

# Автомобили



4-5  
1943

ИЗДАТЕЛЬСТВО НАРКОМХОЗА РСФСР

# Санитарный АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Инженер-подполковник М. ЯКОВЛЕВ и инж. С. РЫЖКОВ

Автомобиль — один из основных видов транспорта в системе санитарной эвакуации.

В зависимости от условий местности, наличия дорог и степени активности противника санитарный автомобильный транспорт иногда удается продвигать к самому фронту.

В настоящее время из санитарных автотранспортных средств наибольшее распространение получили специальные автомобили ГАЗ-55 (М-55), санитарные автобусы ЗИС-16 и ЗИС-8 и грузовые автомобили ГАЗ-АА и ЗИС-5, оборудованные для перевозки раненых.

Санитарный автомобиль ГАЗ-55 (рис. 1) рассчитан на перевозку четырех лежачих и двух сидячих раненых или восьми сидячих.

Автомобиль ГАЗ-55 имеет облегченный автобусный кузов, устанавливаемый на шасси грузовика ГАЗ-АА с облегченной передней рессорой, облегченными и удлиненными задними рессорами и шестью масляными амортизаторами типа М-1 (четыре на задней и два на передней оси).

Внутреннее оборудование автомобиля ГАЗ-55 состоит из движущихся по направляющим трубам четырех колесных кареток для погрузки лежащих раненых и откидных скамеек для сидячих раненых. Две пары направляющих труб верхних кареток прикреплены к потолку; две трубы (по одной на каждую нижнюю каретку) — к полу.

Носилки головными концами устанавливаются на каретки, а ножками — в верхнем ярусе подвешиваются к кронштейнам на ремнях, а в нижнем ярусе ставятся на пол.

Кузов автомобиля в зимнее время

обогревается выхлопными газами двигателя.

Погрузка раненых в автомобиль производится через заднюю дверь.

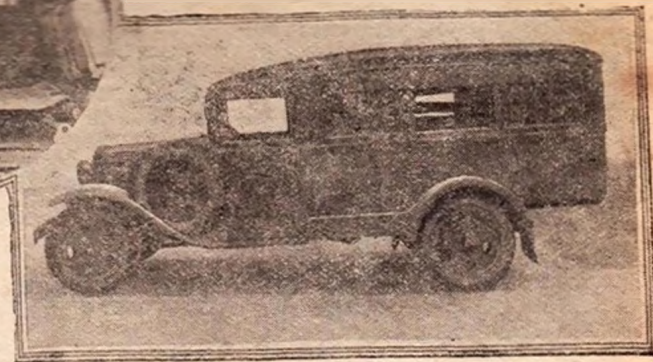


Рис. 1. Санитарный автомобиль ГАЗ-55. В овале — внутреннее оборудование автомобиля.

открыта. Носилки с ранеными грузятся силами трех санитаров без захода их внутрь кузова. Задняя дверь имеет подножку, выдвигающуюся во время движения автомобиля под пол кузова.

Благодаря малым габаритам кузова и хорошей проходимости автомобиль ГАЗ-55 с успехом может работать на передовых участках автотранспортной эвакуации.

Санитарный автобус ЗИС-16 служит для перевозки раненых в крупных госпитальных центрах (рис. 2) и рассчитан на 10 лежачих и 10—12 сидячих раненых.

Для размещения носилок в кузове к боковым стенкам укреплены стойки

с кронштейнами и подвесками. В передней части кузова носилки располагаются в три яруса, в задней — в два яруса. В проходе между носилками устанавливаются две откидывающиеся на пол скамейки.

Автомобиль оборудован камином с диффузным отоплением, с использованием выхлопных газов двигателя, в некоторых из зимнее время устанавливаются печи дровяного отопления.

Погрузка раненых производится через заднюю дверь с заходом санитаров внутрь кузова.

Для санитарного автобуса ЗИС-8, предназначенного также для перевозки раненых в крупных госпитальных центрах, принято санитарное оборудование двух типов.

Оборудование рассчитано на размещение носилок в два яруса в передней части кузова поверх пассажирских сидений (без съема сидений). Оно состоит из двух трубчатых штанг, устанавливаемых поперек кузова, и подвесок с пружинными амортизаторами, закрепляемых на штангах. Штанги в нерабочем положении могут откидываться к стенкам кузова. Автобус с этим оборудованием перевозит 4 лежачих и 10—12 сидячих раненых.

Оборудование второго типа аналогично оборудованию автобуса ЗИС-16 и позволяет перевозить 8—10 лежачих и 4—6 сидячих раненых.

Современная война характеризуется развитием боевых операций на большой территории. Увеличение театра военных действий как по фронту, так и в глубину значительно удлиняет пути подвоза и эвакуации, требует мощной организации транспортных средств. В связи с этим резко возрастает потребность в санитарном автомобильном транспорте.

В тех случаях, когда специальных санитарных автомобилей не хватает для

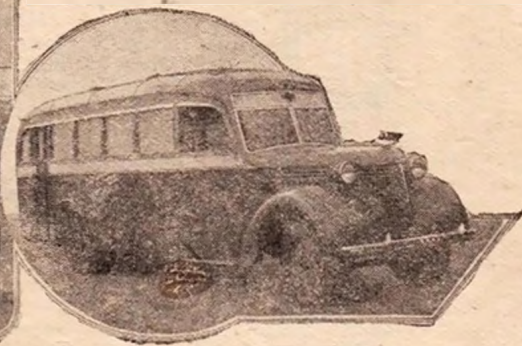
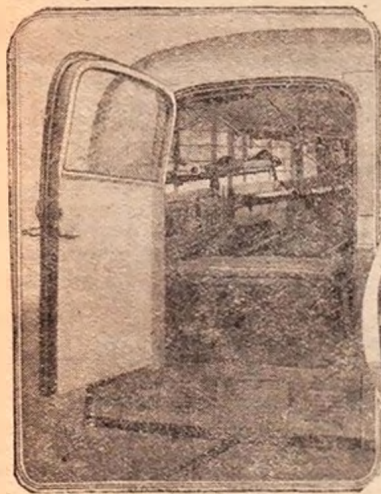


Рис. 2. Санитарный автобус ЗИС-16. Слева — внутреннее оборудование автобуса.

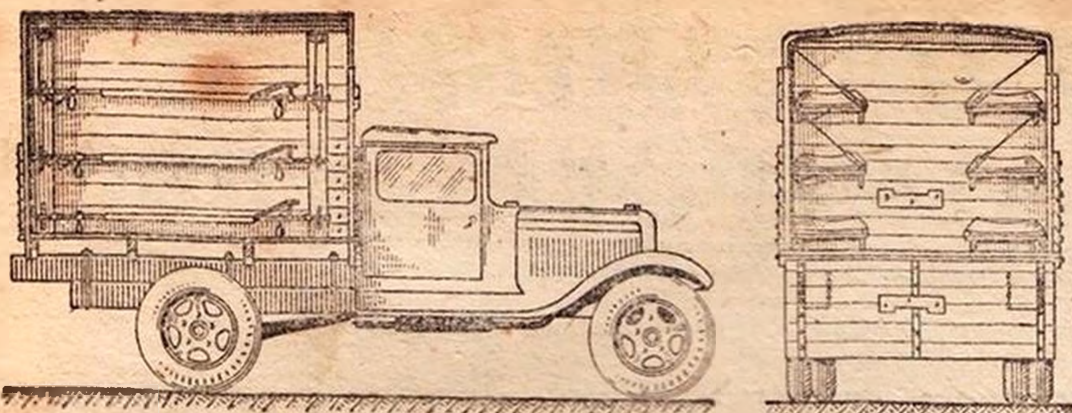


Рис. 3. Автомобиль ГАЗ-АА, приспособленный для перевозки раненых.

обеспечения этой потребности, используются обычные автомобили, применяющиеся в народном хозяйстве страны.

Широкое распространение получили санитарные автомобили ГАЗ-АА (рис. 3), приспособленные для перевозки раненых. Оборудование их состоит из каркасов, поддерживающих съемные брезентовые тенты, и приспособлений, позволяющих устанавливать носилки.

Комплект санитарного оборудования состоит:

- 1) из четырех деревянных стоек с укрепленными на них кронштейнами и подвесками для установки носилок;
- 2) из двух деревянных брусков, свя-

зывающих стойки в верхних концах; 3) из двух деревянных планок, укрепляемых на переднем и заднем бортах, и доски, укладываемой на эти планки и образующей сиденье.

Такое оборудование допускает эксплуатацию автомобиля для перевозки различных грузов до полного тоннажа.

Санитарное оборудование на автомобилях ГАЗ-АА устанавливается после сборки и закрепления каркаса тента. Стойки ставятся и крепятся болтами к боковым бортам и доскам обрешетки: передние стойки на расстоянии 230 мм от переднего борта, две задние на расстоянии 110 мм от заднего борта.

Стойки сверху соединяются поперечными брусками. После этого на переднем и заднем бортах закрепляются болтами планки, на которые укладывается продольная доска для размещения легко раненых.

Автомобиль с таким оборудованием рассчитан на перевозку в летнее время 6 лежачих и 4—5 сидячих раненых. При необходимости вместо сидячих мест можно установить в проходе на полу седьмые носилки. В зимнее время в кузове между носилками устанавливается печка, и тогда количество сидячих мест уменьшается.

Носилки размещаются в три яруса: нижние ставятся на пол кузова, а верхние — на кронштейны и подвески.

Грузовой автомобиль ЗИС-5, оборудованный для перевозки раненых аналогично грузовому автомобилю ГАЗ-АА, рассчитан на перевозку 6 лежачих и 10—12 сидячих раненых в летнее время. Зимой при установке печи в кузове количество сидячих раненых уменьшается на 3 человека. Погрузка раненых производится так же, как и в санитарный автомобиль ГАЗ-АА.

Условия транспортировки раненых в санитарном автомобиле ЗИС-5 хуже, чем в санитарном автомобиле ГАЗ-АА, вследствие большого несоответствия между фактической нагрузкой автомобиля ЗИС-5 и его номинальной грузоподъемностью.

## НОВОЕ СЦЕПЛЕНИЕ МОТОЦИКЛА М-72

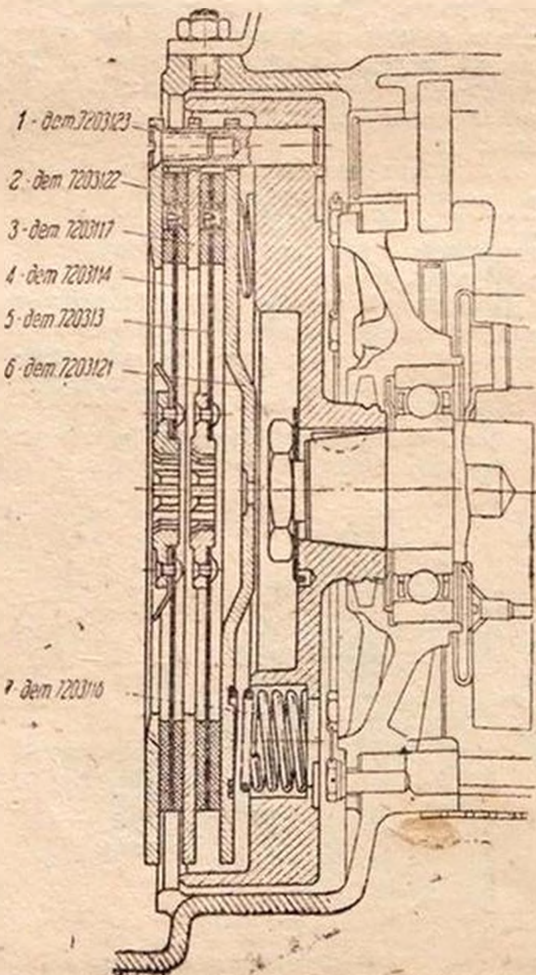
А. ПОСТНИКОВ

Эксплуатация мотоцикла М-72 в фронтowych условиях показала, что существующая конструкция его однодискового сцепления недостаточно надежна. Это привело к необходимости создания нового двухдискового сцепления.

Новое сцепление (рис. 1) имеет дополнительный промежуточный диск 3 и ведомый диск 5.

При замене некоторых деталей сцепления может быть смонтировано на любом ранее выпущенном стандартном мотоцикле М-72. Для этого нужно иметь промежуточный диск (заводской № 7203117), два ведомых диска (№ 7203114 и 7203113), шесть удлиненных на 9 мм пальцев маховика (№ 7201224), переднюю крышку коробки передач (№ 7204107), крышку переднего подшипника вторичного вала (№ 7204118), а кроме того, уменьшить толщину фланца втулки вала пускового механизма (№ 7204119) с 4 до 3,5 мм и укоротить длину самой втулки на 5 мм.

Смена указанных деталей обуславливается прежде всего уменьшением толщины стенок отливок, а в некоторых случаях заменой литья штамповкой, что дало возможность расширить место в картере для помещения двух дополнительных дисков без изменений в картере двигателя и коробке передач. При смене деталей необходимо также укоротить на 5,5 мм валики вилки переключения передач (№ 7204307) и вал пускового механизма (№ 7204401).



На рис. 2 представлены детали, за счет уменьшения толщины и длины которых размещено двухдисковое сцепление на мотоцикле М-72.

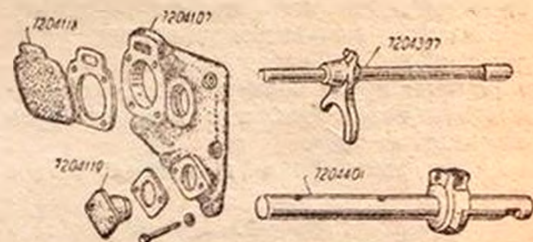


Рис. 2. Детали, за счет уменьшения толщины и длины которых размещено двухдисковое сцепление на мотоцикле М-72.

Испытания показали надежность работы нового сцепления на самых тяжелых и плохих дорогах. Увеличение поверхности трения нового сцепления и облегчение дисков гарантируют также повышение долговечности их работы.

Рис. 1. Двухдисковое сцепление:

- 1—винт ведущего упорного диска сцепления;
- 2—упорный ведущий диск; 3—ведущий промежуточный диск; 4—ведомый диск в сборе с маслоотражателем; 5—ведомый диск; 6—ведущий нажимный диск; 7—пружина нажимного диска.