

# ГАЗ М-72

**Б**ЫСТРОХОДЕЦ, комфортабелен и прочен автомобиль «Победа». Водители с полным основанием считают его хорошим легковым автомобилем для наших дорог; действительно, как на шоссе, так и на сухом проселке «Победа» зарекомендовала себя с лучшей стороны. Но на мокрых глинистых и мерзлых грунтовых дорогах она нередко буксует, но обеспечивает должную безопасность езды.

Для езды по бездорожью необходимо иметь автомобилю высокой проходимости со всеми ведущими колесами. В этом отношении очень убедителен пример автомобилей ГАЗ-63 и ГАЗ-69, которые легко проходят там, где другие автомобили практически не могут.

На Горьковском автомобильном заводе имени Молотова создан и выпускается легковой автомобиль высокой проходимости М-72.

На автомобиле М-72 установлен тот же четырехцилиндровый двигатель (диаметр цилиндра 82 мм, ход поршня 100 мм), что и на автомобиле «Победа». Ввиду того, что автомобиль М-72 предназначен для работы в тяжелых дорожных условиях, на нем также, как на ГАЗ-69, устанавливается масляный радиатор. Силовая передача автомобиля М-72 тоже заимствована у ГАЗ-69 (коробка передач, раздаточная коробка, передний ведущий мост); задний мост имеет фланцевые полуоси, аналогичные по конструкции полуоссам автомобиля ЗИМ.

На рис. 1 показан поворотный кулак переднего ведущего моста автомобиля М-72. В отличие от ранее выпускавшихся конструкций все четыре конических роликовых подшипника ступиц моста М-72 одинаковы. Ступицы колес для облегчения посадки подшипников раточены внутри под один диаметр, а для упора подшипников по-

ставлены стальные пружинящие упорные кольца.

Средние части заднего ведущего моста автомобиля М-72 и ГАЗ-69 одинаковы. Крепление заднего колеса и полуоси показано на рис. 2. Полуоси — полуразгруженного типа. Подшипники полуосей — шариковые. Диск колеса и тормозной барабан крепятся болтами непосредственно к фланцу полуоси. Показанный на рисунке подшипник 7 удерживается на полуоси от продольных перемещений с помощью напрессованного на полуось заборного кольца 17. Наружное кольцо подшипника установлено в гнезде фланца кожуха полуоси и закреплено в нем с помощью пластины 13 и корпус 11 сальника четырьмя болтами 14. Между наружным кольцом подшипника и торцом фланца кожуха полуоси помещается пружинная прокладка 22.

Для смены сальника респлинтовываются и отвертываются четыре болта 14, и полуось вынимается наружу вместе с подшипником. Подшипник полуоси выпрессовывается вместе с заборными кольцами либо при необходимости замены. При установке нового подшипника следует напрессовать также и новое заборное кольцо.

Передний мост подвешен на двух полуэллиптических рессорах. Листы рессор, кроме термообработки, подвергнуты еще специальной дробеструйной обработке, что резко повышает их срок службы. Между четырьмя верхними листами рессор поставлены прокладки толщиной в 1 мм из трехслойной березовой фанеры, пропитанной в минеральном масле. На рессоры надеются чехлы. Передние концы рессор установлены на шарнирах, на задние надеются кронштейны, стальные между собой четырьмя болтами. Эти кронштейны входят внутрь специальных премов лонжеронов и крепятся к лонжеронам болтами.

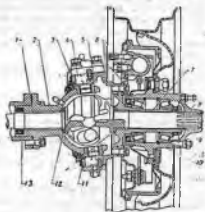


Рис. 1. Поворотный кулак переднего ведущего моста. 1 — ведущий кулак, 2 — шаровая опора, 3 и 11 — регулировочные прокладки, 4 — шарикопев, 5 — корпус поворотного кулака, 6 — болт крепления шарфы поворотного кулака к корпусу, 7 — цапфа поворотного кулака, 8 — фланец ступицы, 9 — ведомый кулак, 10 — ступица, 12 — упорные шарфы шарира разных угловых скоростей, 13 — кожух полуоси.

# Воспитанок шибя

## У ХАРЬКОВСКИХ АВТОМОДЕЛИСТОВ

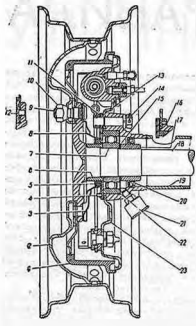


Рис. 2. Крепление заднего колеса и полуси. 1 — тормозной барабан, 2 — диск колеса, 3 — маслоотражатель наружный, 4 — винт крепления корпуса сальника, 5 — войлочный сальник, 6 — штука сальника, 7 — подшипник полуси, 8 — маслоотражатель внутренний, 9 — болт, 10 — гайка, 11 — корпус сальника, 12 — винт крепления тормозного барабана, 13 — пластина крепления подшипника, 14 — болт крепления подшипника полуси, 15 — пружинная шайба, 16 — винт крепления тормозного щита, 17 — запорное кольцо подшипника, 18 — полуси, 19 — кожух полуси, 20 — резиновый сальник, 21 — маслянка, 22 — пружинная прокладка, 23 — тормозной щит.

В отличие от крепления задних рессор в кожухах полусей снизу, как это сделано у автомобиля «Победа», задние рессоры автомобиля М-72 крепятся поверх кожухов.

Для уменьшения бокового раскачивания кузова на автомобиле М-72 имеется стабилизатор поперечной устойчивости. Стержень стабилизатора изготовлен из пружинной стали. Загнутые концы стержня крепятся к рычагам амортизаторов хомутами.

Детали арматуры, электрооборудования и приборов аналогичны соответствующим деталям автомобиля «Победа». Дополнительно на автомобиле М-72 установлена еще одна фара и приспособление для промывки ветрового стекла на ходу автомобиля (с бачком для воды, насосом и жиклерами).

Прокладимость автомобиля М-72, расход топлива и другие эксплуатационные показатели автомобиля ГАЗ-69. Автомобиль М-72 может преодолевать значительные подъемы на сухом плотном грунте и броды с твердым дном. Максимальная скорость достигает 90 км/час.

Инж. Н. Кунлев.

г. Горький.

КОГДА над городом сгущаются ренные зиния сумерки, в автомаделной лаборатории при Харьковском автомотоклубе ДОСААФ собирается молодежь.

Сегодня здесь восьмиклассники — любители автомаделания. С помощью руководителей лаборатории В. А. Булыгина школьники осваивают изготовление конструкции кузова, ходовой части различных моделей. Олег Мартыненко строит модели автобуса с электродвигателем. Модели грузового автомобиля создают Михаил Макаренко и Евгений Лютов.

Частыми посетителями лаборатории являются и моделисты более старшего возраста. В большинстве это молодые рабочие харьковских машиностроительных заводов.

Слесарь Виталий Енин, например, занят созданием модели гоночного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания. Строительство такой же модели занимается Евгений Лисин. Его конструкция отличается рядом особенностей. Анатолия Гордиенко, токаря по металлу, и Юрия Калиновского, контролера ОТК, привлекла идея создания аэромобиля. Они посвящают этому значительную часть свободного времени. Не отстает от них и сам руководитель лаборатории т. Булыгин, который трудится над разработкой конструкции новых автомаделей.

Однако не все в лаборатории идет гладко. Начав свою деятельность лишь в прошлом году, она на первых порах испытывала и продолжает испытывать немало трудностей.

Для моделей необходимы многие детали в частности, такие, производство которых следовало бы наладить на наших заводах. Так, предприятия нашей промышленной области бы поставлять в торговую сеть крепежный материал — мелкие болты, гайки, заклепки и т. п., необходимые моделям отходы дюралю, алюминия, плексигласа, целлулоида, фанеры, а также изготовлять цилиндрические и конические шестерни (с передаточными отношениями 1:1, 1:2, 1:3, 1:1,5), хотя бы двух модулей — 0,5 и 0,7. Но пока в продаже их нет. Моделисты решили кова-чт сделать своими силами. В лаборатории были изготовлены специальные преформы, и применен технологический процесс изготовления шим из сырой резины. Наложено здесь также производство дисков и декоративных прокладок для колес автомаделей.

Большую помощь моделям призначена оказать и Центральная лаборатория автомоделизма ДОСААФ, находящаяся в Москве. Ей поручено,

например, подготовить и организовать производство посылок с набором материалов для постройки автомобильных моделей разных типов. К сожалению, эта работа подвигается очень медленно. До настоящего времени лаборатория сделала в производстве только один вариант посылки. Причем, по имеющимся данным, первая посылка будет готова лишь к середине 1957 года.

В настоящее время моделисты клуба стремятся как можно лучше подготовиться к предстоящим соревнованиям автомоделистов четырех городов — Москвы, Ленинграда, Риги и Харькова.

В ОКТАБРЕ прошлого года в 136-й школе Ленинского района Харькова по инициативе члена бюро секции автомоделизма при автомотоклубе ДОСААФ Ф. А. Фоменко был создан кружок юных автомоделистов. Кружковцы регулярно (два раза в неделю) собираются в своей школьной мастерской и под руководством т. Фоменко строят модели автомобилей.

Начали с самого простого и необходимого. Ребята учились правильно обращаться с инструментом, обрабатывать дерево, копировать на бумаге чертежи деталей простейшей конструкторной модели. Руководитель добивался, чтобы каждый кружковец приобрел твердые навыки в работе, научился тщательно отделять простейшие детали.

Большое удовлетворение и радость испытали ребята, когда, наконец, были готовы первые четыре конструкторные модели — плод коллективного труда восемнадцати моделистов.

Затем преподаватель ознакомил кружковцев с чертежами модели автомобиля ГАЗ-51 (с резиновым двигателем). Он предложил каждому скопировать рисунки деталей модели. Ребята с интересом взялись за дело. Когда эта работа была закончена, стали вырезать отдельные детали из дерева.

Сейчас кружковцы построили уже несколько таких моделей. А планы у ребят обширные. Часть из них намеревается строить модели гоночных автомобилей. Другие мечтают о создании микролитражного автомобиля и т. д. Эти планы вполне реальные. Осуществить их помогут школьным шефам — рабочим соседнего механического завода. Они оборудовали для школы новые мастерские и автомобильный класс.

Весной в Харькове предполагается провести парную городскую выставку работ автомоделистов. И членам автомодельного кружка 136-й школы будет что показать не ней.

П. Колос.