

Автомобили



3
1948

...а, расположенного по спирали 9, прокладываемой в заплатах 10 временная... вследствие этого...

В связи с тем, что прибор рассчитан на... в, а цепь включено допустимое сопротивление 7, расположенные на задней стенке блока приборов.

Прибор работает только при включенном зажигании. При неключенном зажигании, стрелка его останавливается в начале деления 100° С.

Указатель давления масла состоит из датчика, установленного на масляном фильтре грубой очистки, и приемника, установленного в блок приборов (рис. 10).

Датчик имеет диафрагму 11, завальцованную в корпусе 10. К середине

диафрагмы прижата бронзовая пружинящая пластина, соединенная с массой. На конце пластины устанавливается подвижный контакт 7. Под бронзовой пластиной на изолирующем основании укреплены биметаллическая пластина 2 с обмоткой 4 на проводе высокого сопротивления. Обмотка изолирована от пластины. Один конец обмотки соединен с подвижным контактом 6, другой выведен через изолирующую втулку к клемме 3.

Приемник указателя давления имеет устройство, аналогичное указателю температуры воды. Работает прибор следующим образом: ток, пройдя через обмотку 4, нагревает биметаллическую пластину 2, которая отклоняется и замыкает цепь. При охлаждении пласти-

ка 2 снова замыкает контакты 6 и 7. Датчик дает, таким образом, импульсы электрического тока. При повышении давления масла диафрагма прижимает неподвижный контакт 7 и удлиняет время, в течение которого контакты замкнуты, и ток идет в приемник.

Таким образом, при увеличении давления масла время прохождения тока увеличивается, и пластина 9 нагревается больше, чем вызывает большее отклонение стрелки 14.

Прибор работает только при включенном зажигании. При выключенном зажигании стрелка прибора останавливается на нулевом делении шкалы.

Прибор рассчитан на напряжение 6 в и поэтому имеет дополнительное сопротивление 5.

КУЗОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБА НА ШАССИ ГАЗ-51

Инж. В. НАУМОВ

Автомобильный парк Ленинградского городского треста хлебопечения пополняется новыми советскими автомобилями марки ГАЗ-51.

По инициативе Транспортного отдела треста хлебопечения перед конструкторским проектно-бюро Автоинженерного управления Ленсовета была поставлена задача создать более совершенный кузов для перевозки хлебо-булочных изделий на шасси автомобиля ГАЗ-51.

В состав конструкторов в составе инженеров В. Цветникова, П. Кочурова, В. Мичкова и А. Козлова, под руководством заведующего разработкой конструкторского кузова, на автомобильные кузовы на шасси автомобиля ГАЗ-51 (рис. 1).

Кузов представляет собой деревянный каркас из дуба или дуба в комбинации с оловом, скрепленный для прочности железной оловяной. Длина кузова — 3000 мм, ширина — 2300 мм, высота — 1965 мм.

Внешние формы кузова удачно гармонизируются с формой кабины и внешней частью автомобиля ГАЗ-51. Для придания кузову длиннолинейности сделан задний угол в срез юбки в задней части. Углы в срезе имеют с конической закругленности. Кузов вмещает 2200 кг хлебных изделий в день.

Снаружи деревянный каркас кузова обшит листовым железом или дюралем 0,8—1,0 мм. Перед обшивкой каркас оклеивается масляной краской или олифой для предохранения деревянных частей от загнивания.

Стекла листов выполнены последние горизонтальных столбов и брусьев горизонтальных поперечек. Листы прищипаны с помощью гвоздя с шагом 60 мм в шахматном порядке на смежных кромок. Вовзле поперечек крыши и сема крыши обшиты березовой фанерой толщиной 5 мм, предварительно отгрунтованной с внутренней стороны. Снаружи стекла оклеены плотной тканью (дук).

Пол из обрезных осевых досок, толщиной 17, настлан вдоль кузова. Водосточные проемы прикрыты брызговиками из листового железа толщиной 1,0 мм, чтобы паром бензина не проникли внутрь кузова.

Задняя дверь двухстворчатая, открывается наружу. В двери — два замка обычного автомобильного типа и один французский. Для открывания и закрывания дверь оборудована ручками и поручнями.

В кузове имеется двухместная кабина для грузчиков, изолированная от рабочей части, с входом с правого борта. Эта кабина собрана из двух шпатов, обшитых с внутренней стороны фанерой, а с наружной листовым железом или дюралем.



Крепление кабины к полу, бортам и дугам крыши осуществлено с помощью уголков из листового железа.

Внутри кабины спинкой к переднему борту, установлено двухместное пружинное сиденье.

Ограждение кабины и бортов от ударов тары выполнено из круглого железа диаметром 8 мм. Прутки ограждения установлены горизонтально вдоль бортов: первый — на высоте 100 мм от пола, остальные — с шагом 130 мм.

Для облегчения входа и выхода в кузов через заднюю дверь, а также для прохода дышла прицепа, в задней части юбки кузова, на шасси-лере заднего борта, установлена откидная подножка, снабженная замком автомобильного типа. Рабочая сторона подножки обшита резиновым покрытием.

В кузове имеется приточно-вытяжная вентиляция простейшего типа. На обшивке верхней части переднего борта, ниже боковых фонарей выделены горизонтальные жалюзи, по три щели с каждой стороны. На крыше кузова установлены четыре кожаные, прикры-

ающие вентиляционные отверстия, вырезанные в обшивке крыши.

Все три фонаря остеклены, стекла в резиновых обкладках вставлены в гнезда и по контуру снаружи прикрываются штапиками. Левый фонарь изнутри эшшт наглухо фанерой. В среднем фонаре монтируется патрон для лампы, на внутренней поверхности стекла нанесена надпись «ХЛЕБ».

Правый фонарь остается открытым и служит для освещения кабины грузчиков.

В кузове предусмотрены три осветительные точки: в центре кузова и в кабине грузчиков фонари с лампочкой и 6 ватт, в кузове над задней дверью фонарь с лампочкой в 15 ватт. Свет включается из кабины шофера.

Для стока воды при внутренней обшивке кузова, в задних углах пола вырезаны два круглых отверстия диаметром 120 мм, прикрываемые железными крышками.

Крепление кузова к раме осуществлено с помощью шести стержней из круглого железа диаметром 13 мм с навалками из листового железа сечением 40 X 10 мм.

Для предохранения задних углов кузова от повреждений к угловым столбам болтами диаметром 10 мм прикреплены стальные пружинные полосы сечением 75 мм².

Задние колеса прикрыты штапиками из листового железа 0,8—1,0 мм с березовой прокладкой. Штапки крепятся к кузову на специальных крепежных с натяжным винтом и барашком. Это позволило получить простую и надежную легко снимающуюся конструкцию шпиков.

Кузов данного типа с успехом может быть применен для перевозки различных продуктов и промтоваров.

В настоящее время кузовные мастерские 1-го Ленинградского треста хлебопечения освоили серийное изготовление такого кузова не только на шасси ГАЗ-51, но и на шасси ГАЗ-АА и ЗИС-5.

Результаты трехмесячной эксплуатации кузова показали, что они удобны в работе, надежны в эксплуатации и просты в изготовлении. Обслуживающий персонал дал о них положительные отзывы.

По типу этого кузова изготавливаются также двухместные прицепы грузоподъемностью 1900 кг. Автопоезд с двумя прицепами перевозит одновременно 6 т. хлебо-булочных изделий.