

# ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ МАШИН НА „КРАСНОМ ПУТИЛОВЦЕ“

Восемь лет назад на «Красном путиловце» родились первые четыре советских «Фордзона».

Количество краснопутиловских тракторов с каждым годом возрастало в энергичной прогрессии. Вслед за четырьмя пошли сотни, тысячи и, наконец, десятки тысяч тракторов. Вклад «Красного путиловца» в совхозно-колхозное строительство выражается более чем в сорок пять тысяч «Фордзонов».

Но славные победы «Красного путиловца» все же не могли насытить бурно растущую потребность советского земледелия. Пятилетка создала новые, мощные дворцы техники — харьковский и сталинградский заводы тракторостроения.

Конечно, «путиловскому фордзону» трудно тягаться с детищами этих новых гигантов. «Фордзон-путиловский» уже не может удовлетворить крупные совхозы и колхозы. Он слишком маломощен. С развертыванием тракторостроения на Харьковском и Сталинградском заводах производство тракторов на «Красном путиловце» становится излишним.

«Красный путиловец» переходит на производство запасных тракторных частей. Тракторные цеха становятся поставщиками моторов для комбайнов. Вместо тракторов выпускаются тягачи.

И вот несколько месяцев назад партия дала «Красному путиловцу» задание — освоить производство мощных легковых автомобилей.

Какие же предпосылки послужили основанием для столь ответственного задания?

Богатейшее импортное оборудование тракторных цехов может быть использовано под новое производство почти полностью. Целый ряд цехов остается без изменения, как, например, термический, литейная серого чугуна. Чрезвычайно важным фактором является наличие своей металлургии.

Близкое соседство смежных производств — «Красного гвоздильщика» (болты и гайки), Карбюраторного и Шинного заводов, текстильных фабрик и бакелитового производства (пластмасса) — облегчает освоение и удешевляет стоимость автомобилей. Все это послужило основанием для перевода завода на автостроение.

Первые десять опытных автомобилей должны быть готовы в шесть месяцев, т. е. к 1 мая 1933 г. Срок этот чрезвычайно жесткий. Для характеристики объема работ и сложности переустройства тракторного завода для автомобилестроения можно судить уже по одному тому, что в тракторе около семисот деталей, а в проектируемом автомобиле пять тысяч пятьсот деталей.

Заказ на изготовление опытных автомобилей проходит под маркой Л-1, что в расшифровке означает «Легковой-Первый». Останется ли это название за будущим краснопутиловским автомобилем — не решено.

Автомобиль Л-1 должен по проекту принадлежать к категории классных машин. Это будет крытая семиместная машина. Мотор автомобиля — 8-цилиндровый, с мощностью двигателя в 120 л. с., со скоростью машины в 110 км. Л-1 будет содержать все последние достижения мирового автомобилестроения, в частности автоматическое регулирование температур воды и масла, полуавтоматическое сцепление, амортизаторы на рессорах, связанные с шoferом, бесшумная вторая передача, синхронизированное включение второй и третьей скоростей.

Отделка автомобиля предполагается почти такая же, как отделка современного семиместного «Линкольна-седана»?

«Красный путиловец» будет делать автомобиль с начала до конца. Вопрос о колесах еще не решен. Они будут производиться или в кооперированном порядке, или в специальном цехе на самом заводе. Кузова пока будут изготавливаться в вагонном цехе.

Сейчас работа по освоению автомобильного производства развернута на заводе широко. В настоящее время уже проведены пробные плавки высококачественных сталей (сильхром, хромоникелевая, цементная, кремнистая рессорная сталь), которые дали хорошие результаты. А по сере и фосфору краснопутиловские показатели лучше американских.

Кипит работа по изготовлению моделей и штампов. К 1 января должно закончиться изготовление всех моделей. Характерным является, что многие из опытных работ проводятся методами массового производства.

Цель первой опытной партии автомобилей — проверка методов изготовления их. Попутно при этом создается первоначальный фонд приспособлений, штампов, моделей и инструментов, чем, естественно, значительно упрощается задача развертывания серийного массового производства.

Важнейшими деталями являются — блок, колесчатый вал, диск тормозного барабана, рессоры и т. п., от выполнения которых будут зависеть сроки окончания изготовления машин.

Ориентировочная стоимость автомобиля Л-1 — от восьми до девяти тысяч рублей.

При освоении автомобилестроения краснопутиловец сможет выпускать к концу второй пятилетки двадцать тысяч машин в год.

При развертывании массового производства придется принять, примерно, еще около четырех тысяч рабочих и поднять квалификацию наличной рабочей силы. Уже организуются курсы для младшего технического персонала. Повышение квалификации пойдет также по линии обучения отдельных рабочих на существующих у нас автомобильных заводах.

Всего в 1933 г. должно быть выпущено двадцать опытных автомобилей, из коих, как мы

уже говорили, десять должны быть готовы и предварительно испытаны к 1 мая.

Весть о производстве автомобилей на «Красном путиловце» всколыхнула всю общественность Ленинграда.

Вот, например, письмо группы ИТР Карбюраторного завода:

«Завод «Красный путиловец» приступает к освоению новой легковой советской машины—краснопутиловского автомобиля Л-1. Наш Карбюраторный арматурный завод имеет уже двухлетний опыт в области карбюраторостроения, и, мы, инженерно-технические работники завода, предлагаем, чтобы карбюраторы к автомобилям Л-1 делались у нас на заводе целиком из советских деталей»...

Письмо ИТР Карбюраторного завода с достаточной убедительностью показывает как велик интерес к новому начинанию краснопутиловцев.

Каково же отношение к этому делу ленинградского Автодора?

Предоставим слово председателю коллектива Автодора Тракторного завода т. Иванову.

«Раньше у нас был один краснопутиловский коллектив, теперь разукрупнились,— говорит т. Иванов.— Я принял 547 учетных карточек членов Автодора. Сколько из них «мертвых»—

не установил. Новых членов вовлечено 57 человек. В помощь автостроению предполагаем организовать курсы шоферов на 100 чел. Чтобы развернуть учебу у коллектива нет средств. Хотим организовать контрольные посты по наблюдению за выпуском деталей для автомобилей. В штамповочном цехе есть автоторовская бригада—35 человек».

Этот отчет о работе Автодора на «Красном путиловце» достаточно печален. На Тракторном заводе, где свыше шести тысяч рабочих—604 члена Автодора, причем неизвестно, сколько еще из них «живых». В отношении подготовки кадров, что сейчас на заводе особенно актуально, Автодором ничего не сделано. Словом, Автодор прошел пока фактически мимо автостроения на «Красном путиловце».

Ленинградский областной совет о-ва поступил правильно, разукрупнив коллектив «Красного путиловца». Но он дела не закончил.

Тракторный завод, автостроение «Красного путиловца» теперь особенно нуждается в помощи Автодора, и он вправе на нее рассчитывать. Эту помощь ленинградская автоторовская общественность должна оказать немедленно.

**Арк. Млодик**

## **ПОРЯДОК ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ И МОТОЦИКЛОВ, ВВЕЗЕННЫХ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ ДЛЯ ЛИЧНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

За последнее время были случаи грубого нарушения закона о продаже и покупке автотранспорта, ввезенного из-за границы для личного пользования. Таможенные органы привлекали виновных к ответственности за контрабанду, с одновременной конфискацией продаваемого ими имущества.

Для устранения этого мотоциклетная секция ЦС Автодора по согласованию с Главным таможенным управлением НКВТ разъясняет порядок продажи имущества, ввезенного из-за границы не для торговых целей:

«Согласно ст. 164 таможенного кодекса Союза ССР контрабандой признается продажа без разрешения таможенных органов всех вещей, пропущенных из-за границы для личного пользования, независимо от того, оплачены ли вещи пошлиной и привезены ли по лицензии или безлицензионно. Согласно других статей того же кодекса, объект контрабанды (незаконно проданная вещь) во всех случаях подлежит изъятию и конфискации, а виновные, в зависимости от степени их вины, подвергаются штрафу.

Действующий порядок ввоза из-за границы автомобилей и мотоциклов, а также порядок

дальнейшей продажи указанных машин следующий:

Граждане Советского союза, пробывшие за границей в командировке или на работе в советских органах не менее одного года, при возвращении из-за границы могут привезти мотоцикл, при условии предъявления таможенному разрешению от торгового представителя Союза ССР за границей. Ввоз автомобилей гражданам Советского союза без разрешения, независимо от сроков пребывания за границей, не разрешен.

Выдачей безвалютных лицензий на ввоз из-за границы автомобилей, так же, как и всякого другого имущества, ведает Наркомвнешторг СССР, в лице зам. наркома внешней торговли СССР т. Логановского (Москва, центр, Ильинка, 23).

Продажа автомобилей и мотоциклов, ввезенных гражданами СССР для личного пользования, может быть произведена лишь по предварительному разрешению Главного таможенного управления НКВТ СССР (Москва, Каланчевская пл., 1-а).

Секретарь мотосекции ЦС Союза Обществ Автодор СССР А. Козлов