

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	5
ПРАВДА, ЛОЖЬ И НЕМНОГО СТАТИСТИКИ	6
СИМВОЛ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ.....	14
БОЛЕЗНИ ГУСЕНИЧНЫХ ПРИДАТКОВ	26
В СПИСКАХ НЕ ЗНАЧИТСЯ	31
ЕСЛИ ЗАВТРА ВОЙНА	41
ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ	49
НА ФРОНТЕ И В ТЫЛУ	60
АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ИСТОРИЯ	75
ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ	79
ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ	88
ДВОЙНИКИ, ТРОЙНИКИ И УДЛИНИТЕЛИ	94
ПОД ГАЗОМ	102
СОВЕТСКАЯ ВЛАСТЬ ПЛЮС ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ	106
ПЯТОЕ КОЛЕСО	120
ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ	132
С ЛЕГКИМ ПАРОМ	137
БЕСКОНЕЧНАЯ ИСТОРИЯ	140
Краткий перечень источников, иллюстративных и документальных материалов	142



Автор выражает искреннюю признательность тем лицам, без всесторонней поддержки которых работа над жизнеописанием тягача СХТЗ-НАТИ была бы невозможна: И. Баранцеву, В. Котельникову, Г. Петрову, М. Соколову, М. Хайрулину, К. Янбекову.

Особую благодарность автор считает необходимым выразить ведущему специалисту РГАЭ Г.И. Соловьевой и ведущему специалисту РГВА Л.Н. Сахаровой

Вступление

Непосредственно перед началом войны в тракторном парке армии насчитывалось чуть менее 45 тыс. тракторов, из которых почти половина находилась в артиллерии. Подавляющее большинство, около 65%, составляли не специальные артиллерийские тягачи, а сельскохозяйственные тракторы С-65, С-60 и СХТЗ-НАТИ. К 1 января 1941 г. в артиллерии самыми массовыми тягачами были «Сталинец» С-65 (7170 шт.), «Комсомолец» Т-20 (4401 шт.) и СХТЗ-НАТИ (3658 шт.).

Тракторный парк народного хозяйства к этому времени включал 431,2 тыс. колесных и 121,2 тыс. гусеничных тракторов, а также 5,2 тыс. колесных тягачей. Основными типами народнохозяйственных тракторов, выпускавшихся в Советском Союзе в предвоенные годы, были колесные «Универсал» и «Интернационал», а также гусеничные «Сталинец» и СХТЗ-НАТИ.

Первые три машины были в основном скопированы с американских прототипов.

Трактор СХТЗ-НАТИ создавался силами конструкторов Советского Союза как первая отечественная конструкция сельскохозяйственного трактора для массового производства. По своим тяговым показателям СХТЗ-НАТИ должен был занять промежуточную позицию между маломощными колесными тракторами и большим гусеничным трактором. При этом он должен был удовлетворительно агрегатироваться с производящимися в стране прицепными и навесными машинами. Трактор должен был отвечать требованиям военного ведомства при использовании по мобилизации в качестве артиллерийского тягача на особый период.

По конструктивному выполнению трактор СХТЗ-НАТИ проектировался как оригинальная конструкция, не имевшая себе подобных в зарубежной практике сельскохозяйственного тракторостроения. Эта оригинальность заключалась в первую очередь в применении для машины подобного назначения эластичной подвески и неразборного звена гусеницы, литого из стали Гадфильда.

Зарубежные сельхозтракторы, как правило, выполнялись с полужесткой подвеской и разборными штампованными звеньями гусеницы.

Основным мотивом, приведшим к созданию такой оригинальной конструкции ходовой системы для сельскохозяйственного трактора, было стремление к максимальной унификации узлов с армейской модификацией, проектировавшейся параллельно для производства на одном и том же заводе. Эта цель была достигнута, и сельскохозяйственный трактор мог изготавливаться на одном конвейере с военным.

Такие условия определили основные параметры трактора (вес, мощность двигателя, тяговые усилия), сохранившиеся у разработанных на основе СХТЗ-НАТИ тракторов практически до настоящего момента.

Главной отличительной особенностью семейства тракторов — преемников СХТЗ-НАТИ — на протяжении многих лет была и остается эластичная подвеска с характерными каретками.

Старая истина гласит — не чини то, что работает. И единожды выбранные оптимальные соотношения параметров СХТЗ-НАТИ все еще работают, определив этому трактору и его преемникам удивительно долгую жизнь.

**На стр. 4:
трактор ХТЗ-Т2Г,
немецкий трофей**

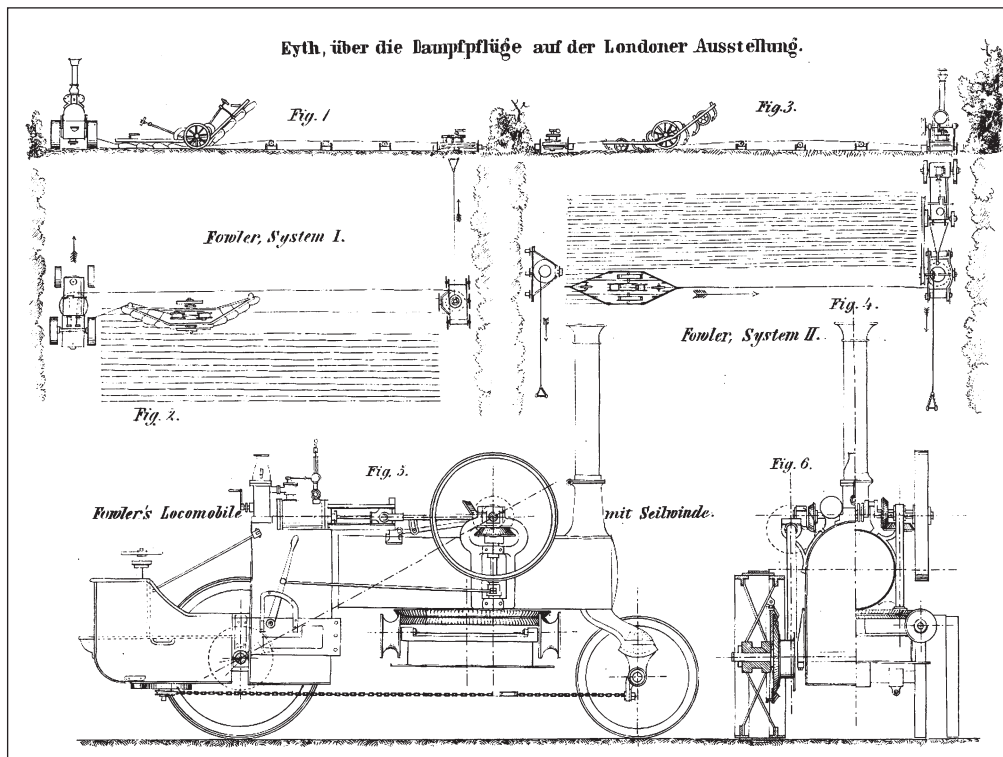
Правда, ложь и немного статистики

С последней трети XIX века в России стали внедряться средства механизации сельского хозяйства, или, как их в то время называли, «*объекты мотокультуры*». За малым исключением объекты мотокультуры ввозились из-за рубежа. С 1892 г. поступавшая из-за границы и проходившая таможенную технику для сельского хозяйства стала учитываться отдельно от паровозов для обычных или железных дорог, паровых пожарных труб, паровозов-вагонов или паровых дрезин. Вместе с тем локомобили при сложных молотилках и паровых плугах ввозились по весу и сумме уплаченного таможенного сбора, а не по числу единиц. Например, в 1911 г. с пошлиной в 75 копеек с пуда было ввезено сельскохозяйственных локомобилей на 7369 тыс. руб., а в 1912 г. — на 7091 тыс. руб. Ввозимые в страну паровые самоходы и моторы («*термин, который присвоен двигателям внутреннего сгорания*») Департамент таможенных сборов включал в число самоходных и несамоходных локомобилей. Ввоз и внедрение объектов мотокультуры осуществлялись в значительной

степени стихийно, по личной инициативе землевладельцев или торговцев.

«...Не подлежит сомнению, что наибольший интерес [...] будили у хозяев тракторы и различные самоходы, так как дороговизна рабочих рук и животных двигателей выдвинула давно уже вопрос о целесообразности моторного земледелия в России. Если теоретически этот вопрос уже решен, то практическое осуществление его встречает у нас немало затруднений, между которыми главнейшее состоит в том, что все машины для моторного земледелия, начиная с самих тракторов и др. моторов и кончая работающими их силой механизмами, приходится нам выписывать из Северо-Американских Штатов, что обходится дорого, но главное — они заготавливаются в стране, представляющей большое разнообразие почвенных, климатических и экономических условий, чем и объясняется разнообразие типов американских машин и орудий для моторной обработки почвы.

В этом разнообразии трудно разбираться русскому сельскому хозяину, осо-



Канатка «Фоулер».
Рисунок из
«Polytechnisches
Journal»

бенно если принять во внимание, что разбираться приходится, руководствуясь описаниями и каталогами, преисполненными искусной рекламой. Вот поэтому весьма желательно чаще устраивать конкурсы и испытания тракторов и приводимых ими в работу машин, с результатами же таких конкурсов и испытаний знакомить сельских хозяев путем печатных отчетов, широко распространяемых...»

Ввозимая техника являлась самой разнообразной. Это были буксирующие трактора, системы канатной пахоты и мото-плуги.

Начиная с 1912 г. Бюро сельскохозяйственной механики Департамента земледелия приступило к планомерным работам по изучению машин и орудий мотокультуры. В связи с чем при бюро было организовано особое отделение.

Одной из поставленных перед отделением мотокультуры задач стало установление фактического количества тракторов, ввезенных из-за рубежа. Другой задачей был сбор сведений об эксплуатации тракторов в сельском хозяйстве. Затем следовало выработать рекомендации по приобретению и использованию объектов мотокультуры.

Для выполнения плана наблюдения за работой тракторов в частновладельческих имениях Юга России бюро запросило фирмы о местах эксплуатации проданных ими в Россию машин.

Запрошены были следующие фирмы: завод моторов «Отто Дейнц» в Германии;

товарищество «Харт-Парр» в Северной Америке;

товарищество «Эвери» в Северной Америке;

компания «Аванс» в Северной Америке;

компания молотилок Ж. И. Кейс в Северной Америке;

завод Рустон Проктор в Англии;

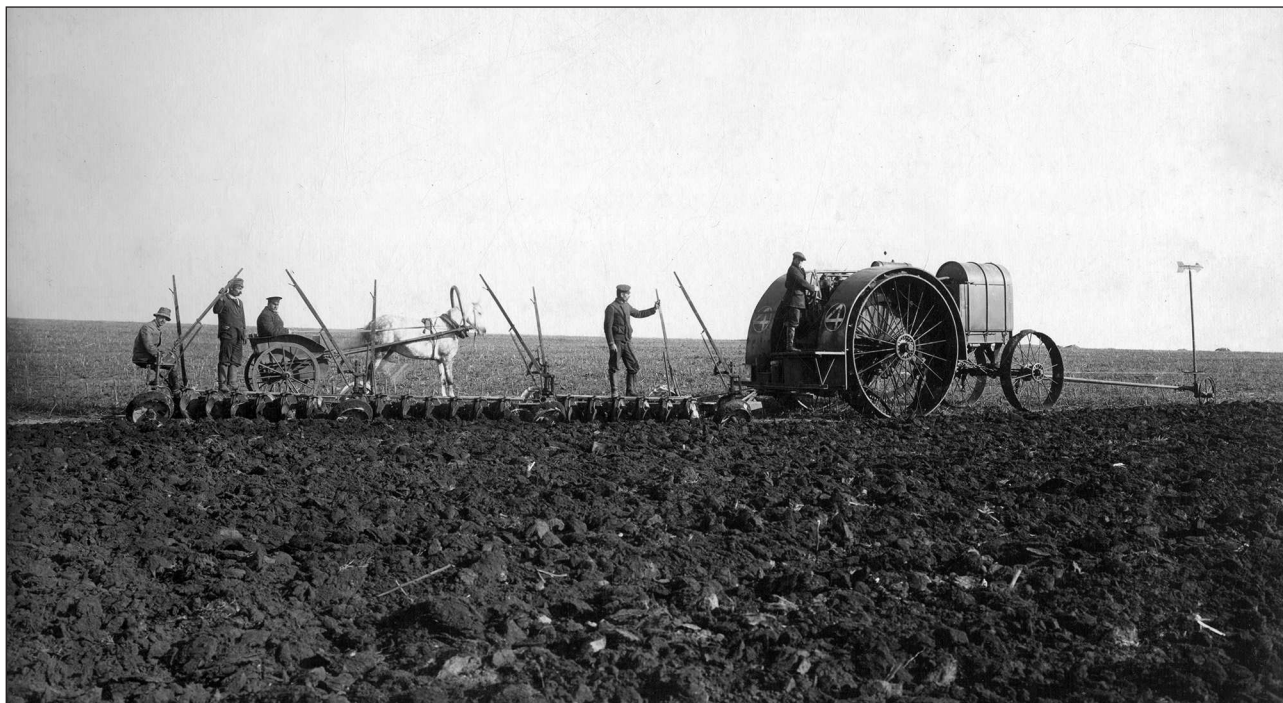
завод Гар-Скотт в Северной Америке;

Антонин Осипович Тюфектеев, представитель моторных плугов Штокка и паровых плугов Кемна в Германии.

Означенные фирмы назвали имена, в которых эксплуатировалась их техника. По получении данных от инофирм был составлен маршрут «экскурсии» для ознакомления с тракторами, находящимися в эксплуатации. В ходе экскурсии были осмотрены исключительно тракторы, поставленные означенными фирмами и их торговыми агентами. По итогам экскурсии А. А. Барановский представил в Департамент земледелия основательный доклад. Также был составлен список экономий эксплуатирующих тракторы по данным до 1 января 1913 года с указанием количества и местонахождения.

При этом в отчетность попали далеко не все находящиеся в эксплуатации машины. Например, в отчетность не попала двухмашинная система канатной пахоты фирмы «Фуллер», которая эксплуатировалась

**Вспашка
нефтяным
трактором «Бик-
Фор»**



в имени Кеклин Сумского уезда Харьковской губернии. Хотя организованная в Англии еще 1856 г. фирма поставляла в Россию «паровые гарнитуры» уже очень длительное время. Система канатной пахоты («канатка») представляла собой лебедки, устанавливавшиеся на границах обрабатываемого участка и подтягивающие земледельческие орудия посредством троса. Канатки могли быть одно- или двухмашинной системы. В первом случае трос перекидывался через блок, установленный на противоположной стороне поля. Во втором — лебедки подтягивали плуг по очереди. Двухмашинная система оказалась более производительной, но одновременно и более дорогой. Владелец двухмашинной канатки «Фоулера» Ф.А. фон Лоренц-Эблин уплатил за комплектную систему в общей сложности 36175 рублей. В эту сумму вошли два локобиля системы «Компаунд» за 27000 руб. Были приобретены различные плуги по 2050 и 1170 руб. каждый. 330 руб. пришлось отдать за «передвижную избу на колесах, возимую на место локобилем, для рабочих во время слякоти и ночлега».

Калифорнийский насос с принадлежностями для наполнения бочек водой стоил 120 руб. Также в состав канатки входили «различные аппараты согласно каталога завода».

Владелец покупкой был доволен: «паровая обработка почвы по системе Д. Фоулера и К^о, при известной условиях может оставить за собою работу тракторов и паровых самоходов».

Если про одно- и двухмашинные «Фоулеры» забыли, то паровые плуги по двухмашинной системе завода А. Венчки в отчетности были отражены:

Теплик Подольской губернии, владелец Г. Ф. Потоцкий,

Сорочинская Ташкентской ж.д., владелец Г. М. Киселев,

Новосергиевка Ташкентской ж.д., владелец А. М. Нелюжин,

Валуйки, Юго-Восточной ж.д., владелец С. В. Панин.

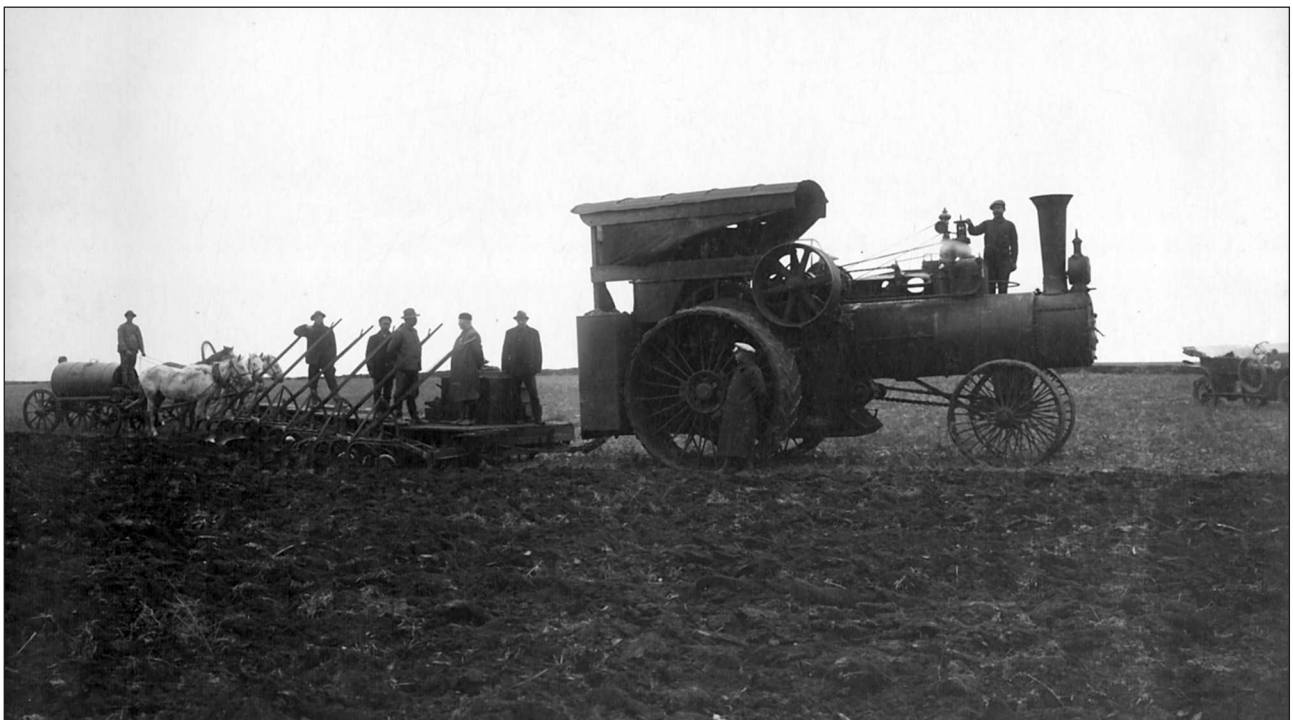
Одновременно с этим посчитали не все английские паровые трактора «Рансом». Так, «Рансом», ввезенный в 1911 г. для заказчика в Омске, и еще один, эксплуатиро-

**Паровой трактор
«Гарр-Скотт»**





Паровой трактор «Рансом»



Трактор (паровой плуг) «Кейс»

вавшийся в Прибалтике, не были учтены. Но были учтены три других трактора «Рансом, Симс и Джефферис»:

Анновка Таврической губернии, владелец князь З. С. Кочубей,

Николаев, владелец Н. Н. Дудников,

Борислав Херсонской губернии, владелец К. А. Фальц-Фейн.

Аналогичным образом были посчитаны трактора и в следующем году. Очевидно, что при такой своеобразной системе учета в статистику не попали кустарно изготовленные отечественные трактора, иностранные машины других компаний или торговых представителей, а также эксплуатировавшаяся за пределами юга России техника.

Тем не менее, именно итоги учета 1913 г. были включены в отчетность Департамента земледелия.

Поэтому, с опорой на официальные данные, в работе «Современные тракторы» издания 1931 г., Н. А. Бухарин писал о числе тракторов в сельском хозяйстве на 1913 г.:

«...согласно данным Бюро по с.-х. механике, было 165 шт., из них 75 паровых и 90 керосиновых и бензиновых с двигателями внутреннего горения...».

В годы Первой мировой войны тракторный парк значительно возрос за счет им-

порта мощных тракторов преимущественно военного назначения. После революции на контролируемой красными территории вопрос обеспечения тракторами решался путем организации производства и создания эффективной системы эксплуатации для наиболее рационального использования существующего парка. Уже в 1919 г. была предпринята неудачная в условиях Гражданской войны попытка учета тракторной техники. В целях улучшения системы эксплуатации тракторов и в связи с нехваткой гужевой тяги 3 ноября 1920 г. СНК РСФСР был принят декрет «*Об едином тракторном хозяйстве*». В развитие декрета учет тракторного парка поручался Наркомзему, а имевшиеся, за исключением непосредственно использующихся для военных целей, тракторы подлежали мобилизации в сельское хозяйство. К 1 декабря 1920 г. Наркомземом было учтено 660 работоспособных тракторов. Неисправный трактор числился «*больным*», в случае ремонтпригодности, или «*трупом*». В 1921 г. Наркомземом было поставлено на учет уже 1383 машины 56 систем, из этого числа на ходу было 444, «*трупов*» имелось 69, «*больных*» насчитали 870. Самыми многочисленными были тракторы «*Рустон*» (159), «*Клейтон*» (149), «*Титан*» (131), «*Могол*» (123), «*Холт*» (95), «*Бикфорд*» (11). Тракто-

**Трактор ФП
с грейдером
Онежского завода**



Локомобили при сложных молотилках и паровых плугах, ввезенные в Россию в 1892–1900 гг.

Год	Вес, пудов	Стоимость, руб.
1892	111 850	866 391
1893	223 865	1 605 125
1894	301 120	2 205 889
1895	225 977	1 879 314
1896	126 409	1 181 459
1897	117 269	934 763
1898	243 125	1 789 074
1899	365 717	2 491 692
1900	376 938	2 571 162

ры «Big Four» в документах и литературе именовались по названию фирмы «Эмерсон» или по марке в русской транскрипции «Бикфорд», «Биг Фор», «Бигфорд» и т.п. Остальные тракторы, в том числе марки «Неизвестный иностранный», имелись преимущественно в единичных экземплярах. Например, было учтено три трактора Мамина с моторами 45 л.с. (один из которых находился в Трудовой коммуне немцев Поволжья), один трактор «Рансом». «Трупы» и «больные», за малым исключением, относились к малораспространенным маркам.

В статистику Наркомзема не попали трактора на территориях, контролируемых белыми, националистами, зелеными и прочими противниками советской власти. Не были учтены и трактора буферной Дальневосточной республики. Хотя на Дальзаводе во Владивостоке была даже предпринята попытка организации тракторостроения.

Невозможность получения на контролируемой красными территории объектов мотокультуры из-за границы диктовала необходимость организации отечественной постройки тракторов. Поэтому Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) в мае 1919 г. учредил Комиссию по тракторостроению, в состав которой вошли представители учреждений-эксплуатантов (Наркомзема, Бюро по Сельско-Хозяйственной механике, Петровской Сельско-Хозяйственной Академии) и промышленности (Главного управления металлических заводов — ГОМЗА, Гомза). В основу работы комиссии было принято положение о постановке на

производство тракторов, прототипы которых были достаточно испытаны в тяжелых условиях эксплуатации. Наиболее предпочтительным предполагался колесный трактор, т.к. гусеничные тракторы отличаются большей конструктивной сложностью, трудоемкостью в эксплуатации и металлоемкостью. Двигатель должен был допускать обслуживание неквалифицированным персоналом. По итогам работы комиссии отмечалось: *«Мы считаем необходимым указать, что в настоящее время трактор «Могул» уже нельзя причислить к наиболее совершенным конструкциям. Тем не менее мы считаем систему этого трактора весьма целесообразной для современных русских условий эксплуатации».*

В качестве исполнительного органа при Комиссии было создано бюро. Бюро в Петровскую академию были командированы инженеры, которые по имевшемуся там образцу трактора «Могул» американской компании «Интернешнл Харвестер» изготовили чертежи. После приведения к *«русскому сортименту»*, чертежи были переданы на Коломенский завод, однако из-за отсутствия необходимого опыта сколь-нибудь значительный выпуск тракторов по типу «Могул» осуществить не удалось.

В первой половине 1920-х гг. предпринимались и другие попытки организации тракторостроения: в Баронске (Марксштадте), Выксе, Сормове, Ижевске и др.

К сожалению, существенных успехов в организации производства тракторов оте-

чественной конструкции достичь не удалось. Фактически только заводы в Кичкасе (трактор «Запорожец») и Коломне (трактор «Коломенец») сумели организовать изготовление простейших тракторов с работающими на сырой нефти калоризаторными моторами.

В ходе эксплуатации тракторов «Запорожец» и «Коломенец» было установлено, что они отличаются неудовлетворительной экономичностью, применяются, как правило, в виде стационарных силовых установок, а не для пахоты. Кроме того, они были совершенно непригодны для военных целей. Вопрос о будущем самобытного отечественного тракторостроения обсуждался в правительстве, и после ряда совещаний и согласований в 1925 г. было принято решение о прекращении работ в Коломне, Кичкасе и Марксе. Всего же до 1926 г. изготовили около 500 штук тракторов «Запорожец», а тракторов «Коломенец» на Коломенском заводе сделали 206 и на Брянском 25.

Основным типом колесного трактора в нашей стране в первой половине 1920-х гг. стали американский «Fordson» и его отечественная копия постройки Путиловского (Кировского) завода. «Фордзон-Путиловец» (ФП) не в полной мере отвечал требованиям народного хозяйства и военного ведомства. От американского прототипа он унаследовал малую общую прочность, что при массовом выпуске окупалось дешевизной, которую не удалось обеспечить отечественной промышленностью при существующих методах организации производства. Как и большинство изделий отечественной оборонки, ФП не вызывал в сравнении с прототипом существенных нареканий по качеству изготовления, но выходил слишком дорогим. Правда, при грамотной эксплуатации некоторые тракторы ФП служили более двух десятков лет и списывались уже во второй половине 1940-х гг.

Трактор «Фордзон» принадлежал к числу легких буксирующих безрамных четырехколесных тракторов. Двигатель работал на керосине и запускался на бензине, емкость керосинового бака составляла около $4\frac{1}{2}$ пудов, чего хватало примерно на 10-часовой рабочий день. Емкость бензобака $1\frac{1}{2}$ литра. Трактор «Фордзон» мог работать с двухкорпусным плугом ширины захвата 28 дюймов (71 см) при глубине пахоты 18–20 см. Емкость «холодильника» и водяных рубашек двигателя составляла $\frac{3}{4}$ ведра. Два задних ведущих колеса имели диаметр 122 см и ширину обода 30 см. Передние направляющие колеса имели диаметр 71 см. На задние колеса передавалось около $\frac{2}{3}$ веса трактора. Трактор имел



Бронетрактор «Фордзон»

3 скорости вперед, от 2,3 до 11 км/ч, и одну заднюю скорость 4,2 км/ч.

Высокая 3-я скорость теоретически позволяла использовать «Фордзон» на дорогах в качестве тягача, при этом колеса заменялись специальными на грузошине. Вместе с тем в силу особенностей состояния отечественных транспортных коммуникаций эксплуатация тягачей на грузошинах была совершенно невозможна, т.к. колеса буксовали в незначительной грязи, а дороги с твердым покрытием были не развиты. Движение по шоссе с установленными грунтозацепами вызывало сильнейшую тряску. Так в октябре 1923 г., в ходе устроенного военным ведомством тракторного пробега, у испытываемого трактора «Фордзон» из-за тряски при движении на большой скорости по мощенной булыжником дороге произошла *«поломка кронштейна надколесного крыла»*.

Сбоку «Фордзон» имел шкив *«для работы на ремне»*. Ремнем приводились в действие разнообразные машины, например молотилки, пилы, насосы и т.п.

Как и в случае с автомобилями, Форд сделал ставку на массовую дешевую модель. В октябре 1917 г. был выпущен трактор № 1, в октябре 1918, № 22248, в октябре 1919 г., № 74810, в октябре 1920 г., № 158178. Трактор «Фордзон» производился в различных модификациях ряд лет, а общий объем выпуска определялся шестизначной цифрой. Значительные объемы производства позволяли прогрессивно снижать стоимость трактора. В 1918 г. трактор стоил 880 долларов, а к 1922 г. был уценен уже до 395 долларов.

Первые поставки тракторов «Фордзон» были осуществлены еще в период Гражданской войны купцом Батолиным. В связи с чем советские специалисты в публикациях конца 1920-х и начала 1930-х гг. отмечали, что тракторы «Фордзон» приобретали отдельные крестьяне в Сибири, не указывая, однако, что крестьяне находились на подконтрольной белым территории. Впрочем, эти поставки в условиях политической нестабильности и глубокого экономического кризиса были крайне

незначительны, что иллюстрируется тем фактом, что после установления советской власти в Сибирском крае к 1 декабря 1920 г. было учтено всего 24 трактора различных моделей, из которых только часть была «Фордзонами». Остается заметить, что Батолин являлся также и директором С.-Петербургского управления Русско-Азиатского банка, контролировавшего деятельность Путиловского завода. Завод был национализирован только в 1922 г., хотя решения и указания на этот счет неоднократно издавались и ранее. В этой связи можно предположить, что первоначально инициатива организации производства ФП принадлежала именно Батолину.

Помимо использования в сельском хозяйстве, «Фордзоны» применялись военными для тяги артиллерии и грузов. Сравнительно небольшие скорости движения позволяли использовать «Фордзоны» с поездами из гужевых повозок, что облегчало освоение новой техники механической тяги и позволяло производить постепенное перевооружение артиллерийских частей. Мощные быстроходные колесные тракторы не могли работать с существующими гужевыми повозками. Например, в январе 1928 г. под Евпаторией были проведены испытания колесного трактора «Даймлер» как тягача конных артиллерийских повозок. Совершенно новые повозки требовали ремонта примерно через 100 км пробега, а после 200 км пробега совершенно выходили из строя, т.к. не выдерживали эксплуатационных нагрузок при движении на высоких скоростях. В то же время ФП, передвигавшийся примерно со скоростью пешехода, мог успешно работать с такими повозками. Использовали «Фордзон» и для иных целей, например, в Ленинградском военном округе на его основе изготовили бронетрактор.

Попытки использования «Фордзонов» в инженерных частях РККА нельзя назвать успешными. Трактор оказался слишком слаб для работы с инженерным (дорожными плугами, скреперами) вооружением даже с применением двойной тяги.

Символ индустриализации

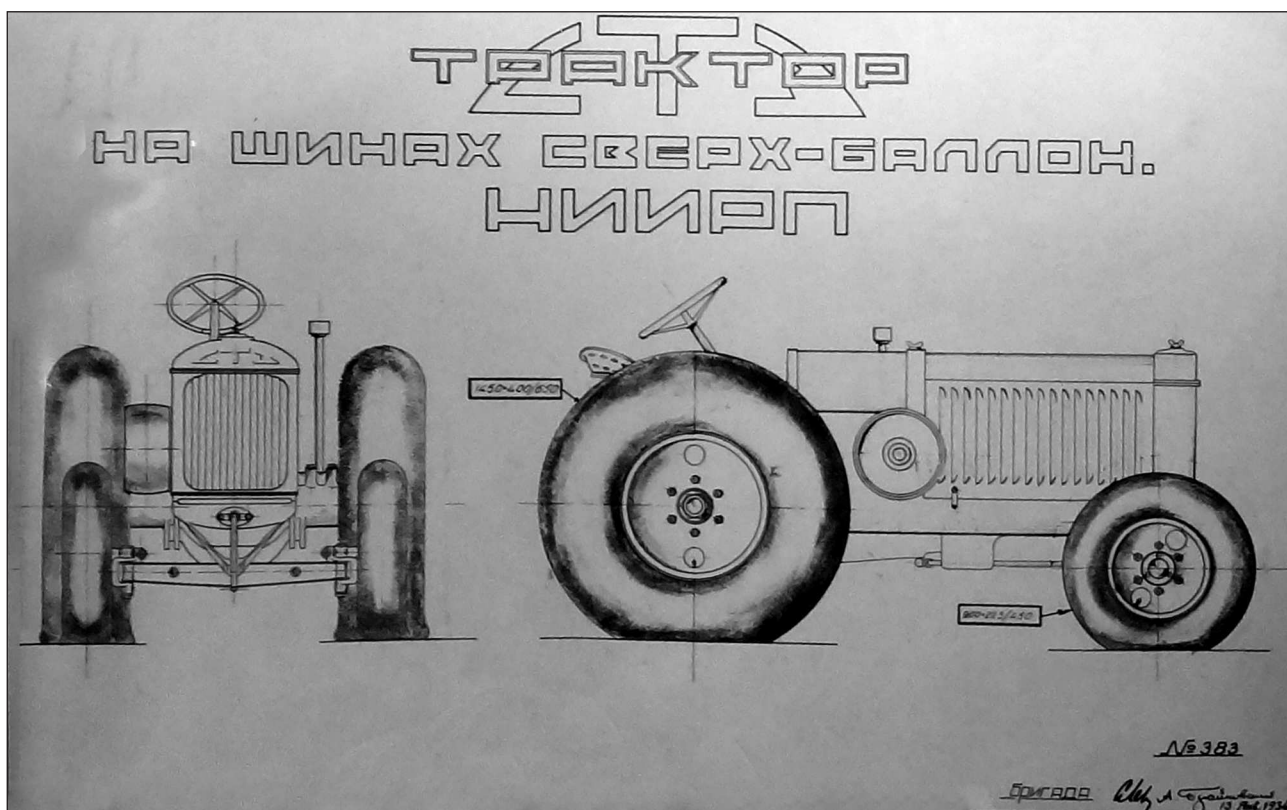
В 1922–1923 гг. Муганское мелиоративное строительство, Техноимпорт, общество Агро-Джойнт, Селотехника, миссия доктора Нансена, Межрабпром в Сибири, организации квакеров и менонитов, Сахаротрест, Центросоюз, научные учреждения и отдельные организации, без учета закупок военного ведомства, ввезли из-за границы 1000 шт. тракторов различных марок. В 1923–1924 гг. ввоз тракторов из-за границы исчислялся в 1505 шт. В 1924–1925 гг. в СССР было ввезено 7300 штук тракторов. На 1925–1926 гг. было намечено к импорту 11 725 шт. тракторов. Кроме того, до 1 октября 1925 г. на отечественных заводах было произведено порядка 600 тракторов буксирующего типа и в 1921–1923 гг. 75 автоплугов типа «Фаулер». План трактороснабжения на 1925–1926 гг. предполагал получить от отечественной промышленности следующее число тракторов: 900 ФП, 250 «Коломенец», 300 «Запорожец», 100 «Карлик», 100 «Большевик», 150 «Коммунар». В 1926–1927 гг. предполагался ввоз из-за границы 17 500 тракторов для народного хозяйства. Специальная комиссия Госплана по оценке рабочей силы для восстановления довоенного уровня сельхозпроизводства с учетом снижения поголовья лошадей определила дефицит в 4,4 млн л.с., что при условном 20-кратном исчислении соответствовало 220 тыс. тракторов. Приобретение столь значительного числа тракторов за рубежом, как и их изготовление на существующих предприятиях с учетом их про-

изводственной мощности и технического оснащения, было невозможно. В этой связи актуальным стал вопрос организации выпуска тракторной техники вновь построенными специализированными предприятиями, и 19 января 1925 г. на пленуме ЦК РКП(б) эту идею озвучил Ф. Э. Дзержинский.

В развитие предложения Дзержинского при Главметалле была создана комиссия из двух десятков человек, представлявших военное ведомство, народное хозяйство, промышленные учреждения, а также партийные и советские инстанции. Председателем Комиссии был Н. М. Кутский, а секретарем А. И. Федунин. Персональ-

Трактор «International» (оба снимка)





**Тягач на шинах
сверхбаллон,
проект**

ный состав комиссии с течением времени менялся. Вновь организованная комиссия приступила к выбору оптимального типа трактора и поиску места постройки завода.

Для определения типа трактора был организован Всесоюзный конкурс по испытанию тракторов — ВКИТ.

Проект условий конкурса предполагал испытание 7 групп машин:

1. Колесные буксирующие трактора с моторами мощностью 15–20 л.с.
2. Колесные буксирующие трактора с моторами мощностью 25–35 л.с.
3. Гусеничные буксирующие трактора с моторами мощностью 35–100 л.с.
4. Канатные системы с лебедками.
5. Моторные плуги с моторами мощностью до 20 л.с.
6. Моторные плуги с моторами мощностью более 20 л.с.
7. Фрезерные машины.

Одним из основных условий при выборе типа трактора была возможность использования военным ведомством. В этой связи главное внимание уделили испытанию буксирующих тракторов, а канатные системы и моторные плуги из окончательной программы исключили. Несмотря на очевидные преимущества гусеничных тракторов как более тяговитых и имеющих лучшую проходимость, еще до подведения итогов

конкурса принципиальное предпочтение было отдано колесным, поскольку они имели существенно более простую конструкцию и значительно меньшую металлоемкость. В ходе проведения ВКИТ было испытано 28 типов тракторов. В том числе 23 типа колесных. Очевидными фаворитами из числа колесных тракторов стали «Аванс», «Ойл-Пул» и «Интернационал». Все три трактора относились к числу наиболее совершенных для своего времени с близкими эксплуатационными параметрами. В этой связи выбор между этими тремя конструкциями потребовал тщательнейшего изучения их на предмет технологичности и пригодности к массовому производству, а также принятия во внимание требований военного ведомства.

В частности, отмечалось:

«Керосиновый трактор Мак-Кормик 15–30 НР тракторного завода Международной Компании Жатвенных Машин согласно производственной разбивке его деталей на основные сборочные единицы состоит из 96 групп, 26 комплектов и 2-х механизмов. Объединение этих сборочных единиц осуществляется соединением их к соответствующим осуществляется болтами, болтами с гайками путем крайне элементарных сборочных операций и не требует применения никаких специ-