



**ДА ЗДРАВСТВУЕТ 20-я ГОДОВЩИНА ВЕЛИКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВО-
ЛЮЦИИ В СССР!**

**ДА ЗДРАВСТВУЕТ ВСЕСОЮЗНАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ БОЛЬШЕ-
ВИКОВ — ВОЖДЬ И ОРГАНИЗАТОР ПОБЕДОНОСНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИА-
ЛИЗМА!**

ВЫШЕ РЕВОЛЮЦИОННУЮ БДИТЕЛЬНОСТЬ!

ЕЩЕ ТЕСНЕЕ СПЛОТИМ РЯДЫ ВОКРУГ ПАРТИИ ЛЕНИНА — СТАЛИНА!

Автомошность набирает

В 1914 г. во всей царской России насчитывалось всего лишь 13 тыс. автомобилей. 10 тыс. из них были легковые машины четырехсот различных марок, типов и серий, ввезенных из одиннадцати зарубежных стран. В наследство от царского правительства Советская республика получила только 2343 автомобиля, способных как-то передвигаться, и огромное кладбище автомобильного имущества. Посмотрите на типичный образец этого «богатого» наследства. Даже на хорошей дороге скорость их не превышала 30—40 км в час. Но до революции в России не было и хороших дорог. По ухабам и рытвинам российского бездорожья автомобиль тащился черепашным шагом.



От Москвы до Киева (910 км) такой автомобиль ехал бы не менее трех суток, не считая... двух месяцев, которые он простоял бы в ремонте.



Зимой 1916 г., в разгар империалистической войны, царское правительство решило строить «отечественный» автомобильный завод. Торговому дому «Кузнецов, Степан и Сергей Рябушинские» было отпущено 11 млн рублей с обязательством дать к 7 марта 1917 г. 150 первых «русских» автомобилей, собранных из «фиатовских» частей. Наступил март 1917 г. Вместо обещанного завода на территории строительства в Тюфелевой роще являлся только ряд лесов.



Наступили дни Великой Октябрьской революции. 1 июня 1918 г. на имя доверенных Рябушинских прибыл циркуляр № 335, извещавший, что «...Совет народных комиссаров постановляет: 1. Объявить собственностью РСФСР все промышленные предприятия... в чем бы они ни заключались».

К этому времени не были закончены ни строительство завода, ни монтаж оборудования. В главном корпусе, где по плану должно было стоять 400 новых станков, с трудом можно было считать 3—4 десятка. В литейном цехе была всего-навсего одна вагранка.

Начались тяжелые годы гражданской войны. Большинство рабочих ушло на фронт или разбрелось по деревням. Оставшаяся кучка людей занялась производством на заводе предметов домашнего обихода.

Сковородки, кастрюли, зажигалки, примусы, коньки — вот что было в то время основной продукцией будущего автомобильного гиганта. Иногда, впрочем, приходилось ремонтировать и собирать из старых импортных агрегатов отдельные машины для нужд Красной армии.

После окончания гражданской войны завод постепенно приводится в порядок и превращается в ремонтные мастерские АМО, где производится капитальный ремонт импортных грузовиков «Уайт». Но уже в 1923 г. завод получает задание на производство полутоннажных грузовиков типа «Фиат».

И вот в VII годовщину Октябрьской революции, 7 ноября 1924 г. по Красной площади проехали первые десять советских автомобилей производства завода АМО. Это были подлинно первые советские машины, выполненные целиком из советских материалов и отличающиеся по конструкции от своего прототипа «Фиат-15». По качеству они не уступали лучшим автомобилям того времени.



Путь от Москвы до Киева машины «АФ-15» прошли бы примерно за 30 ходовых часов, т. е. на весь пробег потребовалось бы не более двух суток.



В 1924 г. был организован первый советский автомобильный пробег по маршруту Москва — Вышний Волочек — Новгород — Ленинград — Невель — Витебск — Смоленск — Рязань — Кухнов — Москва. Все машины прекрасно зарекомендовали себя, пройдя путь почти в 2 тыс. км за 63 ходовых часа с нагрузкой, несколько превышавшей номинальные полторы тонны. Это был исторический пробег, подтвердивший жизнеспособность советского отечественного автостроения. На прямом участке машины развивали скорость до 57 км в час. К тому времени у нас уже были и дороги, по которым автомобили могли ездить сносно. В 1924 г. в СССР были уже 52 автомобильные линии общей протяженностью в 3326 км.



Завод АМО быстро освоил производство советских машин «АФ-15». В 1925/26 г. он дал стране 275 машин, а в 1930 г. — уже 2331 машину.

Страна уверенно стала на путь автомобилизации. В 1925 г. Ярославский автозавод выпускает 25 первых тракторных грузовиков с двигателем «АФ-15». В 1926 г. из ворот Ярославского завода выходит первый советский трехтонный грузовик «Х-3». Постепенно мы начинаем обзаводиться и автомобильным хозяйством.

В 1927 г. молодой советский конструктор К. Шарвапов создал первый тип советской легковой машины «НАМИ-1». Этот автомобиль имел малолитражный мотор объемом в 1200 куб. см и мощностью в 20 л. с. Автомобиль «НАМИ-1» развивал скорость до 70 км в час.



Чтобы доехать на автомобиле «НАМИ-1» от Москвы до Киева, потребовалось бы не более трех суток, включая сюда и отдых, потерю времени на заправку машины и т. д.



«НАМИ-1» впервые был серийно выпущен в 1928 г. в количестве 40 машин, а в 1929 г. завод «Спартак» дал стране уже 150 таких автомобилей.

Но стране нужен был более мощный, прочный, неприхотливый, а главное, более быстрый легковой автомобиль «универсального» типа. В 1930 г. в Советском Союзе было уже положено 520 км линий общим протяжением в 31200 км.

В 1929 г. производство «НАМИ-1» было прекращено, и правительство вынесло решение построить в Нижнем-Новгороде автозавод на 250—300 тыс. машин в год. 2 мая 1930 г. был заложен первый камень Нижегородского автозавода.

Все цехи и отделы завода АМО подверглись полной реконструкции. Почти все цехи были введены заново. Параллельно этому вплоть до 1931 г. шел выпуск старой модели «АФ-15» и несколько измененной «АМО-2». В ночь на 1 октября 1931 г. с конвейера реконструированного завода АМО, получившего название «Автозавод им. Сталина» (сокращенно ЗИС), сошла первая новая машина марки «АМО-3». Машина имела шестилиндровый двигатель мощностью в 60 л. с. При полной нагрузке в 2,5 т она развивала скорость до 55 км в час.





В конце 1931 г. была также закончена реконструкция Ярославского автозавода тяжелых грузовиков. Мощность завода в 2500 машин в год не уступает мощности крупнейших автозаводов Европы. Ярославский автозавод выпускает в основном два типа машин — четырехколесный грузовик «Я-5» грузоподъемностью в 5 т и трехосный шестиколесный грузовик «ЯГ-10», поднимающий до 8 т груза.



1 января 1932 г. вошел в строй Нижегородский завод, переименованный в дальнейшем в Горьковский автозавод им. Молотова. Уже в феврале на нем начался регулярный выпуск автомобилей, а 27 июня с конвейера была снята тысячная автомашинка. Машина этого завода широко известна в Союзе. Это вседесущий легковой «газик».



Выехав утром из Москвы на автомобиле «ГАЗ-А», вы к вечеру будете спокойно ужинать уже в Киеве. От Москвы до Киева «ГАЗ-А» легко может пройти за 15 ходовых часов.



Это — полуторатонка «ГАЗ-АА», которая неутомимо работает на строительных, в деревне, в городе и в частях Красной армии.



Это — полутонный грузовичок «пикап».



Это, наконец, трехосный автомобиль «ГАЗ-ААА». Все эти машины снабжены одним и тем же двигателем «ГАЗ» мощностью в 40 л. с.

В 1933 г. автозавод им. Сталина, в результате дальнейшей реконструкции, приступил к выпуску трехтонного грузовика «ЗИС-5».



а в декабре — многоместного автобуса «ЗИС-8».



На базе автомобиля «ЗИС-5» выпускается также еще несколько моделей грузовиков: трехосный «ЗИС-6», газогенераторный «ЗИС-13», экспортный «ЗИС-14», «ЗИС-12» с удлиненной рамой и др. Автомобиль «ЗИС-5» развивает скорость, при полной нагрузке, до 70 км в час.

В 1933 г. советские автозаводы выпустили уже около 50 тыс. грузовых и легковых автомобилей. По производству грузовиков СССР стал уже к тому времени выходить на одно из первых мест в мире.

Вместе с ростом хозяйственной и культурной жизни Советского Союза росли и требования к советскому автомобилю. По широким асфальтированным улицам крупных социалистических городов, по удобным линиям новых автомобильных дорог и автострад должны ходить наиболее быстроходные, красивые и комфортабельные машины. На смену устаревшему «ГАЗ-А» приходят сразу два новых легковых автомобиля. Спроектированные в полном соответствии с последними достижениями мировой автомобильной техники, оборудованные новейшими приборами и приспособлениями, тщательно и красиво внешне отделанные, они ни в чем не уступают лучшим образцам зарубежных автомобилей. Новые машины выпускает теперь Горьковский автозавод им. Молотова — «М-1». Это средний, наиболее распространенный тип легкового автомобиля. Пятиместный лимузин, быстроходный, красивый и комфортабельный, как резко отличается он от своего «старшего брата» — автомобиля «ГАЗ-А»! Кто бы мог сказать, что он сделан на базе «газика» и имеет много общих с ним агрегатов?

На автомобиле «М-1» установлен двигатель мощностью в 52 л. с. Максимальная его скорость доведена до 100—110 км в час.

Но советская автомобильная техника все время движется вперед. Автомобиль «М-1» ожидает коренная модернизация. В будущем году он будет иметь еще более мощный шестицилиндровый двигатель, гидравлические тормоза, более изящный и удобный кузов. И, конечно, он станет значительно быстроходнее.

Вот другая новая модель легкового автомобиля. «ЗИС-101» — такое название получил наш новый изящный семиместный лимузин, развивающий скорость до 120 км в час. Он имеет восьмицилиндровый двигатель мощностью в 110 л. с.

Каждый день с конвейера автозавода им. Сталина сходят 5—6 таких новых быстроходных красавцев. Кроме того, ежедневно завод производит около двух с половиной сотен грузовиков.



Автомобиль «ЗИС-101» по новой автострате Москва — Киев легко может идти с максимальной скоростью. Весь путь в 910 км он проделает в течение 8—10 часов, имея «на борту» семь пассажиров.



С каждым годом растет автомобильный парк СССР. В 1929 г. мы были только на двадцать втором месте во всем мире по количеству имеющихся машин. А сейчас СССР занимает уже шестое место в мире и пятое место в Европе.

По выпуску грузовых машин мы ушли еще дальше, заняв в 1936 г. второе место во всем мире и первое место в Европе. Грузовых автомобилей выпускается сейчас в Союзе почти в полтора раза больше, чем в Германии, Франции, Италии, Японии, Чехословакии, Австрии и Швейцарии, вместе взятых.

Около 600 тыс. автомашин насчитывает сейчас автомобильный парк Советского Союза, в том числе полмиллиона грузовиков. СССР уверенно держит штурвал автомобиля в историческом соревновании на мировое первенство.