

«...Мы вели машины,  
объезжая мины,  
по путям-дорогам  
фронтовым...»



Советские изобретения для грузового  
автотранспорта

В отличие от Первой мировой, Вторая мировая война была во многом войной техники. Ею определялось преимущество сторон в небе, на земле, на воде и под водой. Конечно, самой важной в это время была боевая техника: артиллерия, танки, самолеты, корабли. Но, без грузовых автомобилей все это было бы в разы менее эффективно. Железная дорога не всегда могла справиться с доставкой вооружения, боеприпасов, снаряжения и продовольствия в места боевых действий, обеспечить войскам высокую мобильность. Эти тяготы, как и эвакуация раненых, в большой мере легли на автомобильный транспорт.

На выставке представлены описания изобретений 1920 – 1945 годов для автомобильной промышленности того времени, касающиеся усовершенствований устройства грузовых автомобилей, их эксплуатации и оснащения.

Основными массовыми производителями грузового автотранспорта в 1920-1941 годах были ЗИС и ГАЗ.

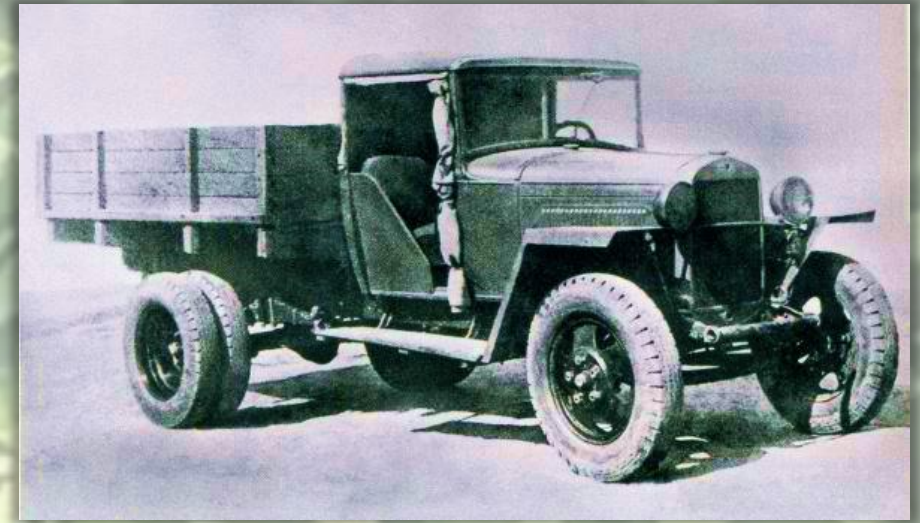
**Завод имени Сталина (ЗИС)** — первое автомобилестроительное предприятие в Российской империи и СССР, основанное как «Товарищество на паях автомобильного Московского общества» (в сокращении АМО) в 1916 году и получившее имя Ивана Алексеевича Лихачёва в 1956 году (ЗИЛ).



**Горьковский автомобильный завод (ГАЗ).** С его конвейера первые серийные российские автомобили сошли в январе 1932 года.

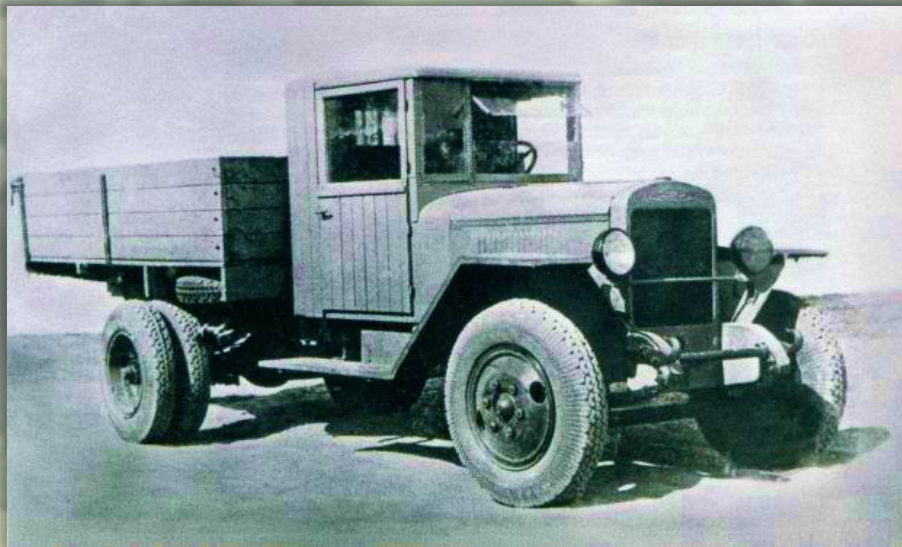
К началу Великой Отечественной войны под ружьем находилась 151 000 грузовиков ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ — 58,5 % всего автопарка Красной армии... Остальные грузовики в основном являлись продукцией ЗИСа. [1, с. 53]

Основным автомобилем, выпускавшимся Горьковским автозаводом была «полупторка» ГАЗ-АА, которая была модернизирована в 1938 году, получив индекс ГАЗ-ММ. В годы войны конструкция «полупторки» была упрощена. В грузовике отсутствовали тормоза передних колес, была только одна левая фара, сварные крылья делали из кровельного железа. В 1942 году выпускали машины, у которых вместо закрытой стальной кабины устанавливалась упрощенная конструкция с брезентовым верхом и такими же пологими, а с 1943 года монтировались деревянные закрытые кабины. Окно двери было не спускающимся, а сдвижным. [3, с. 122]



Военная версия ГАЗ-ММ-В,  
представленная в 1942 году.  
[1, с. 54]

*ГАЗ-АА вошел в историю под народным названием «полупторка», которое получил за грузоподъемность в полторы тонны. На автозаводские «полупторки» пришла основная часть военных перевозок. Эти машины можно было встретить на всех фронтовых дорогах – от снежного Заполярья до высокогорных ущелий Кавказа. Именно «полупторки» спасали жителей блокадного Ленинграда, доставляя по «Дороге жизни» продукты в осажденный город, вывозя из него детей, женщин и раненых. [3, с. 122]*



ЗИС-5В имел кабину с деревянной рамой, отделанную деревянными рейками с кожаными накладками во избежание продувания, в то время как простые плоские крылья из маленьких кусочков стали заменили ранние изогнутые варианты [1, с. 38]

Второй по массовости грузовик 1930-1940-х годов «Трехтонка» ЗИС-5, выпускаемый с 1933 года Заводом имени Сталина, не стал откровением инженерной мысли – его конструкция не содержала небывалых решений, о которых принято говорить «впервые в мире»...

И все же, автомобиль этот в представлении не нуждается. Дело в том, что ЗИС-5 оказался для нашей страны выдающейся машиной, он оказался в нужном месте в нужный момент. Именно такая техника была тогда нужна: не суперсовременная, не особенно быстроходная. Зато очень простая, сравнительно дешевая в производстве и несложная в повседневной эксплуатации... Словом, страна и грузовик идеально подходили друг другу... [2, с. 3]

*Конечно, в условиях военного времени невозможно было выпускать ЗИС-5 в том исполнении, как они строились до начала войны. Спешно была создана документация на его упрощенную версию, получившую название ЗИС-5В. [2, с.31]*



Изобретения для  
усовершенствования  
устройства автомобиля



W

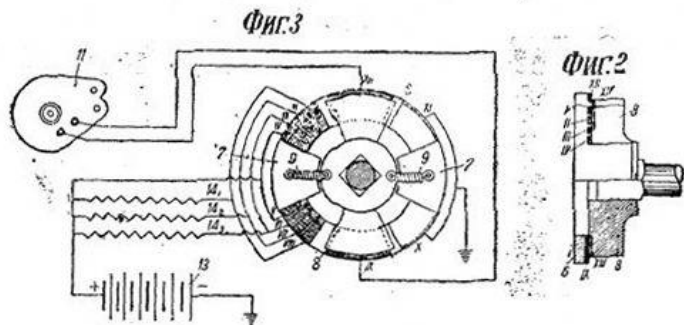
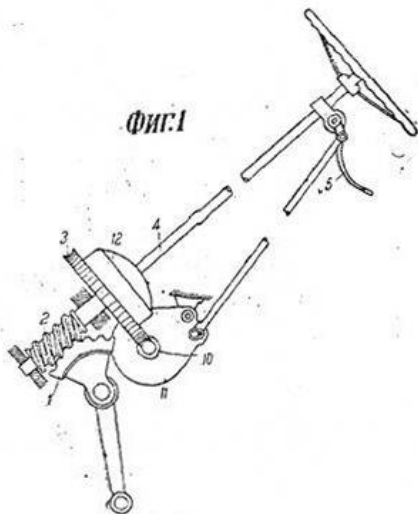
АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

О П И С А Н И Е

рулевого управления для автомобилей.

К авторскому свидетельству Е. В. Юна, заявленному 23 апреля 1933 года (спр. о перв. № 107974).

1932.  
О выдаче авторского свидетельства опубликовано 30 апреля 1933 года.



Предлагаемое изобретение имеет целью заменить ручную работу шофера по управлению рулем автомобиля — механической, путем применения к обычному рулевому устройству, состоящему из ведущего червячного вала и ведомого червячного сектора, — электромотора, управляемого тем же рулевым колесом через посредство соответственно выполненного коммутатора.

## О П И С А Н И Е

электрического переключателя.

К авторскому свидетельству С. Г. Песоцкого, заявленному 2 июля 1930 года (заяв. свид. № 72674).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 августа 1931 года

Предлагаемое изобретение касается устройства электрического переключателя, применяемого для оборудования электрических установок автомобилей. Такие переключатели снабжаются обычно замковым механизмом, служащим для запирания поворотной рукоятки переключателя в любом ее положении посредством ввинчивания ключа из замкового отверстия, коим снабжена неподвижная ось поворотной рукоятки, сцепленной с поворотным вокруг той же оси контактным мостиком. Предлагаемое изобретение состоит в конструктивной форме выполнения упомянутого переключателя и имеет целью сделать возможным его применение на автомобилях различных фирм.

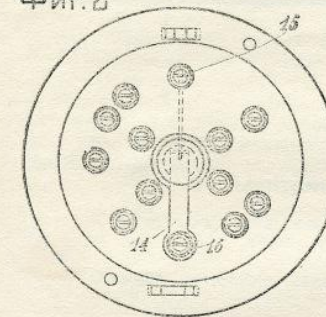
Класс 63 е, 71



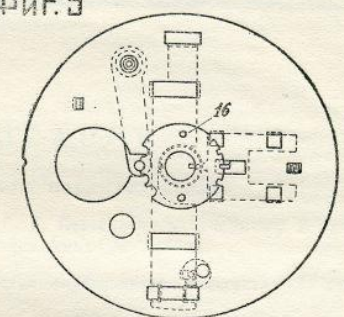
№ 22482

## Авторское свидетельство на изобретение.

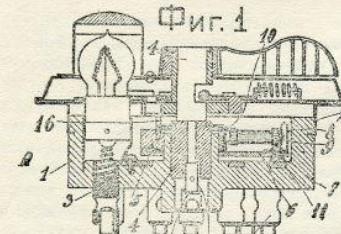
Фиг. 2



Фиг. 5



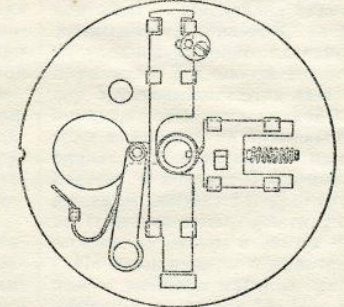
Фиг. 1



Фиг. 4



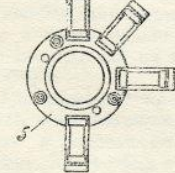
Фиг. 3



Фиг. 6



Фиг. 7



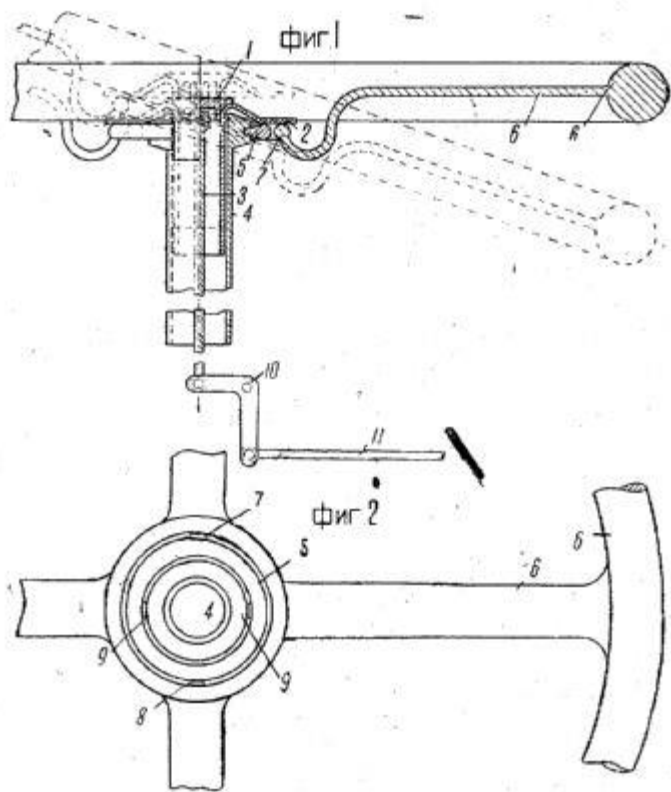


## АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

### О П И С А Н И Е

приспособления для управления тормозами повозок.  
К авторскому свидетельству В. С. Ильченко, заявленному 31 марта 1936 года (спр. о перв. № 190560).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 августа 1936 года.



Обычно управление тормозами на автомобилях осуществляется через посредство специально для этого предназначенных педалей или рычагов. Такое управление тормозами отвлекает внимание шофера от рулевого маховика и потому является недостаточно надежным в случаях необходимости экстренного торможения.

Предлагаемое приспособление позволяет управлять тормозами при помощи рулевого маховика, обеспечивая шоферу возможность производить одновременно две ответственные операции при помощи одного лишь органа.

Н. Н. Боголюбов

## Рессора

Заявлено 29 января 1941 года в Наркомавиапром за № 8245 (317295)

Опубликовано 28 февраля 1945 года

Класс 63с, 40 и 42;  
62с, 40<sub>ю</sub>;  
47в, 17

СССР



№ 64379

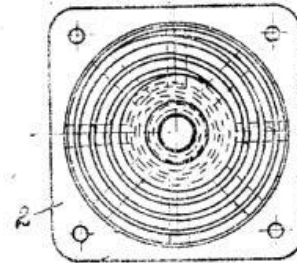
## ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

Зарегистрировано в Бюро изобретений Госплана СССР

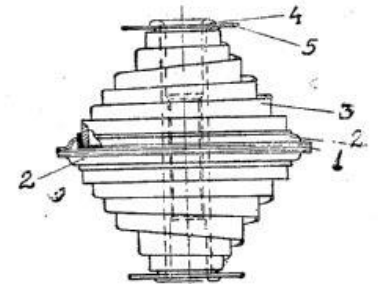
Рессоры, состоящие из пружин, расположенных на одной геометрической оси и разделённых помещённой между ними упругой опорой, причём внешние концы пружин стянуты центральным стержнем, не являются новыми.

Отличие предложенной конструкции состоит в применении спиральных пружин, обращённых своими основаниями к разделяющей их опоре, с целью повышения боковой устойчивости рессоры, причём сама опора выполнена в виде кольца с упругой внутренней периферией.

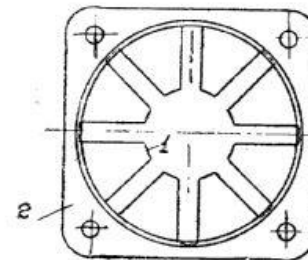
фиг. 1



фиг. 2



фиг. 3



фиг. 4





## АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

Изобретение относится к таким кузовам грузовых автомобилей, которые путем опрокидывания их обеспечивают механическую и притом быструю разгрузку их. Известны уже кузова, опрокидывание которых происходит путем поворота их в вертикальной плоскости около неподвижных опор. Такие кузова, обладают тем недостатком, что опрокидывание их связано с необходимостью создания больших условий для перемещения по вертикали вверх центра тяжести кузова в нагруженном состоянии.

В предлагаемом кузове этот недостаток устраняется тем, что при опрокидывании центр тяжести кузова остается на месте. Такой эффект обеспечивается тем, что кузов осуществлен в виде одного или нескольких ящиков, имеющих треугольной формы торцевые стенки и расположенных на наклонных опорах поворотно в плоскости последних около центра тяжести их в нагруженном состоянии.

## О П И С А Н И Е

кузова для грузовых автомобилей.

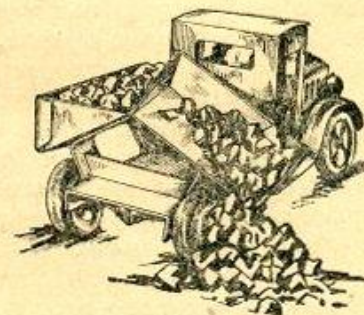
К авторскому свидетельству В. М. Ерилова, заявленному 18 октября 1934 года (спр. о перв. № 155636).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 марта 1936 года.

Фиг. 1



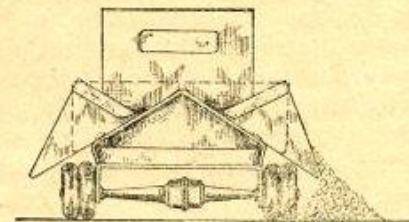
Фиг. 2



Фиг. 3



Фиг. 4



## ОПИСАНИЕ

механизма для опрокидывания кузова грузового автомобиля.

К авторскому свидетельству Механического Завода Москва-Волго-строй, заявленному 17 апреля 1935 года (спр. о перв. № 167675).

Заводское изобретение.

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 августа 1936 года.

Класс 63с, 39



№ 49886

№ 49886

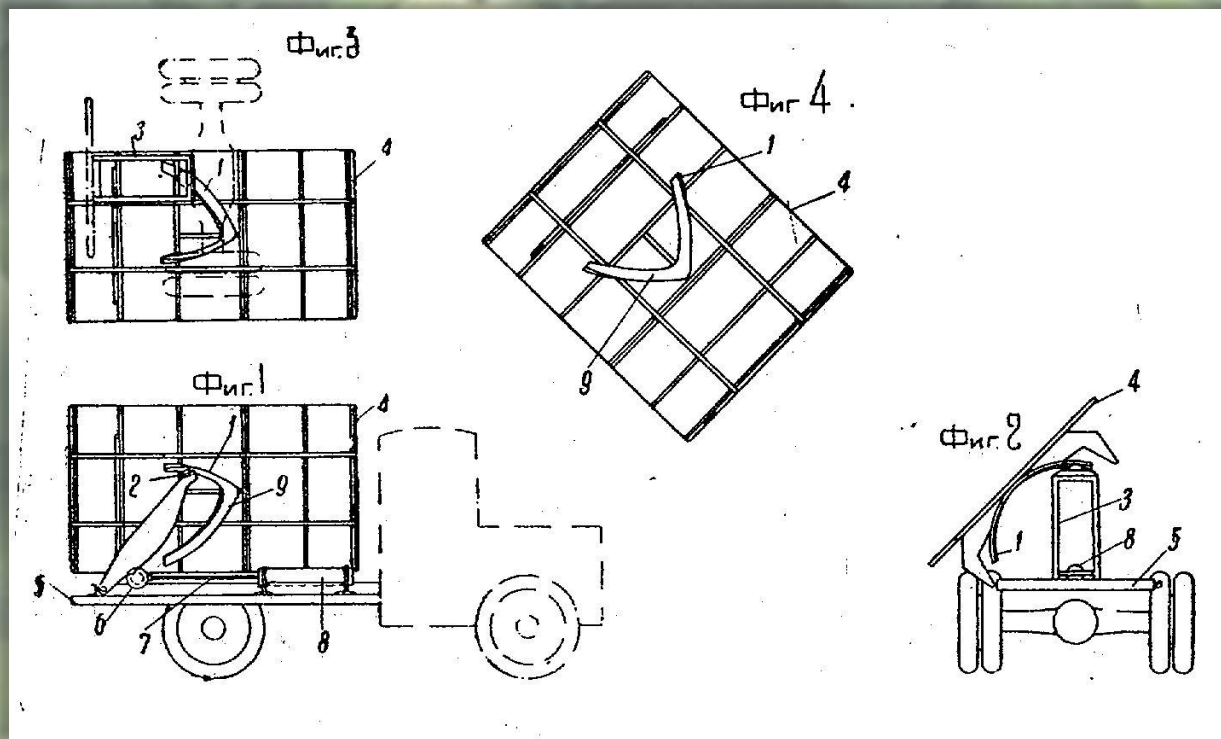
63с, 39

## АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

Изобретение относится к таким механизмам, которые обеспечивают опрокидывание автомобильного грузового кузова не только назад, но и вбок.

Известны уже такого рода механизмы, которые заключают в себе опрокидывающий рычаг, одним концом взаимодействующий с днищем опрокидываемого кузова, а другим укрепленный на раме автомобиля поворотной в продольной вертикальной плоскости. Известные уже такого рода механизмы обладают недостатком, заключающимся в том, что при опрокидывании кузова вбок в таких механизмах, в точке взаимодействия рычага к кузову, возникает реакция, не совпадающая с продольной вертикальной плоскостью, отчего появляется усилие, направленное вбок и стремящееся вывернуть рычаг из его основания.

В предлагаемом механизме этот недостаток устранен, причем этот эффект достигнут благодаря тому, что поверхности днища кузова, взаимодействующей с опрокидывающим рычагом, придана такая форма, которая обеспечивает горизонтальное положение касательной к этой поверхности, проведенной поперек кузова в точке взаимодействия опрокидывающего рычага с этим кузовом при любом положении последнего.





**ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ**  
К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

А. А. Микулин

**Способ изготовления резиновых шин, заполненных ячеистой резиной**

Заявлено 19 ноября 1945 года в Народный комиссариат резиновой промышленности СССР за № 1100 (341405)

Опубликовано 30 апреля 1948 года

По предлагаемому способу резиновая оболочка, имеющая форму шины и снабженная ниппелем и редукционным клапаном, наполняется воздухом или другим газом до создания в ней требуемого давления. Параллельно с этим во вспомогательный сосуд заливается жидкий каучук, в котором создается давление, несколько превышающее давление, созданное в шине. С помощью специального механизма этот жидкий каучук взбивается в пену.

Полученная пена через ниппель заливается в шину, излишний газ из шины при этом выходит через редукционный клапан. Когда вся или часть шины окажется заполненной, ниппель и редукционный клапан завинчивают, а шину передают на вулканизацию.



## О П И С А Н И Е

безопасной пусковой рукоятки.

К патенту **А. С. Ковалевского**, заявленному 5 сентября 1925 г. (заяв. свид. № 7517).

О выдаче патента опубликовано 31 декабря 1927 г. Действие патента распространяется на 15 лет от 31 декабря 1927 г.

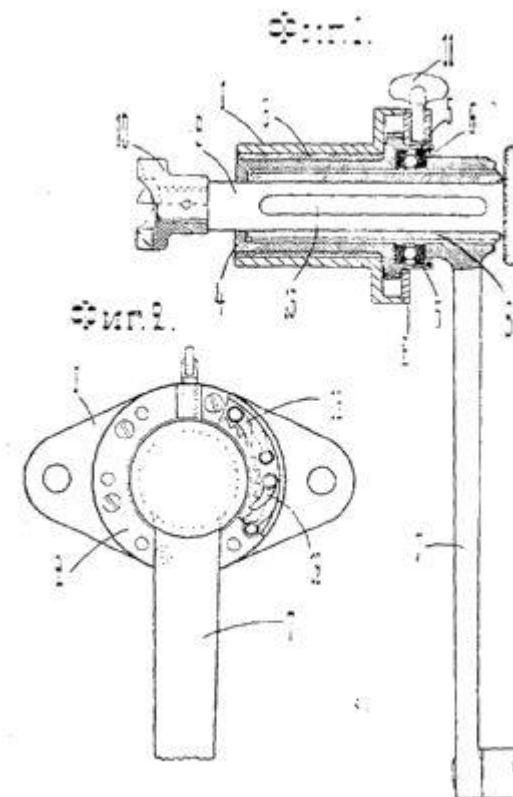
Предлагаемая безопасная пусковая рукоятка предназначена для автомобильных, тракторных и т. п. легких двигателей внутреннего горения и имеет своей целью, не усложняя обращения и не уменьшая надежности, по сравнению с обыкновенной пусковой рукояткой, предотвратить обратный удар двигателя на рукоятку.

Класс 46 с<sup>3</sup>, 5



№ 4260

ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ



The background of the image is a dense, out-of-focus photograph of green leaves and branches, creating a natural, textured backdrop. The colors range from light lime green to deep forest green.

# Помощь в эксплуатации и обслуживании



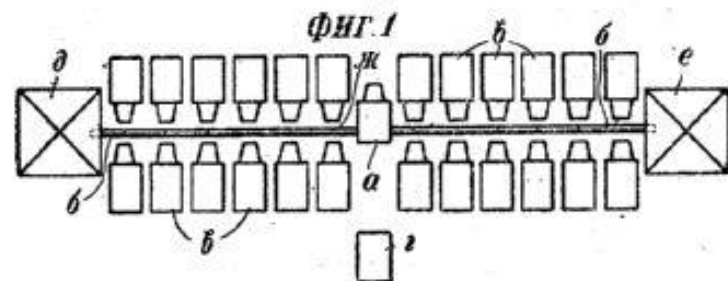
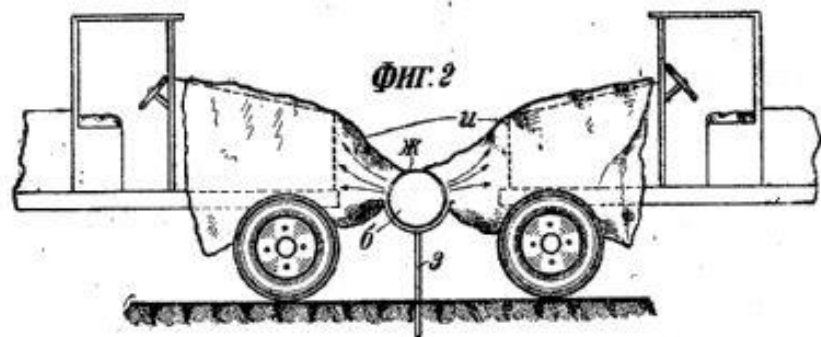
## Авторское свидетельство на изобретение

### О П И С А Н И Е

устройства для обогрева моторов автомобилей.

К авторскому свидетельству Г. А. Гильбаха, заявленному 20 ноября 1930 года (заяв. свид. № 79164).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 октября 1932 года.



В предлагаемом устройстве, с целью одновременного обогрева моторов нескольких автомобилей в местах их стоянок на открытом воздухе, вентилятор, установленный на грузовом автомобиле, подает наружный воздух через калорифер, установленный на том же автомобиле, в трубы, снабженные отдушинами, против которых устанавливаются автомобили таким образом, чтобы лобовые поверхности их радиаторов были обращены к отдушинам. С целью наилучшего использования струи нагретого воздуха капот каждого обогреваемого мотора вместе с соответствующей отдушиной перекрывается покрывалом.

Я. А. Винцов.  
Устройство для утепления радиатора автомашин

Заявлено 19 ноября 1937 года за № 12184.

Опубликовано 30 сентября 1938 года.

Класс 63 с. 79;  
46 с. 14

СССР



№ 53860

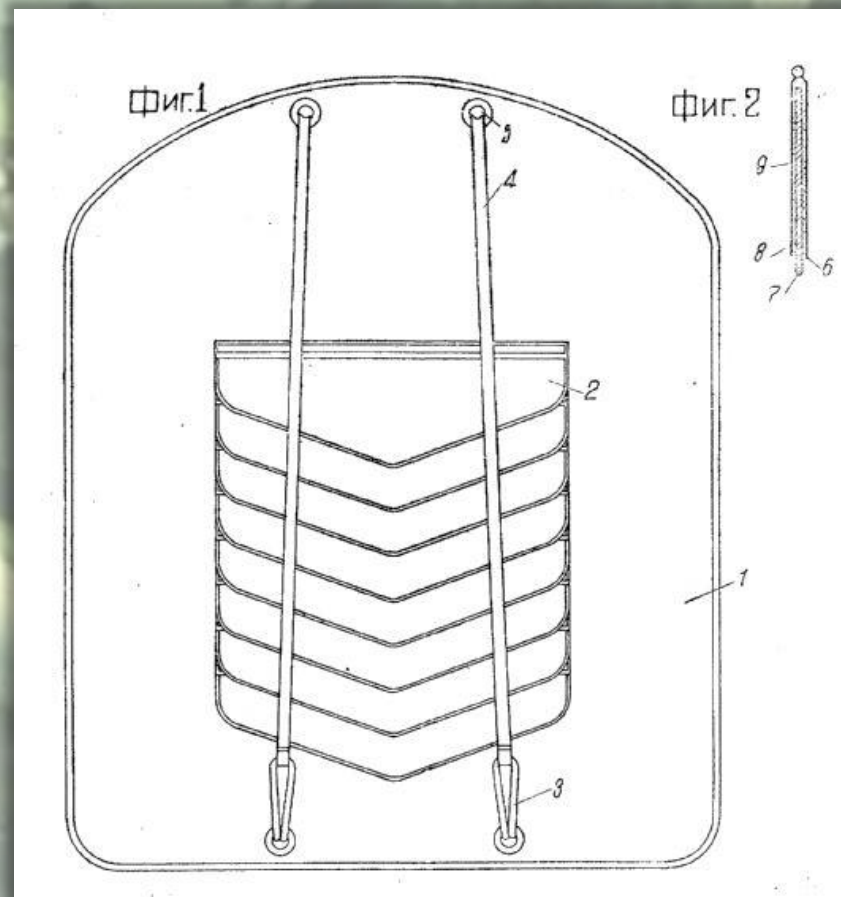
## ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ,  
ВЫДАННОМУ НАРОДНЫМ КОМИССАРИАТОМ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Зарегистрировано в Бюро последующей регистрации  
изобретений Госплана при СНК СССР

Предлагаемое устройство для утепления радиатора автомашин выполнено в виде жесткого щита, покрытого теплоизоляционным материалом и снабженного отверстием для пропуска воздуха, перекрываемым жалюзиобразными створками, оси которых расположены горизонтально. Для регулировки величины поворота створок и возможности управления ими из кабинки шофера створки соединены между собою гибкими тягами, снабженными упругими оттяжками и пропущенными в кабинку.

Устройство помещается между решеткой и радиатором, благодаря чему не портит внешнего вида автомашины.





Авторское свидетельство на изобретение

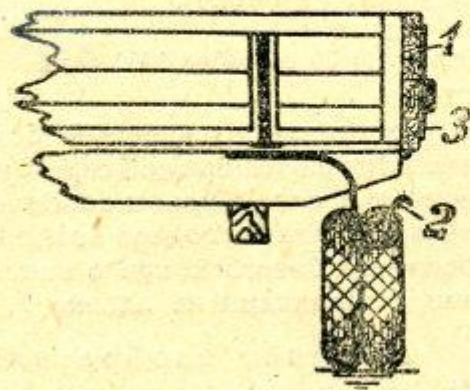
О П И С А Н И Е

приспособления для предохранения резиновых шин от повреждения их откидными бортами кузова грузовых автомобилей.

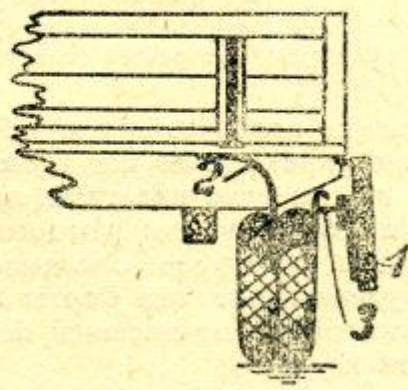
К авторскому свидетельству П. Е. Крылова, заявленному 24 февраля 1931 года (заяв. свид. № 84024).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 30 сентября 1932 года.

фиг. 1



фиг. 2



Предлагаемое приспособление представляет собою укрепленные под дном кузова четыре пружинящие пластины, по две с каждой стороны кузова, которые воспринимают на себя удар откидываемых бортов и удерживают эти борты на некотором расстоянии от внешней боковой поверхности колес.

## ОПИСАНИЕ

стационарного устройства для подъема автомобилей.

К авторскому свидетельству М. С. Огоньян, заявленному 6 ноября 1934 года (спр. о перв. № 156741).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 июля 1935 года.

Изобретение относится к стационарным устройствам, предназначенным для подъема автомобиля с целью осмотра, ремонта и регулирования различных его механизмов. Известны уже такого рода устройства, заключающие в себе расположенные в вершинах параллелограмма четыре домкрата. Предлагаемое устройство имеет своей целью обеспечить возможность быстрой и точной установки домкратов соответственно различным системам автомобилей и различным операциям с последними. Эта цель достигается установкой домкратов на раме, обеспечивающей возможность изменения расстояния между ними по ширине и по длине рамы.

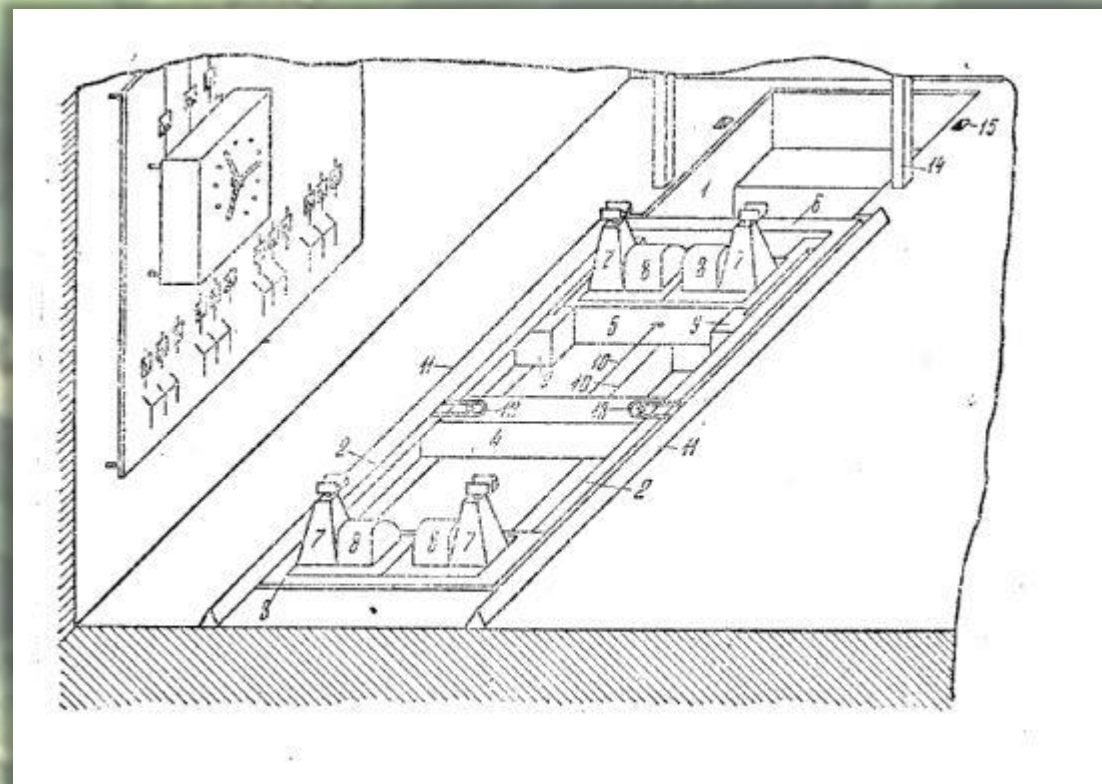
3501, 905

Класс 63e-85



№ 43812

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ





ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ  
К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

Зарегистрировано в Бюро изобретений Госплана СССР

А. И. Позднев и Р. А. Волчанский

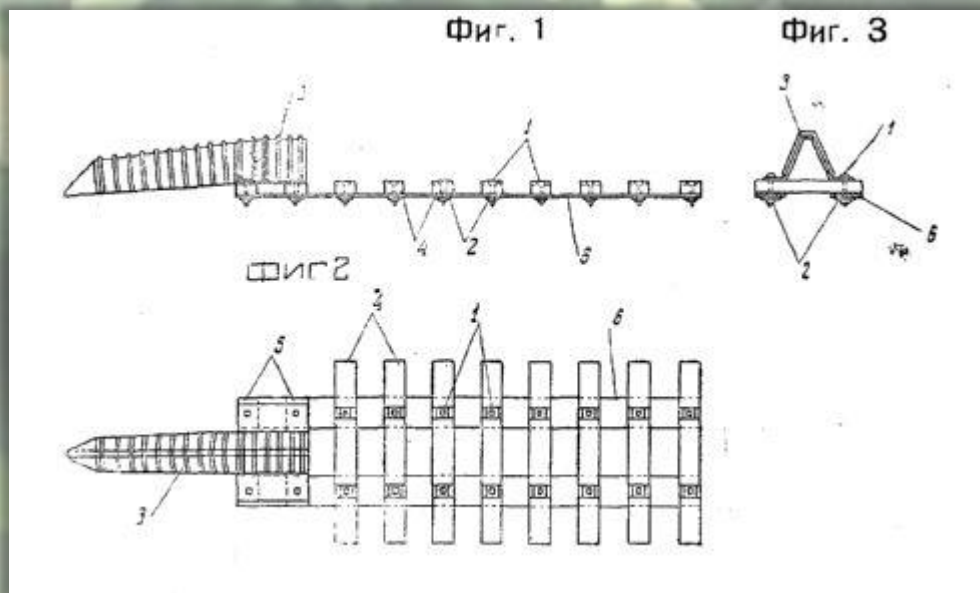
Приспособление против буксования колёс автомобилей

Заявлено 21 марта 1942 года в НКО за № 6959-абт (305768)

Опубликовано 31 января 1945 года

Изобретение относится к приспособлениям для устранения буксования колёс автомобилей, выполненным в виде системы брусков и т. п. элементов, монтированных на эластичном основании. Такие приспособления в виде матов вводятся под колёса буксующего автомобиля.

В предложенном приспособлении предлагается для улучшения сцепления между матом и двойными баллонами автомобильного колеса крепить к одному концу мата клин, снабжённый поперечными рифлями или другими подобными выступами.





## АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

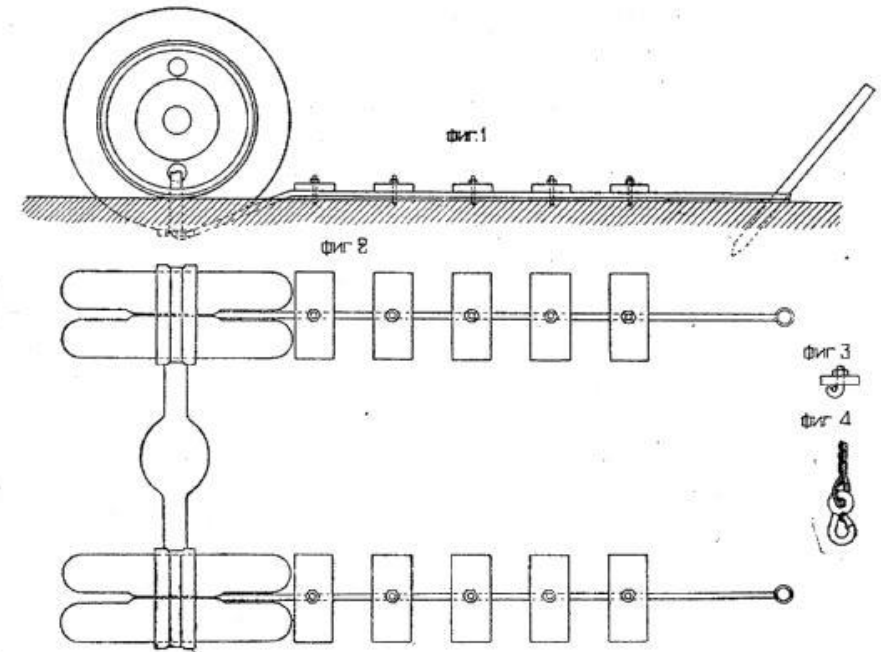
### ОПИСАНИЕ

устройства для самовытаскивания буксующего на месте автомобиля.

К авторскому свидетельству В. Ф. Хохорева, заявленному 24 ноября 1932 года (спр. о перв. № 119108).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 октября 1933 года.

Для самовытаскивания буксующего на месте автомобиля в трудных местах пути, как-то: в снегу, в мягком грунте или на подъеме в гору, известно применение тросов, одним концом зацепляемых за укрепляемый в почве лом, а другим наматываемых на ведущее колесо машины. В предлагаемом устройстве на тросах укреплены поперечные пластинки, которые облегчают выход машины из трудного места, предохраняя в то же время поверхность шин от износа.





## ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ,  
 ВЫДАННОМУ НАРОДНЫМ КОМИССАРИАТОМ ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

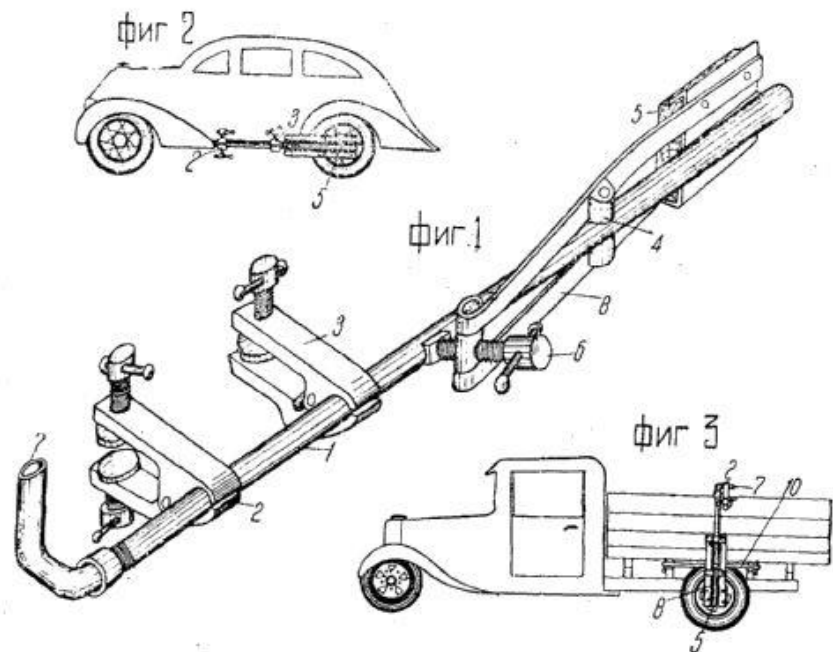
*Зарегистрировано в Государственном бюро  
 последующей регистрации изобретений при Госплане СССР*

С. А. Горшков.

Устройство для обеспечения возможности буксирования  
 автомобилей с поломанной полуосью без удаления  
 с последней колеса.

Заявлено 25 августа 1936 года за № ТП-0045.

Опубликовано 31 октября 1937 года.



Обычно буксирование автомобиля с поломанной полуосью производится или путем установки на специальную тележку заднего моста автомобиля или посредством особой насадки, поддерживающей колесо поломанной полуоси и монтируемой на картере заднего моста. Оба указанных способа неудобны тем, что требуют значительного времени на подготовку автомобиля к буксированию и, кроме того, снижают скорость движения буксируемого автомобиля. Предлагаемое устройство для приспособления автомобиля с поломанной полуосью к буксированию имеет целью производить буксирование автомобиля без удаления колеса с поломанной полуоси. Для этого устройство осуществлено в виде упора, прижимаемого снаружи к ступице колеса поломанной полуоси и не допускающего осевого смещения последней. Упор расположен на балке, которая крепится специальными зажимами к подножке легкового автомобиля или к кузову грузового.

# О П И С А Н И Е

способа бронирования предметов.

К патенту **Н. Г. Галахова**, заявленному 3 августа 1923 г.  
(заяв. свид. № 77489).

О выдаче патента опубликовано 31 декабря 1927 г. Действие патента распространяется на 15 лет от 15 сентября 1924 г.

Класс 72 g, 84



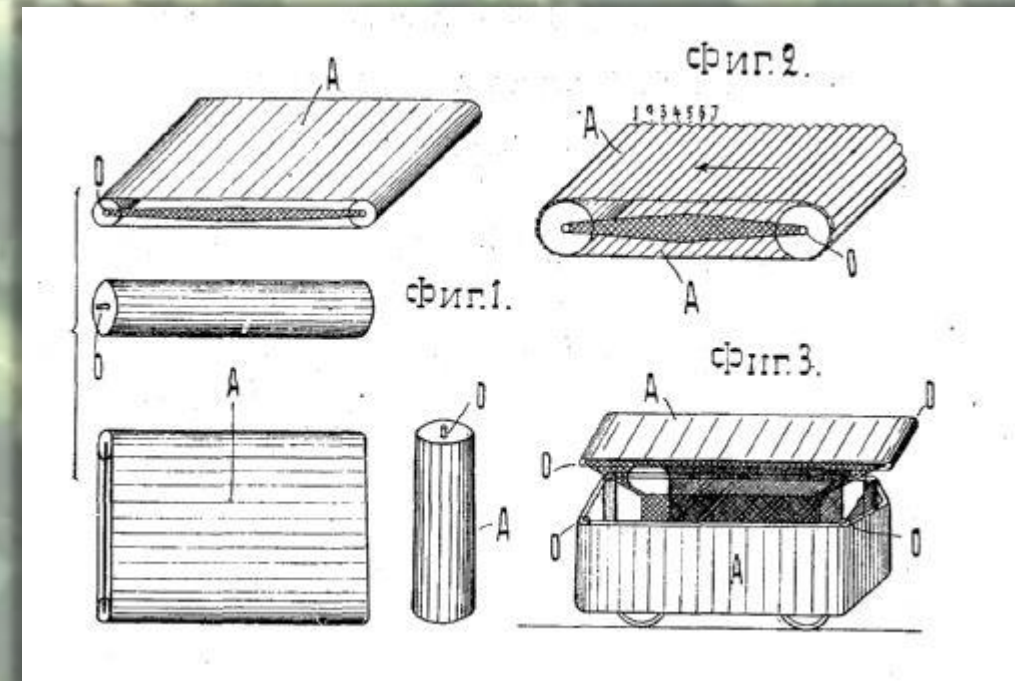
№ 4170

## ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

Предлагаемый способ бронирования предметов состоит в защите различных предметов (автомобилей, аэропланов и т. п.) посредством легкой брони, находящейся в непрерывном движении, для чего бронируемые части окружаются прикрывающими их щитами или каркасами, составленными из вращающихся дисков или из движущихся в своей плоскости полотнищ. Такое бронирование может быть названо динамическим и имеет целью уменьшить до минимума массу брони за счет живой силы какого-либо двигателя, приводящего броневую поверхность в плавное движение с такой скоростью, которая, слагаясь с собственной прочностью движущегося слоя, создавала бы среду, непробиваемость которой будет превышать самое наибольшее пробивное усилие, назначаемое заданием; кроме того, вследствие скольжения поражаемой по-

верхности, пуля или снаряд должны ricoшетировать с этой поверхности, не переводя своей массы—скорости в эффект пробивания.

На фиг. 1, 2 и 3 изображены приспособления для выполнения предложенного способа бронирования предметов.

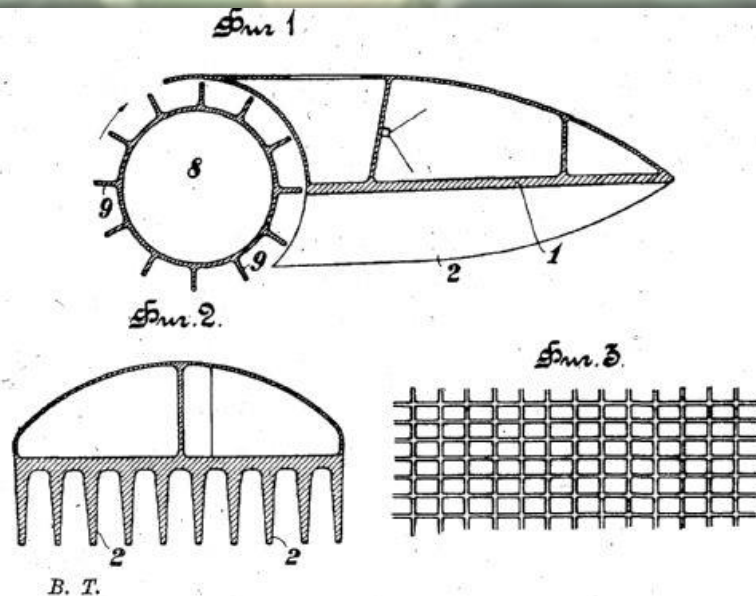




# ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

## Предмет патента.

1. Способ проложения ледяных дорог по снежному покрову, характеризующийся тем, что в полосе снежного покрова, ширина коей равна ширине предполагаемой дороги, протаиваются в поперечном и продольном направлениях глубокие борозды для того, чтобы, при замерзании в них полученной вследствие протаивания борозд воды, образовался ледяной ячеистый каркас, смерзающийся со снегом, находящимся в его ячейках.



## О П И С А Н И Е

способа проложения ледяных дорог по снежному покрову.

К патенту **В. А. Варганова**, заявленному 16 сентября 1927 года (заяв. свид. № 19497).

О выдаче патента опубликовано 31 января 1929 года. Действие патента распространяется на 15 лет от 31 января 1929 года.

Большие снежные наносы в северных широтах являются в значительной мере препятствием для транспорта, например, при перевозке лесных материалов вне проезжих дорог. Обильные снежные осадки, кроме того, затрудняют маневрирование войск и обозов по желаемым направлениям и мешают, вследствие наносов, проложению временного железнодорожного пути по твердому грунту. Однако, известно, что снег, заполняя овраги, впадины и т. д., нивелирует поверхность настолько, что, при условии достаточной сопротивляемости снежного покрова, получается хороший зимний путь для вышеуказанных целей. Но значительная рыхлость снега и его неспособность задерживать в своей массе влагу затрудняют использование снежного покрова для проложения надежных и удобных зимних дорог.

Поскольку рыхлый снег, обладающий небольшим, сравнительно, удельным весом, является недостаточно хорошим материалом для угрунтования дорог, постольку снег

уплотненный и талый, обладая большой сопротивляемостью, является прекрасным материалом для сглаживания неровностей на земной поверхности при проложении удобных проселочных и шоссежных зимних дорог, а в некоторых случаях—и для проложения временной железнодорожной ветки. В этом отношении уплотненный талый снег, по сравнению со сплошным ледяным покровом, имеет большое преимущество перед последним в смысле устранения скольжения в моменты, когда лошадь, грузовой автомобиль и т. д. опираются на искусственный грунт из уплотненного талого снега. Предел уплотнения талого снега может быть таков, что твердость его достигает при известных условиях твердости льда, имея в виду всю поверхность проложенного пути в целом.

Предлагаемый способ проложения ледяных дорог по снежному покрову предназначается для использования талого и плотного снега для проложения проселочных и шоссежных дорог в любом направлении снежного покрова.

The background of the slide is a dense, out-of-focus photograph of green leaves and branches, creating a natural, textured backdrop. The colors range from light lime green to deep forest green.

# Дополнительное оснащение

Класс 63 с, 46



№ 40175

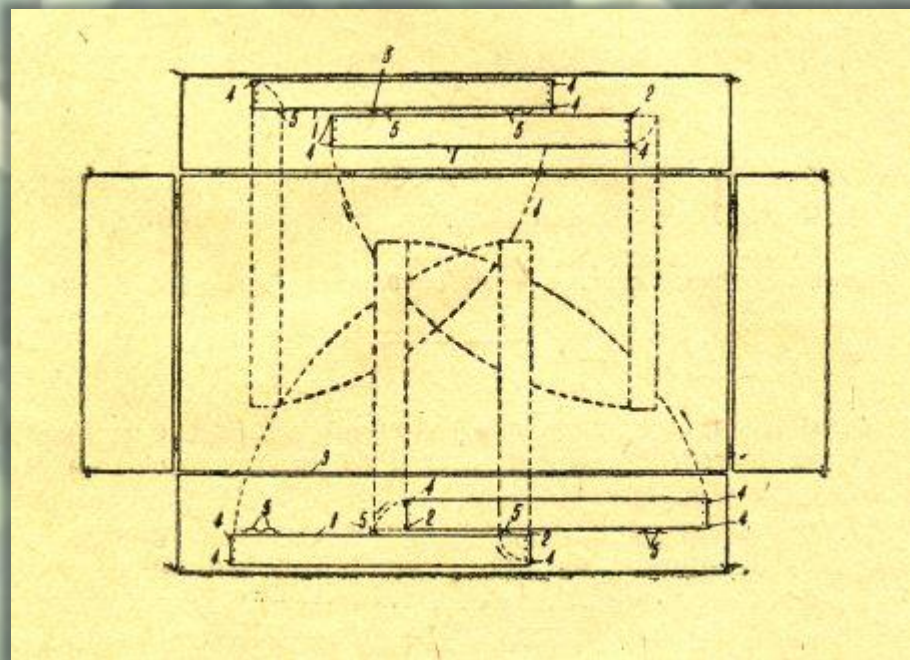
**АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ**

**О П И С А Н И Е**

плоских откидных сидений для кузовов грузовых автомобилей.

К авторскому свидетельству И. А. Рудкого, заявленному 10 ноября 1933 года (спр. о перв. № 137374).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 30 ноября 1934 года.



Изобретение относится к таким сиденьям для грузовых автомобилей, которые при необходимости использования автомобиля для перевозки груза остаются в кузове и лишь устанавливаются в нерабочее положение таким образом, чтобы не препятствовать полному использованию кузова под грузы. Известно укрепление плоских опор на боковых стенках кузова автомобилей посредством универсального шарнира. Предлагаемое укрепление позволяет устанавливать сиденья поперек кузова в рабочее положение, при котором их плоскость совпадает с горизонтальной, и вдоль бортов кузова в нерабочее положение, при котором их плоскость совпадает с вертикальной.

Схематический чертеж изображает план кузова с откинутыми в горизонтальное положение бортами.

## О П И С А Н И Е

амортизированной подвески для носилок  
в санитарных повозках.

К авторскому свидетельству Ф. Ф. Фреймана, Н. И. Сальмина и А. Ф. Ловейко, заявленному 14 июня 1933 года (спр. о перв. № 130329).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 28 февраля 1935 года.

Класс 30 е, 3

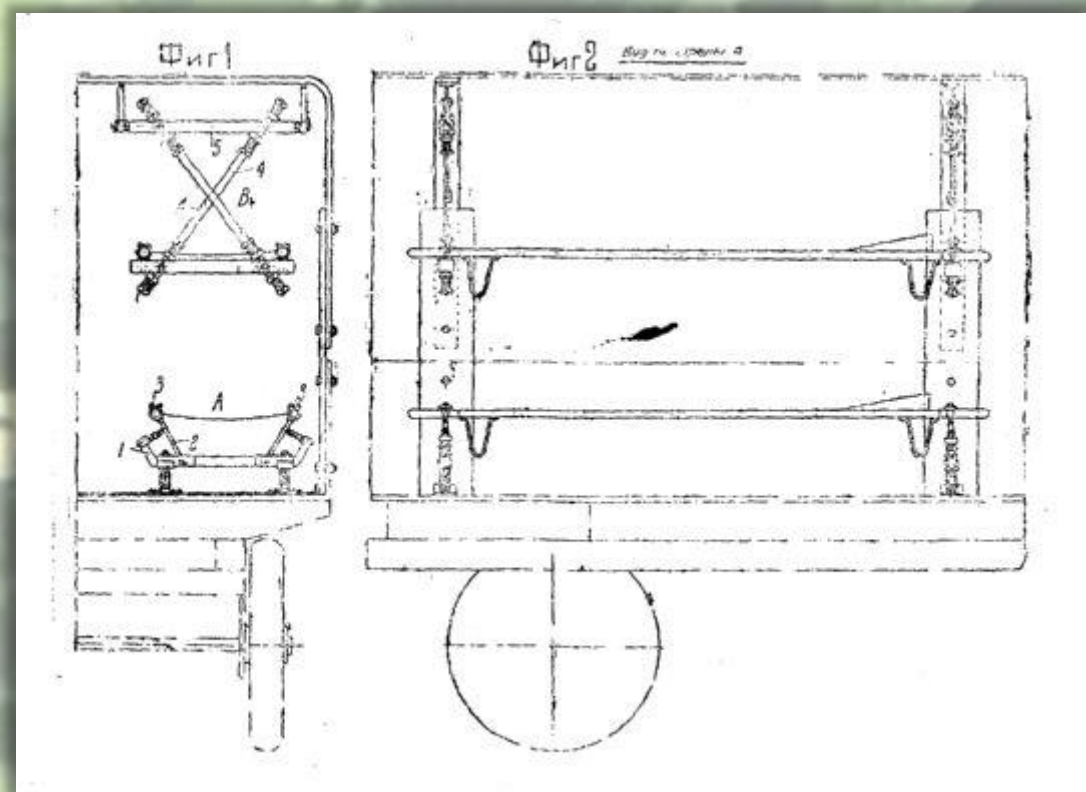


№ 41643

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

До настоящего времени не существует приспособлений для использования грузовых автомобилей под эвакуацию больных и раненых. Система оборудования 1,5-тонных грузовых автомобилей шведского доктора Смита оказалась мало пригодной.

В предлагаемой амортизированной подвеске для носилок в санитарных повозках, с целью амортизации толчков в вертикальном и боковых направлениях, применена подпружиненная рама, несущая шарнирные упоры для ручек носилок.



Класс 30 е, 3



№ 49037

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

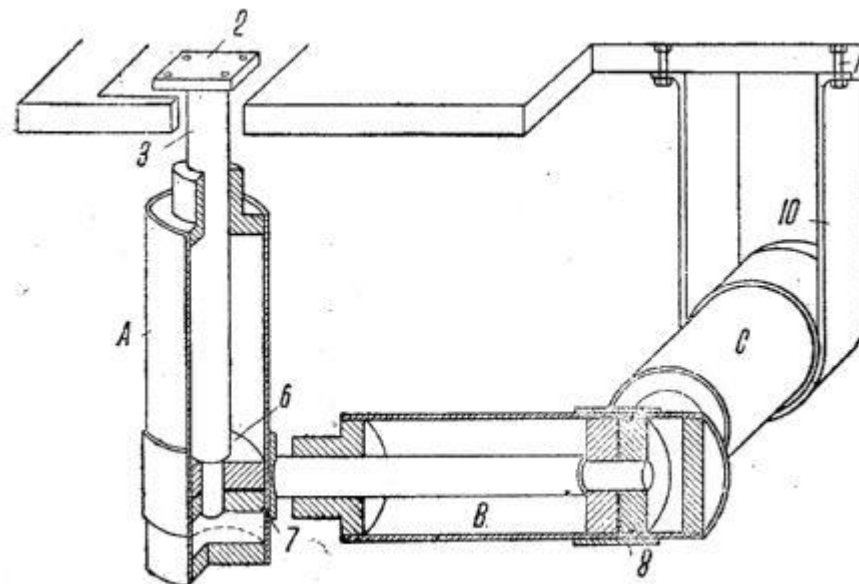
## О П И С А Н И Е

амортизатора для санитарных носилок.

К авторскому свидетельству Р. Н. Докторского,  
заявленному 15 августа 1935 года (спр. о перв. № 174784).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 августа 1936 года.

Настоящее приспособление предназначено для перевозки санитарных носилок на автомашинах и двуколках и имеет назначение смягчать толчки при перевозке больных.



## О П И С А Н И Е

подъемной лебедки для привязных аэростатов,  
установленной на автомобиле.

К патенту **Е. Д. Карамышева**, заявленному 3 января 1923 года  
(заяв. свид. № 76199).

О выдаче патента опубликовано 31 октября 1925 года. Действие патента  
распространяется на 15 лет от 15 сентября 1924 г.

На фиг. 1 изображен вид сверху автомобиля и лебедки, на фиг. 2—продольный вертикальный разрез переключательной муфты, на фиг. 3—вид сбоку и продольный вертикальный разрез динамометра.

Подъемная лебедка установлена на автомобиле, причем для приведения ее в действие используется сила автомобильного мотора. Вся лебедочная часть смонтирована на особой коробчатой раме и может сниматься с шасси, для чего требуется отнять только шесть болтов и разъединить два переключательных рычага и бензинопровод. Главные части следующие: 1) от автомобиля — мотор, фрикция и коробка скоростей и 2) специально лебедочные— переключательная муфта, привод, барабан, тормаз, универсальный блок и распределитель.

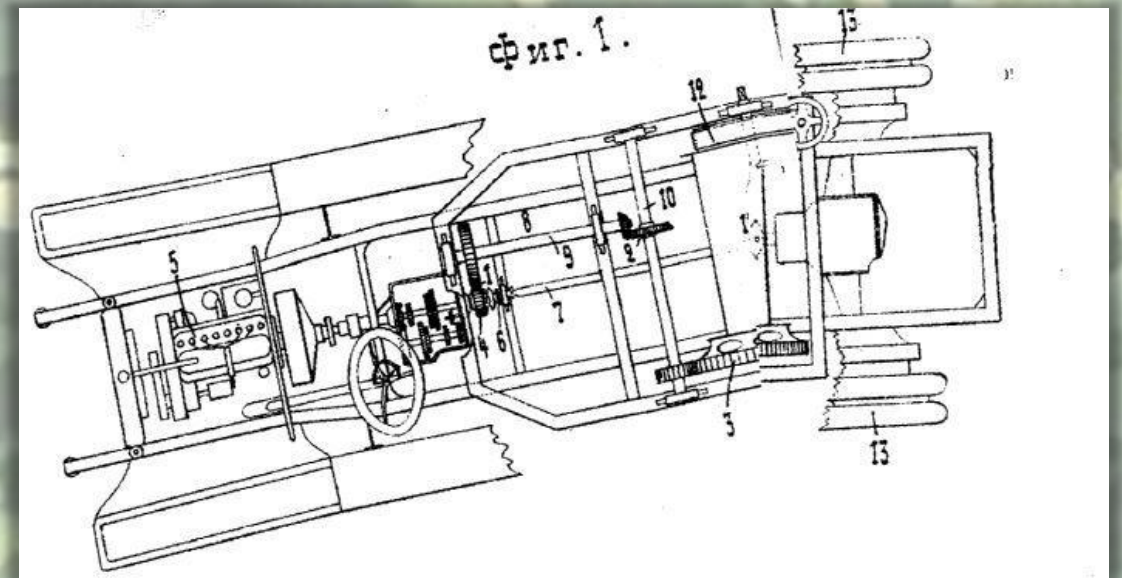
630,102  
Класс 35 с и 90



№ 778

## ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

Предлагаемое изобретение имеет целью лебедку для привязных аэростатов, которая работает от автомобильного мотора, в связи с применением переключательной муфты.





## ПАТЕНТ НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

## О П И С А Н И Е

устройства для езды в автомобиле по трудно-проходимым дорогам и по снегу.

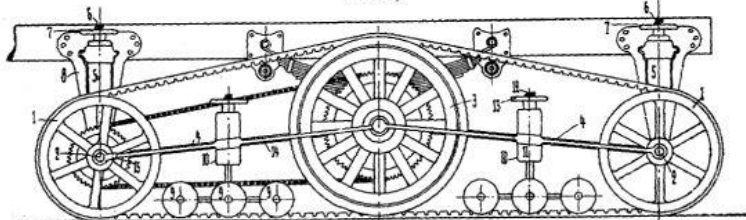
К патенту П. А. Орловского, заявленному 23 июля 1924 г. (заяв. свид. № 78665).

О выдаче патента опубликовано 31 декабря 1926 г. Действие патента распространяется на 15 лет от 15 сентября 1924 г.

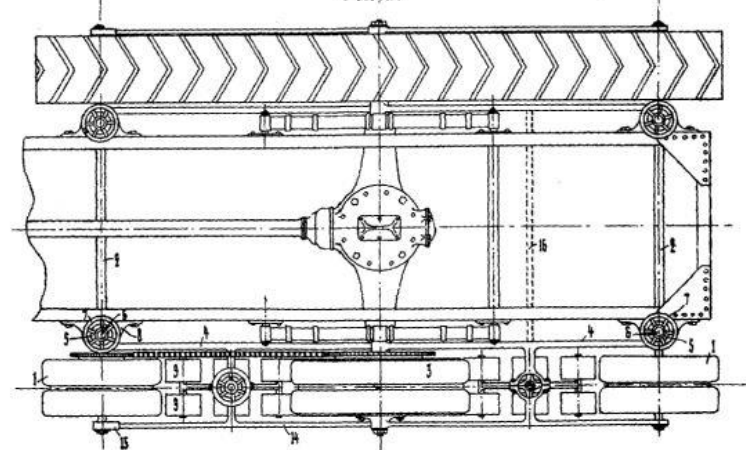
Предлагаемое устройство имеет целью получить возможность прикреплять все устройство к обычному колесному автомобилю без серьезных переделок и возможность последующего быстрого снятия всего устройства, когда дорога становится вновь пригодной для езды на колесах.

Для облегчения проходимости автомобиля по трудно проездым дорогам, в том числе и по зимнему пути, применяются гусеничные приспособления. Между тем гусеница требует при работе довольно большой затраты силы, и поэтому желательно снимать гусеницу, когда дорога позволяет это. В особенности заметна разница в затрате топлива и в уменьшении скорости передвижения, когда применяют гусеницу (хотя бы и мягкую резиновую) на более легких типах автомобилей. Поэтому для обычных автомобилей, легче тракторного типа, обыкновенных легковых, или же грузовых, особенно желательно получить возможность снятия гусеницы и продолжения езды на колесах.

Фиг. 1.



Фиг. 2.



## ОПИСАНИЕ

приводного механизма к лебедке подъемного крана, установленного на автомобиле, от поршневого гидравлического двигателя.

К авторскому свидетельству Н. А. Шитикова, заявленному 10 января 1935 года (спр. о перв. № 160580).

О выдаче авторского свидетельства опубликовано 31 октября 1935 года.

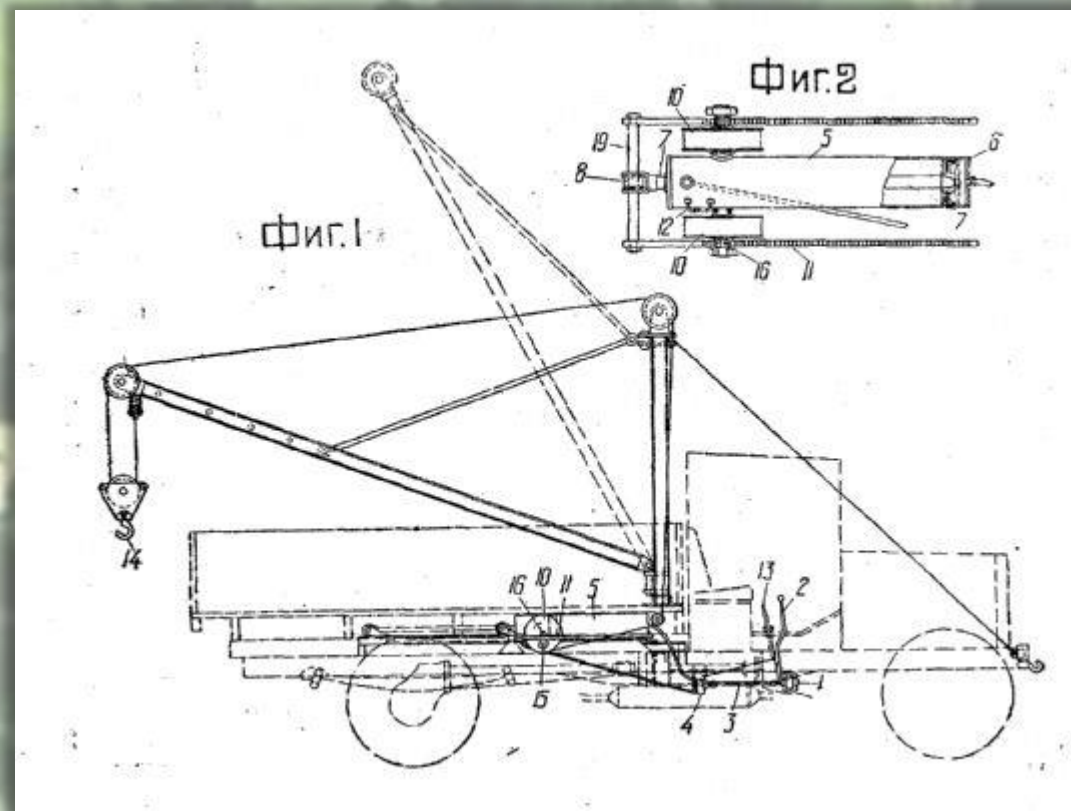
Класс 63 с, 4<sup>02</sup>



№ 44796

## АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

Предлагаемое изобретение касается приводного механизма к лебедке, установленной на автомобиле и приводимой в действие от сопряженного с трансмиссией автомобиля насоса, подающего жидкость к поршневому гидравлическому двигателю, приводящему в действие подъемный механизм лебедки.



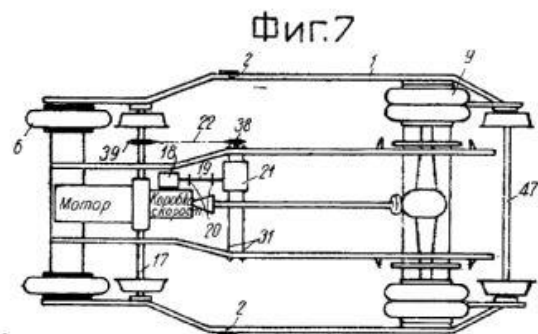
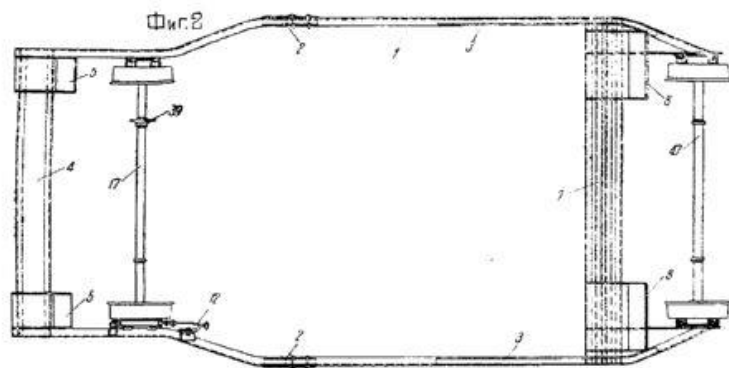
Класс 63 а, 31;  
20 d, 30



№ 59630

## ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

Зарегистрировано в Бюро изобретений Госплана при СНК СССР



Н. А. Карпов.

### Автомобиль.

Заявлено 15 мая 1940 года в НКПС за № 3017.

Опубликовано 30 апреля 1941 года.

Изобретение касается автомобиля, снабженного двухосной тележкой для передвижения по железнодорожному пути, причем мотор автомобиля служит приводом ведущей оси тележки и управляется из кабины автомобиля.

В предлагаемом автомобиле рама его снабжена четырьмя раздвижными штангами, укрепленными на ней шарнирно.

При установке этих штанг в наклонном положении они служат для захватывания обеих осей тележки и подъема последней путем надлежащего передвижения автомобиля при закрепленной тележке на рельсах пути.

Поднимаемая штангами тележка снабжена приспособлением для скрепления ее с автомобильной рамой, служащим, кроме того, упором в шпалы пути при поднимании и опускании тележки. В частности, двухосной тележкой может быть снабжен автомобильной самоходной компрессорной станцией, имеющей широкое применение на железнодорожном транспорте.



## Источники

### 1. Томпсон, Энди.

Грузовые автомобили СССР [Текст] : полная история : [16+] / Энди Томпсон ; [перевод с английского В. Брылева, Р. Белика]. - Москва : КоЛибри : Азбука-Аттикус, 2021. - 389 с. : ил., цв. ил. ; 28 см. - Библиогр.: с. 379-380. - Указ.: с. 381-389. - 3000 экз. - ISBN 978-5-389-14376-0

[Перейти в каталог](#)



### 2. Поликарпов, Николай Викторович.

Грузовой автомобиль ЗИС-5 / Н. Поликарпов. - [Б. м. : б. и.]. - 48 с., [1] л. ил. : ил. ; 24 см. - (Бронетанковый фонд). - Библиогр.: с. 47. - 2000 экз. - ISBN 5-9771-0021-3

[Перейти в каталог](#)



### 3. Гордин, Алексей Александрович.

Горьковский автомобильный завод. История и современность, 1932-2012 / А. А. Гордин. - Нижний Новгород : Кварц, 2012. - 319 с. : ил. ; 27 см. - Библиогр.: с. 314-317. - 5000 экз. - ISBN 978-5-903581-62-7 (в пер.)  
Рез. англ.

[Перейти в каталог](#)



### 4. Фонд читального зала № 7 патентной информации ГПНТБ СО РАН

# ГПНТБ СО РАН

## Отдел поддержки технологий и инноваций

Составитель:

Филь Юлия Владимировна

© ГПНТБ СО РАН, 2026 г.

ОПТИ

<http://www.spsl.nsc.ru> г. Новосибирск, ул. Восход, 15  
Тел. +7 383 373 16 54, 373 06 41 E-MAIL: [patent@spsl.nsc.ru](mailto:patent@spsl.nsc.ru)