



ИЗЪ ОТЧЕТА

о пробѣгѣ грузовыхъ и санитарныхъ автомобилей,
организованномъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1911 года.

4-го іюля 1911 года, въ 10 часовъ утра, согласно утвержденной начальникомъ генеральнаго штаба программы испытаній грузовозовъ и санитарныхъ автомобилей, учебная автомобильная рота, въ составѣ 1 штабъ-офицера, 3 оберъ-офицеровъ и 49 нижнихъ чиновъ, при 14 грузовозахъ, 2 санитарныхъ и 2 легковыхъ автомобиляхъ, построилась развернутымъ фронтомъ на Марсовомъ полѣ для представленія начальствующимъ лицамъ передъ отправленіемъ въ пробѣгъ по маршруту С.-Петербургъ—Москва и обратно.

Для наблюденія за производствомъ испытаній автомобилей, подъ общимъ наблюденіемъ начальника отдѣла военныхъ сообщеній, была организована коммисія подъ предсѣдательствомъ командира учебной автомобильной роты подполковника Секретева и представителей Военнаго министерства: отъ Штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа капитана генеральнаго штаба Ассановича, отъ штаба войскъ Московскаго военнаго округа капитана генеральнаго штаба Лесевицкаго, отъ Главнаго интендантскаго управленія полковника Эльснера и подполковника Бѣлоручева, отъ Главнаго артилерійскаго управленія полковника Защука и отъ Учебной автомобильной роты капитана Матвѣева и штабсъ-капитана Вредена.

Общее руководство испытаніями автомобилей по грунтовымъ дорогамъ около Москвы было возложено на начальника IV отдѣленія отдѣла военныхъ сообщений генераль-маіора Мгеброва.

Экспертами въ комиссію были назначены: отъ Штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа докторъ Всеволожскій, отъ Министерства путей сообщенія инженеръ Кузнецовъ и отъ автомобильнаго общества А. П. Нагель.

Въ пробѣгѣ принимали участіе слѣдующіе грузовозы, приобретенные военнымъ вѣдомствомъ:

- | | | | | | |
|-----|-----------|-----------|-------------|-------------|----------------------------------|
| 1) | 1½ тонный | грузовозъ | швейцарской | фирмы | Арбенцъ. |
| 2) | » | » | » | германской | » Гагенау. |
| 3) | » | » | » | итальянской | » Фиатъ. |
| 4) | 2-хъ | » | » | англійской | » Галлей. |
| 5) | » | » | » | швейцарской | » Зауреръ. |
| 6) | » | » | » | германской | » Опель. |
| 7) | » | » | » | англійской | » Коммер-Каръ |
| 8) | » | » | » | германской | » Адлеръ. |
| 9) | 3-хъ | » | » | » | » Гагенау съ прицѣпной повозкой. |
| 10) | » | » | » | швейцарской | » Зауреръ. |
| 11) | » | » | » | германской | » Даймлеръ. |
| 12) | » | » | » | англійской | » Коммер-Каръ. |

и два санитарныхъ автомобиля:

1) чешской фирмы Лауринъ и Клементъ и 2) французской фирмы Лорренъ-Дитрихъ.

Кромѣ приобретенныхъ военнымъ вѣдомствомъ грузовозовъ, по ходатайству фирмъ, были допущены къ участію въ испытаніяхъ грузовозные автомобили:

1) 2-хъ тонный грузовозъ германской фирмы Ллойцъ и 2) 3-хъ тонный съ прицѣпной повозкой въ 2 тонны германской фирмы Мулагъ.

Вслѣдствіе небольшого числа принимавшихъ участіе въ испытаніяхъ грузовозовъ, всѣ грузовые (14) и санитарные (2) автомобили составили одну общую колонну, въ которой автомобили были распределены въ слѣдующемъ порядкѣ: въ голову колонны былъ назначенъ санитарный автомобиль фирмы Лауринъ и Клементъ, а за нимъ грузовые автомобили по порядку обозначенныхъ на нихъ №№:



2-хъ тонный грузовозъ Германской фирмы Ллойдъ.

- 1) Грузовозъ фирмы Арбенць.
- 2) » » Галлей.
- 3) » » Фиатъ.
- 4) » » Зауреръ 2-хъ тонн.
- 5) » » Гагенау 1¹/₂ тонн.
- 6) » » Опель.
- 7) » » Коммер-Каръ 2-хъ тонн.
- 8) » » Плойдъ.
- 9) » » Адлеръ.
- 10) » » Зауреръ.
- 11) » » Гагенау 3-хъ тонн. съ прицепной повозкой.
- 12) » » Даймлеръ.
- 13) » » Мулагъ съ прицепной повозкой.
- 14) » » Коммер-Каръ 3-хъ тонн.

На 3-хъ тонн. грузовозѣ фирмы Коммер-Каръ была оборудована походная мастерская. Во время слѣдованія, между автомобилями была установлена дистанція въ 50 шаговъ. Въ хвостъ колонны былъ назначенъ санитарный автомобиль фирмы Лорренъ-Дитрихъ.

До начала пробѣга, 2-го іюля, подлежавшіе испытаніямъ грузовозы и санитарные автомобили были осмотрѣны комиссіей, вымѣрены резервуары для бензина и масла и выданы по перечнямъ запасныя части и инструменты, послѣ чего грузовозы и санитарные автомобили были взвѣшены безъ нагрузки съ 1 шофферомъ для опредѣленія ихъ мертваго вѣса. По опредѣленіи мертваго вѣса, комиссія приступила къ нагрузкѣ грузовозовъ, которая производилась 2-го и 3-го іюля.

Нагрузка грузовозовъ состояла изъ кирпичей и прессованнаго сѣна.

Кромѣ грузовозовъ и санитарныхъ автомобилей, для членовъ комиссіи были предоставлены два легкихъ автомобиля учебной автомобильной роты: французской фирмы Шнейдеръ съ моторомъ мощностью 45НР., съ кароссеріи специально приспособленнымъ для установки 2-хъ пулеметовъ, и германской фирмы Бенць—45НР., а также, по ходатайству фирмъ, при общей колоннѣ въ распоряженіе комиссіи были допущены легкие автомобили: чешской фирмы Лауринъ и Клементъ, германской фирмы Опель, два германской фирмы Адлеръ и одинъ Русско-Балтійскаго завода.

На Марсовомъ полѣ грузовозы выстроились развернутымъ фронтомъ въ порядкѣ слѣдованія съ интервалами въ 5 шаговъ, ли-

помъ къ Лѣтнему саду, имѣя на правомъ флангѣ хоръ музыки Самарскаго полка. На лѣвомъ флангѣ построились легкіе автомобили, принимавшіе участіе въ пробѣгѣ; лѣвѣе ихъ автомобили частныхъ лицъ, прибывшихъ на проводы грузовозовъ. Около каждаго грузовоза и санитарнаго автомобиля съ лѣвой стороны построились: контролеръ, лѣвѣе его шофферъ и помощникъ шоффера. Члены комиссіи построились на правомъ флангѣ грузовозовъ.

Въ 11 час. 15 мин. къ построившимся грузовозамъ прибылъ начальникъ генеральнаго штаба генераль-отъ-кавалеріи Жилинскій, которымъ были осмотрѣны грузовые, санитарные и легкіе автомобили, участвовавшіе въ пробѣгѣ.

Въ 11 час. 30 мин., по командѣ командира роты, подъ звуки музыки, автомобили справа по одному, на 50 шаговъ дистанціи, тронулись съ Марсова поля по направленію къ Московской заставѣ, черезъ Среднюю Рогатку.

Первый перегонъ С.-Петербурзь — Чудово. По выходѣ изъ С.-Петербурга, выяснилось, что установленная дистанція въ 50 шаговъ между грузовозами, въ виду поднимающейся пыли, мѣшающей ясно видѣть впереди дорогу, недостаточна, почему дистанція была увеличена до 80 шаговъ. Вслѣдствіе неимѣнія большаго опыта и малаго знакомства съ машинами, шофферамъ съ большимъ трудомъ удавалось сохранять установленную дистанцію.

Въ 2 часа колонна прибыла на первую полуденную остановку въ Тоснѣ. Не доходя до Тосны, грузовозомъ фирмы Галлей былъ израсходованъ бензинъ изъ резервуара (вмѣстимостью 2 п. 25 ф.). Бензинъ былъ долить въ пути. Большой расходъ бензина объясняется плохой регулировкой карбюратора. 3-хъ-тонный грузовозъ фирмы Гагенау, съ прицѣпной повозкой, съ трудомъ поспѣвалъ за колонной, израсходовавъ за перегонъ въ 53 версты 5 пуд. бензина, вслѣдствіе чего комиссіей было рѣшено прицѣпную повозку грузовоза Гагенау оставить въ Тоснѣ.

Въ 2 часа 45 мин. колонна выступила изъ Тосно и въ 6 час. вечера прибыла въ Чудово на ночлегъ.

Переходъ отъ С.-Петербурга до Чудова въ 111 верстъ колонной грузовозовъ былъ сдѣланъ въ 7 час. 15 мин. Средняя скорость движенія за день 15 верстъ въ часъ. Дорога отъ С.-Петербурга до Чудова шоссейная средняго качества. Проѣзжая часть шоссе не болѣе 4¹/₂ арш.



Смотръ 4-го іюля на Марсовомъ полѣ автомобилей, участвующихъ въ пробѣгѣ.

Несмотря на недостаточную опытность шофферовъ и малое знакомство ихъ съ машинами и управленіемъ грузовозами, часть которыхъ только что была принята, переходъ былъ совершенно легко. Во время движенія были сдѣланы слѣдующія замѣчанія: у грузовоза Ллойдъ лопнулъ шлангъ воздухопровода; исправляли на ходу; у 3-хъ тоннаго грузовоза Зауреръ шины проводника на правомъ заднемъ колесѣ сбуксовали по ободу; выскочившая стальная подкладка поцарапала цѣпь; у грузовоза Даймлеръ 2 раза обрывался ремень вентилятора.

По осмотрѣ комиссіей грузовозовъ, было приказано приступить къ работамъ по чисткѣ и регулировкѣ машинъ и наполненію резервуаровъ. Въ теченіе часа всѣ работы были закончены. Изъ наблюденій за движеніемъ колонны комиссіей было установлено, что $1\frac{1}{2}$ тонные грузовые автомобили, какъ болѣе подвижные и имѣющіе большую максимальную скорость, легко увеличиваютъ скорость движенія, наблюденіе за сохраненіемъ которой затруднительно при неимѣніи на грузовозахъ счетчиковъ скоростей. Вслѣдствіе указанныхъ причинъ, комиссіей было рѣшено на слѣдующихъ перегонахъ въ голову колонны ставить 3-хъ тонные грузовозы.

2-й день, 5-го іюля. Чудово—Новгородъ—Крестцы. Выходъ грузовозовъ съ мѣста ночлега представилъ неожиданныя затрудненія, вслѣдствіе ломавшихся подъ грузовозами небольшихъ мостовъ въ селѣ Чудовѣ, а также вслѣдствіе испортившейся отъ дождя глинистой дороги, по которой на протяженіи 150 шаговъ приходилось проходить грузовозамъ до выхода на шоссе. При глинистомъ скользкомъ грунтѣ движеніе грузовозовъ требовало большой осторожности. По проводкѣ перваго грузовоза, въ болѣе трудныхъ разрыхленныхъ мѣстахъ дороги пришлось вывозить грузовозы буксиромъ одинъ другого. Поломавшіеся мосты потребовали спѣшнаго ремонта: по балкамъ были положены поперекъ моста 2-хъ верхковыя доски, а по нимъ такія же доски были положены вдоль моста, по три доски подъ каждой колеей. Доски были закрѣплены 8-ми-дюймовыми гвоздями. Такой настилъ хорошо выдерживалъ 3-хъ-тонные грузовые автомобили съ полной нагрузкой.

На выходъ изъ Чудова было потрачено два часа времени.

Въ 2 часа колонна автомобилей прибыла въ г. Новгородъ на полуденную остановку, откуда въ 3 часа колонна отиравилась дальше и въ 6 час. 30 мин. была въ Крестцахъ.

Переходъ въ 151 версту колонна сдѣлала въ 8 час. 28 мин. Средняя скорость движенія 18 версть въ часъ. Во время движенія и при осмотрѣ грузовозовъ въ Крестцахъ было замѣчено: у санитарнаго автомобиля фирмы Лорренъ-Дитрихъ порвалась воздушная камера амортизатора; была замѣнена мячиками; грузовозъ фирмы Фиатъ, при обгонѣ частнымъ легковымъ автомобилемъ, наскочилъ на щебень и булыжные камни, лежавшіе на шоссе; при ударѣ о камни соскочилъ ободъ съ праваго передняго колеса и погнулась рулевая тяга; у 1½ тоннаго грузовоза Гагенау осѣли рессоры на задней оси; порвалась правая цѣпь; въ пути грузовозъ останавливался вслѣдствіе засоренія жиклера карбюратора и загрязненія магнето; у грузовоза фирмы Опель нѣсколько разъ рвался ремень вентилятора; у грузовоза фирмы Мулагъ штепсель въ цѣпи мотора далъ трещины; пришлось замѣнить взятымъ изъ запаснаго магнето.

3-й день, 6-го июля. Крестцы—Валдай—Вышній-Волочекъ.
3-й день пробѣга былъ наиболѣе труднымъ, какъ состоявшій изъ ряда подъемовъ при переходѣ Валдайской возвышенности. Всѣ подъемы грузовозами были взяты легко, кромѣ 1½ тоннаго грузовоза фирмы Гагенау, у котораго карбюраторъ плохо регулировался, вслѣдствіе чего моторъ работалъ съ перебоями 2—3 цилиндрами. На первомъ же подъемѣ отъ Крестцовъ грузовозъ поднялся лишь при помощи людей.

Переходъ въ 135 версть колонна сдѣлала въ 7 час. 40 мин. Средняя скорость движенія 18 версть въ часъ.

При осмотрѣ въ Вышнемъ-Волочкѣ и во время движенія было замѣчено: у санитарнаго автомобиля фирмы Лауринъ и Клементъ лопнулъ шариковый подшипникъ и заѣлъ горловину маховика, отчего чугунная горловина выкрошилась по $\frac{1}{3}$ окружности; автомобиль былъ доставленъ на буксирѣ грузовозомъ фирмы Зауреръ; у грузовоза Галлей сломался и выпалъ болтъ, прикрѣпляющій картеръ къ рамѣ; у 1½ тоннаго грузовоза фирмы Гагенау не работалъ карбюраторъ и магнето; грузовозъ былъ оставленъ вмѣстѣ съ рабочимъ грузовозомъ; былъ разобранъ и прочищенъ карбюраторъ и магнето; 5 разъ рвалась цѣпь; правая задняя рессора совсѣмъ выпрямилась; у грузовоза фирмы Опель нѣсколько разъ рвался ремень вентилятора; въ радиаторѣ кипѣла вода; сломался хомутикъ на задней рессорѣ; у грузовоза фирмы Адлеръ сломался квадратъ правой полуоси при переходѣ грузовозомъ небольшой ка-



Автомобили въ Крестцахъ.

навки на мокромъ лугу. Грузовозъ былъ доставленъ на буксирѣ въ Вышній-Волочекъ, для починки оси въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

3-хъ тонный грузовозъ Зауреръ на этапѣ Валдай взялъ на буксиръ грузовозъ фирмы Адлеръ и доставилъ его въ Вышній-Волочекъ.

У грузовоза фирмы Даймлеръ выскочилъ карданный валъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: при спускѣ съ горы шофферъ, не переключая 4-й скорости, выключилъ конусъ и такъ шель до половины спуска, послѣ чего сразу включилъ конусъ, желая взять слѣдующую гору съ большимъ разгономъ. Валъ выскочилъ и нѣсколько прогнулся. Грузовозъ былъ оставленъ въ Валдаѣ для исправленія вала.

4-й день, 7-ю іюля. Вышній-Волочекъ—Торжокъ—Тверь. Перегонъ въ 124 версты колонна грузовозовъ сдѣлала, потративъ на движеніе 6 час. 25 мин., со средней скоростью за день 19,6 верстъ въ часъ.

Дорога—исправное шоссе.

Переходъ черезъ гор. Торжокъ доставилъ много затрудненій и опасеній за цѣлость рессоръ, благодаря мостовой главной улицы гор. Торжка, покрытой выбоинами глубиною до 6—8 вершковъ. Послѣ прошедшихъ дождей обнаженный въ выбоинахъ мягкій грунтъ обратился въ грязь, въ которой скользили и зарывались колеса автомобилей. Для выхода изъ колдобинъ попавшаго туда грузовоза приходилось разрывать впереди колею и подкладывать доски.

Грузовозъ фирмы Адлеръ былъ оставленъ для исправленія полуоси въ Вышнемъ Волочкѣ.

Грузовозъ фирмы Даймлеръ еще не прибылъ изъ Валдая.

Во время движенія въ пути и на остановкѣ было замѣчено: у грузовоза фирмы Фиатъ сломался шариковый подшипникъ праваго задняго колеса; у грузовоза фирмы Опель 3 раза рвался ремень вентилятора; моторъ перегрѣвался; весь перегонъ грузовозъ шель при открытомъ радиаторѣ; два раза подливали воду въ радиаторъ; у 2-хъ тоннаго грузовоза фирмы Коммер-Каръ отъ тряски свинтилась гайка тормазной тяги и затормозила дифференціалъ, отчего перегрѣлась машина до кипѣнія воды; смѣняли воду въ радиаторѣ.

Ночью въ Тверь прибыли, по исправленіи, грузовозы фирмы Адлеръ и Даймлеръ.

5-й день, 8-го июля. Тверь—Клинъ. Перегонъ въ 76 верстъ.

Въ виду заявленія губернскаго инженера, командированнаго Тверскимъ губернаторомъ, о недостаточной увѣренности его въ возможности пройти по плашкоутному мосту на рѣкѣ Шошѣ грузовоза съ полной нагрузкой, что будетъ зависѣть отъ прибыли и убыли воды, комиссіей было рѣшено перегонъ отъ Твери до Москвы разбить на два перегона съ ночлегомъ въ г. Клину, гдѣ также имѣлся деревянный ремонтируемый мостъ, очень ветхій. Его было рѣшено перейти въ этотъ же день.

До прибытія колонны грузовозовъ къ рѣкѣ Шошѣ, губернскимъ инженеромъ было сдѣлано распоряженіе о настилкѣ вдоль моста по двѣ двухвершковыхъ доски подъ каждую колею грузовоза, примѣняясь къ тому, какъ это уже дѣлалось при переходѣ плохихъ мостовъ въ Чудовѣ.

По подходѣ колонны къ мосту, первымъ былъ пущенъ саитарный автомобиль фирмы Лауринъ и Клементъ, какъ наиболѣе легковѣсный. При наблюденіи за его движеніемъ было установлено, что мостъ легко выдерживаетъ нагрузку автомобиля и переходъ съ неподвижной части на подвижную, благодаря невысокой водѣ, дѣлается безъ затрудненія. Черезъ 30 мин. всѣ грузовозы съ полной нагрузкой перешли черезъ мостъ. Въ 3 часа 30 минутъ колонна грузовозовъ прибыла въ г. Клину. Мостъ въ Клину черезъ рѣку Сестру оказался очень плохой. Половина его проѣзжей части ремонтировалась и была разобрана, другая половина была усилена новыми временными раскосами и положенъ новый настилъ тамъ, гдѣ таковой провалился. Переходъ грузовозовъ черезъ мостъ былъ сдѣланъ въ томъ же порядкѣ, какъ и на мосту черезъ рѣку Шошу.

Переходъ въ 76 верстъ колонна сдѣлала въ 4 ч. 15 м.; средняя скорость движенія 17,9 верстъ въ часъ.

Во время движенія и при осмотрѣ на остановкѣ замѣчено: у 1½ тоннаго грузовоза Арбенць слышенъ шумъ въ моторѣ и въ коробкѣ скоростей при началѣ движенія и при остановкахъ; подшипники коробки скоростей грѣются; у 2-хъ тоннаго грузовоза Галлей лѣвая передняя шина Поллакъ потрескалась, отрываются куски вѣсомъ около 1 фунта; у 2-хъ тоннаго грузовоза Коммер-Каръ, во время движенія, была стрѣльба въ карбюраторѣ; при осмотрѣ карбюратора въ поплавковой камерѣ оказалось много песку; у 2-хъ тоннаго грузовоза Зауреръ во время движенія нагрѣ-

валась коробка скоростей; у 1½ тоннаго грузовоза Фіать сломался шариковый подшипникъ правой задней полуоси, за неимѣніемъ запаснаго, было сдѣлано распоряженіе о доставкѣ подшипника изъ Москвы.

6-ой день, 9-го іюля. Клинъ—Москва. Въ 8 час. утра колонна выступила изъ Клина и въ 12 час. дня подошла къ Москвѣ, не доходя до которой была остановлена на шоссе въ Петровскомъ паркѣ, противъ Петровскаго дворца, для представленія командующему войсками Московскаго военнаго округа.

Грузовозы были построены развернутымъ фронтомъ, тыломъ ко дворцу по порядку №№, имѣя легкіе автомобили на лѣвомъ флангѣ.

Въ 1 час. дня къ Петровскому дворцу прибылъ командующій войсками Московскаго военнаго округа генераль-отъ-кавалеріи Плеве.

По окончаніи осмотра автомобилей и ихъ нагрузки, колоннѣ приказано было слѣдовать въ Москву, расположиться въ большомъ манежѣ.

Во время движенія и при осмотрѣ по прибытіи въ Москву замѣчено: у грузовоза Галлей моторъ перегрѣвался въ пути, отчего вода нѣсколько разъ закипала; шины Поллакъ пришли въ негодность; у грузовоза Опель на остановкѣ у Петровскаго дворца погнулась тяга задняго хода; у грузовоза Адлеръ снова сломался квадратъ правой полуоси, сваренный въ Вышнемъ-Волочкѣ; у 3-хъ тоннаго грузовоза Гагенау порвалась цѣпь праваго задняго колеса и расплавился упорный подшипникъ колѣнчататаго вала; у грузовоза Фіать въ Клину былъ поставленъ новый подшипникъ, послѣ чего онъ отправился и въ 12 час. присоединился къ колоннѣ.

Испытанія по грунтовымъ дорогамъ около Москвы.

12-го іюля, въ 7 час. утра, колонна грузовозовъ выступила черезъ Серпуховскую заставу на Гжель.

Отъ села Люберцы до Гжели, на протяженіи 40 верстъ, шла средняго качества узкая шоссеиная дорога; съ боку шоссе пролегла песчаная грунтовая дорога, по которой и были направлены автомобили. Каждый грузовозъ, проходя, разрыхлялъ грунтъ, оставляя глубокія колеи, изъ которыхъ съ трудомъ выбирались задніе грузовозы. Въ болѣе трудныхъ мѣстахъ грузовозамъ приходилось

помогать другъ другу, вытаскивая на буксирѣ; при этомъ особенную пользу принесъ грузовозъ Мулагъ, прекрасно выбравшійся изъ песку не только самъ, но и вывозившій другихъ. Отъ села Гжели до Карпова началась полевая грунтовая дорога (шир. мѣстами до 10 саж.), по всей ширинѣ которой были проложены колеи отъ повозокъ. Скорость движенія не была назначена. Дистанція между грузовозами была указана не менѣе 100 шаговъ. Колоннѣ было приказано идти съ большою осторожностью. Встрѣчавшіеся мостики представляли много опасеній и очень замедляли движеніе. Въ селѣ Карповѣ песчаный подъемъ въ гору большинство грузовозовъ взяло съ трудомъ. Въ 4 час. 45 мин. колонна прибыла въ село Карпово.

Дальнѣйшая дорога на Егорьевскъ, по докладу членовъ комиссіи, производившихъ рекогносцировку, была по качеству хуже пройденной и имѣла нѣсколько плохихъ мостовъ, представлявшихъ опасенія. По рассказамъ мѣстной полиціи и жителей, дорога отъ Карпова на Егорьевскъ послѣ дождя бываетъ трудно проходима для позозки, пролегая по низкимъ болотистымъ мѣстамъ, а потому, въвиду того, что грузовозы вполне показали свою способность проходить по грунтовымъ дорогамъ, между тѣмъ слѣдованіе дальше по маршруту на Егорьевскъ было не безопасно для цѣлости автомобилей, комиссіей, послѣ совѣщанія, было рѣшено возвратиться въ Москву тою же дорогой, произведя вторичныя испытанія по другому маршруту.

Въ 10 час. 30 мин. вечера колонна прибыла въ манежъ, пройдя за день около 100 верстъ по смѣшанной дорогѣ грунтовой и шоссеиной и 24 версты по полевой, труднопроходимой грунтовой дорогѣ, со средней скоростью по послѣдней около 9-ти верстъ въ часъ.

Во время движенія и при осмотрѣ замѣчено: у грузовоза Арбенць сломалась малая коническая шестерня; на большой конической шестернѣ замѣтны слѣды деформациі зубцовъ, вслѣдствіе плохой закалки; у грузовоза Фіатъ въ селѣ Люберцахъ сломался шариковый подшипникъ правой задней полуоси, причѣмъ выдавилъ диски, предохраняющіе подшипники и масло. При повѣркѣ въ гаражѣ Ильина, карданный валъ оказался нѣсколько выгнутымъ.

Грузовозъ Галлей, вслѣдствіе одиночныхъ заднихъ шинъ, нѣсколько разъ зарывался въ песокъ и выходилъ изъ него только при помощи другихъ грузовозовъ; всю дорогу буксовалъ конусъ,

сгорѣла кожа; отъ сильнаго накаливанія выпускной трубы загорѣлись доски у пола; вода въ радиаторѣ закипала нѣсколько разъ, несмотря на добавку свѣжей воды; смѣнена сломавшаяся лѣвая передняя рессора и гайка болта рулевой тяги.

У 2-хъ тоннаго грузовоза Зауреръ: трубка воздухопровода дала трещину, отчего не держалось давленіе; закрыли изломъ резиновой трубкой; на грунтовой дорогѣ сломался палецъ рулевой тяги; на металлѣ въ мѣстѣ излома видны слѣды стараго надлома, грузовозъ былъ оставленъ въ деревнѣ.

У 1½ тоннаго грузовоза Гагенау лопнулъ резиновый шлангъ, соединяющій насосъ съ радиаторомъ.

Коммер-Каръ 2-хъ тонный нѣсколько разъ останавливался при подъемѣ на песчаномъ грунтѣ; карбюраторъ былъ плохо отрегулированъ.

У грузовоза Ллойдъ поплавокъ далъ трещину; былъ запаянъ. редукціонный клапанъ не держитъ давленія.

У грузовоза Опель прочищали въ пути карбюраторъ.

14-го іюля было произведено второе испытаніе по грунтовымъ дорогамъ по маршруту, избранному штабомъ Московскаго военного округа, причемъ, въ виду того, что предыдущія испытанія достаточно показали способность всѣхъ участвующихъ въ испытаніяхъ грузовозовъ проходить по исправнымъ грунтовымъ дорогамъ въ твердомъ состояніи, по новому маршруту, представляющему бѣльшія трудности какъ по рельефу мѣстности, такъ и по свойству грунта и его состоянію, было рѣшено произвести испытанія лучшимъ грузовозамъ изъ каждой группы. Для участія въ испытаніяхъ были назначены слѣдующіе грузовозы:

Санитарный автомобиль Лауринъ и Клементъ,

2-хъ тонные грузовозы Опель и Адлеръ и

3-хъ тонный грузовозъ Мулягъ.

Выбранный маршрутъ проходилъ мимо Ходынскаго поля по грунтовой, мѣстами глинистой, дорогѣ. Бывшіе наканунѣ дожди размочили почву. Пролежавшая по лѣсу дорога была изрыта колеями съ глубокими канавами, полными грязи.

Проходъ по лѣсной дорогѣ представилъ много трудовъ шофферамъ, такъ какъ колеса грузовозовъ скользили по грязи, а, попадая въ канавы, буксовали. Приходилось подкладывать подъ колеса деревянные сучья и пласты прессованнаго сѣна, по которымъ и выбирались грузовозы. Остальная часть дороги не представила для гру-

зовиковъ затрудненій, хотя былъ подъемъ въ деревнѣ Иванькино въ 8^о, точно опредѣленный при помощи инструментовъ.

Всего пройдено за день было 120 верстъ, изъ нихъ около 100 верстъ по грунтовой дорогѣ.

При переходѣ съ грунтовой дороги на шоссе, проломился мостъ черезъ канаву подъ лѣвымъ переднимъ колесомъ грузовоза Мулагъ, которымъ грузовозъ сталъ на землю, правымъ же стоялъ на мосту, вслѣдствіе чего получился перекосякъ. Машина, несмотря на полученный толчекъ, продолжала работать и была остановлена шюфферомъ. Грузовозъ былъ разгруженъ и для лѣваго колеса сдѣлана была аппарель для выхода на шоссе. При помощи грузовоза Опель, Мулагъ легко вышелъ на шоссе безъ всякихъ поврежденій для машины и всего грузовоза, за исключеніемъ лишь сломавшагося кронштейна крыла праваго колеса.

Во время движенія было замѣчено, что грузовозъ Адлеръ слабѣе другихъ грузовозовъ бралъ подъемы; подъемъ въ 8^о имъ былъ взятъ не сразу.

Испытанія по грунтовымъ дорогамъ убѣдили комиссію въ полной пригодности грузовозовъ для грунтовыхъ дорогъ.

Обратное слѣдованіе автомобилей отъ Москвы до С.-Петербурга.

17-го іюля колонна грузовозовъ выступила обратно изъ Москвы въ С.Петербургъ по тому же маршруту и 21-го іюля прибыла въ С.Петербургъ.

Весь перегонъ грузовозы прошли легко, безъ серьезныхъ поврежденій, слѣдуя въ колоннѣ со средней скоростью 18—20 верстъ въ часъ.

Во время движенія и при осмотрахъ на остановкахъ было замѣчено:

У грузовоза Фіатъ выскочилъ болтъ карданнаго сочлененія около коробки скоростей, вслѣдствіе того, что гайка срѣзала шплинтъ.

У грузовоза Опель износились совершенно шины Петерсъ-Уніонъ на правомъ заднемъ колесѣ; поставлены новые Континенталь. Въ пути они слѣзли съ обода, въ Клину были поставлены скобки и клинья.

У грузовоза Ллойдъ смѣнена кожа на конусѣ. Редукціонный клапанъ не держитъ давленія. Масленки Штауфера неудобны — теряются.

У грузовоза Адлеръ лопнула трубка маслопровода, была обтянута резиновой трубкой. На подъемѣ на Валдайской возвышенности кипѣла вода въ радиаторѣ.

У 1^{1/2} тоннаго грузовоза Гагенау порвался по шву ремень вентилятора. Въ магнето нѣсколько разъ попадало масло. На подъемахъ кипѣла вода въ радиаторѣ.

У грузовоза Галлей сильно нагрѣвался моторъ на подъемахъ. Нѣсколько разъ выпадала гайка, шайба и болтъ отъ рулевой тяги, вслѣдствіе того, что гайка срѣзала шплинтъ.

У грузовоза Арбенць засорился жиклеръ карбюратора.

У грузовоза 2-хъ тоннаго Коммер-Каръ кипѣла вода въ радиаторѣ.

У 3-хъ тоннаго грузовоза Зауреръ амортизаторы переднихъ рессоръ пришли въ полную негодность. Сломалась рулевая штанга около нарѣзки. Заднія колеса неправильны по діаметру.

У 3-хъ тоннаго грузовоза Гагенау порвались цѣпи горныхъ упоровъ. Грузовозъ съ трудомъ бралъ подъемы. Лопнула редукціонная трубка.

У грузовоза Даймлеръ порвалась тормазная тяга.

У грузовоза 3-хъ тоннаго Коммер-Каръ въ Валдаѣ сломалась правая передняя рессора.

У грузовоза Мулагъ лопнулъ ремень вентилятора, вслѣдствіе чего закипѣла вода въ радиаторѣ. Въ Тоснѣ засорилось магнето, что было замѣчено при отправленіи колонны изъ Тосны. Чтобы не задерживать колонну, грузовозъ былъ оставленъ въ Тоснѣ и прибылъ въ С. Петербургъ черезъ 1/4 часа послѣ прибытія всей колонны.

У санитарнаго автомобиля Лорренъ-Дитрихъ лопнула шина и камера Петерсъ-Уніонъ праваго задняго колеса съ внутренней стороны. Въ правой передней шинѣ Континенталь и въ шинѣ Треугольникъ были проколы.

Въ 15-ти верстахъ отъ Петербурга, въ селѣ Шушары, колонна грузовыхъ автомобилей была встрѣчена Начальникомъ Генеральнаго штаба генераломъ-отъ-кавалеріи Жилинскимъ; при въѣздѣ же

въ С. Петербургъ навстрѣчу автомобилямъ прибыли Военный министръ генераль-отъ кавалеріи Сухомлиновъ и Помощникъ Военнаго министра генераль-отъ-инфантеріи Поливановъ. Начальствующія лица, попринятіи рапорта отъ начальника пробѣга командира учебной автомобильной роты, осматривали прибывшіе автомобили.

(Окончаніе слѣдуетъ).

П. Секретевъ

