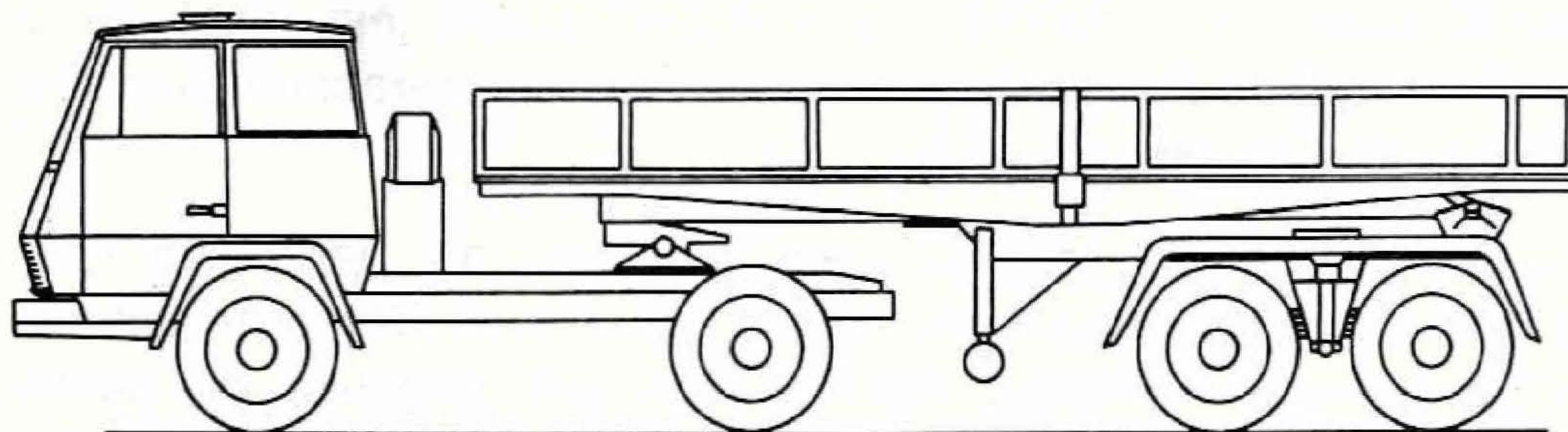


kulowy. W samochodach ciężarowych i ciągnikach sprzęg ma zwykle postać sworznia przetykanego pionowo przez ogniwo dyszla przyczepy (rys. 5.4). Takie sprzężenie umożliwia znaczny poziomy ruch dyszla oraz jego ograniczony ruch pionowy. Niekiedy stosuje się również sprzęgi automatyczne.

## 5.2 Naczepy

O naczepowych zestawach kontenerowych wspomniano już w rozdziale 4 (p. 4.3). Zestawy takie stosuje się powszechnie także do przewozu innych ładunków. Zaletą stosowania zestawów naczepowych jest możliwość użycia tego samego ciągnika siodłowego do ciągnięcia różnych naczep. Umożliwia to lepsze wykorzystanie ciągników.



Rys. 5.5  
Typowy zestaw naczepowy

Jak wspomniano uprzednio, rama naczepy jest wsparta z tyłu na osiach jezdnych za pośrednictwem resorów. Z przodu rama opiera się na tylnej części ciągnika siodłowego. Miejsce sprzęgnięcia naczepy z ciągnikiem nazywa się sprzęgiem siodłowym. Sprzęg ten służy do podtrzymywania przodu naczepy oraz umożliwia ruch obrotowy naczepy względem ciągnika, niezbędny przy skrętach. Typowy zestaw naczepowy przedstawia rys. 5.5.

Naczepa może mieć jedną lub kilka osi. Wszystkie koła naczepy są hamowane. Hamulce naczepy z reguły są uruchamiane pneumatycznie. W przedniej części naczepy znajdują się dwa wysięgniki podpierające jej przód podczas postoju bez ciągnika. Długość tych podpór może być regulowana.

Skrzynie ładunkowe naczep są budowane jak w samochodach ciężarowych. Przestrzeń ładunkowa może być otwarta lub zamknięta. Niekiedy naczepy wyposaża się w nadwozia przystosowane do przewozu specjalnych ładunków, przeznaczone do określonych celów, np. naczepa-chłodnia, naczepa samowyładowcza.

Do połączenia elektrycznej i pneumatycznej instalacji uruchamiania hamulców ciągnika i naczepy służą specjalne złącza, umożliwiające szybkie i niezawodne sprzęgnięcie.