

# ДАЧА - ПРИЦЕП

...«Терем-теремок, кто в тереме живет?» — невольно вырвалось у меня, когда я увидел на уютной лесной опушке маленький, удивительно симпатичный домик на колесах, на стене которого старинной русской вязью было выведено: «Теремок». — рассказывал один наш коллега-журналист. Оказалось, живут здесь шестером: папа, мама, трое детей и собака Жучка. Пригласили зайти.

Отказаться по вполне понятным причинам было просто нельзя. Когда путник переступил порог, домик слегка качнулся, словно он стоял не на суше, а на воде. Заметив его удивление, хозяин сказал: «Это потому, что мы еще не подвели под «Теремок» козелки. Сейчас он стоит на собственных колесах, а подвеска очень мягкая, вот домик и качается, как на волнах. Ведь наш «Теремок» на колесах, он же прицепная дача к автомобилю «Москвич».

Интерьер «Теремка» по планировке и качеству оформления мог смело соперничать с автомобильным или самолетным салоном самого высокого класса! Здесь была компактная газовая плита на две конфорки, две стационарные и одна откидная спальная койка, удобный столик посередине, радиоприемник и телевизор типа «Юность». А в стенах и даже на потолке можно было заметить множество встроенных ящиков и полочек, куда, по-видимому, убирались необходимые в путешествии вещи. Во всем чувствовался вкус проектировщика и высокое мастерство исполнителя.

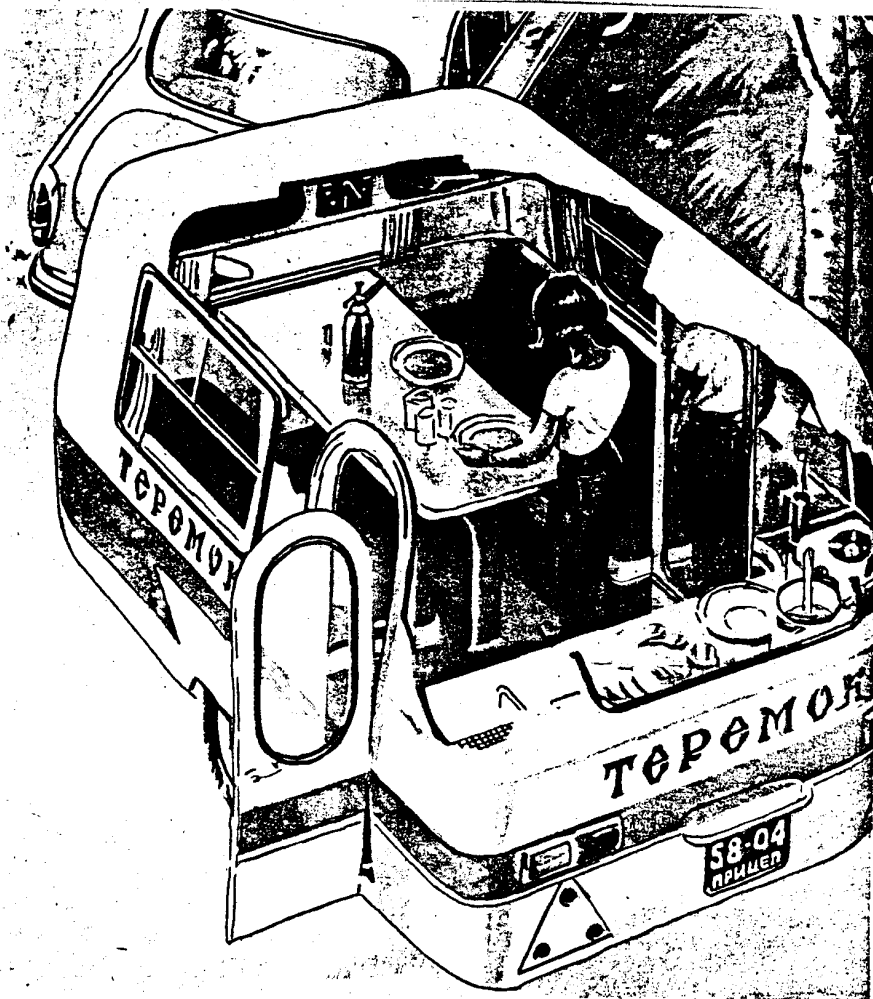
А теперь о «Теремке» подробно. Рассказывает его создатель — инженер Р. Ю. Чернец.

В отличие от многих других типов прицепных дач «Теремок» имеет цельноклееный из березового шпона бескаркасный кузов, после выклейки усиленный ребрами жесткости и вставным полом из фанеры толщиной 12 мм. Габаритные размеры кузова: 3500×1900×2100 мм, что позволяет человеку нормального роста находиться внутри, не испытывая никаких неудобств (рис. 1). Оконные коробки склеены из фанеры толщиной 10 мм. В проем вставлены алюминиевые полосы толщиной 2,5 мм — для установки резиновых уплотнителей при остеклении. Дверная коробка — из сосновых брусков 30×30 мм, вклеенных в кузов (до выпиливания проемов!). Дверь — двойная: наружный слой — фанера толщиной 10 мм, внутренний 3 мм, между ними — слой пенопласта толщиной 30 мм. Навесы врезаны в бруски коробки. Внутренняя поверхность кузова оклеена пенопластом марки ПХВ-1 толщиной 16 мм, лицевой внутренний слой стен покрыт линолеумом, потолок — плотной бумагой, пол — линолеумом. Стены кухонного отсека оклеены синтетической плиткой. Электропроводка — скрытая в толще пенопласта. Прямо импортный вариант! Даже лучше.

Цены на «стационарные» дачи в Подмоскowie, например, нынче выражаются пяти-шестизначными числами, на стройматериалы цены тоже растут как на дрожжах. Не каждому удастся получить и садовый участок. Пионерские лагеря чахнут, цены на путевки в дома отдыха «кусаются». А выехать с детьми в каникулы горожанину на природу во как необходимо! Где же выход?

Отличный вариант — дача на колесах. Сделать ее при желании может каждый, была бы охота. Есть собственный буксировщик — автомобиль — прекрасно. Нет — выручат друзья, знакомые, отвезут на лоно природы, не так это сложно. И живи в любом месте. Надоело — поменяй его. Где рыбку половить, где ягод, грибов пособирать. Даже интереснее, чем в сельском доме, на одном месте. Кому что по душе!

В любом случае — есть свежий воздух, крыша над головой и могут быть даже удобства. Пример тому — «Теремок» Романа Чернеца из города Электро-стали Московской области.



## ТЕХНОЛОГИЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ КУЗОВА

Для выклейки кузова была сделана секционная разборная форма-болван из досок и фанеры (рис. 2). Закругленные поверхности сопряжения плоскостей изготавливались из гипса. После зачистки на поверхности формы наклеено несколько слоев оберточной бумаги. Последний слой покрыт парафином и служит разделитель-

ным при выклейке. Кузов выклеивался в два этапа: сначала — верхняя, затем — нижняя часть, после чего половинки склеивались по поясному ребру жесткости. Последовательность наложения слоев такова: первый слой — марля, затем шпон, нарезанный на полосы размером 500×50×0,8 мм, на казенном клею, в четыре слоя внахлест под углом 30—60°. Каждые 0,5 м<sup>2</sup> наложенного шпона прижимались к форме полосками из фанеры 500×20×4 мм и «мухами», которые прибивались временно гвоздями 25×1 мм и удерживались до полного высыхания клея, для чего при комнатной температуре требуются сутки.

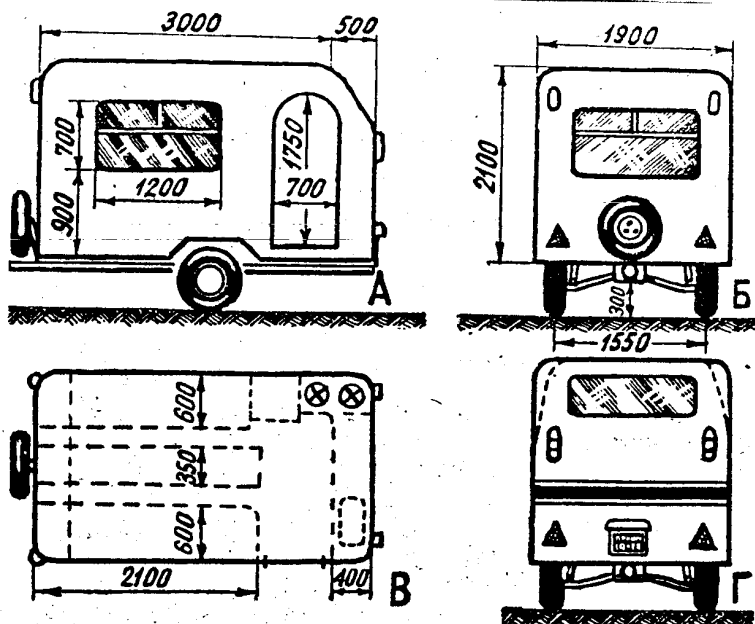


Рис. 1. Прицеп «Теремок»:

А — вид сбоку слева (справа двери нет), Б — вид спереди, В — вид сверху; Г — вид сзади; пунктиром показан вариант формы верхней части.

Затем планки и «мухи» снимались, наклеивался второй слой шпона, после него — третий и четвертый. Промежуточные слои подчищались рашпилем в тех местах, где по тем или иным причинам образовывались неровности, морщины и тому подобные дефекты. После наклейки последнего слоя поверхность зачищалась и оклеивалась тканью. По окончании выклейки и полного высыхания кузова в течение нескольких суток в него вклеивались рамки оконных и дверных проемов, после чего сами проемы вырезались узкой пилой-ножовкой. Делать наоборот (то есть сначала вырезать проемы, а потом вклеивать рамки) не рекомендуется, так как возмож-

но коробление оболочки кузова. Углы оконных и дверных проемов после зачистки дополнительно оклеиваются полосками ткани.

Пол формировался отдельно, из полос фанеры толщиной 4 мм, в три слоя на клею, окантовывался брусом 50×50 мм и вклеивался в «юбку» кузова. При наличии высококачественной фанеры толщиной 12 мм дно может быть изготовлено в один слой.

Встроенная мебель выполнена из деревянных брусков и фанеры, с использованием для отделки орехового шпона и цветного пластика.

Кухонный комплект состоит из стола с ящиками для продуктов, посуды, мусорно-

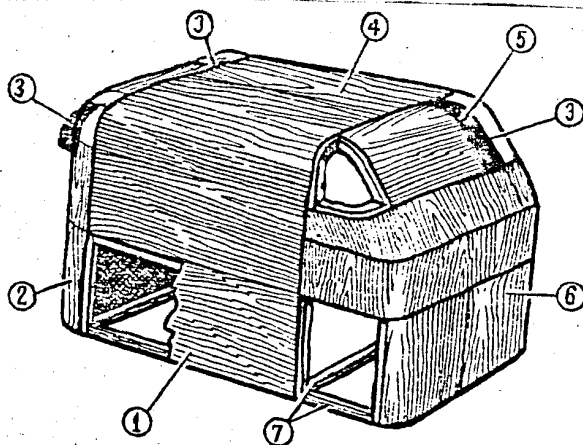


Рис. 2. Конструкция болвана для выклейки кузова:

1 — боковая панель (фанера или доски); 2 — углы (прямые) из фанеры, 3 — углы двойной кривизны из гипса; 4 — крышная панель (фанера с загибом на борта), 5 — панель скошенной части кузова (фанера с загибом на крышу), 6 — торцевая панель (фанера с загибом на борта), 7 — бруски каркаса.

го ведра и мелких хозяйственных предметов. В поверхность стодешницы встроены: двухконфорочная газовая плита и мойка (пластмассовый тазик). Газовые баллоны размещены под столом, водяной бак — у потолка.

## ОБОРУДОВАНИЕ

В соответствии с техническими условиями на изготовление прицепов «Теремок» имеет всю необходимую электросигнализацию с питанием от автомобиля-тягача: а) фонари «стоп», «поворот» и «габариты» от автомобиля «Жигули»; б) стекла верхних габаритных огней спереди и сзади от автомобиля «Волга» М-24; в) фонарь освещения номерного знака от автомобиля «Запорожец»; г) катафоты спереди и сзади треугольной формы от грузовых автоприцепов; д) освещение салона — двумя плафонами от автомобиля «Победа». (По секриту: почти все это из утиля, но выглядит как новое благодаря золотым рукам мастера.) Электросхема приведена на рисунке 4.

## ВНЕШНЯЯ ОТДЕЛКА

Поверхность кузова грунтуется, шпаклюется и окрашивается синтетическими эмалями под цвет машины-тягача. Нижнюю часть желательно красить в более темные тона, верхнюю — в светлые. Над окнами и над дверью устанавливаются водостоки из алюминия, нержавеющей стали (или готовые — с разбитых автомашин). Эмблема — накладная, из фанеры толщиной 10 мм.

## ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

При изготовлении ходовой части использована принципиальная схема хребтовой прицепа для перевозки лодки или катера, (рис. 3). Конструкция состоит из основной рамы-ложа, сваренной из балок П-образного или коробчатого сечения (могут быть также использованы стальные трубы  $\varnothing 60-80$  мм), перекладины, дышла с кронштейном и сцепного устройства. Два трапецевидных рычага поперечной подвески (от инвалидной мотоколяски) закреплены шарнирно в проушинах рамы резиновыми пальцами, проходящими через резиновые втулки; реактивные рычаги служат для гашения вибраций, возникающих при движении.

Рычаги подвески опираются на пружинно-гидравлические амортизаторы, взятым от мотоцикла «Восход» или «Ява». Они устанавливаются парно с каждой стороны. Колеса в сборе с дисками — от мотоколяски СЗА (размер 5—10).

Кузов крепится к раме ходовой части десятью 8-мм болтами с шайбами большого размера.

Рис. 3. Конструкция тележки.

А — общая компоновка:

1 — замок сцепного устройства под шар  $\varnothing 50$  мм, 2 — страховочная цепь, 3 — передняя опора днища кузова, 4 — разъем электросистемы, 5 — запасное колесо на кронштейне, 6 — скоба крепления опоры в походном положении, 7 — опора дышла в стояночном положении, 8 — боковая опора днища кузова, 9 — поперечный коробчатый лонжерон рамы, 10 — траверса крепления амортизаторов, 11 — дышло, 12 — болт сайлент-блока подвески переднего качающегося рычага, 13 — щека передних сайлент-блоков, 14 — амортизатор подвески, 15 — передний качающийся рычаг, 16 — колесо (шина  $5 \times 10$ ), 17 — качающийся рычаг полуоси, 18 — болт сайлент-блока, 19 — щека задних сайлент-блоков.

Б — узел крепления рычага подвески к коробчатому лонжерону:

1 — коробчатый лонжерон, 2 — проушина рычага, 3 — болт сайлент-блока, 4 — рычаг, 5 — щека, 6 — резиновый вкладыш.

В — верхний узел крепления спаренных амортизаторов к траверсе:

1 — траверса, 2 — шпилька М10, 3 — ушко крепления шпильки, 4 — амортизатор.

Г — полуось и ступица колеса:

1 — резбовая хвостовик полуоси, 2 — подшипник наружный, 3 — ступица, 4 — фланец крепления диска колеса, 5 — подшипник внутренний, 6 — ушко крепления амортизаторов, 7 — шпилька крепления диска колеса, 8 — сальник, 9 — сварка, 10 — качающийся рычаг подвески.

Д — нижний узел крепления спаренных амортизаторов к качающемуся рычагу подвески:

1 — амортизатор, 2 — сайлент-блок, 3 — шпилька М10, 4 — рычаг подвески.

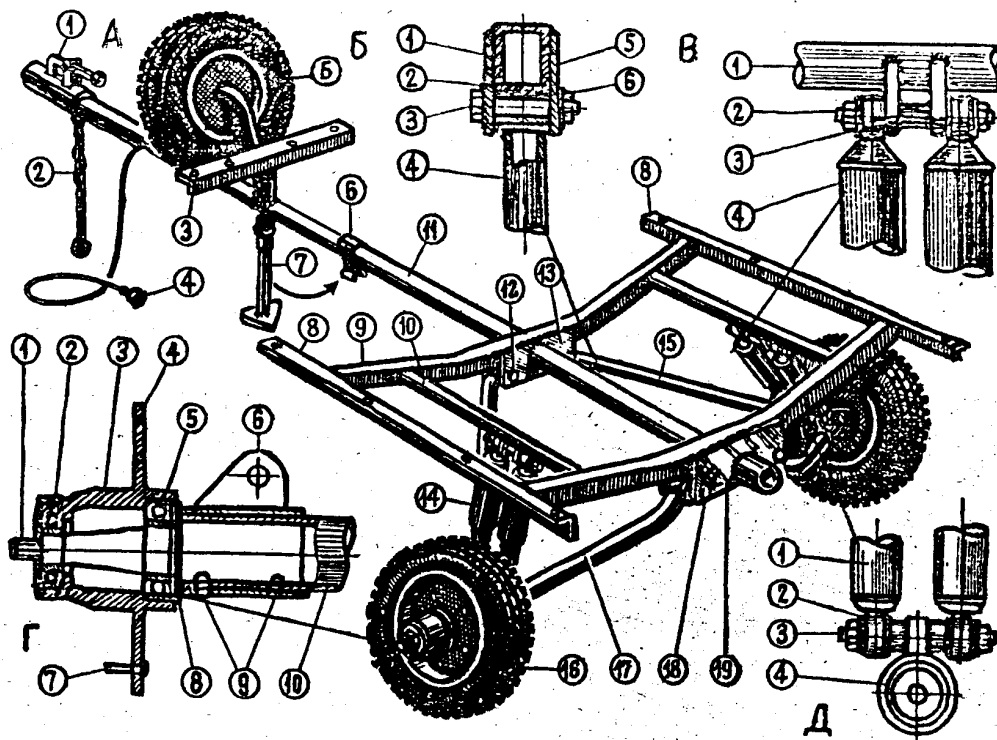


Рис. 4. Схема электропроводки и подключения к электросистеме автомобиля:

1 — провода к электросистеме автомобиля, 2 — разъем четырехконтактный, 3 — габаритные огни передние, 4 — выключатель кухонной лампы, 5 — кухонная лампа, 6 — потолочный плафон, 7 — выключатель плафона, 8 — выключатель настольной лампы, 9 — настольная лампа, 10, 13 — соединительные колодки, 11 — задние фонари (габарит, указатель поворотов, стоп-сигнал), 12 — фонарь освещения номерного знака, 14 — общий выключатель внутренних потребителей тока; схема предусматривает общую массу.

