схему, но в ней в консольную часть заложено четыре раскоса и вместо двух вспомогательных поперечных балок предусмотрено четыре.

Хребтовая балка рамы сварена из двух двутавров № 60В переменной высоты по длине, а каждая боковая балка — из одного двутавра такого же профиля.

Все *вспомогательные продольные и поперечные* балки изготовлены из двутавра № 10, а раскосы — из двутавра № 12.

Основные поперечные балки выполнены сварными постоянной высоты.

Пол настлан из досок толщиной 55 мм и армирован по периметру П и Г-образными гнутыми элементами.

Борта, запоры, элементы для увязки и крепления груза аналогичны по конструкции, используемой на кузове платформы модели 13-4012.

В период с 1952 по 1962 г. строились платформы грузоподъемностью 62 т, длиной по концевым балкам рамы Е 13,4 м, погрузочной площадью пола 36,8 м², с металлическими бортами высотой 450 мм из штампованных металлических листов

толщиной 3 мм с вертикально расположенными гофрами.

Каждый борт таких платформ подвешен на *шарнирных петлях* и удерживается двумя запирающимися устройствами, представляющими собой закидки-подкосы, шарнирно прикрепленные болтами к бортам.

При *запирании бортов* закидки-подкосы заводят за упорные кронштейны, приваренные к боковым балкам рамы.

Для защиты бортов от повреждений при открывании на боковых балках рамы размещены упругие пластины. На концевых и боковых балках крепят скобы для установки стоек при перевозке лесных материалов и кольца для увязки грузов.

При транспортировке груза, который имеет ширину, большую, чем ширина пола платформы, борта открываются вниз и в этом положении прикрепляются к боковым балкам рамы бортовыми кольцами, которые накидывают на специальные крючки.

Рама этой платформы отличается от [13-4012](#), что у нее для поддержания пола установлено не четыре, а две вспомогательные продольные балки, а пол по периметру обрамлен одним угольником без гнутого швеллера.

Конструкция данной платформы была снята с производства вследствие *недостаточной прочности* пола, слабо подкрепленного двумя продольными балками, а также из-за недостаточной жесткости бортов и несовершенства конструкции их запоров.

До 1952 г. строились платформы с *деревянными бортами*. Конструкция и параметры

этих платформ аналогичны вышерассмотренной и в свое время они были сняты с производства из-за низкой эксплуатационной надежности бортов.

Сопоставляя характеристику и конструкцию рассмотренных универсальных платформ, можно сделать вывод, что их грузоподъемность в течение последних лет постройки возросла с 62 до 71 т, тогда как линейные размеры и погрузочная площадь остались неизменными.

Платформы совершенствовались путем повышения грузоподъемности, прочности и надежности платформ без изменения конструктивных схем и улучшения технико-экономических параметров. Усилена рама, повышены жесткость и надежность, а также улучшена конструкция запоров.

Платформа модели 13-4012 по своему техническому решению и качеству изготовления достигла высокого технического уровня развития.

Однако по экономическим показателям эта платформа не отвечает современным требованиям, так как ее грузоподъемность используется лишь на 55% и ухудшилась по сравнению с платформами выпуска 1950—1955 гг. на 8%.

Это произошло вследствие увеличения грузоподъемности без изменения погрузочной площади пола.

Следовательно, эффективность использования платформ моделей [13-4012](#) и 133-401 в эксплуатации не достигается возросшей их грузоподъемностью.