

АМФИТРАК "ОБЬ"

Если попробовать перечислить все известные конструктивные схемы вездеходов, то, наверное, не хватит этой страницы - ведь число их соизмеримо с количеством любителей, занимающихся вездеходной техникой. В этом списке найдут место и мотонарты, и аэросани, и аппараты на воздушной подушке... И, как оказывается, невредно оглянуться назад и посмотреть: а все ли «выжато» из давно известных конструкций? Так поступил читатель нашего журнала А. Кремнев, разрабатывая вездеход-амфибию «Обь».

В нашей фотопанораме (см. «М-К» № 2 за 1977 год) были помещены фотография этой машины и небольшая информация о ней - всего несколько строк описания. Публикация вызвала живейший читательский интерес, о чем свидетельствует ряд писем, полученных редакцией, и во всех единодушная просьба: пришлите чертежи! Редакция попросила А. Кремнева подготовить более обстоятельный материал о своем вездеходе. Ответ не заставил себя долго ждать - он перед вами!

Основные достоинства «Оби» (рис. 1) - простота и функциональность. Во всем - начиная с корпуса и кончая ходовой частью.

Что же представляет собой этот вездеход-амфибия? Начать описание его следует, видимо, с корпуса (рис. 2). Он сделан из листов фанеры толщиной 12 мм, соединенных между собой металлическими профилями (уголок) и заклепками. Жесткость и прочность его оказались такими, что отпала необходимость в раме. Поэтому несущий корпус амфибии получился весом всего около 45 кг.

Непросто было решить проблему гусениц - общую, пожалуй, для всех самоделщиков. Алюминиевые траки, отлитые в импровизированной литейной и приклепанные к втулочно-роликовой цепи, - вот движитель моей «Оби». Каждая гусеница весит около 38 кг. Основные размеры траков приведены на рисунке 6. Гусеницы натянуты на шесть опорных катков - колес от мотоцикла «Восход» и приводятся в движение четырьмя звездочками, по две на каждую. Катки насажены на три оси на подшипниках качения.

Передняя ось (рис. 3 и 4) укреплена на двух продольных полуэллиптических рессорах, каждая из которых набрана из трех пластин. Задние же оси катков подвешены на подвижной (качающейся) раме, собранной из стальных профилей (уголков). Регулировка натяжения гусениц, как в большинстве подобных конструкций, осуществляется продольным перемещением рамы (рис. 5).

Ведущие звездочки располагаются на оси главной передачи (рис. 8), состоящей из редуктора, двух механизмов сцепления и ряда опорных и промежуточных подшипников. Звездочка на входе редуктора с помощью втулочно-роликовой цепи связана со звездочкой двигателя от мотоцикла Иж.

Кроме водителя, «Обь» может «принять на борт» еще двоих. Для защиты от непогоды предусмотрен легкосъемный брезентовый тент: он крепится на дугах, сваренных из стальных труб.

Управлять «Обью» просто. Оборудование рабочего места водителя мало чем отличается от тракторного - те же два рычага бортовых фрикционов, педаль муфты сцепления, педали тормоза, кикстартера и дроссельной заслонки карбюратора двигателя (газ). Двигатель запускается кикстартером при выжатом сцеплении, далее включается первая передача (бортовые фрикционы при этом включены), и вездеход трогается с места. Поворот осуществляется выключением соответствующего фрикциона. Переключение передач практически такое же, как и на любой другой машине.

Небольшому вездеходу не страшны ни снежные заносы, ни весенняя распутица; даже водные преграды без труда преодолевает «Обь» - корпус герметичен, а гусеничный движитель с успехом работает и в воде.

«Обь» находится в эксплуатации вот уже около четырех лет, и за это время сколько-нибудь серьезных поломок не было. Машина прекрасно служит, доставляя меня к месту работы

практически по любой пересеченной местности - ведь по профессии я рыбак.

А. КРЕМНЕВ, пос. Новостройка, Томская область

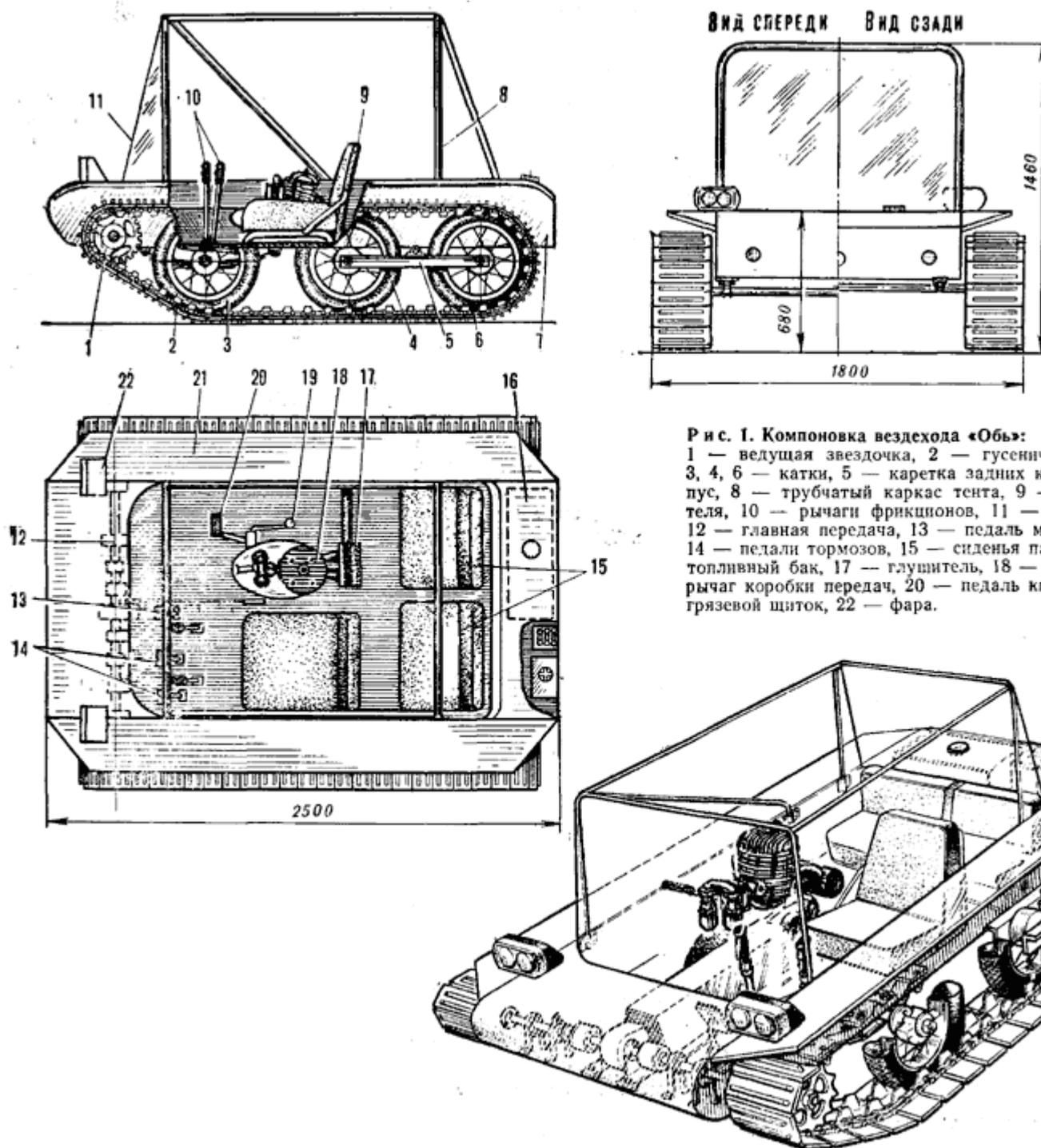


Рис. 1. Компоновка вездехода «Обь»:
 1 — ведущая звездочка, 2 — гусеница
 3, 4, 6 — катки, 5 — каретка задних катков, 8 — трубчатый каркас тента, 9 — руля, 10 — рычаги фрикционов, 11 —
 12 — главная передача, 13 — педаль мушкетера, 14 — педали тормозов, 15 — сиденья пассажира, 16 — топливный бак, 17 — глушитель, 18 —
 рычаг коробки передач, 20 — педаль выключения сцепления, 21 — педаль выключения тормозов, 22 — фара.

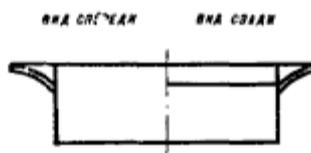
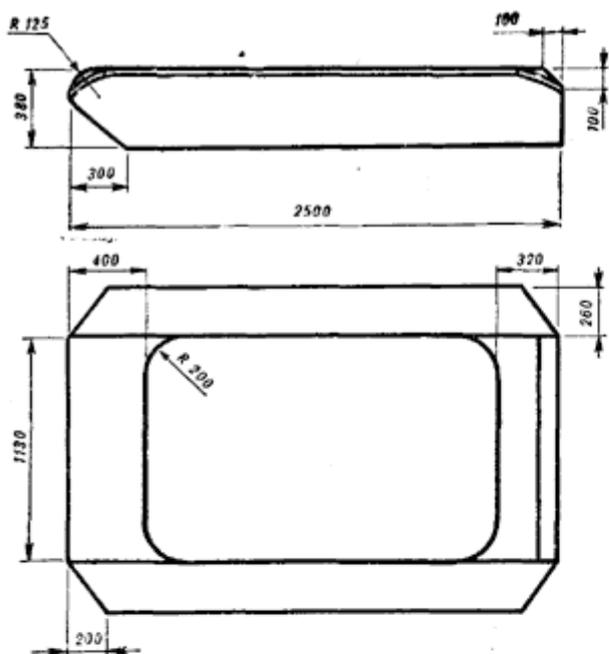


Рис. 2.
Корпус
вездехода.

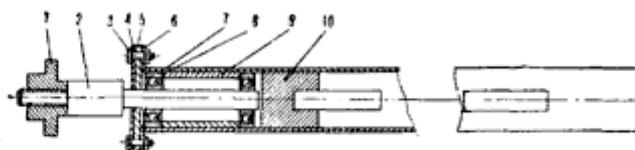


Рис. 3. Передняя ось:
1 — фигурная гайка, 2 — ось, 3 — болт М1
крышка подшипника, 4 — болт М8 с г
5 — кожаная манжет
7 — балка передней оси, 8 — подшипники
порная втулка, 10 — деревянная заглушка.

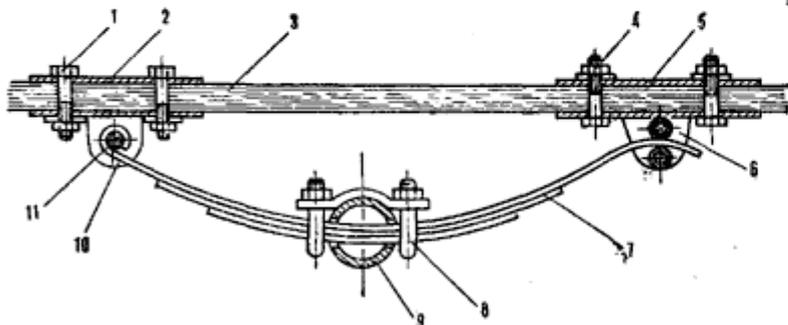


Рис. 4. Схема установки передней
1 — болт М8 с гайкой, 2 — пла
пус вездехода, 4 — болт М8 с г
5 — пластина, 6 — кронштейн,
тическая рессора, 8 — стремянк
ось, 10 — передний кронштейн,

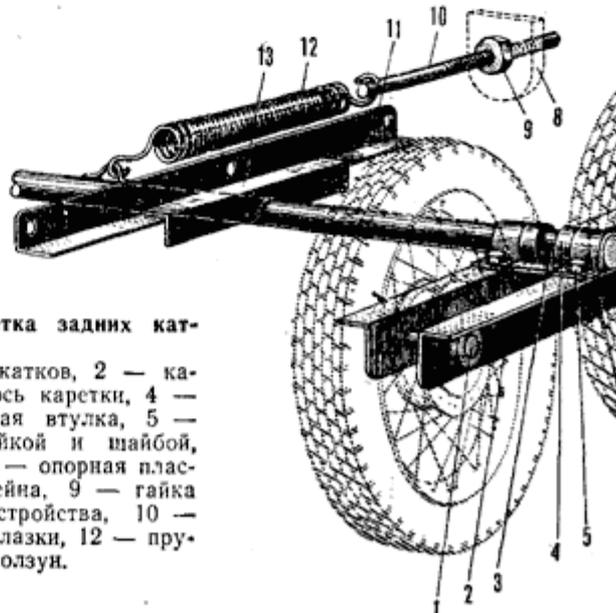
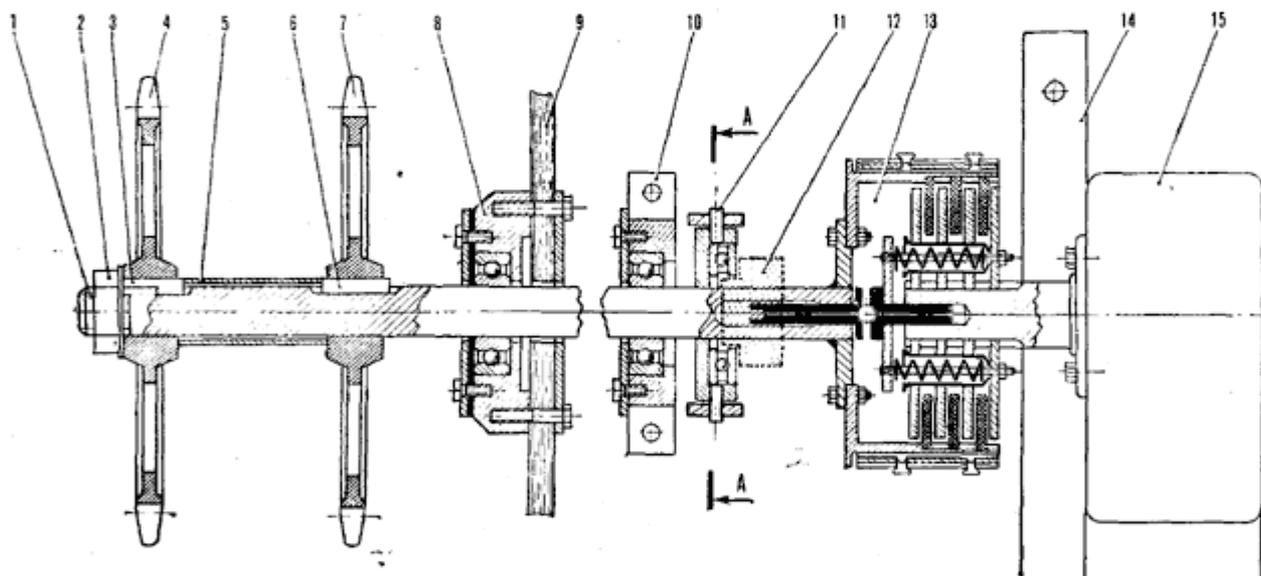
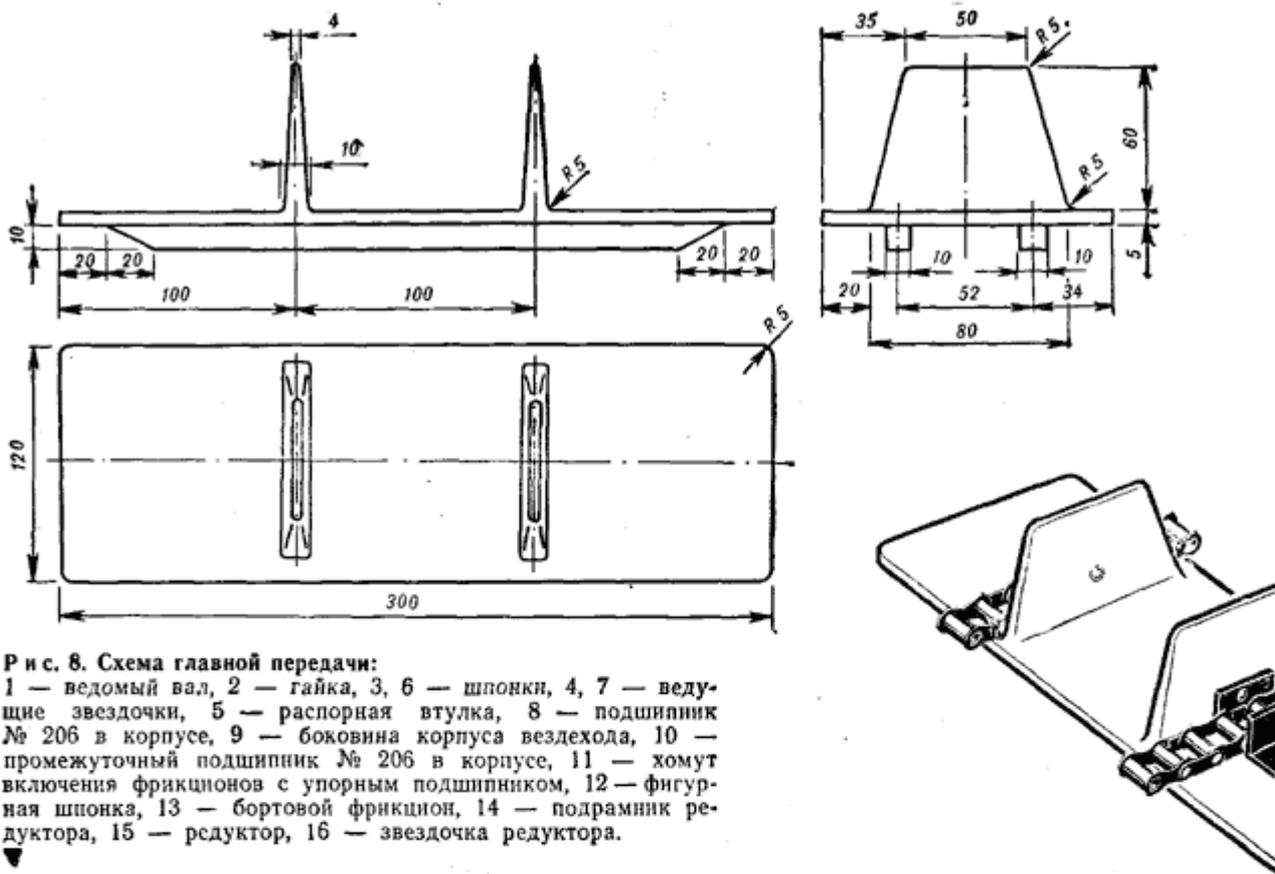
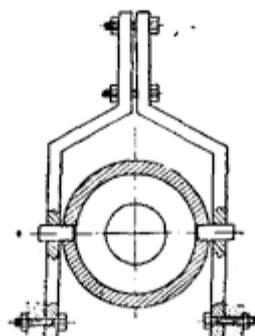


Рис. 5. Каретка задних катков:
1, 7 — оси катков, 2 — качалка, 3 — ось каретки, 4 — ограничительная втулка, 5 — болт М8 с гайкой и шайбой, 6 — хомут, 8 — опорная пластина кронштейна, 9 — гайка натяжного устройства, 10 — тяга, 11 — салазки, 12 — пружина, 13 — ползун.



A-A
УСЛОВНО ПОВЕРНУТО



[Чертежи для печати](#)

Источник: "Моделист-Конструктор" 1978, №4

OCR: mkmagazin.almanacwhf.ru