

XX 1877
34

4.
Всесоюзная
Библиотечная
кабинет
В. И. Ленин



За рулем

12

июнь
1936

жургазобъединение Москва

ВСЕСОЮЗНАЯ КИНО-КОНТОРА ВСФК

ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАКТОРНЫХ КИНОКУРСОВ

МОСКВА: Петровка, Рахмановский
пер., д. 3, комн. № 9, телеф.: 3-93-99 и 5-11-74
Телеграфн. адрес: Москва Автокинокурсы

ДИАПОЗИТИВЫ НА КИНОПЛЕНКЕ:

Полный диапозитивный курс по авто-делу для школ, курсов по подготовке шоферов и авто-хозяйств.

В курсе 2.200 кадров, включая правила уличного движения.

ЦЕНА ОДНОГО КОМПЛЕКТА 360 РУБЛЕЙ.

Высылаются наложенным платежом по письменному требованию.



Расчетный счет в Московской областной конторе Госбанка № 150096 Всесоюзной кино конторы ВСФК. В ближайшее время выходит диапозитивный курс на пленке для школ и курсов по подготовке трактористов, комбайнеров и машинно-тракторных станций.



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 2-ое ПОЛУГОДИЕ 1936 года

САМОЛЕТ

Е Ж Е М Е С Я Ч Н Ы Й Ж У Р Н А Л,
О Р Г А Н Ц С О С О А В И А Х И М А С С С Р

Иллюстрированный авиационно-спортивный и авиатехнический журнал.

Журнал «САМОЛЕТ» освещает вопросы авиационного спорта в СССР и за границей, авиаработу Осоавиахима и его аэроклубов, школ и станций.

Журнал охватывает вопросы техники, эксплуатации легкомоторной авиации, планеризма, парашютизма, спортивно-воздухоплавания и моделизма. Журнал освещает новинки авиатехники и основные авиационные события в СССР и за границей.

Пилот Осоавиахима, планерист, парашютист, моделист, конструктор планеров и легких самолетов найдут в «САМОЛЕТЕ» руководящий материал.

Все авиационные работы воздушных сил, гражданской авиации и авиационной промышленности и все интересные авиационные факты в курсе авиационной помощи журналу «САМОЛЕТ».

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—9 руб., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение, или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Ж У Р Г Л З О Б Ъ Е Д И Н Е Н И Е

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Сямо-
течный пер., 17. Телеф. Д1-23-87.
Трамвай: 28, 11, 14.

июнь 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

Массово-тиражный сектор
телеф. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 80 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

12



Выходит два раза в месяц

Девятый год издания

XX 187
34



Газогенераторный автомобиль

ЗИС

Инж. А. СКЕРДЖИЕВ
и Ю. КЛЕЙНЕРМАН

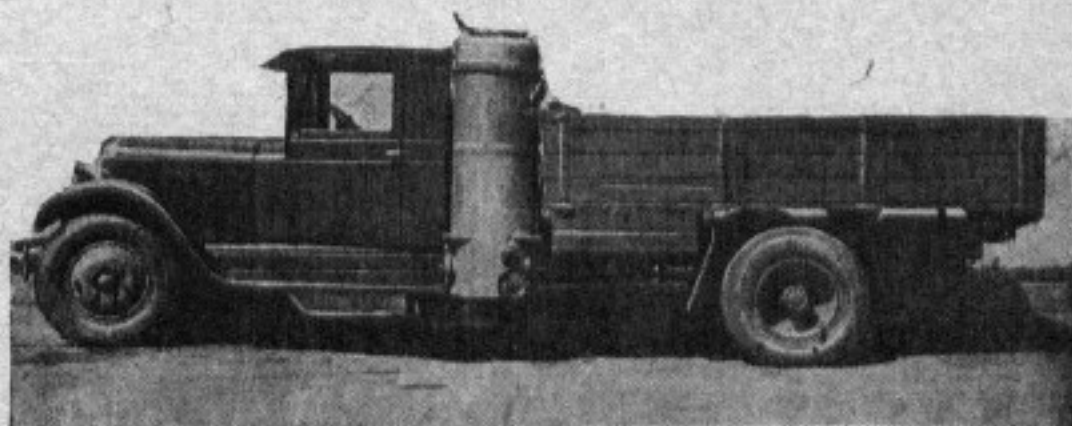


Рис. 1. Общий вид газогенераторного автомобиля ЗИС

В 1936 году завод им. Сталина должен выпустить 900 газогенераторных автомобилей. Образцы машин, изготовленные в марте этого года и испытывавшиеся в течение последних месяцев в дорожных условиях и на стенде, получали положительный отзыв от специальной технической комиссии ГУТАП, утверждены наркомом тяжелой промышленности т. Серго Орджоникидзе и рекомендованы для пуска в крупносерийное производство.

В своем приказе по заводу от 16 февраля 1936 г. директор ЗИС т. Лихачев поставил перед комплексной бригадой, специально созданной для проектирования, изготовления и экспериментирования советского газогенераторного автомобиля, следующие требования в отношении технических показателей будущей машины:

1. Максимальная скорость на прямой передаче не менее 50 км/час.
2. Динамика, сниженная по отношению к бензиновой машине не более чем на 15%.
3. Раздувка при помощи электровентилятора.
4. Возможность запуска и езды без бензина.
5. Расход топлива не больше, чем у лучших современных газогенераторных машин.
6. Возможность монтажа на конвейере.

Вопросами применения твердых топлив для автотранспорта до последнего времени занима-

лись не автомобилисты и поэтому все улучшения и усовершенствования касались главным образом самой конструкции газогенератора или, в лучшем случае, газогенераторной установки.

Для решения же задачи серийного выпуска газогенераторных автомобилей нужно заниматься не только самим газогенератором, но и всем автомобилем, учитывая особенности работы двигателя на генераторном газе и влияние этого на работу всей машины.

Такой и была основная установка комплексной бригады ЗИС (бригадир — инж. А. И. Скерджиев) при проектировании, изготовлении и экспериментировании нового газогенераторного автомобиля.

Прежде всего это отразилось на конструкции головки двигателя. Известно, что калорийность смеси силового газа с воздухом, поступающей в цилиндр, составляет около 600—650 кал/м³, т. е. значительно ниже, чем калорийность смеси бензина с воздухом. В связи с этим при применении генераторного газа в качестве автомобильного топлива следует ожидать потери мощности двигателя. С целью компенсации потери мощности конструкторы обычно стремятся повысить степень сжатия двигателя, так как газ, имея меньшую склонность к детонированию, чем бензин, позволяет

