

## ИЗЪ ОТЧЕТА

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

II 1).

25-го июля 1911 г. учебная автомобильная рота выступила, продолжая испытанія грузовыхъ и санитарныхъ автомобилей, по маршруту С.-Петербургъ—Нарва въ составѣ 4 офицеровъ, 42 нижнихъ чиновъ съ 13 грузовыми и 2 санитарными автомобилями. 1½ тонный грузовозъ Гагенау въ испытаніяхъ участвовать не могъ, вслѣдствіе сильнаго износа шинъ, которыя не могли быть замѣнены въ назначенный срокъ ни одной фирмой за неизмѣнимъ требуемаго размѣра. Также не принималъ участія въ дальнѣйшихъ испытаніяхъ грузовозовъ фирмы Ллойдъ, въ виду нежеланія фирмы изнашивать свой грузовозъ.

Маршрутъ слѣдованія былъ:

С.-Петербургъ—Красное Село—Кипень—Ямбургъ—Нарва.

Удовлетворительное шоссе до Краснаго Села и верстѣ 10 послѣ него и очень хорошее шоссе дальше до Нарвы способствовали успѣшному переходу въ 150 верстѣ. Грузовозы шли въ колоннѣ съ дистанціей 150 шаговъ, вслѣдствіе поднимавшейся густой пыли.

1) См. «Воен. Сб.» № 1.

Въ г. Ямбургѣ мостъ оказался настолько плохимъ, что являлось сомнѣніе въ возможности прохода по немъ грузовозовъ. Верхній настилъ изъ гнилыхъ досокъ трещалъ и разсыпался въ труху подъ шинами грузовозовъ. Весь мостъ при проходѣ грузовозовъ шатался. Съ большою осторожностью колонна автомобилей по одному со скоростью не болѣе 4 верстъ въ часъ перешла мостъ.

Переходъ въ 150 верстъ колонна сдѣлала въ 8 час., со средней скоростью движенія 19 верстъ въ часъ.

Во время движенія у грузовоза Адлеръ сломалась головка карданной тяги; у грузовоза Даймлеръ вновь сломалась тормазная тяга на мѣстѣ сварки; у 3-хъ тоннаго грузовоза Коммер-Каръ сломалась лѣвая передняя рессора.

26-го іюля было произведено испытаніе по грунтовымъ дорогамъ по маршруту Нарва — Альтъ Изенгофъ.

По выходѣ изъ города началась твердая сланцевая грунтовая дорога, покрытая толстымъ слоемъ пыли, поднявшейся столбомъ послѣ первыхъ прошедшихъ автомобилей. Дистанція между грузовозами была увеличена до 200 шаговъ.

Для рекогносцировки пути командиромъ пробѣга былъ командированъ впередъ на легкомъ автомобилѣ Русско-Балтійскаго завода поручикъ Маттисонъ вмѣстѣ съ корреспондентомъ журнала «Автомобиль» г. Кузьминымъ, знавшимъ намѣченный маршрутъ.

Въ 12 часовъ колонна грузовозовъ прибыла въ село Іевве.

Изъ разспросовъ выяснилось, что автомобиль Русско-Балтійскаго завода, вмѣсто направленія на Ревель, направился по направленію на Юрьевъ. Комиссіей было рѣшено, не ожидая его возвращенія, слѣдовать по направленію Альтъ Изенгофъ.

На 9-й верстѣ оказался разобраннмъ мостъ; съ разрѣшенія владѣлицы имѣнія баронессы Толь, колонна прошла по дорожкамъ раздѣланнаго передъ домомъ цвѣтника.

Въ 3 часа дня колонна прибыла въ Альтъ Изенгофъ, откуда возвратилась обратно въ Нарву.

Переходъ до Альтъ Изенгофа и обратно въ Нарву въ 148 верстъ колонна очень легко сдѣлала въ 8½ час. со средней скоростью 18 верстъ въ часъ.

Во время движенія у грузовоза Опель отошли назадъ заднія рессорныя стремянки.

3-хъ тонный грузовозъ Зауреръ провалился на небольшомъ мостикѣ черезъ канаву правымъ переднимъ колесомъ; при этомъ погнулась ручка пуска въ ходъ и отогнулся одинъ листъ правой передней рессоры.

27-го іюля продолжались испытанія по грунтовымъ дорогамъ по маршрутамъ Нарва—Гунгербургъ—Нарва. По выходѣ изъ г. Нарвы, колонна грузовозовъ около 15 верстъ шла по пройденной наканунѣ грунтовой дорогѣ, послѣ чего свернула вправо и до Гунгербурга шла по узкой полевой дорогѣ съ 2 недлинными, но довольно крутыми подъемами. Весь перегонъ въ 68 верстъ колонна сдѣлала въ 4 часа со средней скоростью около 17 верстъ въ часъ.

Во время движенія у грузовоза Берліе 2 раза обрывался ремень вентилятора, отчего разогрѣлся моторъ до кипѣнія воды въ радиаторѣ.

По приходѣ колонны въ Нарву, было получено приказаніе ротѣ со всѣми автомобилями прибыть 28-го іюля, въ 10 час. утра, въ С.-Петербургъ на Марсово поле для Высочайшаго смотра.

Во исполненіе полученнаго приказанія, колонна грузовозовъ въ 8 час. вечера выступила изъ г. Нарвы. Наступившая скоро темнота и густой туманъ заставили двигаться особенно осторожно со скоростью 10 верстъ въ часъ. Въ 1 ч. 50 мин. ночи колонна прибыла въ Кипень, гдѣ была назначена остановка до 5 час. утра.

Въ 4-хъ верстахъ передъ Кипенью ремонтировавшееся шоссе не было ограждено ночными сигналами, что едва не послужило причиной аварии впереди слѣдовавшаго грузовоза.

Въ 5 час. колонна вышла изъ Кипени и въ 7 час. 30 мин. прибыла въ С.-Петербургъ къ Нарвскимъ воротамъ, гдѣ была остановлена для приведенія въ порядокъ машинъ и подготовки грузовозовъ и нижнихъ чиновъ для Высочайшаго смотра.

Во время движенія у грузовоза Арбенць оборвался проводъ къ зажиганію.

Въ 10 час. 15 мин. колонна грузовозовъ направилась къ Марсову полю. У Мраморнаго дворца было получено приказаніе Военнаго министра построиться на набережной р. Невы противъ Мраморнаго дворца, гдѣ автомобили были построены развернутымъ строемъ по порядку №№; на лѣвомъ флангѣ грузовозовъ выстроились легкіе автомобили, бывшіе въ пробѣгѣ. Около каждого грузовоза съ лѣвой стороны построились: контролеръ, шофферъ и помощникъ шоффера. На правомъ флангѣ грузовозовъ стали члены комиссіи.

Въ 1 часъ 25 мин. дня къ выстроенной колоннѣ изволилъ прибыть Его Императорское Величество Государь Императоръ и, по принятіи рапорта отъ командира роты, обошелъ по фронту, осча-

стлививъ командира роты Всемиловѣйшими разспросами о конструкціи моторовъ, о фирмахъ, давшихъ наиболѣе благопріятные результаты, и о результатахъ всего пробѣга.

Обойдя фронтъ, Его Императорское Величество осчастливилъ чиновъ пробѣга Всемиловѣйшею благодарностью.

По окончаніи смотра, послѣ представленія Его Величеству членовъ комиссіи, Государю Императору благоугодно было повелѣть учебной автомобильной ротѣ двинуться въ гаражъ роты, во исполненіе чего учебная автомобильная рота съ колонною грузовыхъ, санитарныхъ и легкихъ автомобилей, построенныхъ справа по одному, удостоилась счастья пройти мимо Его Императорскаго Величества, закончивъ этимъ пробѣгъ грузовыхъ и санитарныхъ автомобилей.

Эти испытанія грузовыхъ и санитарныхъ автомобилей дали комиссіи цѣлый рядъ цѣнныхъ указаній, какъ по выясненію тѣхъ требованій, кои могутъ быть предъявлены къ грузовымъ и санитарнымъ автомобилямъ, такъ и по выясненію тѣхъ фирмъ, изъ принимавшихъ участіе въ испытаніяхъ, автомобили которыхъ удовлетворяютъ въ настоящее время многимъ требованіямъ и будутъ въ состояніи выполнить остальные.

Прекрасные результаты перваго въ Россіи пробѣга грузовыхъ автомобилей показали способность грузовыхъ автомобилей свободно проходить не только по мостовымъ и шоссе съ преодоленіемъ ряда длинныхъ подъемовъ, но и свободно проходить по хорошимъ грунтовымъ дорогамъ. Последнее обстоятельство для Россіи, страны бездорожья, чрезвычайно важно; имъ разрѣшается вопросъ вообще о пригодности автомобиля для Россіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ пробѣгъ автомобилей на протяженіи 2,200 верстъ (изъ нихъ около 400 верстъ по грунтовымъ дорогамъ при различномъ состояніи грунта), съ преодоленіемъ ряда длинныхъ подъемовъ на Валдайской возвышенности, съ полной нагрузкой, при движеніи въ общей колоннѣ, со скоростью отъ 10 до 20 верстъ—можно считать всестороннимъ испытаніемъ для того, чтобы по полученнымъ результатамъ судить о томъ, что можно ожидать отъ грузовоза и санитарнаго автомобиля, опредѣляя этимъ типъ грузовоза и санитарнаго автомобиля, а также выясняя тѣ грузовозы изъ существующихъ уже, которые подходятъ къ намѣченному типу.

На основаніи сдѣланныхъ во время пути наблюденій и полученныхъ результатовъ по окончаніи испытаній, комиссія находитъ слѣдующее:

1) *Мощность мотора* не должна быть менѣе: для 4-хъ тоннаго грузовоза — 40-50 НР; для 3-хъ тоннаго грузовоза — 30-40 НР; для 2-хъ тоннаго грузовоза—24-30 НР и для 1½ тоннаго грузовоза и санитарнаго (легкаго типа 4 лежащихъ или 8 сидящихъ) автомобиля—20-30 НР.

Увеличеніе мощности мотора, удорожая нѣсколько автомобиль при покупкѣ и увеличивая очень незначительно расходъ на эксплуатацію, значительно увеличиваетъ способность автомобиля преодолѣвать встрѣчающіяся на пути препятствія въ видѣ длинныхъ и крутыхъ подъемовъ, неровностей почвы, какъ-то: канавки и рытвины и прохожденія грузовоза по мокрой и скользкой грунтовой дорогѣ.

Опытъ совмѣстныхъ испытаній 2-хъ тонн. и 3-хъ тонн. грузовозовъ показалъ, что 3-хъ тонные грузовозы легко проходили по труднымъ мѣстамъ на грунтовыхъ дорогахъ тамъ, гдѣ проходили и 2-хъ тонные грузовозы; расходъ же на эксплуатацію 3-хъ тоннаго грузовоза, сравнительно съ таковымъ для 2-хъ тоннаго грузовоза, превышаетъ очень незначительно, почему въ заведеніи типа 2-хъ тоннаго грузовоза, по мнѣнію комиссіи, не представляется надобности, перевоза, если нужно, грузъ въ 2 тонны на 3-хъ тонномъ грузовозѣ, причемъ разниа въ расходѣ на эксплуатацію будетъ еще меньше; грузовозъ же, нагруженный всего 2-мя тоннами, меньше будетъ изнашиваться и легче будетъ преодолѣвать трудности пути. На основаніи сказаннаго, грузовозы по тоннажу должны раздѣляться на 3 типа: 1-й типъ—грузовой автомобиль съ полезной нагрузкой въ 4 тонны, могущій перевозить и прицѣпную повозку въ 2 тонны; 2-й типъ—грузовые автомобили съ полезной нагрузкой въ 3 тонны, и 3-й типъ—грузовые автомобили съ нагрузкой въ 1<sup>1,2</sup> тонны.

2) *Моторъ*. Моторъ грузового автомобиля долженъ быть тихоходный, дѣлающій 800—1000 оборотовъ въ минуту. Моторъ долженъ быть укрытъ отъ дождя, пыли и грязи.

3) *Клапаны*. Въ предупрежденіе отъ загрязненія желательнo, чтобы клапаны были вполнѣ закрыты.

4) *Зажиганіе*. Въ виду того, что наименьшая мощность моторовъ грузовыхъ автомобилей должна быть не менѣе 20 НР, для облегченія пуска въ ходъ холоднаго двигателя, зажиганіе въ гру-

зовыхъ автомобиляхъ должно быть двойное: отъ магнето высокаго напряженія и отъ аккумулятора съ трансформаторомъ. Магнето должно быть защищено отъ загрязненія и установлено на удобномъ для осмотра и чистки его мѣстѣ и, кромѣ того, должно быть такъ сконструировано, чтобы его легко можно было снять. Установленный на автомобилѣ аккумуляторъ долженъ быть предохраненъ отъ тряски и защищенъ отъ воды и грязи. Трансформаторъ долженъ быть защищенъ отъ дождя. Желательно, чтобы отъ магнето и аккумулятора былъ общій прерыватель и распредѣлитель. Провода должны быть хорошо изолированы и предохранены отъ разрывовъ и другихъ поврежденій.

5) *Топливо для грузового автомобиля.* Переходъ на болѣе тяжелые сорта топлива является чрезвычайно важнымъ обстоятельствомъ для грузовыхъ автомобилей военнаго вѣдомства при обслуживаніи крѣпостей и дальнихъ окраинъ. Къ сожалѣнію, въ настоящихъ испытаніяхъ карбюраторы всѣхъ грузовозовъ были сконструированы для низкихъ сортовъ бензина. Первый опытъ поставки военному вѣдомству грузовоза фирмой Коммер-Каръ съ карбюраторомъ, работающимъ на керосинѣ, не далъ положительныхъ результатовъ, почему пришлось отъ него отказаться и перейти на бензинъ.

6) *Подача топлива.* подача бензина наиболѣе пригодна самооткомъ съ постановкой бака подъ сидѣніемъ шоффера. подача подъ давленіемъ, сложнѣе по устройству, требуетъ за собой ухода въ пути и часто портится.

7) *Запасъ топлива.* запасъ топлива въ бакѣ долженъ быть рассчитанъ на движеніе не менѣе 250 верстъ.

8) *Карбюраторъ.* Желательно, чтобы карбюраторъ грузового автомобиля, сконструированный для тяжелыхъ сортовъ бензина, былъ автоматическій безъ приборовъ для механической подачи воздуха и какихъ-либо другихъ, требующихъ регулировки карбюратора шофферомъ во время пути; принимая во вниманіе суровый климатъ Россіи, необходимо для зимняго времени подогреваніе камеры смѣшенія особаго рода подогревателями.

Опытъ пробѣга показалъ общій недостатокъ, присущій почти всѣмъ карбюраторамъ, — засореніе жиклеровъ посторонними тѣлами, поступающими вмѣстѣ съ бензиномъ.

Крайне желательно устройство въ карбюраторѣ нѣсколькихъ фильтровъ, обезпечивающихъ очистку бензина, а также предохраненіе поступающаго въ карбюраторъ воздуха отъ пыли. Подогрев-

ватели и рубашки, въ которыхъ циркулируетъ горячая вода для подогрѣванія камеры смѣшенія, необходимо снабдить спускнымъ краномъ для выпуска всего количества воды, что необходимо въ зимнее время.

Кранъ, прекращающій поступленіе бензина изъ бака въ карбюраторъ, долженъ быть установленъ подъ рукой у шоффера, чтобы онъ могъ, на случай пожара карбюратора, прекратить подачу бензина изъ бака. На автомобилѣ карбюраторъ долженъ быть установленъ на удобномъ для осмотра и чистки мѣстѣ, на противоположной сторонѣ отъ расположенія магнето.

9) *Смазка*, должно быть механическая, желательна безъ циркуляціи масла, съ контрольнымъ аппаратомъ на доскѣ передъ шофферомъ, съ приборомъ для регулированія количества подаваемого масла. Приведеніе въ дѣйствіе насоса отъ главнаго вала должно быть посредствомъ жесткой передачи, а не съ помощью ремня или тренія.

10) *Запасъ смазки*. На каждомъ автомобилѣ долженъ быть запасъ смазки, рассчитанный на движеніе не менѣе 250 верстъ.

11) *Охлажденіе водяное*. Водяное охлажденіе грузовозовъ для Россіи предпочтительно—термосифонъ. Устройство его не требуетъ никакихъ механизмовъ, часто портящихся, циркуляція воды совершается и послѣ остановки двигателя, увеличеніе же вѣса радіатора, съ увеличеніемъ его емкости, для грузового автомобиля большаго значенія имѣть не можетъ. Принудительная циркуляція воды, хотя и не желательна, но если таковая будетъ поставлена, то только при помощи центробѣжнаго насоса, а не зубчатой помпы.

Вентиляторъ, если онъ имѣется, долженъ приводиться въ дѣйствіе при посредствѣ жесткой передачи.

12) *Сцѣпленіе*. Опытъ бывшаго пробѣга показалъ недостаточную надежность сцѣпленія кожанымъ конусомъ (у 2-хъ грузовозовъ были смѣнены кожи на конусахъ). Конструкція сцѣпленія грузовыхъ автомобилей должна обеспечивать продолжительную его службу. Исправленіе и замѣна поврежденныхъ частей сцѣпленія не должна быть сложной и требовать продолжительнаго времени для ихъ установки.

13) *Передача*. Опытъ пробѣга показалъ, что наилучшая передача для грузовыхъ автомобилей, съ полезной нагрузкой въ 3 тонны и выше, принимая во вниманіе особенность работы военнаго грузового автомобиля и состояніе русскихъ грунтовыхъ дорогъ,—цѣпная съ цѣпями, заключенными въ картеръ съ масломъ (для грузовозовъ съ полезной нагрузкой менѣе 3-хъ тоннъ допускается и карданная передача).

послѣдствія излома и другихъ поврежденій рулевого управленія на ходу; всѣ части рулевого управленія должны имѣть большой запасъ прочности, исключаящій совершенно случай излома и разстройства частей при отсутствіи внѣшнихъ причинъ, какъ напрымѣрь, ударъ въ твердое тѣло. На испытаніе частей рулевого управленія должно быть обращено особое вниманіе. Рулевая тяга и пальцы не должны быть впереди и ниже передней оси для предохраненія ихъ отъ ударовъ. Закрѣпленіе частей рулевого управленія должно быть обезпечивающимъ ихъ службу. Рулевая колонка должна быть достаточно укрѣплена. Руль долженъ быть необратимый, снабженный амортизаторомъ и установленный съ достаточнымъ наклономъ для удобнаго управленія. Всѣ рулевыя сочлененія должны быть закрыты кожухами.

15) *Тормаза*. Каждый автомобиль долженъ имѣть не менѣе двухъ независимыхъ тормазовъ, изъ нихъ одинъ и для задняго хода. Желательно, чтобы автомобили, предназначаемые для гористой мѣстности, имѣли водянаго охлажденія тормазовъ.

16) *Ось и рама* должны быть достаточной прочности, гарантирующей ихъ отъ погибовъ. Изготовленіе передней оси изъ полой внутри трубки не допускается.

17) *Радіаторъ*. Радіаторъ грузового автомобиля долженъ быть съ ребристыми трубами, установленный на качающихся цапфахъ.

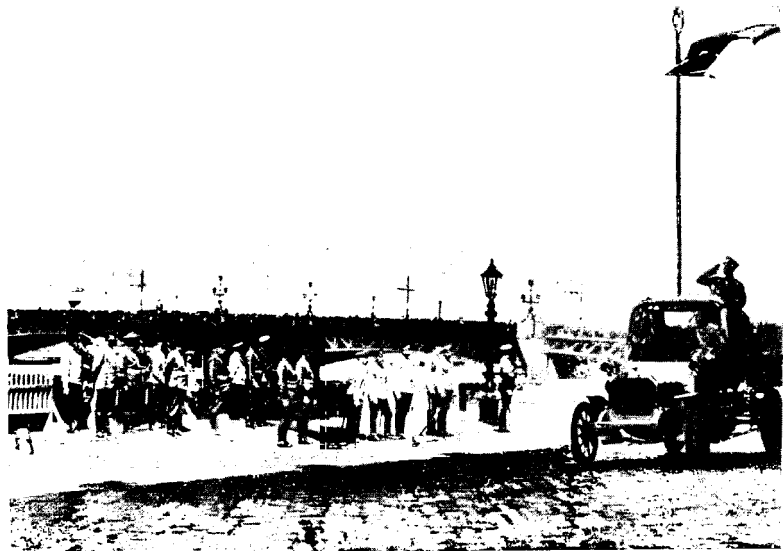
18) *Огражденіе радіатора*. Каждый грузовозъ и санитарный автомобиль долженъ имѣть впереди солидную защиту радіатора отъ толчковъ, не мѣшающую пуску двигателя въ ходъ и не уменьшающую воздушное охлажденіе.

19) *Горныя поддержки* прочной конструкціи необходимы для каждаго автомобиля. Приведеніе ихъ въ дѣйствіе не должно быть затруднительнымъ для шоффера съ мѣста сидѣнія.

20) *Прицѣпное приспособленіе* необходимо для каждаго 4-хъ тоннаго грузовоза и каждой прицѣпной повозки. Кромѣ того, каждый грузовозъ долженъ имѣть спереди и сзади крюки для вытаскиванія, въ случаѣ надобности, на буксирѣ другого автомобиля.

21) *Колеса*. Колеса грузовыхъ автомобилей должны быть деревянные, сдѣланные изъ сухого прочнаго матеріала, хорошо собранные и закрѣпленные. Металлическія спицы колесъ вредно вліяютъ на сохраненіе шинъ, представляя слишкомъ жесткую систему. Діаметръ колесъ переднихъ не менѣе 850 см., діаметръ заднихъ не менѣе 950 см. Шайбы колесъ должны быть закрыты безъ значительнаго увеличенія длины оси.





Высочайшій смотръ 28 іюля, на набережной р. Невы противъ Мраморнаго дворца, автомобилей, участвовавшихъ въ пробѣгѣ: грузовозъ фирмы Арбенцъ.



Высочайшій смотръ 28 іюля: грузовозъ фирмы Гагенау.

22) *Шины*. Для 3-хъ тонныхъ и выше грузовозовъ— сплошныя, массивныя; для 1½ тоннаго допускаются и пневматическія. Размѣръ сплошныхъ шинъ долженъ соответствовать нагрузкѣ на одинъ погонный сантиметръ ширины шины не болѣе 95 килограммъ.

23) *Типъ кузова*. Кузовъ общаго типа грузового автомобиля долженъ представлять платформу съ откидными бортами. Грузовозы спеціальнаго назначенія должны имѣть кузовъ, отвѣчающій назначеніямъ грузовоза.

24) *Размѣры платформы*. Длина платформы 3 хъ тоннаго грузовоза общаго типа должна быть около 350 см.; ширина около 180 см.; высота бортовъ около 60 см.; 1½ тоннаго грузовоза— длина около 300 см.; ширина около 165 см.; высота бортовъ около 50 см. Типъ кузова и размѣры санитарнаго автомобиля должны быть указаны распоряженіемъ Главнаго санитарнаго управленія.

25) *Укрытіе кузова*. Кузовъ грузового автомобиля долженъ имѣть укрытіе, состоящее изъ брезента, натянутаго по каркасу. Укрытіе санитарнаго автомобиля должно быть въ зависимости отъ характера кузова.

26) *Высота нижней точки* грузовоза не менѣе 30 см.

27) *Ширина хода*. Ширина хода грузового и санитарнаго автомобиля должна быть не болѣе 1710 мм. и не менѣе 1500 мм.

28) *Длина хода*. Длина хода грузового и санитарнаго автомобиля не должна быть болѣе 4 метровъ.

29) *Отношеніе полезнаго груза* къ общему вѣсу не должно быть менѣе 40%.

30) *Давленіе* на одинъ погонный сантиметръ ширины шины колесъ не должно быть болѣе 95 килограммъ. Грузовозы, нагрузка коихъ была больше 95 килограммъ на погонный сантиметръ, съ трудомъ выбирались изъ мягкаго и скользкаго грунта.

31) *Отношеніе нагрузки передней оси къ задней* должно равняться отъ одного къ двумъ съ половиной до одного къ тремъ. Большая нагрузка передней оси затрудняетъ управленіе автомобилемъ, требуетъ болѣе сильныхъ, а слѣдовательно менѣе упругихъ, переднихъ рессоръ, что отзывается скверно на сохраненіи мотора.

При уменьшеніи нагрузки на заднія колеса уменьшается сдѣвленіе ведущихъ колесъ грузовоза съ почвой, слагающаеся изъ вѣса задней оси, умноженнаго на коэффициентъ сдѣвленія, вызывая этимъ буксованіе заднихъ колесъ на скользкомъ и мягкомъ грунтѣ.

32) *Скорости*. Принимая во вниманіе, что развиваемыя большія скорости вредно вліяютъ на цѣлость частей автомобиля и на

прочность его конструкціи при движеніи по плохимъ дорогамъ, вызывая прогибъ осей и рамъ, и дѣлають движеніе автомобиля при нагрузкѣ небезопаснымъ на скользкихъ мѣстахъ и виражахъ, вслѣдствіе приобрѣтаемой грузовозомъ живой силы, максимальная скорость всѣхъ грузовозовъ на массивныхъ шинахъ не должна превосходить 25 верстъ въ часъ. Скорость 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тоннаго грузовоза на пневматическихъ шинахъ не должна быть болѣе 40 верстъ. Максимальная скорость санитарнаго автомобиля не менѣе 45 вер. въ часъ при условіи возможности движенія со скоростью 10 вер. въ часъ при прямой передачѣ.

33) *Преодолюваніе подъездовъ.* Грузовой и санитарный автомобиль должны преодолевать подъемы до 8° или 15<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

34) *Опоражниваніе резервуаровъ отъ топлива и воды* должно быть удобное черезъ кранъ съ отверстіемъ не менѣе 6 мм.

35) *Число мѣстъ на сидѣньѣ шоффера.* На сидѣньѣ шоффера каждаго грузовоза и санитарнаго автомобиля должно быть не менѣе трехъ мѣстъ.

36) *Укрытіе сидѣнья шоффера.* Сидѣнье шоффера грузового и санитарнаго автомобиля должно имѣть полное закрытіе отъ дождя и снѣга сверху и сзади. Съ боковъ желательнаго укрытіе, не мѣшающее шофферу управлять автомобилемъ.

На основаніи произведенной оцѣнки баллами, бывшіе на испытаніяхъ автомобили располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ:

(Оцѣнка 5-ти балльная).

№№ по по рядку.	ТИПЪ АВТОМОБИЛЯ.	Какой фирмы авто- мобиль.	Сумма балловъ.	Средній балль.
<b>А. Грузовые автомобили на массивныхъ шинахъ:</b>				
1	4-хъ тонный грузовозъ . . .	Мулагъ . . . . .	32,5	4,7
2	3-хъ " " . . .	Зауреръ . . . . .	30	4,3
3	2-хъ " " . . .	" " . . . . .	30	4,3
4	2-хъ " " . . .	Ллойдъ . . . . .	27	3,9
5	3-хъ " " . . .	Даймлеръ . . . . .	27	3,9
6	2-хъ " " . . .	Берліе . . . . .	26	3,7
7	2-хъ " " . . .	Опель . . . . .	26	3,7
8	3-хъ " " . . .	Коммер-Каръ . . . . .	25	3,6
9	2-хъ " " . . .	Галлей . . . . .	21,5	3,1
10	2-хъ " " . . .	Адлеръ . . . . .	21	3
11	2-хъ " " . . .	Коммер-Каръ . . . . .	21	3
12	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " " . . .	Арбенць . . . . .	18	2,6
13	3-хъ " " . . .	Гагенау . . . . .	17,5	2,5
14	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " " . . .	" " . . . . .	13,5	1,9
<b>Б. Грузовой автомобиль на пневматическихъ шинахъ:</b>				
1	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> тонный грузовозъ . . . . .	Фиатъ . . . . .	30	4,3
<b>В. Санитарные автомобили:</b>				
1	Санитарный автомобиль . . .	Лауринъ и Клементъ . . . . .	30,5	4,4
2	" " . . .	Лорренъ-Дитрихъ . . . . .	28	4

*П. Секретебъ.*