

Краснодарский механический завод

«Кубань»

«1962-2001»



Глава 1. «Автобусный завод Министерству культуры»

В СССР всегда уделялось большое внимание массовой культуре и искусству. Культура и искусство рассматривалось идеологами как инструмент пропаганды. Со временем в городах начали развиваться кино и эстрадные концерты и вскоре сельская молодежь начала понимать, чего она лишена. Признав, что лекторы и агитаторы – не лучшая альтернатива кино и эстрадным концертам, идеологи озаботились возможностью экспорта развлечений на село. В Советском Союзе была создана уникальная система соцкультбыта, сеть клубов и библиотек, не имевших аналогов за рубежом. Кроме того, на огромных стройках коммунизма и на колхозных полях молодые специалисты тоже нуждались в клубно-культурном обслуживании. До 1930-х агитаторы добирались до сел и деревень на телегах, используя в качестве подмошек все ту же телегу. Во второй половине 1930-х партия решила поставить сельский кинопрокат на широкую ногу, уже был налажен массовый выпуск ГАЗ-АА, и появилась возможность использовать бортовые грузовики в качестве кинопередвижек. Появление и распространение звуковоспроизводящей и звукоусиливающей аппаратуры породило новый формат передвижных автоклубов. Возможности передвижных автоклубов расширились, но одновременно и ужесточились требования к используемым транспортным средствам. Больше всего на эту роль подходили автобусы.

В ноябре 1959 года Народный совет депутатов Краснодарского края подписали решение об организации «Ремонтно-производственного комбината Управления культуры Краснодарского крайисполкома». Предприятие занималось ремонтом театральной и библиотечной техники, а также производством кинопередвижек и автобусов на шасси ГАЗ-51.

Однако весной 1962 года Госплан отказал в распределении автобусов для Министерства культуры СССР. Встал вопрос о необходимости поиска альтернативы, ведь без автобусов, переделанных под агитмашины, передвижных библиотек, клубов и книжных киосков говорить о качественном обслуживании населения не приходилось. Для этой цели было решено использовать автобусно-мебельный цех краснодарского Ремпромкомбината, а директору Ш. О. Гасанову поручили наладить массовый выпуск автобусов и спецмашин для республиканского министерства культуры.

12 апреля 1962 года на базе автобусного цеха РПК создали новое предприятие «Краснодарский механический завод нестандартного оборудования», а с 7 октября 1966 года его переименовали в «Краснодарский механический завод «Кубань». При этом Краснодарский ремпромкомбинат продолжил существование и изготавливал в небольших количествах автобусы собственной конструкции.

Глава 2. «Первые автобусы нового предприятия»

«Автобусы производства РПК»

В 1960 году этом Краснодарский ремпромкомбинат освоил на шасси ГАЗ-51 выпуск автобусов с кузовом вагонной компоновки на деревянном каркасе. В процессе производства в кузов вносили небольшие изменения.

Эти автобусы ограниченными партиями выпускались с 1960 по 1976 год.



вариант автобуса 1960-1962 гг



вариант автобуса 1962-1976 гг.

«Кубань-62 – первый автобус на деревянном каркасе»

Первый автобус требовалось показать руководству министерства к концу лета 1962 года, поэтому тратить время на разработку автобуса собственной конструкции считали нецелесообразно. Первенцем нового предприятия стал автобус с деревянным каркасом кузова «Кубань-62» на шасси грузового автомобиля ГАЗ-51А, созданный по чертежам и технической документации автобуса КАГ-3, производства Каунасского авторемзавода № 3. На базе автобуса «Кубань-62» изготавливались автоклубы и автокниголавки «Кубань-62А». Основное отличие краснодарских автобусов от эстонских: наличие дополнительной двери в корме для удобства погрузки книг и реквизита.



Эти автобусы выпускались с 1962 по 1963 год.

«Кубань-63 – модернизация первенца»

В начале 1963 года был собран первый опытный образец модернизированного автобуса «Кубань-63». Летом новый автобус был представлен широкой публике на выставке предприятий треста «Главпромснаббыт», а зимой того же 1963 года было начато серийное производство автобуса «Кубань-63». В 1964 году начали выпуск модификации пассажирского автобуса – автокниголавки «Кубань-63А». Выпуск этих автобусов продолжался с 1963 по 1968 год.

Министерство культуры пристально следило за деятельностью Краснодарского механического завода, ставя перед предприятием новые задачи. Острую потребность транспортных средств для Министерства культуры мог удовлетворить только Краснодарский завод, поэтому разработка новых видов спецмашин велась часто под контролем начальства из Министерства культуры. Благодаря этому к середине 1960-х годов на заводе была накоплена приличная материальная база для значительного увеличения серийного производства. Если в 1963 году было выпущено 293 автобуса, то уже в 1966 году было выпущено 955 автобусов.



опытный образец «Кубань-63»



автокниголавка «Кубань-63

«Кубань-64 – автоклуб»

На заводе росло производство автобусов на деревянном каркасе, но одновременно с этим велись работы по улучшению конструкции выпускаемых автобусов. В 1964 году на краснодарском предприятии на базе автобуса «Кубань-63» создали автоклуб «Кубань-64».

В 1966 году построили один прототип автоклуба на полноприводном шасси ГАЗ-63. В том же 1966 году построили две «Кубани-64» с металлыпришким, сваренным из труб прямоугольного сечения, кузовом. Однако конструкторы пришли к выводу о необходимости создания совершенно нового цельнометаллического кузова.

Автоклубы «Кубань-64» выпускали 1964 по 1968 год.



«Кубань-65А – автобиблиотека для села»

Для обслуживания поселений, не имеющих стационарных библиотек, на краснодарском предприятии в 1965 году на базе автобуса «Кубань-63» разработали и начали серийный выпуск передвижных автобиблиотек «Кубань-65А», которая базировалась на шасси ГАЗ-51А. Эти автобусы стали первыми массовыми автобиблиотеками в СССР и выпускались с 1965 по 1968 год.



«Кубань-66 – первый автобус с кузовом на цельнометаллическом каркасе»

С середины 1960-х годов на предприятии параллельно с выпуском автобусов на деревянном каркасе начали эксперименты с цельнометаллическими кузовами на каркасе из труб прямоугольного сечения.

Первый опытный автоклуб на шасси ГАЗ-51А с цельнометаллическим кузовом «Кубань-66» был собран весной-летом 1966 года. В июле того же 1966 года новый автобус был утвержден комиссией министерства для серийного производства со следующего 1967 года. Между тем до конца 1966 года был построен еще один опытный образец «Кубань-66». В январе 1967 года в Краснодаре выпустили опытный партию из 30 автобусов. Новый автобус обладал всеми необходимыми по тем временам достоинствами: комфорт, удобство и простота обслуживания. «Кубань-66» посчитали достойным образцом для массового производства, но он требовал рационализаторской доработки.

