

ЗА РУЛЕМ



ПЕРЕД ОПЕРАЦИЕЙ ВОДИТЕЛЬ РАБОЧЕГО КРУГА
ТАКИМ ОБРАЗОМ УПРАВЛЯЕТ ТРАКТОРОМ



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ЗА РУЛЕМ“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 2 (35)

Я Н В А Р Ь

1930

Содержание

Ближайшие задачи автотракторостроения (Речь т. В. В. Осинского) 1

В. Дмитриев—Автомобиль на службу опытно-показательным округам 4

На фронте автостроительства 6

С. Фуников—Шестиколесный автомобиль для грунтовых дорог 7

А. Орадовский—Вторая аэросанная линия 9

Б. Миц—Обсудим достоинства и недостатки „Форда А“ 10

К первому Московскому областному съезду Автодора 12

А. Душкевич—Новый вездеход 14

Инж. А. Рыбарж—Перенесем в наше автостроение американский опыт 16

Ц. Патынский—Зимние дороги на советских реках 19

Проф. Е. Чудаков—Устройство автомобиля 20

В. Орлов—Пожарная безопасность бензиновых хранилищ 23

Р. Тодоров—Создание автодрома — очередная задача 29

В Автодоре РСФСР 30

БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ АВТОТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

Речь тов. В. В. Осинского на пленуме Нижегородского крайкома ВКП(б)

МЫ ПРЕДСТАВЛЯЕМ собой объединение, в которое входит ряд строителей. Из них самое зрелое, наиболее близкое к окончанию — Сталинградское, затем следуют в порядке времени возникновения — Нижегородский Автострой, Челябинский и Харьковский Тракторострой. В объединение будет входить и еще один завод, производящий тракторы для пропашных культур. Заводы московского автомобильного треста решено также передать в союзное автотракторное объединение.

Сталинградское автотракторное строительство будет закончено в смысле строительных операций к первому апреля этого года. Оборудование первой очереди можно поставить к 1 июля.

НК РКИ, обследовавший тракторный завод, пришел к заключению, что он в первом году может выпустить 25.000 тракторов, при чем он считает начало года с 1 июля. Очевидно, значительное количество продукции Сталинградский завод уже даст в 1930/31 г. поскольку он начинает работать нынешним летом. Однако, речь здесь может идти только об „октябрьском“ годе, а не о годе с 1 июля по 1 июля.

Теперь перейду к автомобильному строительству и в конце остановлюсь особо и более подробно на Нижегородском автомобильном заводе.

Предполагается, что завод Мосавтотреста — АМО выпустит в 1930/31 г. 12.000 машин. Затем еще через год 25.000 машин, а к концу пятилетки 50.000. Сначала я возражал, чтобы цифра была доведена до 50.000, потому что мне такой выпуск казался непропорциональным по отношению к Нижегородскому автозаводу.

Дело в том, что АМО будет производить 2¹/₂-тонные грузовики. Нижегородский автозавод будет производить полутонные. Если взять американскую практику, то она показывает, что соотношение между малыми грузовиками и средними должно быть не менее чем 10:1. Первоначально предполагалось, что АМО будет выпускать 50.000, в то время как Нижегородский автозавод 100.000, т.е. отношение получалось как 2 : 1. Соотношение совершенно неправильное.

У нас вообще существует вредная тенденция ориентироваться на тяжелые грузовики. Факты показывают, что когда стараются базировать автотранспорт на больших грузовиках, то развитие автомобилизма начинает тормозиться, потому что большие грузовики дорого и трудно производить и они не проникают во все поры страны. Дорог они не

улучшают, так как идут по готовым мостовым и вообще никакого развития автомобилизма не дают. Европа отстала от Америки потому, что ориентировалась на большие грузовики. Америка двинулась далеко вперед потому, что выбрасывала массу дешевых машин, которые проникали всюду и на которых ездят, в значительной мере, без шоферов. Одним из козырей, которым щеголяют при аргументации за большие грузовые машины, является то, что здесь относительно уменьшается расход на шофера. Но этот козырь оказывается полностью побитым в отношении малого грузовика.

Точно так же я был против проектов развития массового производства (25.000 в год, дважды 25.000 в год) тяжелых грузовиков в 4—5 т. Против этого нужно было протестовать как против полной утопии (таких цифр нет и в С. Ш.); выпуск тяжелых машин был бы тогда совершенно неуровновешен с производством Нижегородского автомобильного завода, какой я считаю основным заводом потому, что это есть завод массовой продукции.

В результате нами намечено, что Ярославский завод тяжелых грузовиков к концу пятилетия дойдет до 6.000. Теперь, вероятно, можно будет увеличить программу до 10.000 автомобилей. Это возможно потому, что перспективы производства Нижегородского завода к концу пятилетия — уже не 100.000 машин, а минимум 140.000 машин, фактически же несомненно больше. Точно так же и по АМО теперь можно принять 50.000 машин, 10.000 тяжелых грузовиков, 50.000 средних, 150—200.000 легких машин,—это будет нормальной постановкой вопроса, при которой мы во многих отношениях уже перегоним Европу, но не догоним еще Америку, ибо догнать по автомобилям Америку, это значит производить $5\frac{1}{2}$ млн. штук в год.

По этой линии мы пойдем в догонку не так быстро, во всяком случае догоним не к концу пятилетия. Но уже и намечаемое будет все же большим шагом вперед.

Переходя к Нижегородскому автомобильному заводу, нужно прежде всего сказать о его масштабе производства. Было предположение, которое, между прочим, напечатано в газетах — увеличить выпуск „Фордов“ до 300.000 штук к концу пятилетки. По новой программе тракторостроения к концу пятилетия мы должны выпускать 175 тысяч тракторов. Если сделать такой расчет, что на обслуживание одного трактора взять только один грузовик, то выходит, что в год нужно выпускать 175 тысяч грузовиков.

Дальше вопрос стоит так: на это количество грузовиков, по принятым у нас нормам расчета, нужно иметь легковых автомобилей в отношении: одна треть к двум третям. В Америке соотношение совершенно обратное: 85% легковых автомобилей и 15% грузовиков. Возьмем все же отношение такое: на два грузовика мы производим один легковой автомобиль и тогда получаем, что в сельском хозяйстве, на основе тракторной программы в 175 тысяч, нужно 175 тысяч грузовиков да еще 87 тысяч легковых машин. Следовательно нужно производить в год 262 тысячи автомобилей. Однако, автомашины нужны еще для промышленности, для обслуживания городского населения, и к цифре 300.000 мы подходим без всякого затруднения — ее можно считать совершенно реальной. Наши

потребности, конечно, больше. Если же АМО из этих 300.000 будет производить 50.000, то остается еще 240—250.000, которые надо произвести на других заводах, т.е. прежде всего на Нижегородском.

Президиум ВСНХ решил, что при Нижегородском заводе будет собственная металлургия: свои мартеновские печи и собственная прокатка. Объем металлургического цеха должен соответствовать не потребностям автозавода, а требованиям рентабельности металлургической установки. Автотракторное объединение запроектировало металлургический цех в таком масштабе, что он может обеспечить выпуск автомобильного завода в 300.000 машин.

В то же время президиум ВСНХ отказался пока увеличивать мощность автозавода свыше 140.000 машин. Фактически это сводится к тому, что Нижегородский автозавод своей металлургией будет снабжать временно другие автотракторные заводы, которые все нуждаются в металле. С другой стороны если 140.000 машин окажется маловато, тогда введем третью семичасовую смену, и мы должны получить 200—210 тыс. машин; а если сделать короткие смены по 6 часов и оставить только необходимое время на чистку машин, то сделаем намеренно больше 200.000 машин, и тогда металлургия Нижегородского завода пойдет уже на собственные его нужды. А затем увеличим количество оборудования и расширим завод еще на большую емкость.

Конкретно, как будет строиться и развертываться Нижегородский атогигант? В газ-тах много писали о столкновениях между Автостроем и Металлстроем. Когда был сформирован автотракторный концент и дело попало к нам на рассмотрение, то пришлось согласиться, что Металлстрой вел работу плохо. Нельзя не сознаваться, что виноват был и Автострой, так как надо было по-товарищески подойти и облегчить работу Металлстрою, а не конкурировать и препираться.

Так что по рассмотрении всего этого вопроса и в правлении концерна и в президиуме ВСНХ пришли к такому заключению, что Металлстрой необходимо оставить на работе, однако, отметив, что он должен создать в Нижнем мощную строительную контору и обратить сюда главное внимание, потому что это есть важнейший подряд, который он выполняет.

Сейчас произошел большой сдвиг и работы у Металлстрою начали идти по-настоящему.

Нужно Металлстрою заставить энергичнее работать и начать относиться к нему товарищески, не чиня формальных препятствий.

Работы должны быть закончены в течение 15 месяцев. Это срок окончания всех строительных работ. Пусть же завод нужно к 1 августа 1931 г. До этого начнет работать по сборке автомобилей бывший завод „Гудок Октября“, переоборудованный в сборочную мастерскую, которая впервые открывается в СССР.

Мы были сегодня в „Гудке Октября“ и если не к 1 января, то во всяком случае в первой половине января там обещают начать сборку машин. В январе предполагается собрать 100 машин, в следующий месяц 200, а затем 500 и т.д. Словом, до первого октября должны собрать 3.400 машин. Это первое, что будет сделано