



ЕЩЕ И КОМПРЕССОР!

Нет компрессора — и бесполезной поделкой валяется пульверизатор. А как скоро и аккуратно можно было бы окрасить с его помощью тот же мопед! Не работает газовая горелка, а стало быть, нечем паять. Даже наначка шин превратилась в трудоемкую работу.

Между тем, кто внимательно следил за публикациями рубрики, легко отыскал бы выход, как это сделал наш читатель А.Кусов.

В третьем номере «Левши» за этот год он познакомился с простейшей «циркуляркой», построенной на базе мопеда. И предлагает превратить ее... в компрессор. Понадобится лишь несложная доработка: удалить блок с пилой и поставить на его место узел, показанный на рисунке.

Его основа — отслуживший свой срок двухтактный двигатель внутреннего сгорания типа Д-6 или Д-8 от легкого мопеда «Рига-11» или «Рига-13». С двигателя снимают карбюратор, выхлопной патрубок, а также электрооборудование — высоковольтный трансформатор, маховик магнето и плату прерывателя. Обратите внимание, не слишком ли изношена пара поршень — цилиндр. Если подыстерпась, придется заменить поршневые кольца.

«Раздетый» двигатель устанавливают на раму. Крепится рама к стопу с помощью вилки, выгнутой из стального листа толщиной 3...4 мм или вырезанной из отрезка подходящего швеллера. С вилкой она соединяется шарнирно с помощью болта и гайки.

В нижнюю трубу забивается сухарь — стальной цилиндр с нарезным резьбовым отверстием М10. Оно понадобится для регулировки натяжения цепи. С помощью болта можно будет поднимать или опускать нижний конец рамы.

Зажигательная свеча компрессору не требуется. На ее месте лучше предусмотреть клапан, необходимый для нормальной работы. Делается он просто. Фарфоровую часть свечи, осторожно разбив, удалите из стального корпуса, а вместо изолятора к резьбовой втулке припаяйте (твердым припоем) гайку с

резьбой М8. В нее и заверните штуцер-клапан от ручного автомобильного насоса. Переделанная свеча закрепляется в свечном отверстии, необходимо лишь предусмотреть надежное уплотнение — например, подложите кожаную шайбу.

Компрессор устанавливают на столе «циркулярки» — на место дисковой пилы и соединяют цепью со звездочкой на заднем колесе универсального силового агрегата. Теперь надо подумать об усовершенствовании системы управления. Педаль «газа», столь удобную для «циркулярки», придется заменить на рычажок топливного корректора от мотоцикла «ИЖ», поскольку его можно фиксировать в любом положении.

При работах с небольшим давлением ресивером послужит автомобильная камера. Но если давления превышают атмосферу — придется использовать более прочный сосуд — например, корпус старого огнетушителя.

Учтите, пара поршень — цилиндр нашего компрессора работает в тяжелых условиях — без смазки. А потому не забывайте время от времени вводить через свечное отверстие немного моторного масла.

Вот и все. Запускайте двигатель силового агрегата, включайте сцепление — компрессор готов к работе. А как идут дела, следите по манометру: давление в ресивере не должно превышать 3... 4 атмосферы.

Цифрами на рисунке показано:

1 — вилка крепления; 2 — шарнир (болт с гайкой); 3 — компрессор (на базе двигателя Д-6 или Д-8); 4 — рама компрессора (часть рамы дорожного велосипеда); 5 — клапан со штуцером (собирается из доработанной свечи, гайки М8 и клапана от автомобильного ручного насоса); 6 — болт; 7 — сухарь; 8 — стол «циркулярки»; 9 — опорная пята; 10 — втулочно-роликовая цепь привода.

