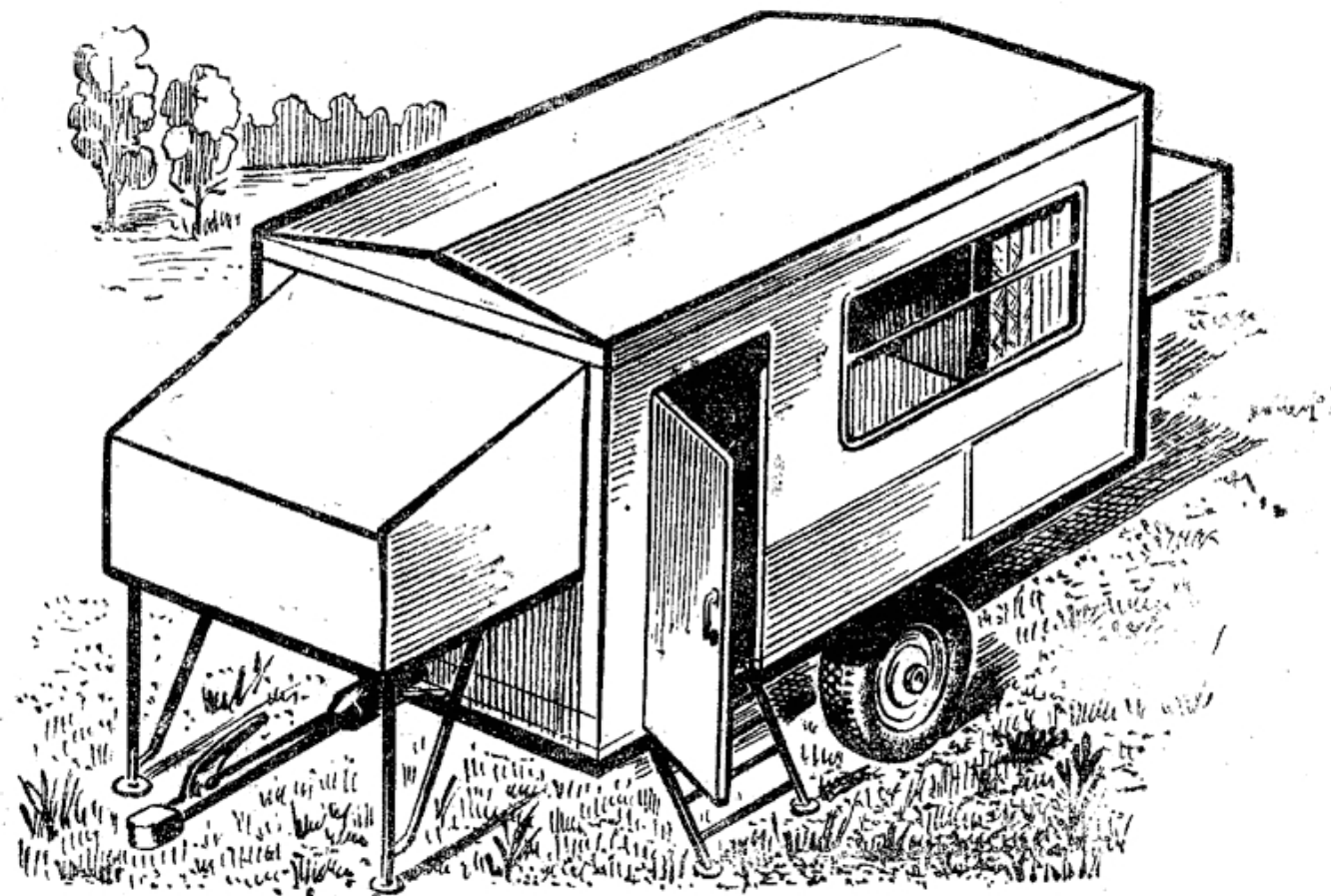




Этот дом на колесах представляет собой комбинированный, рассчитанный на буксировку автомобилем «Москвич» **автоприцеп**. В сложенном виде такой прицеп не ограничивает водителю заднего обзора, а небольшая высота делает его устойчивым и практически не добавляет лобового сопротивления.

В собранном состоянии автоприцеп превращается в миниатюрную квартиру: основная, общая комната — столовая, она же гостиная; кухня и две спальни по бокам. В салоне имеется спальный диван с мягкой спинкой, полудиван, журнальный стол, обеденный стол, сервант. Для вечернего освещения служат два плафона на потолке; днем — два окна с раздвигающимися форточками. Вход в салон — по приставной лестнице.

В спальнях оборудованы две кровати размером 1200 X 1900 мм, с поролоновыми

матрацами. В каждой спальне на шарнирах установлены маленькие, Ø100 мм, плафоны для индивидуального освещения при чтении; выключатели подвесные. На боковых стенках в спальнях к тенту пришито по три кармана. Стены в салоне отделаны цветным пластиком, пол выстлан разноцветной плиткой ПВХ размером 50х50 мм.

Диван и полудиван смонтированы над колесными нишами и выполнены по типу железнодорожных. Крышки, закрепленные на шарнирах, служат их основанием. Ящик, находящийся под крышкой дивана, можно использовать для хранения запаса продуктов, посуды, постельных принадлежностей, аккумуляторных батарей.

Обе боковые стенки дачи при разборке складываются. При этом разбирается дверь: она состоит из двух половин, соединяемых шарниром. Основания спален — щиты, состоящие из двух полотен каждый, также разбираются и укладываются на полу вместе с брезентовыми тентами.

## **КОНСТРУКЦИЯ ПРИЦЕПА**

Основа прицепа — шасси. Главный его элемент — металлический каркас, воспринимающий нагрузки в конструкции самого прицепа. К этому своеобразному остову прикреплены сверху жилая надстройка, а снизу — подвеска и ходовая часть.

Сквозь каркас по центру (рис. 1) проходит тонкостенная труба Ø100 мм, переходящая в дышло со сцепным устройством на конце. К трубе в средней части приварены две большие поперечины. На них, также сваркой, с внутренних сторон укреплены накладки-усилители с отверстиями для болтов, крепящих рычаги подвески. Еще две такие же пластины с отверстиями приварены к трубе ближе к средней части. Две малые поперечины соединяют детали нижней обвязки каркаса основания с центральной трубой, одновременно усиливая их. Колесные ниши образованы с обеих сторон трапециевидными сварными рамками, которые также увеличивают жесткость конструкции. Их размеры позволяют применять колеса всех моделей «Москвича».

К средней части трубы приварена фигурная скоба — опора для поперечно установленной рессоры.

Каркас основания прицепа сварен из стандартного стального уголка 40 X 40 мм. Положение оси колес выбрано так, что в статическом состоянии в месте сцепки дышло оказывает вертикальное давление на буксирный прибор тягача не более 25 — 40 кг.

Боковые стенки (рис. 2) надстройки выполнены щитовыми — рамки из сосновых реек, поверхности фанерные, изнутри некрыты пластиком. Каркас — из уголка 30 X 30 мм.

В вертикальном положении боковые стенки фиксируются стойками — длинными, по высоте стенок, тонкостенными трубками, для которых в четырех углах каркаса просверлены отверстия. Стенки к стойкам-трубам крепятся болтами.

В двух раскладных спальных отсеках основой служат металлические рамы, выполненные из труб и состоящие из двух половин каждая. Рама опирается на две V-образные трубчатые подставки с опорами, а другой стороной — на поперечные детали верхней обвязки каркаса основания прицепа; фиксация — штырями.

Дуги обоих тентов, шарнирно крепящиеся на основаниях, согнуты из тонкостенных труб; при разборке они укладываются вместе с рамами спален.

Для присоединения брезентовых тентов к крыше, боковым стенкам и основаниям спальных мест по краям через 100 мм приклепаны металлические петли, а в жестких элементах закреплены винты М4, на шляпки которых при раскладке надеваются петли.

Для лучшего уплотнения при креплении тентов к крыше и боковым стенкам брезент прижимается планками и крепится болтами.

## **ПОДВЕСКА**

Так как в основу конструкции шасси положена трубчатая центральная балка с поперечинами, то оказалось рационально применить подвеску на V-образных рычагах. Независимая подвеска **прицепа** выполнена на поперечной полуэллиптической рессоре (рис. 3), закрепленной средней частью на балке и несущей только вертикальную нагрузку.

От продольных усилий ее полностью разгружают расположенные попарно в виде буквы V четыре трубчатых рычага подвески. Они заканчиваются втулками с резиновыми вкладышами, через которые болтами крепятся между поперечиной и пластиной с обеих сторон центральной трубы. С частью ее, заключенной между узлами крепления, они образуют два жестких треугольника, в вершине которых находятся ось колеса (цапфа) и конец рессоры. Продольные силы, действующие на колесо и концы рессор, лежат в плоскости этих треугольников, где их жесткость наибольшая. Для гашения поперечных качаний по бокам против колес установлены пружины. Другая особенность подвески — шарнирное крепление рычагов на втулках с резиновыми вкладышами, которые работают без смазки и не нуждаются в обслуживании, не поворачиваются ни в ушках рычагов, ни на стяжных болтах. Рычаги поворачиваются за счет закручивания втулок.

Рессора применена от автомобиля «Волге», но перед установкой она была подготовлена следующим образом: обрезаны ушки коренного листа, немного оттянуты оставшиеся концы и несколько загнуты, как указано на рисунке 3, вид А. На эти концы опираются стальные подпятники, приваренные к соединительной пластине 1. Скоба рессоры ограничивает отход ее от подпятника, когда колесо отрывается от дороги.

Колесо установлено на цапфе из легированной стали 40Х, закаленной в масле с низким отпуском.

Своим коротким конусом цапфа входит во втулку 3, приваренную к соединительной пластине заодно с концами рычагов. Цапфа закреплена гайкой Ш 16Х1,5, которая зашплинтована.

Как видно из рисунка, рессора закреплена на центральной трубе стремянками с накладкой 9.

Колеса можно использовать от автомобиля «Москвич-412» или от «407».

## ТЯГОВО-СЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО

В качестве сцепного устройства использован шаровой палец Ø50 мм — от рулевых тяг тяжелого грузовика, закрепляемый на буксирном приборе тягача, а на конце дышла прицепа смонтирована головка с выемкой. Сцепное устройство позволяет свободно менять угол в горизонтальной плоскости в обе стороны не менее чем на 60°. При преодолении неровностей дороги буксирное устройство автомобиля и дышло прицепа отклоняются в вертикальной плоскости не менее чем на 25°.

Сцепное устройство по конструкции беззазорно, люфты не появляются и при износе. При движении запирающий рычаг 6 через упорную проставку 5 нажимает пружину 4 (рис. 4), которая, в свою очередь, между неподвижным 1 и подвижным 3 сухарями зажимает шаровой палец. Чека с помощью болта (замка) надежно запирается в фиксированном положении. Несмотря на то, что отцепление на ходу исключено самой конструкцией сцепки, используется и страховочный (аварийный) трос, который закреплен на конце дышла. Концы троса заводят за буксирный прибор автомобиля и соединяют шплинтующимся болтом.

## ТОРМОЗА

Колеса оборудованы тормозными колодками от задних колес автомобиля «Москвич». Тросы ручного тормоза выведены к рукоятке, установленной впереди прицепа и выполняющей роль стояночного тормоза. Букмекерскими ставками на сегодняшний день увлекается огромное количество человек. [баскетбол ставки](#) Многие люди, следящие за спортивными событиями, решают попробовать прогнозировать исходы матчей. И понимают, что это не такая простая задача

## СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

На прицепе имеются фонари «стоп-сигнал», габаритные огни, указатель поворота и

освещение номерного знака. Кроме того, сзади, по краям, прицеп оборудован двумя треугольниками с красными катафотами, а спереди, по бокам, установлены желтые катафоты.

