

ТАНКИСТ



10

1 9 5 6

розия свинцовистой бронзы настолько незначительна, что ее не приходится принимать в расчет. Дело в том, что сера, содержащаяся в присадке, вступающая во взаимодействие с медью сплава вкладыша, образует на его поверхности темную защитную пленку, которая предохраняет свинец от растворения.

Одной из эффективных мер борьбы с коррозией цилиндров двигателей внутреннего сгорания является применение специальных присадок в топливо. Такие присадки нейтрализуют продукты сгора-

ния серы, обычно содержащейся в топливе, и в частности в дизельном. Однако ощутимых результатов здесь еще не получено, и перед нефтяной промышленностью попрежнему остро стоит задача обеспечить высокую очистку топлив от серы.

Решение этой задачи, так же как и других задач, связанных с разработкой эффективных способов защиты металлов от коррозии, позволит сэкономить значительное количество металла и продлить срок службы механизмов и машин.

Инженер-полковник М. РЕДЬКИН

Гусеничный транспортер ГАЗ-47

Горьковским автомобильным заводом имени Молотова создан гусеничный транспортер ГАЗ-47 (см. рис.), предназначенный для использования в особо тяжелых условиях движения. Этот транспортер экспонируется на Всесоюзной промышленной выставке.

Основные данные этой машины таковы. Вес транспортера в снаряженном состоянии составляет 3550 кг, его грузоподъемность — 1000 кг (или 9 человек). Наибольшая скорость по шоссе — 32—34 км/час.

Корпус транспортера цельнометаллический, сварной, несущего типа. В передней части корпуса размещено силовое отделение, в средней — отделение управления, в задней — грузовое.

На транспортере установлен шестичилиндровый карбюраторный четырехтактный двигатель ГАЗ-47 мощностью 70 л. с. Этот двигатель представляет собой модификацию двигателя ГАЗ-51, в который внесены следующие изменения: установлены шатуны и коленчатый вал, как у двигателя ЗИМ, установлен специальный выпускной коллектор и улучшена конструкция выпускного патрубка; имеется масляный картер с кожухом для нагрева масла при работе пускового подогревателя; используется новый карбюратор К-47 и применен более мощный шестилопастный вентилятор.

На транспортере установлены четыре бензиновых бака емкостью по 52 л каж-

дый. Баки размещаются на платформе под сиденьями. В качестве топлива применяется бензин Б-70. Можно использовать и неэтилированный бензин с октановым числом не ниже 66.

Карбюратор К-47 — вертикальный, с падающим потоком, с балансирующей поплавковой камерой и двумя экономайзерами, имеющими механический и пневматический приводы. Имеется ускорительный насос с ограничителем числа оборотов, отрегулированным на максимальное число оборотов двигателя 2800—3175 в минуту.

Для очистки воздуха, поступающего в карбюратор, служит инерционно-масляный фильтр. Он установлен в силовом отделении с левой стороны.

Система охлаждения жидкостная, с принудительной циркуляцией, закрытая. Радиатор трубчато-пластинчатый, трехрядный с герметической пробкой, снабженной двумя клапанами.

В выходном патрубке головки блока помещен термостат, который прекращает циркуляцию охлаждающей жидкости через радиатор при падении ее температуры ниже 70° С. Термостат позволяет ускорить прогрев двигателя, поддерживает наиболее выгодный температурный режим и предотвращает переохлаждение двигателя.

Кроме того, тепловой режим двигателя регулируется изменением количества воздуха, проходящего через радиатор. Для обеспечения этого в люке забора воздуха

имеются жалюзи, управляемые рычагом из кабины.

Для обеспечения запуска в условиях низких температур окружающего воздуха на двигателе с правой стороны установлен пусковой подогреватель, состоящий из котла-теплообменника и лампы.

Источниками электроэнергии на транспортере служат аккумуляторная батарея 6СТ-68-ЭМ и генератор Г-21, снабженный реле-регулятором РР-20.

Номинальное напряжение равно 12 в, положительный зажим аккумуляторной батареи соединен с массой.

Система зажигания двигателя — батарейная, такая же, как у двигателя ГАЗ-51.

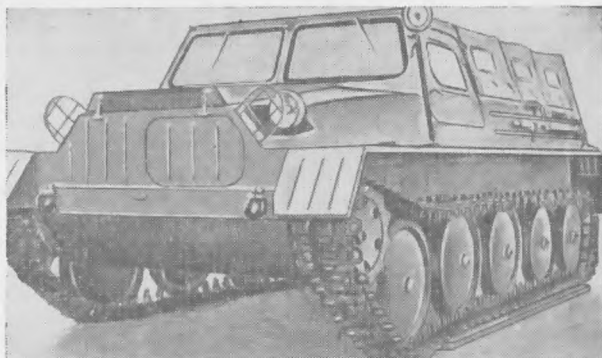
Большая часть приборов электрооборудования аналогична приборам электрооборудования автомобиля ГАЗ-51. Кроме того, установлены поворотная фара (прожектор) и выключатель аккумуляторной батареи («массы»).

Транспортер имеет такое же сцепление, как и у автомобиля ГАЗ-51, за исключением вилки выключения.

Коробка передач механическая, трехходовая. Она имеет четыре передачи вперед и одну назад. От коробки передач автомобиля ГАЗ-51 она отличается удлиненным вторичным валом, который одновременно является ведущим валом дополнительного редуктора, а также тем, что механизм переключения передач заблокирован с приводом сцепления. Это обеспечивает переключение передач только при полностью выключенном сцеплении.

Дополнительный редуктор служит для передачи крутящего момента от коробки передач через карданную передачу к главной передаче, расположенной в передней части транспортера.

Бортовые передачи одноступенчатые.



Левая бортовая передача взаимозаменяема с правой и отличается от нее лишь тем, что имеет привод спидометра.

На ведомом валу главной передачи установлены бортовые фрикционы. Они многодисковые, сухие, со стальными дисками. Число ведущих дисков — 10, ведомых — 9. Тормозы ленточного типа с наклепанной на стальную ленту медно-асбестовой тканью.

Удельное давление на грунт — всего 0,2 кг/см². На каждой стороне транспортера — по пяти опорных катков. Причем задние опорные катки являются одновременно направляющими колесами и служат для натяжения гусеничных цепей. Передние катки имеют ведущие пружинные ограничители, а задние — верхние и нижние пружинные ограничители.

Опорные катки имеют резиновую ошиновку. Подвеска опорных катков — торсионная.

Ведущие колеса двойные, цевочного зацепления, расположены в передней части корпуса. Гусеничные цепи мелкозвенчатые. Каждая цепь состоит из 76 литых траков.

Благодаря малому удельному давлению на грунт, большому просвету, а также отсутствию выступающих частей на днище, транспортер обладает хорошей проходимостью по бездорожью. Эти транспортеры используются сейчас советской экспедицией в Антарктиде.