



ЮНЫЙ АВТОДОРВЕЦ

ЗА РУЛЁМ 15

АКТИВ

НОВЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ КОНСТРУКЦИИ НАТИ

Научный автотракторный институт спроектировал несколько типов грузовых автомобилей большого тоннажа. В настоящее время Ярославский автозавод построил пять первых образцов этих грузовиков.

Два из них пятитонные грузовики Я7 и Я7-Д, причем второй имеет специальную добавочную коробку скоростей — демультипликатор.

Следующие две машины Я9-Д — это трехосные грузовики повышенной проходимости.

Пятый опытный автомобиль НАТИ — Я12-Д, тягач, предназначенный для работы с 10-тонными полуприцепами.

Нагрузка в 5 т для автомобилей Я7 и Я7-Д может быть повышена до 7 т.

На автомобилях Я7 и Я7-Д поставлены двигатели типа 21R американского завода Континаленталь, так как автомобильные моторы такой мощности на наших заводах пока не строятся.

Двигатель 21R имеет шесть цилиндров размером $4\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$ и при 2400 обор. в минуту развивает мощность до 102 л. с.

На шоссе или удовлетворительной грунтовой дороге автомобили Я7 и Я7-Д с грузом в 5 т могут развить скорость до 60 км в час и в то же время при такой же нагрузке на плохой грунтовой дороге в состоянии преодолевать на первой передаче подъемы с уклоном до 20 проц., а Я7-Д при включении демультипликатора может преодолевать подъемы еще более крутые.

Демультипликатор, установленный на Я7-Д, представляет собой добавочную коробку скоростей, находящихся позади основной. Он может быть включен или на прямую передачу, или на замедляющую передачу при помощи двух пар шестерен. Общее передаточное число трансмиссии автомобиля при включении замедляющей передачи демультипликатора соответственно увеличивается.

Таким образом, имея на автомашине демультипликатор, можно получить очень большие передаточные отношения между двигателем и задними колесами. Кроме того, число скоростей как бы удваивается. Каждую из скоростей можно включить или при прямой передаче демультипликатора, или при замедляющей.

Все это дает возможность шоферу приспособляться к самым разнообразным дорожным условиям. На хорошей дороге он может развить достаточную скорость, а при езде по плохим дорогам может включить замедляющую передачу демультипликатора и преодолеть встретившееся препятствие.

Эта особенность Я7-Д является очень ценной в наших дорожных условиях, когда автомобилю часто приходится передвигаться не только по дорогам очень сомнительной «проходимости», но и по полному бездорожью.

Переключение скоростей демультипликатора производится ручным рычагом, находящимся в кабине автомобиля рядом с местом водителя.

Первичный вал демультипликатора соединен со вторичным валом коробки скоростей при помощи мягкого кардана из дисков — прорезиненной ткани.

Мягкий кардан отличается простотой конструкции и надежностью в работе и вместе с тем совершенно не требует смазки и того ухода, которые необходимы для обычного металлического кардана.

Вращение от вторичного вала демультипликатора или коробки скоростей передается к задним колесам главным и промежуточным карданными валами и так называемым «двойным редуктором».

На карданных валах поставлены шарниры типа Слайсер, которые имеются на многих автомобилях, в том числе и на советских машинах Я5-АМО-3, и хорошо известны нашим автоработникам.

Двойной редуктор Я7 и Я7-Д представляет собой двойную, передающую вращение от карданного вала к полуосям заднего моста шестеренчатую передачу, которая установлена внутри особого картера, укрепленного на «балке» заднего моста.

Применение двойной передачи вызывается тем, что получить (необходимое для достижения хороших тяговых качеств автомобиля) большое передаточное число, равное 9, при помощи одной пары шестерен невозможно.

Первая пара двойного редуктора состоит из конических шестерен со спиральным зубом. Спиральные зубья делают работу передачи более спокойной и уменьшают износ шестерен. Вторая пара цилиндрическая.

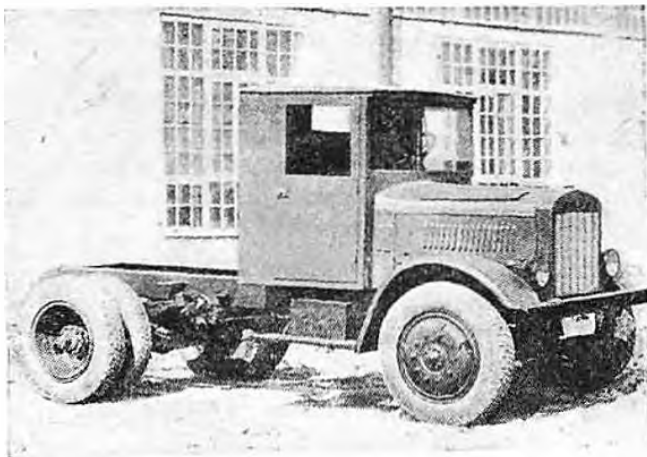
Дифференциал у Я7 и Я7-Д обычного типа, с коническими сателлитами.

Картер, или «балка», заднего моста — кованый, усиленного сечения.

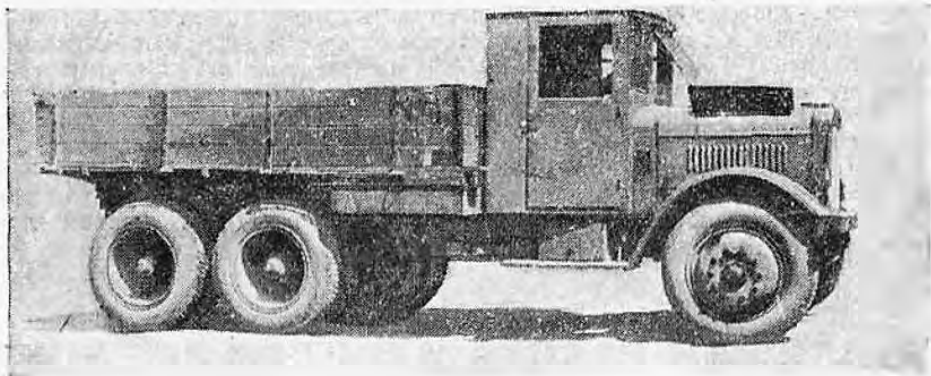
Полуоси автомобилей Я7 и Я7-Д освобождены от действия изгибающих усилий. Они испытывают лишь скручивающие напряжения, благодаря чему достигается их большая надежность.

Толкающие и тормозное усилия и скручивающий момент от заднего моста Я7 и Я7-Д передаются на раму толкающей или карданной трубой. Это создает благоприятные условия для работы рессор.

Задние рессоры Я7 и Я7-Д двойные, полуэллиптические. Каждая из них состоит из двух рессор — основной и дополнительной. Дополнительная начинает работать лишь при нагрузке



Трехоска системы ПАТИ,
выпущенная Ярославским
автомобилем



в 4 т и выше. Такая конструкция рессор обеспечивает подвеске автомобиля мягкость при езде с неполной нагрузкой и в то же время достаточную жесткость при движении с полным грузом.

Передние рессоры Я7 и Я7-Д также полуэллиптические. Они имеют по два обратных листа, которые служат для поглощения колебаний рессоры, направленных вверх.

Передняя ось автомобилей Я7 и Я7-Д кованая, двутаврового сечения. Колеса дисковые, съемные, взаимозаменяемые. Шины могут быть надеты размером или $40 \times 8''$, или $42 \times 9''$.

Ножной тормоз Я7 и Я7-Д действует на все четыре колеса, ручной — на барабан как на центрального тормоза, установленный на трансмиссии автомобиля. В систему ножного тормоза включен сервомеханизм Девандр, который действует силой разрежения во всасывающей трубе двигателя. Благодаря этому усилие, с которым водитель должен при торможении нажимать на педаль, уменьшается в три раза.

Привод тормозов к передним колесам осуществлен при помощи особых тросов, заключенных в гибкую оболочку. Вследствие этого тормоза действуют вне зависимости от поворота и колебаний колес.

Рулевой механизм системы Росс с червяком и передвигающимся по нему пальцем. Рулевая трапеция снабжена шарнирами, которые по мере износа сухарей и шаровых пальцев автоматически подтягиваются, никогда не ослабевают.

Рамы, лонжероны и поперечины изготовлены из листовой углеродистой стали толщиной в 8 мм.

Радиаторы по проекту должны были быть трубчатые с чугунными коробками. Однако по производственным причинам были поставлены стальные радиаторы, стандартные для машины Я5. На одной из трехосок и на тягаче установлены опытные секционные радиаторы конструкции Ярославского завода.

Трехосные автомобили Я9-Д спроектированы таким образом, что в их конструкции максимально используются отдельные части и даже целые агрегаты машин Я7 и Я7-Д. Это будет иметь большое значение при серийном производстве этих машин.

Автомобили Я9-Д — трехоски повышенной проходимости. Они рассчитаны на нагрузку в 8 т для движения по хорошей дороге и в 5 т по бездорожью. На одном из них поставлен двигатель Контиенталь 21R, а на другом — Геркулес УХСз шестичилиндровый, с размером цилиндров $4\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$. При 2000 обор. в минуту он развивает около 105 л. с.

Автомобили Я9-Д, так же как и Я7-Д, снабжены демультипликаторами. Для трехосно-

го автомобиля, да к тому же повышенной проходимости, демультипликатор имеет исключительное значение. Для шестиколесного автомобиля чрезвычайно важно иметь возможность двигаться с малой скоростью при усиленной работе двигателя.

Карданные валы Я9-Д снабжены шарнирами системы Кливленд, которые допускают большие углы перекося между валами, что для трехоски имеет большое значение.

Толкающие и тормозное усилия от задних мостов передаются на раму рессорами, а скручивающий момент — реактивными штангами от каждого моста в отдельности.

Двойной редуктор у Я9-Д заменен червячной передачей. Такая передача для трехосного автомобиля является более удобной, чем шестеренчатая. Она дает возможность пропустить карданный вал к заднему ведущему мосту непосредственно, не прибегая к дополнительной передаче и лишь используя для этого червяк среднего моста. В то же время червячная передача допускает большое передаточное отношение, равное у Я9-Д—9,33.

Рессорная подвеска задних мостов сконструирована по схеме, принятой для трехосных автомобилей английским военным ведомством. Подвеска такой конструкции оправдала себя на лучших зарубежных машинах, как Моррис, Торникрофт, Лейланд, ФВД и др. Она состоит из двух рессор с каждой стороны автомобиля. Рессоры укреплены в своей середине одна над другой к специальному башмаку, качающемуся на трубе, проходящей поперек автомобиля. Концы рессор соединены с башмаками, качающимися на бронзовых шариках, надетых на чулки картеров задних мостов. Шары могут передвигаться по чулкам в небольших пределах. Благодаря этому при перекосах мостов рессоры не выворачиваются и не изгибаются в горизонтальном направлении, чем увеличивается их надежность.

Для ограничения величины перекосов задних мостов на раме поставлены специальные ограничители, в которые упираются мосты при предельном допуске перекося.

Рамы автомобилей Я9-Д изготовлены из того же материала, что и рамы Я7 и Я7-Д. Для увеличения их прочности и жесткости в лонжероны над местом расположения задних мостов вставлены дополнительные швеллеры.

Шины на Я9-Д имеют размер $40 \times 8''$.

На колеса задних мостов могут быть надеты специальные гусеницы типа Сверола, которые, увеличивая сцепление с почвой, предупреждают опасность буксования, даже при самых неблагоприятных дорожных условиях.

Почти все детали пятого опытного автомобиля НАТИ — тягача Я12-Д — одинаковы с частями Я7-Д. Тягач отличается от Я7-Д, во-первых, несколько большим передаточным числом в заднем мосту для увеличения силы тяги, равным у него 10, во-вторых, укороченной базой и, в-третьих, тем, что имеет специальное сцепное приспособление для полуприцепов и кабину, несколько отличающуюся от обычной.

Прицепное приспособление Я12-Д дает возможность водителю, не сходя с места, производить сцепку и отцепку.

На сцепном приборе, кроме того, находится специальное устройство для управления тормозами полуприцепа.

Заднее окно кабины тягача размером больше нормального, что позволяет шоферу следить за сцепкой и отцепкой.

А. Зилов

УСПЕШНАЯ РАБОТА ЗАВОДОВ-СМЕЖНИКОВ ОБЕСПЕЧИТ КАЧЕСТВО ГРУЗОВИКОВ ЗИС

На заводе им. Сталина состоялась конференция делегатов депутатских групп завода совместно с депутатами заводов-смежников, собравшая много гостей, прибывших из разных городов Советского союза для коллективного обсуждения вопросов выполнения промфинплана.

Первым выступил зам. директора завода т. Фотеев, который подробно остановился на ряде фактов, свидетельствующих о нашем неумении по-большевистски драться за выполнение плана.

— Завод «Серп и молот», — сказал т. Фотеев, — до сегодняшнего дня снабжает нас листовой сталью плохого качества и тем самым создает опасность поломки дорогостоящих импортных прессов.

Завод АТЭ продолжает задерживать выполнение наших заказов. За первый и второй кварталы он недодал нам 4191 стартер, 7853 распределителя и 1435 сигнальных кнопок. Надо, правда, отметить, что брак на этом заводе с каждым месяцем уменьшается.

Завод «Шарикоподшипник» не выполнил наших заказов и вместо 18 размеров подшипников дал только 5, и те низкого качества — ржавые и плохо упакованные. Невыполнение этим заводом наших заказов вынуждает нас недостающие подшипники заказывать за границей.

Электrozаводу следовало бы быть более внимательным к размерам изготавливаемых им наконечников и пайке концов. Этому заводу следует также производить соответствующую правку своих изделий.

— Не могу обойти молчанием, — сказал далее т. Фотеев, — и «Красный треугольник», дающий покрышки без необходимых прокладок; фабрику им. Ногина, вырабатывающую плохую ткань, тем самым ухудшая качество нашей машины, — вместо 240 час. бензоносы работают только 25 час. и затем размокают в бензине.

С «Электроприбором» споры у нас дошли до РКИ.

Выступавший затем председатель, депутатских групп завода АТЭ указал, что с 19 июня на их заводе расставлены посты депутатских групп, следящих за ходом выполнения заказов. Эти группы обязались добиться своевременного выполнения заказов из высокосортных материалов.

Представитель завода «Серп и молот» т. Логинов и завода ОТК т. Миронов сообщили, что плохое качество листовой стали зависит от того, что цех, в котором сталь прокатывается, нуждается в полном переоборудовании. Депутатская группа завода контролирует выполнение заказов, кроме того, делегатами проводится большая разъяснительная работа о значении доброкачественного материала для завода им. Сталина.

Делегаты завода «Шарикоподшипник» сообщили, что их завод взял на себя обязательство темпами и качеством своей работы способствовать высвобождению советской страны от иностранной зависимости; ламповый завод также обязался своевременно выполнять заказы и следить за качеством всей выпускаемой продукции.

Только завод «Электропровод» утверждает, что у них все благополучно и что завод выпускает вполне доброкачественную продукцию.

Член президиума Моссовета т. Легенденко в своем выступлении отметил, что мы до сих пор еще несерьезно относимся к работе заводов-смежников и выпускаемой ими продукции. Очень велик брак. Для изжития этого безобразного явления, абсолютно недопустимого на наших заводах, мы должны напрячь все силы и коллективно, с помощью депутатских групп, полностью освободить наши заводы от недоброкачественной продукции.

М. Марков

Каждая ячейка,
каждый автодоровец

должны читать бюллетень «Автодор» — орган ЦС Автодора. Выходит 2 раза в мес.

Подписная цена: 12 мес. — 3 р. 60 к., 6 мес. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к.

Подписка принимается поресеместно почтой.

Журнально-газетное объединение