

5

Умно ТРАКТОРНОЕ целю

12

1938

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

годную форму камеры сгорания, позволяет работать на бензине с более высокими степенями сжатия и, следовательно, дает возможность запуска на бензине газогенераторного автомобиля.

С точки зрения конструктивной предлагаемая нами головка с верхними клапанами очень проста

и не вносит больших осложнений в производство. Для двигателей ГАЗ и М-1 она в частности имеет еще и то преимущество, что допускает регулировку зазора клапанов, отсутствие которой является большим местом этих двигателей.

Конструктивные недостатки автобуса ЗИС-16

Инж. С. М. Дрожинский

Глававтопром

Автозавод им Сталина выпустил первую партию новых автобусов ЗИС-16.

Практика эксплуатации первой экспериментальной партии этих машин (11 шт.) показала, что они, несмотря на свое неспорное достоинство, имеют ряд серьезных дефектов.

Неправильно распланированные пассажирские места. Размещение 27 пассажирских сидений на практике привело к тому, что проход в кузове получился слишком узким, а выход между кабиной водителя и передним двойным пассажирским местом равен около 300 мм, т. е. недопустимо сужен.

Интервал между сиденьями мал, пассажиры даже среднего роста вынуждены выворачивать колени в стороны, так как они не помещаются по прямой линии.

Ребро боковой стенки кабины шофера находится против ручного тормоза. При пользовании тормозом водитель сильно ударяется локтем правой руки о ребро кабины. Были случаи, когда водитель после такого удара в течение нескольких минут вынужден был вести машину одной рукой.

На 4 автобусах из 11 в первые же дни эксплуатации отказались работать 14 стеклоподъемников; стеклоподъемники расположены так, что ручки их упираются пассажирам в бок.

Сидение шофера недостаточно прочно. Регулировка сидения неудовлетворительна, водитель не чувствует устойчивой опоры.

Во время лоя вода проходит через переднее ветровое стекло в кабину водителя.

Козырьки (желоба) для стока воды над дверями малы и установлены неправильно, на остановах вода стекает в кузов.

Стандартный стеклоочиститель для автобуса ЗИС-16 мал и не обеспечивает необходимого поля зрения. Как для ЗИС-16, так и для будущего автобуса вагонного типа желательно иметь усовершенствованные стеклоочистители прямого действия.

На всех одиннадцати автобусах в течение первых 2 мес. эксплуатации произошли разрывы крыльев, вызванные неправильным креплением их

Торпедо и бутафория установлены недостаточно устойчиво.

После пробега автобусами ЗИС-16 10 000 км было установлено, что на некоторых машинах стремянки рессор простирагают ложжероны рамы, оставляя след в виде канавки глубиной 3—4 мм, длиной 60—70 мм.

Этот дефект, учитывая ответственность работы автобуса, следует считать особенно серьезным.

Смазка ступицы заднего колеса невозможна без снятия колеса. Это бесспорно является конструктивным недостатком этой машины.

Отсутствуют буксирный прибор и прицепные крюки.

Затруднено снятие и надевание ремня вентилятора, так как зазор между храником колечка вала и радиатором мал.

Тяги радиатора и крепление их — слабые. Наблюдался случай отрыва тяг.

У динамомашин, укрепленной под кузовом, отсутствует кожух от загрязнения. Желательно динамомашину из-под кузова перенести в другое, более подходящее место, для того чтобы обеспечить ей необходимый уход и избежать загрязнения и пробуксовки ремня.

В электросети необходимо установить предохранители на каждую секцию освещения отдельно.

Вся электропроводка выполнена крайне небрежно. Проводка разрознена, не сконцентрирована по лучкам, не заключена в предохранительные чехлы, отчего возможно перетирание и замыкание. Проводку легко перепутать, так как расцветка изоляции проводов отсутствует. Это вызывает большую потерю времени при ремонте. Монтаж и демонтаж электрозвонка затруднительны.

В летнее время на автобусах ЗИС-16 наблюдались значительный перегрев мотора, что можно объяснить недостаточной емкостью нормального радиатора ЗИС-5, который вследствие увеличенной мощности модернизированного двигателя ЗИС-5 не в состоянии дать хорошее охлаждение.

Эти наиболее серьезные из дефектов, которые были замечены эксплуатирующими организациями, а также и ряд других должны быть учтены заводом при серийном выпуске этих машин.

Советский автобус должен быть первоклассным.