ЗА РУЛЕМ

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ · 21-22 · МОСКВА · 1937

СДЕЛАНО в СССР

MADE IN USSR

Первая советская организация по ремонту и производству автомобилей — Главное управление государственных заводов, созданное в 1918 г., располагало тремя автомобильными мастерскими. Сейчас к XX годовщине Октябрьской революции мы имеем мощную автопромышленность — три автомобильных завода-гиганта, один автосборочный, двенадцать заводов по изготовлению автотракторных запасных частей и десятки смежных предприятий, производящих электрооборудование, арматуру, шины, стекло, кузова и т. п.

Оппортунисты пророчили, что задача автомобилизации СССР нам не по плечу, что при создании мощной автопромышленности мы встретимся с непреодолимыми трудностями. История зло посмеялась над оппортунистами всех мастей. Большевики эту задачу разрешили с успехом и в короткий срок, лишний раз подтвердив, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять» (И. Сталин).

В первые годы после революции увеличение действующего автомобильного парка происходило главным образом за счет ремонта старых машин, извлекавшихся с автомобильных кладбищ. Для самых неотложных нужд приходилось импортировать автомобили из-за границы. В результате, ходовой автопарк СССР к началу первой пятилетки вырос до 18 700 машин, из которых около 8 тыс. были грузовые.

Когда в начале первой пятилетки Советский Союз приступил к подведению мощной технической базы под все отрасли народного хозяйства, естественно, встал вопрос и об автомобильной промышленности. Важно было дать стране в кратчайший срок доброкачественные автомобили и, в первую очередь, грузовые для нужд строительства и всего народного хозяйства.

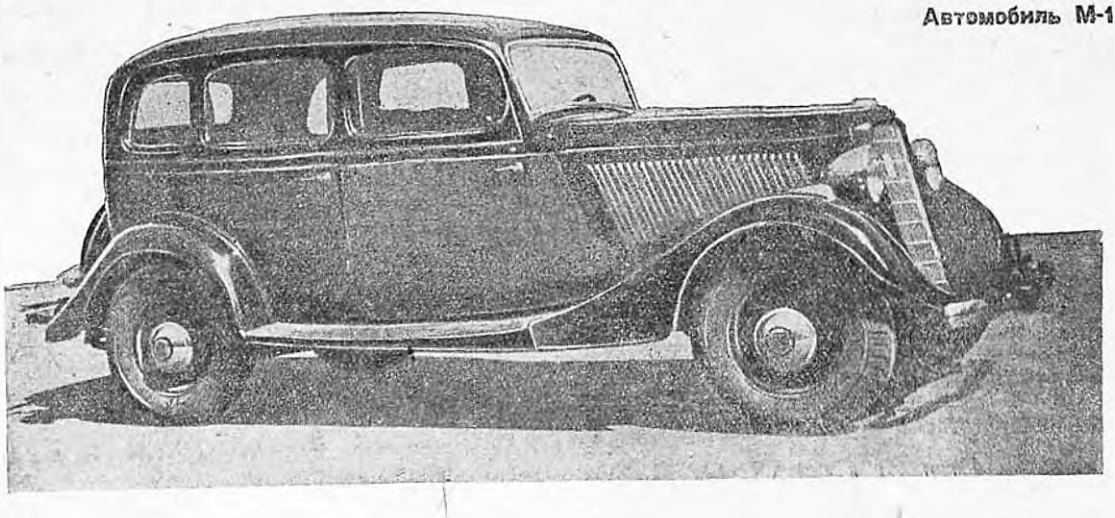
В целях скорейшего выполнения этой задачи были выбраны лучшие иностранные конструкции (американские автомобили Форд и «Автокар») и поставлены на производство в Советском Союзе.

Большевистские темпы автостроения лучше всего видны на примере строительства Горьковского автозавода им. Молотова. В 1929 г. было приступлено к подготовке заводской площадки на берегу реки Оки, там, где была деревня Монастырка, а уже 1 января 1932 г., в установленный правительством срок, завод-гигант был построен. Товарищ Сталин в своем приветствии строителям завода писал: «Будем надеяться, что автозавод сумеет в скором времени дать стране тысячи и десятки тысяч машин, необходимых для нашего народного хозяйства, как воздух, как вода». Эта надежда давно осуществилась. Производственная программа Горьковского автозавода достигает ныне 510—520 автомашин в день!

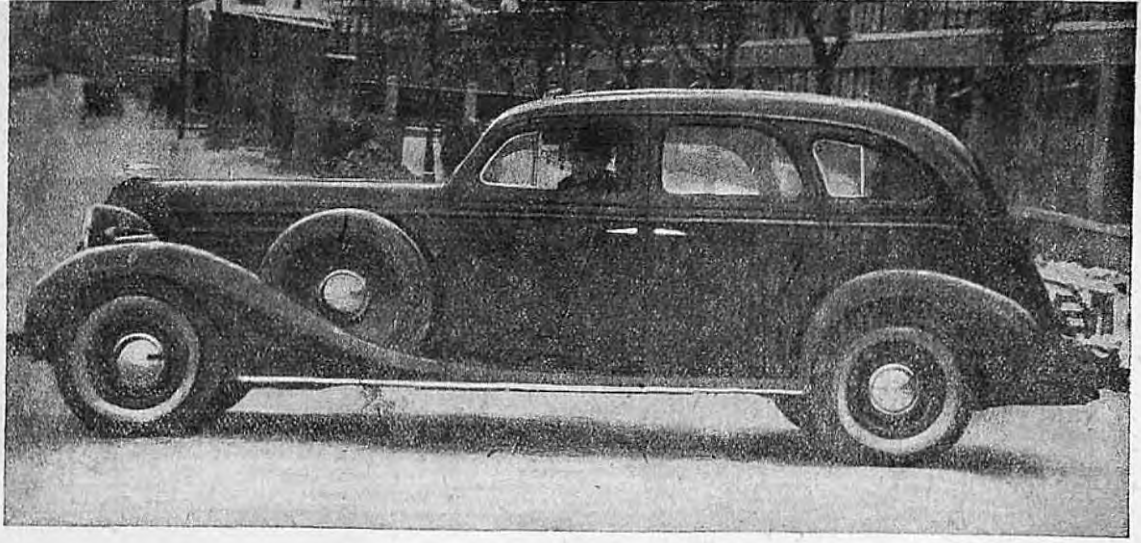
Вместо АМО, завода полукустарного типа, недостроенного русскими капиталистами, в годы первой пятилетки вырос образцовый завод-гигант — московский автозавод имени Сталина. Производственная программа этого завода доведена сейчас до 250 автомобилей в день.

Вместо тыловой авторемонтной мастерской в Ярославле создан автозавод тяжелых грузовиков и троллейбусов.

Первый тур автомобилизации страны был в основном периодом использования амери-



Автомобиль М-1



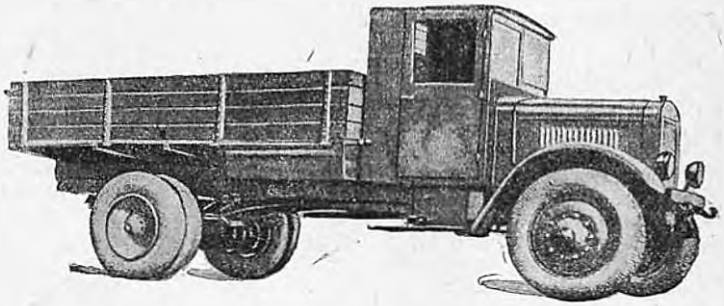
Легковой автомобиль ЗИС

канской техники. Но и тогда уже советские конструкторы, профессора и инженеры работали над созданием собственных конструкций автомобилей. Был усовершенствован первенец советской автомобильной промышленности АМО-Ф-15, сконструированы и построены советские вездеходы, оказавшиеся лучше заграничных, газогенераторы для дров и угля, дизели, специальные кузова и т. д. и т. п.

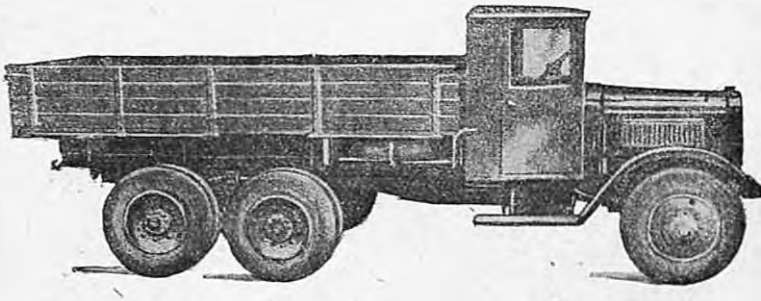
Вторая пятилетка явилась вторым туром автомобилизации СССР. Наша автопромышленность, освоив заграничные конструкции, совершенствует их и создает уже советские конструкции автомобилей.

Горьковский автозавод им. Молотова с 1936 г. перешел на производство комфортабельных лимузинов советской марки «Молотовец-1» (М-1).

Вслед за М-1 появились обтекаемые мощные восьмицилиндровые легковые автомобили высшего класса—ЗИС-101, производства московского автозавода им. Сталина.



Грузовик ЯГ-4

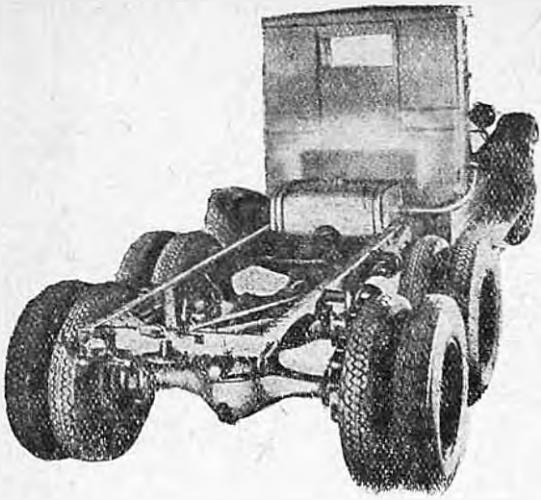


Трехосный автомобиль ЯГ-10

Основным по выпуску у нас является полуторатонный автомобиль ГАЗ-АА, широко известный во всех уголках нашей необ'ятной родины. Горьковский автозавод производит в настоящее время до 425 — 460 грузовиков в день.

В декабре 1933 г. московский автозавод им. Сталина приступил к производству трехтонных грузовых автомобилей марки ЗИС-5, более совершенных и мощных, чем американский «Автокар» (АМО-2 и АМО-3).

Завод им. Сталина идет дальше, совершенствуя этот тип грузовика. Сейчас он будет выпускаться с закругленным радиатором и с обтекаемой шоферской кабиной.



Шасси трехосного автомобиля ЗИС-6

Для удовлетворения потребностей растущего грузооборота наш автопарк должен иметь достаточное количество тяжелых грузовиков. Ярославский автозавод выпускает основную модель — пятитонный грузовой автомобиль ЯГ-4.

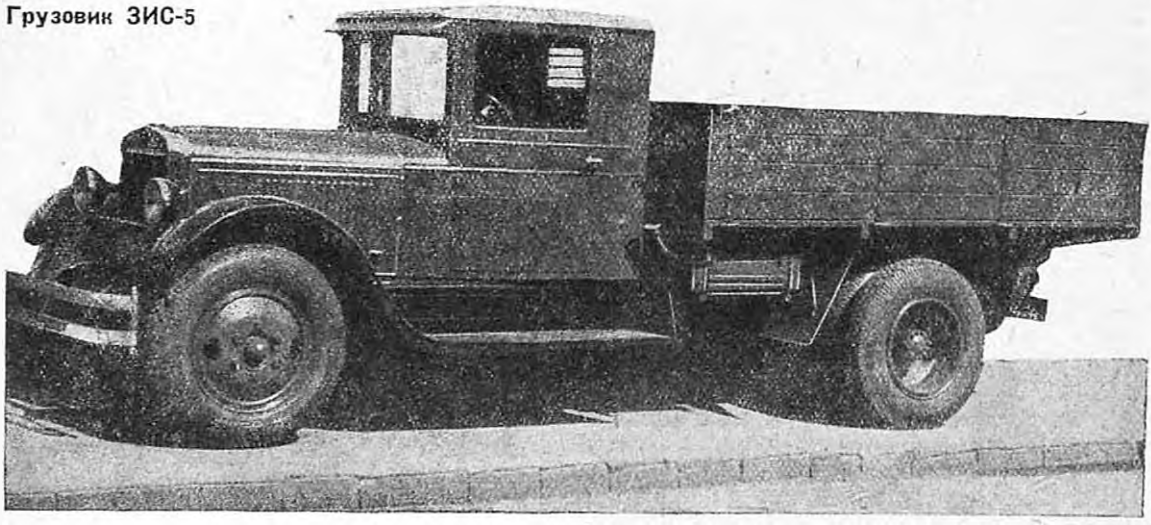
Наличие трех осей у автомобилей обеспечивает им ряд преимуществ перед обычными двухосными автомобилями как в смысле повышения проходимости по плохим дорогам и бездорожью, так и в смысле повышения грузопод'емности, уменьшения износов и повреждений дорожного полотна. Отсюда ясно, какое большое значение в наших условиях имеют трехосные грузовые автомобили. Трехосные автомобили производятся у нас трех типов — ГАЗ-30, ЗИС-6 и ЯГ-10.

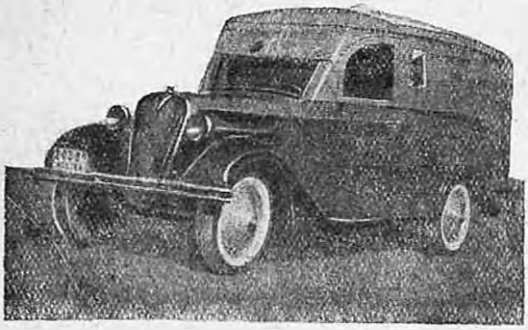
Проблема замены современного карбюраторного автомобильного двигателя таким двигателем, который потреблял бы вместо бензина другие виды горючего, приобретает для нас первостепенное значение. Из всех опытов в области подыскания новых автомобильных двигателей наиболее удачными пока следует признать работы по приспособлению для автомобилей дизеля и газогенератора. Газогенераторы получили у нас распространение на автомобилях ГАЗ-АА — газогенераторный автомобиль ГАЗ-НАТИ и на ЗИС-5 — газогенераторный автомобиль ЗИС-13. Максимальная скорость газогенератора ЗИС-13 свыше 50 км/час при расходе топлива 80—85 кг дров на 100 км пробега и радиусе действия — 90 км с одной загрузкой топлива.

Большую роль в нашей стране играют внутригородские и загородные пассажирские перевозки. Автобусные сообщения применяются в 130 городах Союза, и автобусный парк имеет в своем составе тысячи автомашин. Автобусы выпускают Горьковский автозавод, завод им. Сталина и ряд мелких кузовных заводов. Основным типом автобуса является ЗИС-8, представляющий собой двухосный 28-местный автобус.

Более совершенным является новый, подготовляемый к серийному выпуску, 24-местный автобус ЗИС, который на 270 мм длиннее автобуса ЗИС-8, имеет кузов обтекаемой формы и предоставляет пассажирам несравненно большие удобства. Автобус предназначен для дальних поездок, имеет откидывающиеся спинки кресел, багажники и т. д. и по

Грузовик ЗИС-5





Хлебный автофургон

удобствам и красоте не уступает современным американским автобусам.

Когда фундамент советской автомобильной промышленности был крепко заложен, у нас возникло новое производство — производство специальных автомобилей.

Бурно развивающееся народное хозяйство нашей социалистической родины создает все предпосылки для рентабельного и широкого применения специальных автомобилей во всех его областях. Масштабы применения специальных автомобилей уже сейчас в ряде случаев превышают соответствующие масштабы капиталистических стран (например по применению специальных хлебных и изотермических автофургонов).

После решения ноябрьского пленума ЦК ВКП(б) в 1934 г. об отмене карточной системы на хлеб и другие продукты были приняты меры к расширению и оснащению торговой сети. Большую роль в этом сыграло применение хлебных и изотермических (для скоропортящихся продуктов) автофургонов.

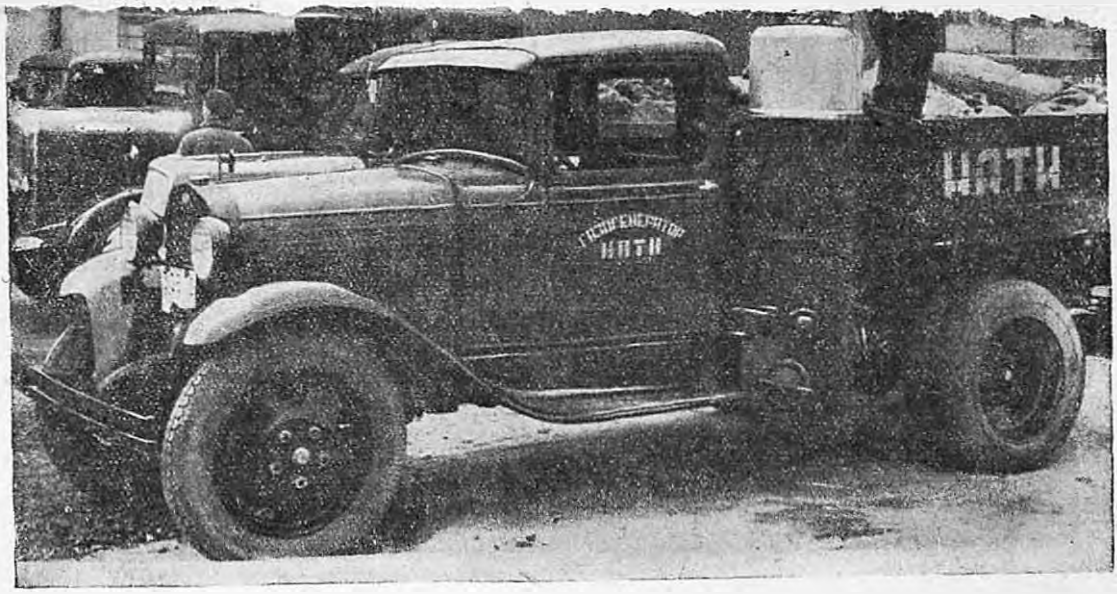
Удачное сочетание хорошей внешней отделки и механизированного внутреннего оборудования характеризуют хлебные автофургоны на шасси ГАЗ-АА.

Другим типом специального автомобиля, обслуживающего нужды советской торговли и пищевой промышленности, является изотермический автомобиль на шасси ЗИС-5 для перевозки колбасных изделий и расфасованного мяса.

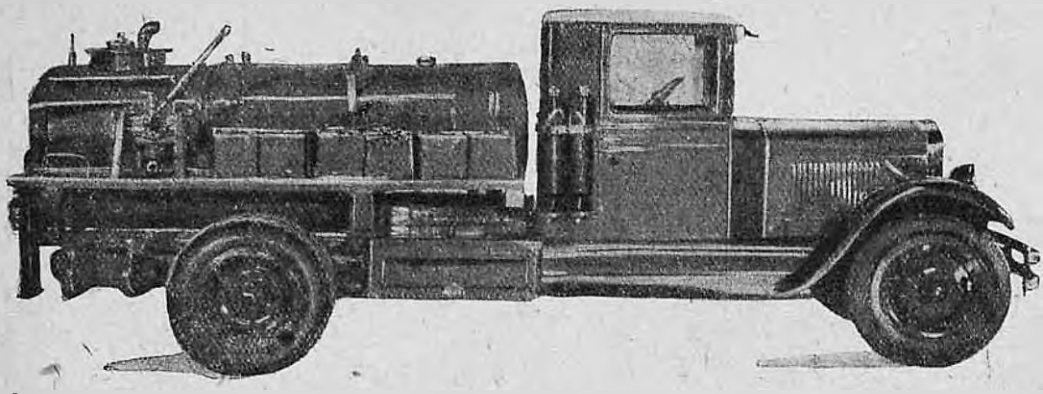
Расширение советской культурной торговли и необходимость всемерного приближения товаров к потребителю поставили новую задачу — организовать разносную торговлю. Наш специальный автопарк уже насчитывает большое количество автомагазинов на шасси ГАЗ-АА и ЗИС-5.

Транспортировка жидких грузов, главным образом нефтепродуктов, осуществляется у нас автоцистернами производства Ленинградского завода «Промет». Эти цистерны на шасси ЗИС-5 имеют емкость 3 тыс. л, обеспечивают пожарную безопасность при транспортировке и снабжены насосом для механической заправки и раздачи жидкости.

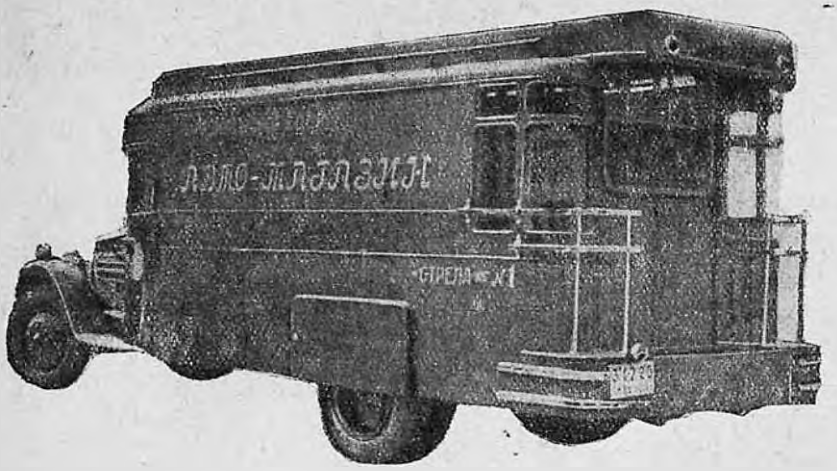
В современной пожарной технике широкое применение получили автомобили, служащие для перевозки пожарных команд и оборудования. Советские пожарные автомобили на



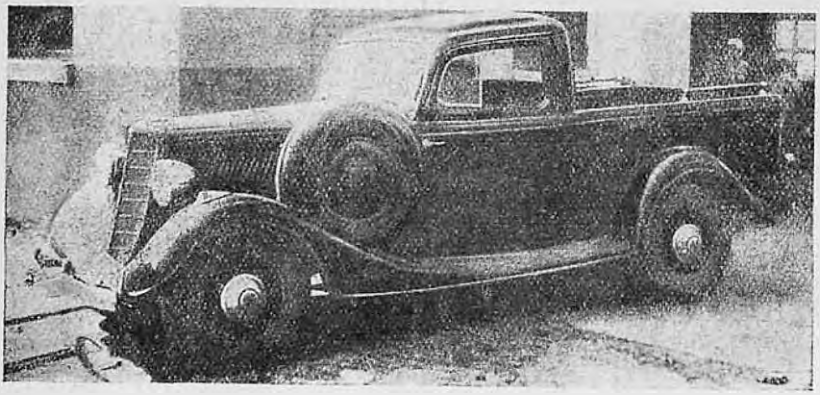
Газогенераторный автомобиль ГАЗ-НАТИ



Автомобиль-цистерна



Автомагазин

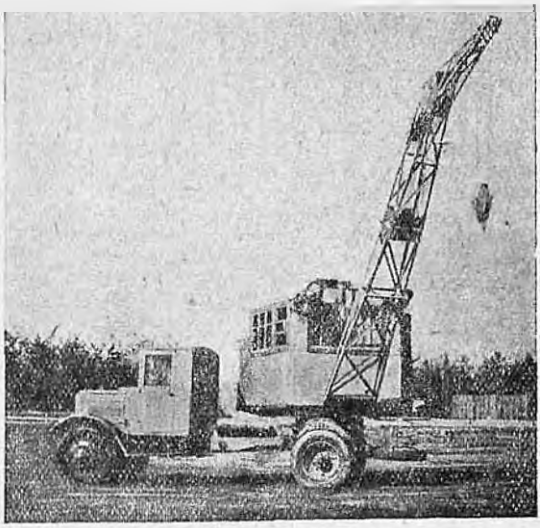


Пикап М-1

ственников в 1931 г. товарищ Сталин особо отметил необходимость механизации тяжелых процессов труда, указав, что механизация является той «новой для нас и решающей силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства». Программа социалистического строительства, связанная с созданием огромных грузовых потоков, создает условия, при которых ручной труд по погрузке и разгрузке грузов становится совершенно недостаточным и может неизбежно привести к большим разрывам между об'емом грузооборота в стране и темпами его переработки.

Не требуется подробных экономических подсчетов, доказывающих целесообразность широкого внедрения в хозяйства самосвалов. У нас самосвалы получили огромное применение в строительстве канала Москва—Волга, метрополитена, мостов, Дворца советов и т. д. К основным трем типам грузовиков производятся кузова-самосвалы: к автомобилю ГАЗ-АА — самосвал ГАЗ-СІ, к автомобилю ЗИС-5 — трехсторонний самосвал и к ЯГ-4 — самосвал ЯС.

Самосвал ЯС



Автокран

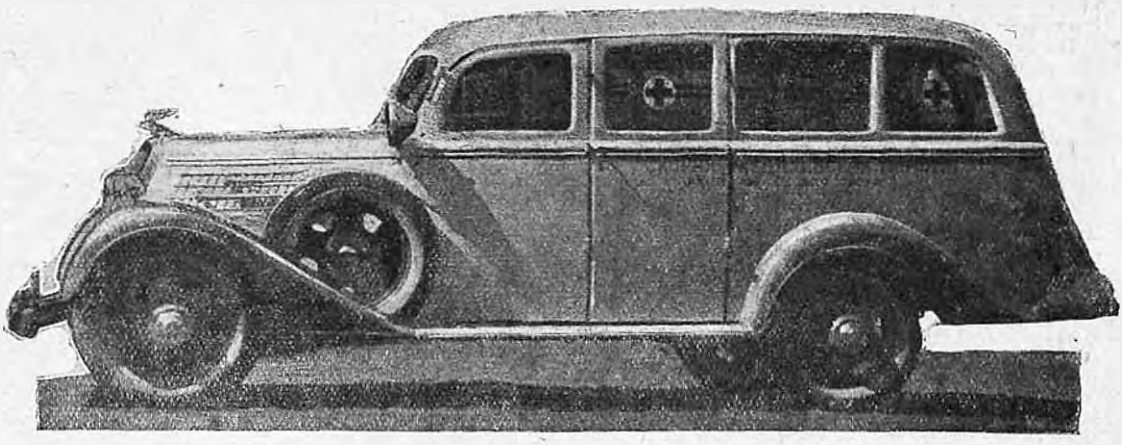
Наравне с самосвалами получают применение также и автокраны, монтируемые на тяжелых пятитонных грузовиках ЯГ-4.

В журнальной статье нет возможности хотя бы кратко перечислить все типы стандартных и специальных автомобилей, которые выпускаются нашими заводами. Горьковский автозавод выпустил опытные образцы и подготовляет к производству новый шестицилиндровый 85-сильный двигатель, предназначенный в первую очередь для легковых автомобилей и во вторую — для грузовиков. Московский автозавод им. Сталина проводит работу по модернизации грузовых автомобилей, увеличивая мощность, тоннаж и улучшая их внешний вид. Ярославский автозавод готовит несколько типов более совершенных автомобилей большой грузопод'емности и новые низкорамные автобусные шасси.

С каждым новым днем мы узнаем, что осваиваются все новые типы специальных автомобилей.

Автопромышленность СССР растет с каждым днем, являясь одним из факторов мощи победившего социализма.

Острая бдительность, непримиримость партийных и непартийных большевиков к врагам народа, решительное разоблачение и ликвидация троцкистско-бухаринских шпионов, еще до конца не выкорчеванных из нашего социалистического хозяйства, намного ускорят темпы роста автопромышленности, еще более повысят качество ее работы.



Автомобиль «Скорая помощь»