

XV 187
34

1.
Всесоюзная
Библио-ЕКА
ИЗДАНИИ
В. Н. Леонов



За рулем

19-20

1938

ОКТАБРЬ

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОАВИАХИМ СССР

ЗА МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОПРИЦЕПОВ

Н. АЛЕКСАНДРОВ

Применение автогрузопоездов, состоящих из буксирующей автомашины или автотягача и одного или нескольких автоприцепов, значительно повышает эксплуатационные показатели работы автомобильного транспорта.

Автотягачи с прицепами дают большую экономию в расходовании горючего на тонно-километр особенно при грузоперевозках на короткие расстояния, и совершенно исключают простои под погрузкой или разгрузкой.

Эксплуатация тягача с одним прицепом, по данным иностранной литературы, снижает стоимость перевозок на 1 тоннокилометр на 10%, а применение вместо одного пятитонного автомобиля двух автоприцепов с тягачом уменьшает стоимость перевозок на 50%.

Применение автомашин с прицепами увеличивает их грузоподъемность на 100 и даже 200%, в то время как эксплуатационные расходы такого автопоезда возрастают (главным образом за счет горючего) только на 20—40%.

Но этим не исчерпывается значение автоприцепов. Весьма важно и то, что производство автоприцепов значительно проще производства автомобилей, требует меньшего расхода металла, менее сложного оборудования и т. д. Кроме того установка специальных кузовов и специального оборудования нигде

не находит такого широкого применения, как на автоприцепах. Это вполне понятно: стоимость специальных прицепов значительно ниже стоимости специальных автомобилей.

В США в 1928 г. насчитывалось около 81 тыс. автоприцепов, а в 1937 г. их было уже 933 тыс. при парке грузовых автомобилей в 4123 тыс. штук. Таким образом на каждые 100 грузовых автомашин там приходилось 22—23 автоприцепа. Если из общего автопарка США выделить машины грузоподъемностью свыше 1,5 т, то окажется, что на каждые 100 таких машин приходится 41 прицеп. Во Франции в 1935 г. было 500 тыс. грузовиков и около 65 тыс. автоприцепов (13%).

* * *

Идея применения автомобильных поездов зародилась одновременно с появлением первых образцов автомобилей и впервые была осуществлена в паровых автомобилях во французской армии 1889 г.

Однако до 1910—1914 гг., т. е. до периода наиболее интенсивной подготовки к империалистической войне, автомобильные поезда не имели широкого применения.

Война дала основной толчок развитию и практическому использованию автопоездов. Во время войны, когда особенно остро выявлялась ценность автотранспорта для переброски войск и снаряжения, в России работало довольно значительное количество автомобилей и свыше 500 прицепов.



Двухосный автоприцеп с нормальной платформой грузоподъемностью до 3 т

В дореволюционной России производства автоприцепов не было. Первые попытки начать производство автоприцепов в СССР относятся к 1932 г. Автозавод им. Сталина выпустил тягач АМО-7, НАТИ начал проектировать седельные прицепы. Но отсутствие еди-



Седельный прицеп и автотягачу с нормальной платформой грузоподъемностью до 6 т

ного руководства этим производством привело к кустарничеству. Выпуском прицепов занимались различные ремонтные мастерские и случайные заводы. Проектирование прицепов велось халтурно. Достаточно указать, что прицепы, предназначенные для одного и того же автомобиля, выпускались разными предприятиями, с разными размерами колес, баз и т. д.

Такое положение было отчасти вызвано отсутствием серьезного спроса на прицепы со стороны автохозяйств, так как вредители — «предельщики» на автомобильном транспорте распространяли вздорные утверждения, что наши основные типы автомобилей являются плохими тяговыми средствами для прицепного транспорта.

Вред идеи применения автоприцепов нанесли и некоторые «яркие» сторонники прицепов, применявшие их везде и всюду — на плохих дорогах, на дорогах с длительными подъемами, а главное, со случайными, а не специально выделенными, тяговыми автомобилями¹. В результате такой неправильной эксплуатации наблюдались случаи преждевременного износа тяговых автомобилей.

С другой стороны, автоприцепы, особенно одноосные, не соответствующей грузоподъемности. Часто и сейчас можно наблюдать эксплуатацию полутоннажной одноосной прицепки с трехтонной машиной ЗИС-5. При таком сочетании происходит или недогрузка машины и неэффективное ее использование, или перегруз прицепа, приводящий к поломкам и преждевременному его износу.

Все это мешало широкой популяризации идеи автопоездов и сводило на-нет экономический эффект эксплуатации автоприцепов.

• •

Серьезный перелом в организации производства автоприцепов наступил после возвращения из зарубежной командировки комиссии под руководством т. Н. А. Булганина, которая поставила этот вопрос перед Совнаркомом СССР.

В постановлении от 21 января 1937 г. СНК СССР предложил заводам Наркомтяжа (ныне Наркоммаша), Наркомпиудела, Наркомлеса и Наркомместпрома РСФСР выпустить 27 тыс. двухосных и одноосных автоприцепов и седельных прицепов, снабженных кузовами — самосвалами, фурами, цистернами и т. п. и 1 тыс. седельных тягачей на базе автомобилей ЗИС-5.

Однако задержка в выполнении рабочих чертежей, отсутствие необходимых автодеталей привели в 1937 г. к срыву не только массового выпуска новых типов автоприцепов, но даже изготовления экспериментальных образцов. В 1937 г. Наркоммаш сорвал также производство автотягачей. Нет сомнения, что к этому делу приложили руку враги народа.

В текущем году положение с выпуском новых типов прицепов и автотягачей также далеко неблагоприятно. Несмотря на то, что производство автотягачей уже подготовлено,

¹ Тяговые автомобили, постоянно работающие с прицепами, должны иметь увеличенное передаточное отношение главной передачи.



Грузовой автомобиль с одноосным прицепом грузоподъемностью до 3 т на перевозке леса

выпуск их по непонятным причинам до сих пор задерживается.

Экспериментальные образцы нескольких новых типов автоприцепов, изготовленные заводами в конце 1937 г. и в начале 1938 г. еще не проверены на государственных испытаниях и не утверждены к производству.

Некоторые заводы Наркомпиудела и Наркомместпрома РСФСР подготовили производство новых типов автоприцепов, но к выпуску их приступить не могут, так как попрежнему остается нерешенным вопрос о снабжении автодеталей и нормалей.

После восьмимесячного сопротивления Наркоммаш и Глававтопром, под давлением заинтересованных организаций, предусмотрели в плане третьего пятилетия производство этих деталей, но ничего реального еще не сделали.

Даже такие части, как автоколеса, для выпуска которых Глававтопром располагает огромными возможностями, отгружаются с большими переболами и в явном недостаточном количестве. За истекшее полугодие план отгрузки колес ГАЗ-АА для производства автоприцепов выполнен на 87,5%, а колес ЗИС-5 — только на 53,6%. Такое снабжение привело к приостановке выпуска прицепов даже старых конструкций. В результате за 6 месяцев годовой план производства автоприцепов выполнен только на 38%.

Безответственно отнесясь к освоению новых типов автоприцепов и Наркомлес. Лесосудомашстрой до сих пор не потрудился изготовить даже опытных образцов. Это тем более недопустимо, что одноосные прицепы новых конструкций, которые должны были выпускать заводы Наркомлеса, не требуют специальных автодеталей.

Необходимо решительно преодолеть все препятствия, стоящие на пути развития массового производства автоприцепов, имеющих огромное народнохозяйственное и оборонное значение.

Разработанные Наркоммашем конструкции по количеству типов и по качеству далеко не удовлетворяют всем требованиям народного хозяйства применительно к разнообразным условиям эксплуатации. По существу до сих пор нет автоприцепов к грузовой машине ГАЗ-АА. Конструкции их разработаны НАТИ, но Наркоммаш не потрудился утвердить их и организовать производство опытных образцов.



Автотягач с прицепом на опорных роликах (хлебный фургон) грузоподъемностью до 6 т

Руководить разработкой технических условий, созданием новых типов и конструкций автоприцепов, проведением их испытаний, а также утверждать конструкции к производству.



Автотягач со сцепным устройством (салазки) на заднем мосту для сдельного прицепа

ву, по нашему мнению, должен Наркоммаш, располагающий необходимой для этого научно-технической базой.



Автотягач с прицепом на опорных роликах (нормальный нузов) грузоподъемностью до 6 т

Все наркоматы, занимающиеся производством автоприцепов, обязаны установить строжайший контроль за внедрением в производство утвержденных и проверенных конструкций и за соблюдением технических условий.

1939 год должен стать годом павертывания массового производства унифицированных автоприцепов, с тем чтобы в течение третьего пятилетия создать парк автоприцепов, составляющий не менее 25% парка грузовых машин.

Массовое производство автоприцепов возможно только при широком кооперировании с автопромышленностью, обязанной снабжать прицепы необходимым количеством автодеталей и нормалей. Вот почему необходимо, чтобы Наркоммаш уделял особое внимание соответствующему развитию производства автодеталей и нормалей для прицепов.