

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

К ОБОРУДОВАНИЮ САНИТАРНОГО КУЗОВА И ПЕРЕОБОРУ-
ДОВАНИЮ ШАССИ ГАЗ АА, ПРИНЯТОМУ МОСКОВСКОЙ
АВТОБАЗОЙ СКОРОЙ ПОМОЩИ В 1936 году (чертежи
№ 25, 26, 27)

4-РЕССОРНАЯ ПОДВЕСКА ШАССИ ГАЗ АА

(Чертеж № 26)

В 1936 году Московской автобазой скорой помощи принята рессорная подвеска шасси ГАЗ АА, значительно отличающаяся от ранее применявшейся. На машинах по перевозке больных передняя фабричная рессора оставлена без изменения и изменены лишь задние. Вместо ранее ставившихся рессор кантилеверного типа установлены эластичные полуэллиптические рессоры. На машинах скорой помощи изменена также и передняя подвеска, т. е. вместо одной поперечной фабричной рессоры установлены 2 продольные. Изменение рессорной подвески значительно увеличило эластичность хода грузового шасси ГАЗ АА, что является необходимым для санитарной машины. Имеющийся чертеж и фотографии дают вполне ясное представление о переделке рессорной подвески. Необходимо указать, что детали № 2, 11, 18, 19 являются фабричными и имеются на каждом получаемом шасси ГАЗ АА, но некоторые из них, при переделке рессор получают небольшие изменения, а именно: деталь № 2 втачивается бронзовая эксцентрическая втулка, согласно указанию на чертеже; деталь № 11 одинаковая с деталью № 2 (№ по каталогу АА 5788) дополнительно приобретаемая (фабричное шасси ГАЗ АА имеет лишь 2 детали АА 5788) получает следующее изменение: на строгальном станке снимаются имеющиеся у фабричной детали плечики. При переделке передних рессор. Деталь № 18, поперечная рулевая тяга (№ по каталогу АА 3581) выгибается. Деталь № 19—рулевая сошка (№ по каталогу АА 3590) тоже выгибается.

При переделке задних рессор у фабричного шасси ГАЗ АА имеющийся средний опорный кронштейн задней рессоры срубается с заклепок и снимается совсем, передняя серьга задней рессоры (деталь № 3) снимается и переносится при полуэллиптической рессоре назад. Деталь № 11 приклепывается к лонжеронам рамы у заднего конца, согласно указанию на чертеже, таким образом, чтобы расстояние от заднего конца лонжерона до центра отверстия детали № 11 было 90 мм. Деталь № 10 (штанга) вставляется через отверстия прикрепленных к лонжеронам деталям № 11 и укрепляется в последних болтами завертываемыми в тело детали № 11 так, чтобы не было возможности перемещения штанги. Задние рессоры собираются отдельно с узлами, состоящими из деталей № 1, 2, 7, 8, 9 и в сборе подвешиваются к раме автомоби-

ля, при помощи пальцев № 4 и 5 и сержки № 3. После этой сборки у детали № 1 снимаются нижние крышки и рама — деталями № 1 спускается на чулки заднего места и рессоры притягиваются нижними крышками. При установке полуэллиптических рессор желательна установка каких-либо масляных амортизаторов.

Изменение передней поперечной фабричной рессоры ГАЗ АА на 2 продольных полуэллиптических значительно сложнее изменения задних рессор и не является обязательным, так как не дает значительно большей эластичности передней части автомобиля, чем одна фабричная рессора.

При переделке передней рессоры фабричная упорная вилка передней оси снимается совсем. Клыки (деталь № 21) отковываются заново и укрепляются к передним клыкам и переднему траверсу рамы ГАЗ АА болтами. Кронштейн (деталь № 17) заднего конца передней рессоры изготавливается заново и приклепываются к лонжеронам заклепками. Передняя ось усиливается стальными планками, привариваемыми электросваркой в углублении передней оси. Остальная сборка ясна из чертежа. Установка амортизаторов обязательна.

По имеющимся данным в автобазе скорой помощи г. Москвы, изменение задних рессор на полуэллиптические целиком себя оправдало, как в смысле увеличения эластичности хода санитарного автомобиля на шасси ГАЗ АА, так и в смысле простоты, прочности и почти полного отсутствия поломок задних рессор при эксплуатации санитарных машин.

Переделку передних рессор рекомендовать особо не следует, так как в условиях эксплуатации имели место 2 случая поломок передних осей.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВЕРХНИХ ПОДЪЕМНЫХ ПОЛОЗКОВ

(Чертеж № 26)

Как принято в Московской автобазе скорой помощи, для работы в городе санитарный кузов машины скорой помощи имеет 2-ое носилок, расположенных один над другими. Так как в практике работы большую часть приходится везти одного больного, то для удобства оказания ему помощи в машине сконструирована для верхних носилок система верхних подъемных полозков, позволяющая поднимать верхние носилки к потолку или при наличии 2-х больных опускать в рабочее положение в течение не более $\frac{1}{2}$ минуты. Устройство верхних подъемных полозков совершенно ясно из чертежа и имеющихся фотографий. При следовании машины скорой помощи на вызов, верхние полозки с носилками находятся в положении, указанном черными линиями на сборочном виде конструкции в чертеже № 25. При опускании носилок полозки занимают место, указанное пунктиром. Для опускания носилок крючок (деталь № 11) отстегивается от детали № 14, полозки поднимаются настолько, чтобы штанга (деталь № 8)

своим крючком на конце вышла из гнезда № 17, после этого ползки опускаются, разгибая шарниры (детали № 3, 4) и штанга (деталь № 8) своим крючком вставляется в гнездо № 18. Крючок (деталь № 11) укрепляется в отверстие детали № 15.

Во избежание расшатывания конструкции при эксплуатации машины необходимо при изготовлении и установке ползков в кузове резиновый буфер (деталь № 10) подгонять таким образом, чтобы при поднятых вверх ползках он упирался плотно в переднюю стенку кузова и не давал бы расшатываться шарнирным соединениям.

ПРИБОР ОТОПЛЕНИЯ САНИТАРНОГО КУЗОВА

(Чертеж № 27)

Установка в санитарном кузове указанной в чертеже и схеме отопительной системы, работающей от отработанных газов мотора дает возможность даже на коротких рейсах поднять температуру в карете до $+15^{\circ}$ даже при температуре -20° и более на улице, что безусловно необходимо в зимнее время. Батарея отопления изготавливается из стальных тонкостенных цельнотянутых труб нарезанных соответствующим образом и сваривается в одно целое при помощи автогенной сварки. Необходимым условием хорошей работы отопления и отсутствия газа в карете должна быть полная герметичность всех соединений. Батарея отопления укрепляется в карете к передней стенке кузова с правой стороны у изголовья нижних носилок. Предварительно стенка кузова обивается железом по асбесту по размеру батареи. Снаружи батарея закрывается кожухом (деталь № 2) кожух имеет отверстия для циркуляции воздуха. Заслонка (деталь № 10) служит для регулировки количества подаваемого в батарею газа. При выключении на лето отопительной сети фланец (деталь № 5) развинчивается и между плоскостями ставится железная заглушка закрывающая доступ газа в батарею, одновременно заслонка (деталь № 10) ставится в положение свободного прохода газа из глушителя на улицу.

Указанная система отопления установлена на ряде машин ской помощи г. Москвы.