

Лилия С.С. Переселкину. Не подлинно

НКТП-СССР

*Получено 20 апреля
кого утверждено*

Лилия С.С. - 7.1.35

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ЖЮРИ КОНКУРСНЫХ ИСПЫТАНИЙ
ДИЗЕЛЬМОТОРОВ
АВТО-ТРАКТОРНОГО ТИПА**

МОСКВА-1934

Москва, 5-Х1-34 г.

Жюри конкурса, заслушав доклад Технической Комиссии и рассмотрев представленные Технической Комиссией материалы по всем видам конкурсных испытаний дизельных двигателей, происходивших в СССР в период июль—ноябрь 1934 г.

1. По испытаниям автомобильных дизельных двигателей, включающим:

а) контрольные испытания дизельных двигателей на стендах заводов фирм;

б) обкатка дизельных автомобилей—600 км.;

в) лабораторно-дорожные испытания дизельных автомобилей с нагрузкой на короткие дистанции до и после дизельного пробега, при чем всего пройдено 285 км.;

г) длительные пробеговые испытания дизельных автомобилей с нагрузкой на дистанцию 4.698 км по маршруту: МОСКВА—ТИФЛИС—МОСКВА;

д) скоростные испытания дизельных автомобилей на дистанцию 946 км.;

е) лабораторные испытания дизелей на стендах 50 часов и их микрометраж.

2. По испытаниям тракторных дизельных двигателей, включающим:

а) контрольное торможение дизельных двигателей до и после длительных полевых испытаний;

б) динамометрирование дизельных тракторов до длительных полевых испытаний;

в) длительное испытание дизельных тракторов в поле продолжительностью 500 часов;

г) контрольное динамометрирование в течении длительных полевых испытаний;

КОНСТАТИРУЕТ:

1. В конкурсных испытаниях были представлены фирмы: АНГЛИЯ—Бирдмор, Кросслей, Националь, Перкинс, Торникрофт; АМЕРИКА—Катерпиллар; АВСТРИЯ—Греф-Штифт; ВЕНГРИЯ—Ганц, Ланг, Хофхер-Шранц; ГЕРМАНИЯ—Кемпер, МАН, МВМ, Бюссинг; ИТАЛИЯ-Фиат; ФРАНЦИЯ-Лиллуаз де Мотор, Рено; ШВЕЙЦАРИЯ -Заурер; ШВЕЦИЯ—Бофорс; СССР—Коджу, НАТИ-ХТЗ, представившие 58 моторов.

2. Конкурсные испытания проводились в присутствии представителей всех вышеуказанных фирм, согласно утвержденным Конкурсным Комитетом и

принятых представителями фирм технических условий испытаний и порядка их проведения.

3. Участвующие в конкурсе дизели подверглись испытаниям по нижеуказанным качествам, причем к этим качествам предъявлялись требования:

а) дизели должны обладать полной прочностью, надежностью и выносливостью т. е. по принятой системе оценки дизель не должен иметь ни одного штрафного очка;

максимальный оценочный показатель 1 (единица);

б) по качеству экономичности— за лучший показатель принималась высшая экономичность машины, участвующей в испытаниях, при условии, что эта экономичность не достигалась за счет несоразмерного ухудшения других качеств и не превосходит установленной практикой цифры; максимальный оценочный показатель— 1 (единица);

в) по качеству динамики было поставлено требование показать на пробеге Москва— Тифлис— Москва среднюю скорость не менее 30 км. час. для 3-тонных грузовиков и не менее 25 км./час. для 5-тонных; максимальный оценочный показатель— 1 (единица);

г) время пуска дизельного автомобиля и трактора не должно быть выше, чем у соответственных машин с двигателями легкого топлива; максимальный оценочный показатель для автомобилей— 0,4; для тракторов— 1 (единица);

д) износ деталей допускался не более, чем у соответствующих двигателей на легком топливе. Оценка этого качества цифрового выражения не имеет и оно принимается во внимание при общем суждении о двигателе.

ПРИМЕЧАНИЕ: Тракторные дизели разборке и микрометражу не подвергались.

4. Подсчеты, оформление технических материалов, примененная методика оценки и сопоставления сравнительных показателей по моторам, представленным в конкурсе, осуществленные Технической Комиссией, отвечают современным техническим требованиям и условиям конкурса, давая правильное освещение преимуществ и недостатков по соревнующимся в конкурсе моторам.

5. На основании данных конкурсных испытаний Жюри Конкурса считает, что в условиях эксплуатации дизельных автомобилей в Советском Союзе, советские конструкции 3-тонных автомобилей должны снабжаться дизелями мощностью до 70 л. с. и выше, а 5-тонные автомобили от 100 л. с.

Жюри Конкурса постановляет:

1. Установить для участвовавших в конкурсных испытаниях дизельмоторов, смонтированных на шасси советских трех- и пятитонных автомобилей 5 призов, а также для дизельмоторов, смонтированных на шасси тракторов — 3 приза.

Вышеуказанные 8 призов присуждаются лучшим типам моторов по совокупности всех качеств в том случае, если указанный тип мотора представлен

на конкурсе не менее, чем 2 одинаковыми моторами. Кроме того, один приз фирме, участвовавшей в конкурсном испытании с дизельмотором на полутаратонном автомобиле.

2. Устанавливается 4 приза за лучшие показатели по одному качеству.

Призы за лучшие показатели по одному качеству присуждаются в том случае, если этот показатель не достигнут за счет несоразмерного ухудшения других качеств машин.

Жюри Конкурса отмечает, что хотя ни один из участвовавших в конкурсе дизелей не удовлетворил полностью всем поставленным требованиям и не получил высших возможных оценочных показателей по всем качествам, — все же считает возможным присудить ПЕРВЫЙ приз.

Основываясь на утвержденных Комитетом и принятых участниками конкурса технических условий испытаний, по которым оценка дизельмоторов по всем видам испытаний и по всем качествам должна производиться Жюри конкурса по окончании всех испытаний (Раздел VIII, пункт 5 технических условий, стр. 17).

Жюри Конкурса утверждает следующее распределение призов:

1) ПЕРВЫЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме МАН — Нюрнберг — Германия, представившей на конкурс 4 мотора 3-х типов D-0530, D-0540 и D-2086, смонтированные на шасси советских пятитонных и трехтонных автомобилей, за моторы типа D-0540, которые по принятой системе оценки обладают по группе 3-тонных автомобилей лучшими суммарными показателями:

- а) по прочности и надежности . . . —0,946 (коэффициент износа 1,00)
- б) по экономичности —0,806
- в) по динамике —0,931
- г) по пусковым качествам —0,4 максим. возможн.
- д) по качеству масла —0,920
- е) коэффициент эффективности .. —0,898

По остальным типам двигателя МАН приближаются по своим показателям к лучшим данным, показанным конкурсными машинами.

2) ВТОРОЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „ЛИЛЛУАЗ де МОТОР“ — Лилль — Франция, представившей на конкурс 2 мотора типа LC3, смонтированные на советские шасси пятитонных автомобилей, которые по принятой системе оценки обладают по группе пятитонных автомобилей следующими показателями:

- а) по прочности и надежности ... —0,994 (коэффициент износа 0,987)
- б) по экономичности —0,916
- в) по динамике —0,758
- г) по пусковым качествам —0,400
- д) по качеству масла —1,000
- е) коэффициент эффективности .. —1,000

Моторы „ЛИЛЛУАЗ“ на испытаниях показали недостаточные для

пятитонных автомобилей высшие скорости 38,35 клм./час. на скоростных испытаниях.

3) ТРЕТИЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „ЛАНГ“ — Будапешт, — Венгрия, представившей на конкурс четыре дизельмотора двух типов, смонтированные на шасси советских пятитонных автомобилей тип ОМЛ-67 и трехтонных автомобилей тип ОМЛ-65 за моторы типа ОМЛ-65, которые по принятой системе оценки обладают по группе трехтонных автомобилей следующими показателями:

- а) по прочности и надежности ... —0,951 (коэффициент износа 0,987)
- б) по экономичности —0,943
- в) по динамике —0,989
- г) по пусковым качествам —0,089
- д) по качеству масла —0,880
- е) коэффициент эффективности . —0,841

4) ЧЕТВЕРТЫЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „ГАНЦ“ — Будапешт, — Венгрия, представившей на конкурс четыре дизельмотора 2-х типов: смонтированные на шасси советских пятитонных автомобилей тип VIJaR105 и трехтонных автомобилей тип IVJaR105 за моторы типа IVJaR105, которые по принятой системе оценки обладают по группе трехтонных автомобилей следующими показателями:

- а) по прочности и надежности —0,895 (коэффициент износа 0,987)
- б) по экономичности —1,000
- в) по динамике —0,841
- г) по пусковым качествам —0,128
- д) по качеству масла —0,970
- е) коэффициент эффективности .. —0,933

5) ПЯТЫЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „ФИАТ“ — Турино — Италия, представившей на конкурс два дизельмотора одного типа 355-DA, смонтированные на шасси советских пятитонных автомобилей, которые по принятой системе оценки по группе пятитонных автомобилей обладают следующими показателями:

- а) по прочности и надежности ... —0,949 (коэффициент износа 0,950)
- б) по экономичности —0,884
- в) по динамике —0,870
- г) по пусковым качествам —0,291
- д) по качеству масла —0,830
- е) коэффициент эффективности... —0,850

6) ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „ПЕРКИНС“ — Питерборо — Англия, за единственный на конкурсе дизельмотор типа „Вольф“ для полутонного автомобиля, смонтированный на шасси советского автомобиля Горьковского Автозавода, — который по принятой системе оценки обладает следующими показателями:

- а) по прочности и надежности ... —0,892

- б) по экономичности —0,819
- в) по динамике —0,996
- г) по пусковым качествам .. —0,288
- д) по качеству масла —0,900
- е) коэффициент эффективности .. —0,953

7) ПРИЗ фирме Бирдмор — Глазго — Англия за лучший показатель по качеству экономичности 0,984 по группе пятитонных машин, представившей на конкурс один дизельмотор типа 253, смонтированный на шасси советского пятитонного автомобиля который по принятой системе оценки по группе пятитонных автомобилей обладает следующими показателями:

- а) по прочности и надежности —0,874
- б) по экономичности —0,984
- в) по динамике —6,811
- г) по пусковым качествам —0,305
- д) по качеству масла —0,900
- е) коэффициент эффективности.. —0,976

8) ПРИЗ фирме ЗАУРЕР — Арбон — Швейцария за лучший показатель по качеству прочности, надежности и выносливости, по моторам типа BLD — 0,971, BOD — 0,987, представившей на конкурс четыре дизельмотора, смонтированные на шасси советских пятитонных автомобилей тип BLD и трехтонных автомобилей тип BOD, которые по принятой системе оценки обладают следующими показателями:

Моторы:	тип BLD (по группе 5-тон- ных автомобилей)	и BOD (по группе 3-тон- ных автомобилей)
а) по прочности и надежности	0,987	0,971
б) по экономичности	0,866	0,844
в) по динамике	0,921	0,841
г) по пусковым качествам	0,069	0,630
д) по качеству масла.....	0,800	0,930
е) коэффициент эффективности	0,820	0,845

9) ПРИЗ фирме „Торникрофт“ — Англия — за хороший показатель по качеству динамики, по моторам типов CIND-4 — 0,988 и DC-6 — 0,870, представившей на конкурс два дизельмотора, смонтированные на шасси советских пятитонных автомобилей DC-6 и трехтонных автомобилей тип CIND-4, которые по принятой системе оценки обладают следующими показателями:

Моторы:	тип CIND-4 (по группе 3-тон- ных автомобилей)	и DC-6 (по группе 5-тон- ных автомобилей)
а) по прочности и надежности	0,942	0,843
б) по экономичности	0,871	0,823
п) по динамике	0,988	0,870
г) по пусковым качествам	0,267	0,178

д) по качеству масла	0,850	0,830
е) коэффициент эффективности	0,830	0,927

10) ПРИЗ фирме РЕНО—Франция—за отдельное качество, а именно: за выносливость дизеля при напряженной работе с мотором малой мощности на машине большого тоннажа по сравнению с другими участниками конкурса, представившей на конкурс два дизельмотора типа 4С115, смонтированные на советские пятитонные шасси, которые по принятой системе оценки обладают следующими показателями:

а) по прочности и надежности	—0,898
б) по экономичности	—0,815
в) по динамике	—0,700
г) по пусковым качествам	—0,194
д) по качеству масла	—0,970
е) коэффициент эффективности	—0,970

11) ПРИЗ по совокупности всех качеств фирме „КАТЕР ПИЛЛАР“—Америка (единственной по группе мощных тракторов) представившей на конкурс четыре дизельмотора трех типов: К—50, К—70, К—75, два мотора, смонтированные на советские шасси тракторов ЧТЗ и два мотора, смонтированные на шасси фирмы,—за моторы тип К—50, которые по принятой системе оценки по группе мощных тракторов обладают следующими показателями:

а) по прочности и надежности	—0,845
б) по экономичности	—0,910
в) по пусковым качествам	—1,000
г) по техническому коэффициенту использования времени	—1,000
д) по использованию мощности	—1,000

12) ПЕРВЫЙ ПРИЗ по тракторам средней мощности по совокупности всех качеств фирме „КЕМПЕР“—Берлин—Германия, представившей на конкурс два дизельмотора одного типа 03—10, смонтированные на шасси советских тракторов Харьковского Тракторного завода, которые по принятой системе оценки по группе тракторов средней мощности обладают следующими показателями:

а) по прочности и надежности	—0,675
б) по экономичности	—1,000
в) по пусковым качествам	—

1,000

г) по техническому коэффициенту использования времени	—0,960
д) по использованию мощности	—1,000

13) ВТОРОЙ ПРИЗ по совокупности всех качеств Научному Авто-Тракторному Институту (НАТИ) Москва—СССР и Харьковскому Тракторному заводу—Харьков,—УССР, представившему на конкурс два дизельмотора одного типа НАТИ—ХТЗ—М—10, смонтированные на шасси советских тракторов ХТЗ, которые по принятой системе оценки по группе тракторов

средней мощности обладают следующими показателями:

а) по прочности и надежности	—0,535
б) по экономичности	—0,810
в) по пусковым качествам	—0,680
г) по техническому коэффициенту использования времени	—0,950
д) по использованию мощности	—0,930

14) Выдать свидетельства об участии в конкурсе дизельмоторов 1934 года фирмам: Бюссинг, Грэф-Штифт, Кросслей, моторам КОДЖУ, МВМ, Бофорс, Хофхер-Шранц.

15) Всем фирмам при выдаче ПРИЗОВ и свидетельств одновременно выдавать паспорта на каждый мотор в отдельности, с указанием данных мотора и полученных оценочных показателей.

Председатель Жюри Конкурса
Зам Наркома Тяжелой Промышленности

М. КАГАНОВИЧ

Член Президиума и Ответственный Секретарь К-та: **М** .
ВИШНЕВСКИЙ