



## ВОЕННЫИ АВТОМОБИЛИЗМЪ ЗАГРАНИЦЕЙ.

### I.

#### Военное испытаніе грузовыхъ автомобилей во Франціи въ 1911 году.

Съ 15-го іюля по 13-е августа 1911 года, въ окрестностяхъ Версаля, на протяженіи 2500 километровъ, происходило ежегодное испытаніе грузовыхъ автомобилей.

Большой заслугой военного испытанія 1911 года является то, что оно наглядно показало развитіе техники въ конструкціи грузовыхъ автомобилей въ теченіе одного года. Успѣхъ этотъ доказываетъ отсутствіемъ всѣхъ тѣхъ мелкихъ случайностей въ дорогѣ, которыя всегда наводили на мысль, что автомобиль есть машина, нуждающаяся въ особенно внимательномъ надзорѣ.

Главныя условія, которыя предъявило французское военное министерство къ грузовозамъ: для каміона (платформа-грузовикъ)—полезный грузъ не менѣе 2000 килограммовъ; максимальный мертвый вѣсъ 3,25 тоннъ для 4-хъ колесныхъ и 4—5 тоннъ для шестиколесныхъ; при нагрузкѣ давленіе на каждую ось не должно превышать 4,3 тоннъ; отношеніе полезнаго вѣса къ общему вѣсу 45<sup>0</sup>/. Средняя скорость при движеніи грузово-

зовъ въ колоннѣ, 12 километровъ въ часъ. Подъемы должны быть преодолеваемы не менѣе 12°. Грузовы должны работать: на бензинѣ, карбюраторованномъ спиртѣ и бензолѣ. Для трактеръ-партеровъ (грузовозъ съ прицепкой)—максимальный вѣсъ 5,6 тоннъ; при нагрузкѣ, давленіе на каждую ось не должно превышать 5 тоннъ. Отношеніе полезнаго вѣса къ общему не менѣе 30%. Трактеръ, вѣсящій съ полезнымъ своимъ вѣсомъ не менѣе 8000 килограммовъ, долженъ вести прицепной вагонъ (одинъ или нѣсколько) съ общимъ вѣсомъ не менѣе 7000 килограммовъ. Трактеры должны преодолевать склоны: на грязныхъ дорогахъ не менѣе 8° и на хорошихъ дорогахъ не менѣе 10°. Средняя скорость нагруженнаго трактора (8000 килограммовъ) съ прицепной повозкой (7000 килограммовъ)—не менѣе 8 километровъ въ часъ.

Въ испытаніи принимало участіе 58 грузовиковъ исключительно французскихъ заводовъ. Главныя характерныя черты автомобилей, принимавшихъ участіе, слѣдующія: діаметръ цилиндровъ почти не превосходилъ 110 м/м.; ходъ поршня въ общемъ довольно длиненъ—въ среднемъ 140 м/м., но зато число оборотовъ невелико и не превышаетъ 1000 въ минуту. На пробѣгѣ 1910 года большинство машинъ имѣло магнето Нимельоръ. На пробѣгѣ 1911 года изъ 19-ти премированныхъ автомобилей 12 имѣли магнето Бошъ. Охлажденіе—водянымъ насосомъ и термосифономъ. Этотъ спорный вопросъ, какое охлажденіе лучше, разрѣшился въ пользу термосифона. Карбюраторы были, главнымъ образомъ, фирмъ: «Зенитъ», «Золексъ», «Грувелль» и др. Смазываніе у большинства машинъ автоматическое подъ давленіемъ. Радиаторъ Золексъ, которымъ снабжены автобусы, впервые появившійся на пробѣгѣ 1911 года, зарекомендовалъ себя съ хорошей стороны; онъ состоитъ изъ центрофужнаго вентилятора, поставленнаго среди пучка трубъ, гдѣ циркулируетъ охлаждающаяся вода. Эти трубы гладкія, полукруглыя, расположены перпендикулярно оси вентилятора и соединяются вверху коллекторами, служащими для входа и выхода воды. Горячая вода поступаетъ въ верхній коллекторъ-резервуаръ, проходитъ черезъ трубы, гдѣ она охлаждается, собирается въ нижнемъ коллекторѣ и возвращается въ моторъ.

Въ то же время центрофужный вентиляторъ втягиваетъ черезъ центральное отверстіе воздухъ и распространяетъ его по всей периферіи черезъ отверстіе, находящееся между трубами. Ради-

торь очень удобенъ для ремонта и для осмотра и обладающій большими преимуществами передъ остальными радиаторами.

На этомъ пробѣгѣ ремни не рвались и крылья вентилятора не ломались. Сплошныя шины были преимущественно фирмы Континенталь и Бергуньянъ. Шины много выиграли отъ регулярнаго функціонированія автомобиля, отъ гибкости мотора, прогресса въ сцѣпленіи и отъ правильнаго торможенія.

Военный министр Мессими въ октябрѣ 1911 года подписалъ декретъ, въ силу котораго 19 различныхъ типовъ каміоновъ, принимавшихъ участіе въ послѣднемъ испытаніи въ Версали, могутъ быть премированы; съ такимъ успѣхомъ можно поздравить французскую промышленность.

Нельзя не отдать должнаго прогрессу въ области изготовленія всѣхъ автомобильныхъ принадлежностей и составныхъ частей. Во время прошлыхъ пробѣговъ часто приходилось считаться съ несовершенствомъ магнето и карбюратора, между тѣмъ, какъ въ испытаніи 1911 года мы не встрѣчаемъ ничего подобнаго.

Особенно блестящую побѣду одержали тракторы фирмы Зауреръ. Впервые имя Зауреръ появилось въ спискахъ фирмъ, автомобили которыхъ принимали участіе въ испытаніи 1908 года. Публика съ интересомъ ожидала результатовъ выступленія этой фирмы. Въ испытаніи участвовало 3 машины: два каміона, изъ которыхъ одинъ несъ 3000 килограммовъ полезнаго груза, а другой 3500 килограммовъ, и одинъ автобусъ съ удобнымъ и изящнымъ кароссери, вмѣщающій 20 путешественниковъ. Всѣ эти три грузовоза, помѣщенные въ разныя категоріи, оказались въ концѣ испытанія первыми, каждый въ своей группѣ. Трехтонный грузовозъ Зауреръ— $3\frac{1}{2}$  тонны полезнаго груза—занялъ первое мѣсто среди всѣхъ премированныхъ грузовозовъ.

Побѣдитель конкурса въ 1908 году устраиваетъ у самаго Парижа обширный заводъ, для фабрикаціи автомобилей французской фирмы Зауреръ. Это было очень важно для фирмы Зауреръ, такъ какъ испытаніе слѣдующаго года должно производиться подъ руководствомъ военнаго министерства, а потому, чтобы машины могли привлечь вниманіе военнаго миѣстерства, а также получить премію, необходимо, чтобы они были французской конструкціи. Машины Зауреръ въ 1909 году были зачислены въ слѣдующія категоріи: Зауреръ I—3 категорія—грузовики, транспортирующіе 1200—2000 килограммовъ; Зауреръ II—4 категорія—грузовики,

транспортирующіе 2000 — 3000 килограммовъ; Зауреръ IV—6 категория—каміонъ tracteurs-porteurs; Зауреръ V—10 категория—грузовики 11—20 мѣсть для сидѣнья. Изъ всѣхъ этихъ машинъ самымъ интереснымъ типомъ былъ, конечно, типъ, транспортирующій 2000—3000 килограммовъ, что вполне отвѣчало требованіямъ французскаго военнаго устава. Послѣ окончанія этого особенно серьезнаго испытанія, всѣ грузовики Зауреръ были премированы и во всѣхъ категорияхъ признаны первыми. Этотъ успѣхъ подтвердилъ успѣхъ прошлаго года и создалъ фирмѣ Зауреръ заслуженную извѣстность.

Въ 1910 году фирма Зауреръ была завалена заказами, а потому и не принимала участія въ испытаніи.

Въ конкурсѣ 1911 года, въ испытаніи исключительно военномъ, фирма Зауреръ, не довольствуясь прежними преміями, захотѣла получить новыя и это ей вполне удалось.

Фирма Зауреръ выставила на конкурсѣ два tracteurs-porteurs, т. е. грузовозы, составленные изъ обыкновеннаго каміона и прицѣпнаго вагона; одинъ—транспортирующій полезный грузъ въ 10.500 килограммовъ (3500 килограммовъ каміонъ, 5000 килограммовъ въ прицѣпномъ вагонѣ и 2000 килограммовъ въ прицѣпномъ вагонѣ) и другой—транспортирующій 12.000 килограммовъ (5000 килограммовъ каміонъ, 5000 килограммовъ въ прицѣпномъ вагонѣ и 2000 килограммовъ въ прицѣпномъ вагонѣ). Это было новостью. Военное министерство рѣшило подвергнуть эти машины, съ согласія ихъ конструкторовъ, строгому испытанію. Во французскомъ военномъ уставѣ было сказано, что tracteur-porteur долженъ тянуть за собой одинъ или нѣсколько грузовозовъ съ общимъ вѣсомъ въ 7000 килограммовъ. Условія, предъявленныя къ tracteur-porteur'у Зауреръ, были тяжелыя. Машины должны проходить по всѣмъ дорогамъ, брать подъемы въ 12°, останавливаться на подъемахъ, если нужно, и тянуть за собой грузъ въ 7000 килограммовъ. Машины Зауреръ не только блестящимъ образомъ выполнили условія военнаго министерства, но могли транспортировать грузъ въ 10.500—12.000 килограммовъ. Особенно удачно и къ общему удовольствію зрителей они поднимались на возвышенности и даже на такую гору, какъ Chanteloup.

Какія же характерныя особенности этихъ хорошихъ машинъ? Каміоны-трактеры Зауреръ снабжены обыкновенными моторами—4-хъ-цилиндровыми, діаметръ 110 м/м., ходъ поршня 140 м/м., число оборотовъ 1000, что представляетъ въ среднемъ мощность

въ 30 НР. Всѣ пустыми двухъ трактеровъ Зауреръ въ 2700 и и 3500 килограммовъ; ходъ машины отъ 1 къ 4 скорости измѣняется между 3,5 кил. и 15 километровъ. Изъ приведеннаго видно, что эти машины вполне нормальны: по всѣу, конструкціи и скорости передвиженія, а между тѣмъ позволяютъ транспортировать большія тяжести. Онѣ были вновь премированы, что вполне справедливо. Французское военное министерство сумѣло по заслугамъ оцѣнить качества фирмы Зауреръ.

Изъ остальныхъ премированныхъ машинъ слѣдуетъ отмѣтить превосходныя качества: фирмы Берлиэ, грузовые автомобили, впервые участвовавшіе на испытаніи, фирмы Renault, а также машины Clement-Bayard съ моторами въ 12 НР. Въ области карбюраторовъ пальма первенства принадлежитъ карбюратору Зенить.

Любопытно сравнить, что есть общаго въ 19-ти премированныхъ грузовыхъ автомобиляхъ. Всѣ они снабжены 4-хъ-цилиндровыми моторами, съ діаметромъ и ходомъ поршня, измѣняющимся отъ 80 до 160 м/м., съ силой, не превосходящей 40 НР. Большая часть шасси сдѣлана изъ штампованной стали (*tôle embouti*). Ни одна платформа не имѣетъ высоты больше, чѣмъ 1,15 метровъ; большая часть сдѣплений—металлическія, а передача—цѣпями. Шины каучуковыя, фирмъ: Континенталь и Бергуньянъ.

Заднія колеса были обтянуты только у пяти автомобилей желѣзомъ, у остальныхъ—сплошныя каучуковыя.

У большинства грузовиковъ карбюраторы были фирмъ: Зенить, Грувелль-Золексъ; магнето: Бошъ, Эйземанъ и Нимельоръ. Радіаторы: Золексъ и Грувелль.

Военное министерство выразило благодарность строителямъ грузовиковъ; успѣхъ развитія ихъ дѣла увеличиваетъ развитіе силъ французской арміи, а это самая благодарная цѣль, къ которой можно стремиться промышленность.

---

## II.

### Грузовые автомобили на маневрахъ VII-го корпуса.

Успѣхъ авіаціи ясно подчеркивается послѣдними маневрами на Западѣ. Этотъ успѣхъ оставляетъ какъ бы въ тѣни автомобили, которыми недавно еще такъ увлекались; теперь къ нимъ привыкли. Между тѣмъ роль автомобилей и значеніе ихъ для военнаго дѣла

огромны. Главная задача ихъ: снабженіе войскъ провіантомъ и боевыми припасами. Вопросъ этотъ является однимъ изъ серьезнѣйшихъ. Съ 1907 года дѣлаются ежегодно интересные опыты, а въ 1911 году грузовики были даны въ VII-й армейскій корпусъ, гдѣ и сдѣланы интересныя наблюденія. Въ теченіе всего времени маневровъ, войска VII-го корпуса были снабжаемы ежедневно свѣжимъ мясомъ посредствомъ автомобилей, специально приспособленныхъ для этой цѣли. Каждая дивизія располагала однимъ поѣздомъ грузовиковъ, который, нагружаясь на бойнѣ, доставлялъ мясо въ пункты, заранѣе назначенные дивизионными интендантами, гдѣ и происходило распределеніе его между частями войскъ.

Эти пункты распределенія выбирались обыкновенно въ центрѣ квартирнаго района, занятаго войсками; полковымъ повозкамъ оставалось проходить лишь очень небольшія разстоянія. Такая организація имѣетъ двойное преимущество: во-первыхъ, войска получаютъ аккуратно, въ свое время, свѣжее мясо, во-вторыхъ, избѣгается утомленіе лошадей и людей. Кромѣ того, перевозка продуктовъ уже не требуетъ такого большого количества людей, какъ раньше. Войска же снабжаются свѣжимъ мясомъ и продуктами, какъ было бы, если бы за ними слѣдовали стада.

Службой автомобилей были обезпечены какъ начальствующія лица, такъ и интенданты. Другой опытъ снабженія войскъ провіантомъ посредствомъ автомобилей былъ сдѣланъ въ 8-й кавалерійской дивизіи. Автомобильный поѣздъ, нагруженный провіантомъ для людей и овсомъ для лошадей, перевозилъ эти припасы съ вокзала, куда они доставлялись по желѣзной дорогѣ, въ мѣста расквартированія войскъ. Въ виду крайней подвижности отрядовъ кавалеріи, мѣста раздачи провіанта не могли быть назначаемы наканунѣ. А потому интенданты, пользуясь легкостью передвиженія автомобильныхъ поѣздовъ, просто пускали ихъ впередъ въ направленіи движенія войскъ. Въ результатѣ, безъ особыхъ усилий, поѣзда съ математической точностью поспѣвали во-время въ мѣста стоянокъ, опредѣлявшихся обстоятельствами, что другимъ путемъ сдѣлать было трудно. Только автомобили помогаютъ разрѣшить такъ удачно эту сложную задачу.

Послѣдніе маневры также доказали преимущества перевозки снарядовъ на автомобиляхъ. Можетъ быть организація этихъ поѣздовъ еще несовершенна, но постоянные опыты, очевидно, приведутъ къ самымъ блестящимъ результатамъ. И это будетъ большимъ шагомъ впередъ: въ то время, какъ авіаторы въ буду-

щихъ войнахъ будутъ летѣть впередъ, бросая нескромные взоры въ ряды непріятеля, автомобильные поѣзда будутъ подвозить сражающимся снаряды и припасы.

### III.

#### Испытаніе грузовыхъ автомобилей въ Австріи.

Съ 13-го октября по 7-е ноября минувшаго года, подъ руководствомъ эрцъ герцога Сальватора, происходило испытаніе грузовыхъ автомобилей въ Австріи.

Условія пробѣга были слѣдующія: грузовикъ долженъ везти самъ не менѣе 3 тонны полезнаго груза и 2 тонны на прицепной повозкѣ. Пробѣгъ не менѣе 2000 километровъ, подъемы должны быть преодоливаемы не менѣе, какъ въ 16°. Машины должны быть непременно австрійскаго происхожденія; средняя скорость 10 километровъ. Участіе въ пробѣгѣ приняло всего десять машинъ слѣдующихъ фирмъ:

1) *Büssing*. Машины этой марки фабрикуются фирмой А. Grosz. На пробѣгъ фирма выставила новый типъ автомобилей, такъ называемый субсидируемый типъ, сдѣланный по требованію австрійскаго военнаго министерства. Въ немъ дифференціальныи механизмъ сконструированъ отдѣльно отъ механизма трансмиссіи, что обуславливается болѣе узкимъ ходомъ, требуемымъ отъ этого типа. Моторъ модели 1911 года. Въ заднихъ колесахъ устроенъ внутренній тормазъ съ приспособленіями для уравненія торможенія.

Машины *Büssing* на пробѣгѣ зарекомендовали себя тѣмъ, что отлично брали подъемы до 18°.

2) *Gräf et Stift*. Двѣ машины этой фирмы, принимавшія участіе въ упомянутомъ испытаніи, выдержали его прекрасно, далеко превзойдя требованія военнаго министерства. Раньше эта фирма специализировалась на легкихъ автомобиляхъ; послѣ же этого испытанія доказала, что и въ области грузовиковъ она занимаетъ видное мѣсто. Колеса грузовика были обтянуты сплошными шинами фабрики *Reithoffer*, также прекрасно себя зарекомендовавшими.

3) *Fiat*. Заводъ *Фиатъ* выставилъ на этомъ испытаніи первую изготовленную имъ машину субсидируемаго типа. Она прекрасно выдержала испытаніе. Особенности этой машины, въ сравненіи съ другими того же типа, заключаются въ томъ, что въ моторѣ примѣ-

ненъ принципъ устройства карбюратора; какъ въ легкомъ автомобилѣ Фиатъ, размѣръ цилиндра 110×180 м/м.

4) *Johann Puch*. Заводъ Puch выставилъ двѣ машины на испытаніе, но приняла участіе только одна, такъ какъ другая оказалась не отвѣчающей по постройкѣ требованіямъ субсидируемаго типа. Этотъ грузовикъ шелъ не въ числѣ конкурирующихъ и оказался одной изъ самыхъ быстрыхъ машинъ. Но съ прицѣпнымъ вагономъ грузовозъ этой фирмы не вполне могъ развить 16 километровъ въ часъ.

5) *Praga*. На испытаніи эта фирма была представлена двумя машинами, прекрасно выдержавшими испытаніе.

6) *Berna*. Фирма эта было представлена одной машиной, хорошо выдержавшей испытаніе.

7) *Венгерскій Бенцъ*—1 машина. Шины были преимущественно фирмъ Reithoffer и Континенталь, зарекомендовавшихъ себя съ самой лучшей стороны.

#### МАРШРУТЪ.

13-го октября . . . . .	Вѣна—Брунъ—Раабъ.
14     » . . . . .	Раабъ—Будапештъ.
16     » . . . . .	Будапештъ—Зельмешбанія.
18     » . . . . .	Зельмешбанія—Звольна.
19     » . . . . .	Звольна—Мэришъ—Острау.
21     » . . . . .	Мэришъ — Острау -- Троппау— Бреденталь—Мэришъ—Шонбергъ.
23     » . . . . .	Мэришъ — Шонбергъ — Ландс- крона—Кениггрецъ.
24     » . . . . .	Кениггрецъ—Рейхенбергъ.
26     » . . . . .	Рейхенбергъ—Прага.
28     » . . . . .	Прага—Пильзенъ.
30     » . . . . .	Пильзенъ—Будвейсъ.
31     » . . . . .	Будвейсъ—Линцъ.
2-го ноября . . . . .	Линцъ—Лизенъ.
3     » . . . . .	Лизенъ—Юденбургъ.
4     » . . . . .	Юденбургъ—Грацъ.
6     » . . . . .	Грацъ—Мюрццуслагъ.
7     » . . . . .	Мюрццуслагъ—Вѣна.

Въ этомъ испытаніи, съ начала до конца, приняли участіе делегаты военного министерства. На каждомъ грузовозѣ находился офицеръ-контролеръ; во время пути контроль также былъ порученъ офицерамъ. На этапахъ автомобили ставились въ казармы, превращавшіяся въ закрытый паркъ. Герцогъ Сальваторъ присутствовалъ въ продолженіи всего испытанія. Сдѣлавъ пробѣгъ въ

2000 километровъ по сѣвернымъ дорогамъ Венгріи, Силезіи и Богеміи, послѣ 4-хъ недѣльнаго путешествія, всѣ машины, къ удивленію зрителей, вернулись въ удовлетворительномъ состояніи.

Всѣ машины пунктуально исполнили условія пробѣга. Проходили въ среднемъ 18—19 километровъ въ часъ, съ грузомъ въ 3000 килограммовъ, не считая 2000 килограммовъ прицепнаго вагона.

Всѣ трудности пути преодолевались легко: плохія дороги, горы, лѣса; одинъ разъ пришлось переѣхать рѣчку, такъ какъ всѣ со- сѣдніе мосты были слишкомъ ненадежны, чтобы выдержать вѣсь нагруженныхъ грузовиковъ. Конечно, нѣкоторыя изъ машинъ оказа- лись слегка поврежденными, но всѣ эти поврежденія были таковы, что могли быть исправлены на мѣстѣ и не помѣшали движенію впе- редъ. Сравнительно много остановокъ было въ трудномъ этапѣ переѣзда по Альпамъ. Но и здѣсь грузовики вышли побѣдите- лями; приходилось взбираться на такія высоты, гдѣ уже начи- нался снѣгъ; проводникамъ приходилось расчищать дорогу, рубить деревья. Въ прежніе же годы испытаніе обыкновенно происходило на ровной мѣстности: боялись, что сила моторовъ не достаточно велика, чтобы поднимать нагруженныя машины на подъемы. Благо- даря большому числу премій въ испытаніи прошлаго года, рѣшено было сдѣлать эту пробу въ 1911 году. Условія полученія премій въ Австріи слѣдующія: каждый премированный каміонъ получаетъ пер- вый годъ субсидію въ 4000 кронъ, а потомъ, въ теченіи 5 лѣтъ, еже- годную субсидію въ 1000 кронъ. Въ общемъ это составляетъ 9000 кронъ. Кромѣ того, каждый премированный каміонъ можетъ разчи- тывать на добавочную премію въ 1000 кронъ, если онъ будетъ на- ходиться на службѣ со дня полученія первой преміи и до получе- нія пятой преміи. Разумѣется, машина должна быть построена цѣ- ликомъ въ Австріи, по типу тракторъ-портера и быть въ состояніи везти полезный грузъ въ 10.000 килограммовъ, со средней ско- ростью 10 километровъ въ часъ.

Въ настоящее время уже извѣстно, что машины слѣдующихъ четырехъ типовъ удостоены премій австрійскаго военнаго мини- стерства за послѣдній пробѣгъ:

1) *Büssing*; 2) *Praga* (фабрики богемскихъ машинъ); 3) *Berna* (фабрика въ Вьеннѣ), и 4) *Fiat*.

Небольшое число премированныхъ машинъ объясняется очень трудными условіями испытанія: пробѣгъ въ 2000 километровъ по

плохимъ дорогамъ Венгрии, Силезии и Богемии, въ осеннее время между 13-мъ октября и 7-мъ ноября, съ грузомъ въ 3000 килограммовъ на трактерѣ и въ 2000 килограммовъ на прицепномъ вагонѣ. Тѣмъ не менѣе это испытаніе ясно подчеркиваетъ успѣхъ въ производствѣ австрійскихъ грузовыхъ автомобилей.

#### IV.

### Конкурсъ грузовыхъ автомобилей въ Чикаго.

Въ 1911 году былъ организованъ первый конкурсъ грузовыхъ автомобилей въ Чикаго: 18, 19 и 20-го сентября. Результаты—очень хороши. Изъ 32-хъ машинъ, представленныхъ 23-мя различными фирмами, 20 окончили конкурсъ безъ малѣйшаго штрафа, 8 были оштрафованы за замѣну различныхъ частей или за ихъ порчу, и только четыре къ концу испытанія не оставались въ достаточно хорошемъ состояніи, чтобы войти въ оцѣнку. Испытаніе было организовано подъ руководствомъ Чикагскаго моторнаго клуба.

Участвующіе были раздѣлены на 9 группъ; выѣзжали утромъ изъ Чикаго и возвращались обратно къ вечеру.

Послѣ трехъ дней испытанія, автомобили подверглись внимательному осмотру во всѣхъ подробностяхъ. Кромѣ того, ихъ заставляли подниматься на возвышенности и среди подъема неожиданно останавливаться. Автомобили были взвѣшены сначала пустыми какъ на передней, такъ и на задней осяхъ, а потомъ съ полнымъ грузомъ въ тѣхъ же условіяхъ. Комиссія, спеціально назначенная для выполненія этихъ операцій, производила ихъ ежедневно; члены комиссіи сопровождали грузовики, слѣдя за нарушеніями движенія и несоблюденіемъ правилъ, которыя могли бы произойти во время испытанія.

Первый день конкурса прошелъ при хорошихъ условіяхъ; однако, надо отмѣтить нѣсколько остановокъ. 15-й номеръ (Suranson) выбылъ изъ конкурса, 19-й номеръ (Monitor) получилъ 338 штрафныхъ балловъ за разрывъ сѣвленія, номеръ 23-й (Reliance) былъ оштрафованъ за то, что у него былъ расходъ масла выше установленныхъ нормъ. Интереснымъ фактомъ этого дня былъ пробѣгъ автомобиля Decatur (1 тонн.), снабженнаго двойными шинами и моторомъ въ 30 HP., который прошелъ 20 миль въ 1 часъ 18 минутъ. Общій пробѣгъ этого дня равнялся 52 ми-

лямъ, т. е. 85 километрамъ. Въ теченіе второго дня нужно было совершить пробѣгъ къ сѣверу отъ Чикаго. Old Adam получилъ 316 штрафныхъ балловъ за замѣну нѣсколькихъ частей. 21-й номеръ (Maskunture) былъ удаленъ за поломку руля на крутомъ поворотѣ дороги. 14-й номеръ (Adams) получилъ 6 штрафныхъ балловъ за пользованіе масломъ внѣ парка.

Послѣдній день испытанія былъ самымъ интереснымъ.

Самая большая мощность была выказана машинами Зауреръ (6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тоннъ).

Мостъ, по которому проходилъ грузовозъ Зауреръ съ общимъ вѣсомъ, превосходящимъ 10 тоннъ, не выдержалъ и сломался, но грузовозъ, свалившійся подъ мостъ, оказался невредимымъ, безъ малѣйшаго поврежденія. Къ вечеру того же дня онъ прибылъ на контрольный пунктъ, гдѣ ему и была устроена блестящая овація. 17-й номеръ (Lauth-Jurgens) столкнулся съ Mais, впрочемъ безъ поврежденія. Decatur потерялъ заднее колесо. 5-й номеръ (Sampson) получилъ пять штрафныхъ очковъ. 3-й номеръ (Clark)—105 очковъ за поломку рессоры. Decatur—30 очковъ за то, что не замѣнилъ наканунѣ поломанную рессору. 14-й номеръ (Adams)—6 очковъ за пользованіе излишнимъ количествомъ масла. 20 машинъ окончили пробѣгъ безъ одинаго очка и нарушенія правилъ.

Надо отмѣтить, что всѣ случайности этого третьяго дня испытаній находятся въ связи съ плохими дорогами, которыя имъ приходилось проходить; иногда они должны были немного уклоняться отъ назначеннаго пути, на примѣръ, если указанные въ маршрутѣ мосты были не въ состояніи выдерживать груза, приходилось выбирать другіе. Такъ было послѣ случая съ грузовикомъ Зауреръ, когда онъ блестящимъ образомъ доказалъ прочность своей конструкціи. Слѣдовавшія за нимъ машины уклонились немного въ сторону, чтобы найти болѣе удобное мѣсто для переѣзда. Кромѣ того, поставлено на видъ, кому слѣдуетъ плохое состояніе дорогъ. Классификація грузовиковъ, принимавшихъ участіе, установилась послѣ трехъ дней пробѣга слѣдующая:

#### 1-ая ГРУППА.

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1. Mercury . . . . . | } (250—300 килогр.). |
| 2. Mercury . . . . . |                      |

## 2-ая ГРУППА.

4. Buick . . . . .	}	(500—750 килогр.).
6. Mackyntyre . . . . .		
7. Crown . . . . .		
5. Sampson . . . . .		
8. Krickworth . . . . .		
3. Clark . . . . .		

## 3-ая ГРУППА.

9. Clark . . . . .	}	(750—1000 килогр.).
10. Clark . . . . .		
11. Le Moon . . . . .		
12. Little Giant . . . . .		
16. Lauth-Jurgens . . . . .		
20. Chase . . . . .		
17. Lauth-Jurgens . . . . .		
14. Adams . . . . .		
18. Decatur . . . . .		
15. Swanson . . . . .		
19. Monitor . . . . .		

## 4-ая ГРУППА.

21. Mackyntyre . . . . . — (1000—1500 килогр.).

## 5-ая ГРУППА.

22. Stegeman . . . . .	}	(1500—2000 килогр.).
23. Beliance . . . . .		

## 6-ая ГРУППА.

24. Mais . . . . . — (2000—2500 килогр.).

## 7-ая ГРУППА.

25. Alco . . . . .	}	(2500—3500 килогр.).
26. Old Reliable . . . . .		
27. Durable Dayton . . . . .		
28. Pope-Hartford . . . . .		

## 8-ая ГРУППА.

29. Saurer . . . . .	}	(3500—5000 килогр.).
30. Stegeman . . . . .		
31. Sampson . . . . .		
32. Alco . . . . .		

## 9-ая ГРУППА.

33. Saurer . . . . . (5000—7500 килогр.).

Въ общемъ испытаніе было очень интересное. Слѣдуетъ однако отмѣтить, что не вполне справедливо распредѣлялись штрафные очки. Слишкомъ строго взыскивалось за употребленіе масла, взятаго внѣ парка, между тѣмъ, какъ многія столкновенія, случившіяся по винѣ кондукторовъ, проходили безнаказанно.

---

#### V.

### Пробѣгъ грузовоза швейцарской фирмы «Зауреръ» по Америкѣ на протяженіи 8000 километровъ.

Замѣчательный пробѣгъ сдѣланъ грузовикомъ Зауреръ въ Америкѣ. Грузовикъ этотъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ былъ присланъ въ Америку. Весной этого года онъ сдѣлалъ пробѣгъ изъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско, до границы штата Оризона. Пришлось ѣхать по плохимъ тающимъ снѣговымъ дорогамъ, по горамъ и пескамъ на югѣ. Рѣки и ручьи вскрывались, грязь была страшная. Приходилось грузовозъ вытаскивать изъ грязи, которая не выдерживала вѣса 3000 килограммовъ. Нагруженъ онъ былъ дубовыми досками. На высотѣ 600 метровъ надъ уровнемъ моря достигли границы Новой Мексики. Спускъ былъ оттуда особенно опасенъ: онъ шелъ по краю пропасти.

Сопровождали грузовозъ три человекъ. Часто приходилось проводить ночи на холодѣ. Труднѣе всего былъ переходъ черезъ Бѣлыя Горы вышиною въ 3150 метровъ надъ уровнемъ моря, покрытыя массою снѣга. Трудны были переѣзды черезъ многія рѣки, особенно черезъ Черную рѣку и черезъ Рио-Колорадо.

Послѣ 2-хъ мѣсячнаго путешествія грузовикъ благополучно прибылъ въ Санъ-Франциско. По желѣзной дорогѣ его отправили въ Denver, откуда онъ совершилъ вторую половину своего путешествія въ Нью-Йоркъ.

Въ общемъ грузовозъ прошелъ пространство въ 8000 километровъ въ 98 дней.

---

#### VI.

### Новыя условія испытаній для грузовыхъ автомобилей въ германской арміи.

Военное министерство въ Германіи рѣшило измѣнить уставъ военныхъ испытаній для грузовыхъ автомобилей, годныхъ для нуждъ арміи въ военное время.

Съ 1908 года на 5 лѣтъ военное вѣдомство постановило платить премию въ 4000 марокъ (т. е. 4400 фр.) каждому промышленнику, покупающему для своихъ цѣлей грузовозъ, отвѣчающій военнымъ требованіямъ. Къ этой преміи при покупкѣ надо прибавить еще ежегодное вспомошествованіе на его содержаніе. Въ результатѣ получилось, что въ теченіе 1908—1909 гг. лицъ, купившихъ такіе промышленные грузовозы, оказалось—172, въ 1909 г.—200 и въ 1910—1911 гг.—159. Эти грузовозы, вмѣстѣ съ купленными специально для военныхъ нуждъ, составляютъ, въ общей сложности, 663 грузовыхъ автомобилей, которыми можетъ располагать армія въ нужное для нея время.

Кромѣ этого, въ распоряженіи германской арміи находятся всѣ промышленные грузовозы частныхъ владѣльцевъ, не субсидируемые; но правительство всегда можетъ взять ихъ по автомобильной повинности.

Во главѣ промышленниковъ, приобретающихъ грузовозы съ субсидіей отъ арміи, стоятъ пивовары, у которыхъ находится 266 каміонновъ (грузовиковъ-платформъ), а затѣмъ фабриканты колониальныхъ продуктовъ (кофе и шоколаду), въ распоряженіи которыхъ находится 141 каміонъ.

До сихъ поръ всѣ эти грузовики должны были подходить подъ слѣдующія условія: вѣсъ грузовика—4 тонны, вѣсъ прицепной повозки—2 тонны, ширина хода не болѣе 1,75 метра, полезный грузъ, поднимаемый грузовикомъ, 5 тоннъ и прицепной повозки также 5 тоннъ.

Въ настоящее время въ арміи выработанъ новый типъ грузового автомобиля съ прицепной повозкой, который будетъ принятъ моделью въ 1913—1918 гг.

Мотивъ измѣненій чисто военный. Въ будущей войнѣ Германіи придется имѣть дѣло, главнымъ образомъ, съ дорогами Франціи, которыя, несмотря на свой внѣшній хорошій видъ, сдѣланы большей частью изъ слабого известкового камня.

Грузовозъ будущаго долженъ быть въ состояніи везти полезный грузъ въ 4000 килогр.; задняя ось не должна испытывать давленіе больше, чѣмъ въ 5500 килогр. Кромѣ того, ширина колеи будетъ сведена до 1,55 метра, такъ какъ колонны грузовозовъ съ прицепными вагонами не могутъ всегда рассчитывать на широкія и удобныя дороги; они должны быть готовы и къ узкимъ горнымъ дорогамъ, какъ, напримѣръ, въ горахъ Вогезовъ и Арденнъ, гдѣ дороги не шире 3-хъ метровъ.

Главные условия для новаго грузовоза, принятаго въ германской арміи, слѣдующія:

**Давленіе груза на переднюю ось:**

Мертвый вѣсъ самого грузовоза . . . . .	1750	килогр.
Полезный грузъ . . . . .	750	»
	<hr/>	
Всего . . . . .	2500	килогр.

**Давленіе груза на заднюю ось:**

Мертвый вѣсъ грузовоза . . . . .	2250	килогр.
Полезный грузъ . . . . .	3250	»
	<hr/>	
Всего . . . . .	5500	килогр.

Слѣдовательно, 4000 килогр. вѣсить грузовозъ и 4000 килогр. полезный грузъ. Платформа (кароссери) имѣеть 3,5 метра длины, 2 метра ширины. Разстояніе между осями 4,5 метра. Резервуаръ для бензина долженъ вмѣщать 200 литровъ. Резервуаръ для масла 10 кил. Шины каучуковыя.

Колеса стальные, втулки смѣнныя, моторъ 35 НР. Размѣры прицепнаго вагона: ширина колеи—1,55 метра, разстояніе между осями 2,2 метра; платформа—3,6 метра × 2 метра.

Вѣсъ прицепаго вагона 1000 килогр., полезный грузъ 2000 килогр. Такой пробный tracteur былъ заказанъ фирмѣ Büssing изъ Брунсвика. Чтобы быть принятымъ онъ долженъ былъ сдѣлать пробѣгъ изъ Брунсвика черезъ Гарцъ, черезъ часть Вестфалии, подойти къ Рейну, перейти Таунусъ, пройти черезъ часть Ваваріи, черезъ Тюрингію, Саксонію, Силезію, прибыть во Франкфуртъ на Одерѣ и оттуда вернуться въ Берлинъ.

Этотъ пробѣгъ былъ совершенъ съ 10-го ноября по 6-е декабря 1911-го года. Остановки происходили въ заранѣе намѣченныхъ пунктахъ, чтобы позволить осмотръ машины заинтересованнымъ промышленникамъ и конструкторамъ.

*П. Секретевъ.*

