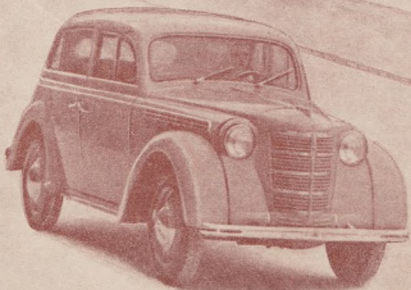


Αὐτοαυτοδότης



10

1947

мерным, тт. Хоруженко и Терещенко через каждые 5—7 тыс. км проеизг переставляют шины с одного колеса на другое и два—три раза в неделю проверяют давление. В шинах задних колес давление поддерживали 5,5 атм, а в передних — 5 атм.

В результате такого заботливого и любовного ухода за механизмами, автомобиль тт. Хоруженко и Терещенко в настоящее время, как мы уже упоминали, находится в отличном техническом состоянии.

Мы подробно рассказали о двух лучших шоферах. В Крыму сейчас широко развернуто соревнование шоферов за переосвоение норм межремонтных пробегов. Что же способствует массовому разветвлению этого движения?

Главное — распространение опыта передовых шоферов.

Стотысячники были у нас и раньше. Но тогда это были олимпиады, потому что опыт их не был достоянием всех. Люди, от которых зависело широкое распространение этого опыта, работали неудовлетворительно.

Сейчас — иное дело. Руководители автохозяйств Крыма и общественные организации серьезно занимаются изучением и внедрением опыта тт. Хоруженко, Терещенко и других стахановцев-шоферов.

В каждом крупном автохозяйстве имеется план применения опыта передовиков. Основной план является повышение квалификации шоферов. Веден институт шоферов-взаставников из числа стотысячников. К каждому шоферу-взаставнику прикреплена группа других шоферов, с которыми он «отрабатывает» свои методы вождения и ухода за автомобилем. Шофер-взаставник садится в «абаку» к прикрепленному и в обыч-

ных условиях работы показывает ему, как лучше водить автомобиль, исправляет его ошибки. Это — своеобразная стахановская школа, где занятия проводятся не с группой, а отдельно с каждым обучающимся. Такую «школу» проводят все шоферы, независимо от стажа в классе.

Так на практике в Крыму внедряются методы работы стотысячников и остающиеся подтягиваются до уровня передовиков.

Результаты, конечно, не замедлили сказаться. За 9 месяцев 1946—1947 гг. движение стотысячников обеспечило досрочное выполнение плана, даю возможность сэкономить на ремонтах 1034 тыс. руб. 104 т бензина в объеме 300 автомобилей.

Новаторы-шоферы на опыте своей работы доказали, что установленные нормы технической эксплуатации можно перекрыть во много раз.

АВТОБУСЫ Л-1 и Л-3 на шасси ЗИС-5

Инж. В. НАУМОВ

В № 3 журнала «Автомобиль» за 1947 г. сообщалось о постройке в Ленинграде автобусов вагонного типа Л-1 на базе шасси ЗИС-5. Опыт семимесячной работы автобусов позволяет подвести некоторые итоги их эксплуатации.

На внутригородских и загородных маршрутах в августе 1947 г. работало свыше 60 автобусов Л-1. За семь месяцев они перевезли до 5 млн. пассажиров. Многие автобусы прошли без дефектов и поломок по 40—45 тыс. км.

В процессе эксплуатации в конструкции автобуса, на основе замечаний эксплуатационников и пассажиров, внесены ряд изменений.

1. В результате конструктивной доработки передней части кузова лобовое стекло приближено к шоферу на 120 мм; нижний обрез всех стекол опущен на 100 мм. Это позволило уменьшить «невидимое» пространство с 5,5 до 4,3 м, что можно считать вполне приемлемым для подобного типа автобусов.

2. С целью расширения прохода в кузове расстояние между сиденьями увеличено на 100 мм.

3. Именно соотношение плеч ледяной тормоза и сцепления и рычага ручного тормоза, благодаря чему улучшено торможение. На автобусах последних выпусков устанавливаются сервомеханизмы тормозной системы типа «Девандер».

4. Для удобства обслуживания и ремонта облицовки радиатора и капот сделаны так, что их можно легко и быстро снять.

5. Сиденье кондуктора перенесено вперед, за выходную дверь; это облегчает условия работы кондуктора.

6. Чтобы лобовое и боковые стекла кабины шофера не обмерзали, в торце устройства щели для обдува стекол с внутренней стороны. Место шо-

фера заключено в кабину (вместо подкачки).

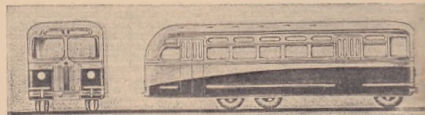
7. Емкость бензобака увеличена со 120 до 150 л.

8. Над передним и задним колесами установлены штыки, что улучшило внешний вид автобуса.

9. На двигателях всех автобусов поставлены масляные фильтры тонкой очистки оригинальной конструкции. На радиаторах устроены шторки, управляемые с места шофера.

Начальник Авториспортного управ-

ления Ленгортсплокова (АТУЛ) т. Г. Клименко внес предложение — в подполк трудящихся Ленинграда к 30-летию Великой Октябрьской социалистической революции построить новый тип автобуса модели Л-3, более вместительный и комфортабельный. Бригада проектного бюро АТУЛА в составе инженеров тт. Юдеева, Никитова, Козлова, Лев и консультанта инженера Боравского закончила разработку проекта автобуса Л-3 в виде трехосного варианта (см. рисунок).



Трехосный автобус Л-3. Вид спереди и сбоку.

Основные конструктивные изменения шасси грузового автомобиля ЗИС-5 под автобус Л-3 те же, что и для Л-1. В трехосном варианте дополнительно подвешены третий ведущая ось и для соединения трессор задних мостов вводится балластр.

Для двухосного автобуса рама изготовлена из швеллера № 18, сталь 3. База автомобиля удлинена до размера автобуса ЗИС-16, т. е. увеличена на 1160 мм (4977 мм, вместо 3810 мм у ЗИС-5), и устанавливается карданный вал ЗИС-16.

Вместимость нового автобуса 45 пассажиров (29 мест для сиденья и 16 для стояния).

Высота кузова внутри на 5 см боль-

ше, чем у Л-1. Длина автобуса — 8,5 м (на 0,6 м длиннее Л-1), ширина — 2400 мм (то же, что у Л-1), высота — 2800 мм (на 100 мм выше Л-1). Двери имеют входной и выходной проемы, освещаются лампочками, которые замыкаются автоматически при открывании дверей.

Большое внимание уделено внутренней отделке кузова. По сравнению с Л-1, сиденья в новом автобусе более удобны и имеют мягкие откидные спинки. По внешнему виду автобус Л-3 во многом похож на автобус ЗИС-154.

Шасси и кузов для автобусов Л-1 изготовляют авторемонтный завод и кузовные мастерские АТУЛА.