**08-025 Соломбалец 5-С-2 4х2 портальный автолесовоз для перевозки пиломатериалов грузоподъемностью 5 т с передним цепным приводом на агрегатах ЗиС-5, управляемые колеса задние, мест 2, полный вес 10.15 т, ЗиС-5 73 лс, до 30 км/час, 101 экз., СМЗ г. Архангельск, 1935-41 г.**



Рассматривая фото прототипа, допустить, что у тебя в руках его модель совсем не просто. Однако, отдадим должное мастеру - очень не легкую, но весьма важную тему поднял. «Лиха беда началом» и, надеюсь, следующие попытки наших мастеров будут более успешными. А приложенные здесь материалы им в помощь.

P.S. Указание марки автолесовозов на фото взяты, как правило, из источников, но не факт, что они достоверны. Ведь унификация видимых элементов различных моделей на СМЗ была достаточно высока и, чтоб разобраться, нужно быть высоким профессионалом. А касаемо вологодских СК-5 вообще не просто, так как они изготавливались по американским чертежам, скорее всего лесовозов Ross Carrier, которые поставлялись в СССР с 1927 г. в немалом количестве и в нескольких модификациях.

Вначале пиломатериалы в России перевозились на лошадях так называемыми «медведками». На 2-тележное колесное или санное приспособление, называемое «медведкой», укладывался пакет, который и тянула за собой лошадь.

*При помощи материалов из книги И.Г. Беккера «Портальные автомобили», М. 1971 г.*

Первые портальные автомобили были изготовлены в 1918 г. в США фирмой Росс-Каррьер и предназначались для перевозок пиломатериалов. Экономический эффект, полученный от применения автомобиля нового вида, определил большой спрос на него и заставил другие фирмы США включить портальные автомобили в производственную программу. К середине 20-х годов производство портальных автомобилей было организовано на заводах фирм Миллер, Вилламет-Эрстед и Герлингер-Каррьер.

В 1930-е годы создаются портальные автомобили новых типов, которые, помимо подъема в транспортное положение груза и его транспортировки, могли штабелировать или укладывать его на другие транспортные средства, подтаскивать груз к автомобилю и перевозить его без подставок и т. п. К этому времени расширяется область использования портальных автомобилей как по номенклатуре перевозимых грузов, так и по видам перевозок. Они уже перестают быть только внутризаводским транспортом и эксплуатируются на дорогах общего пользования.

В Советском Союзе портальные автомобили впервые появились в 1927 г. и использовались в основном для перевозки пиломатериалов. Это были автомобили фирм Росс-Каррьер и Вилламет. Они поставлялись вплоть до начала Великой Отечественной войны. А после нее в СССР поступали финские лесовозы фирмы Валмет, причем в начале поставок в счет репараций по итогам войны.

Первый отечественный портальный автомобиль грузоподъемностью 7 т был разработан Киевским филиалом Центрального научно-исследовательского института промышленного транспорта (ЦНИИПТ) в 1931-32 г. Он мог перевозить грузы сечением до 1270х1275 мм и имел скорость движения около 30км/ч.

В 1934 г. машиностроительный завод «Северный Коммунар» в Вологде, изготавливавший пилорамы и другое оборудование для лесной промышленности, начал выпуск портальных автомобилей моделей СК-5 и СК-7. Они изготовлялись на базе агрегатов и деталей автомобилей Горьковского автозавода, включая двигатель ГАЗ-АА, и имели цепную передачу к ведущим колесам. СК-5 мог перевозить в штабелях или контейнерах шириной 1000 мм и высотой 1200 мм 4,5 т груза и развивать скорость 25 км/ч, а СК-7 соответственно - 7 т и 30 км/ч.

*Из газеты «Красный Север» от 05.05.1934 г.*

*Новый «Северный коммунар» открыт! Завод все усложняет и усложняет свое производство. Он уже приступил к выпуску сложных сплоточных станков ВКЛ 2, ЛАН и других. Получены первые чертежи мощного американского автолесовоза. Инженеры, бригадиры, слесаря, чернорабочие горят одним желанием скорее освоить чудесную заграничную машину. Свариваются первые части рамы автолесовоза. Где-то сверху привинчивается мотор. И, наконец, готовый автолесовоз выезжает из ворот завода, приветствуемый рукоплесканиями тысяч трудящихся Вологды.*

В истории развития отечественной автомобильной техники портальный СК-5 - первая конструкция с независимой подвеской всех колес. Более поздняя модель СК-7 интересна установкой двигателя в задней части машины и передними (!) ведущими колесами. Применение реверс-редуктора в трансмиссии, небольшой радиус поворота, а также другие качества позволяют отнести эти автомобили к лучшим мировым образцам того времени.

В 1933 г. началось освоение производства отечественных автолесовозов в Архангельске на Соломбальском механическом и литейном заводе треста "Лесосудомашстрой". В 1934 году был выпущен первый опытный советский автолесовоз модели 7(5)-С-1 (7 или 5-тонный автолесовоз, С-соломбалец, 1-й модели). Эти модели с двигателем агрегатами автомобиля ЗиС-5, как и вологодский СК-7, имели передние ведущие колеса с цепным приводом и заднее расположение силового агрегата. В 1935 году было выпущено 16 автолесовозов марки 5-С-2.

Недостаточные размеры портала, большой вес и отсутствие закрытой кабины у автомобиля являлись серьезными его недостатками. В связи с этим в 1939-40 г. были разработаны новые автомобили «Соломбалец»: модель 5-С-З с газогенераторной установкой ЗиС-21, размещенной за кабиной, и модель 5-С-5 с бензиновым двигателем ЗиС-5, расположенным перед кабиной.

С 1940 года автолесовозы становятся основной продукцией завода. За предвоенные годы выпущена 101 машина.. Хотя производство портальных автомобилей на Соломбальском заводе с каждым годом возрастало, масштабы выпуска были несоизмеримы с потребностями и часть автомобилей продолжали ввозить из-за границы.

С началом войны выпуск автолесовозов был остановлен и в Вологде, и в Архангельске. В период 1942-48 г завод производил отливку литья, ремонт тракторов и автолесовозов и изготовление запчастей к ним

В 1949 г. в Государственном институте по проектированию новых машин и механизмов для лесозаготовок и сплава (Гипролесмаш) и Центральном научно-исследовательском и проектно-конструкторском институте механизации и энергетики лесной промышленности (ЦНИИМЭ) начались работы по созданию новой модели портального автомобиля.

После получения приказа Минлесбумпрома СССР от 9 июля 1951 года № 263 завод приступил к подготовке выпуска автолесовозов Т-60. В 1954 году Соломбальским машиностроительным заводом были выпущены 13 первых послевоенных автолесовозов Т-60 «Комсомолец» грузоподъемностью 5 г и сечением портала 1170х1580 мм на узлах ЗиС-150.

Автомобиль Т-60 представлял собой оригинальную конструкцию, в которой были учтены основные особенности наших эксплуатационных условий и впервые применены гидромеханический привод погрузо-разгрузочного устройства, гидроусилитель рулевого управления, рама из элементов закрытого профиля, закрытая утепленная кабина и другие конструктивные решения. За период с 1954 года по 1957 год выпущено 307 автолесовозов.

В 1957 г. на базе этого автомобиля была создана модель Т-60М. Несколько позднее на базе этой модели Соломбальский завод изготовил большую партию автомобилей Т-60У с шириной портала, увеличенной до 1500**мм.**

В 1959 г. был разработан и принят к серийному производству автомобиль Т-80. Этот автомобиль при сохранении такой же грузоподъемности, как и у автомобиля Т-60М, и увеличенном до 1125х1750 мм сечении портала имел значительно меньший вес, что в совокупности с более рациональным выбором передаточных чисел трансмиссии позволило установить на автомобиле менее мощный, а следовательно, и более экономичный двигатель. Гидропривод, надежная и простая система синхронизации движения грузоподъемных штанг, хорошая маневренность и обзорность явились отличительными признаками этого автомобиля. Годовая программа выпуска увеличилась со 152 штук в 1957 году до 425 штук в год, в 1962 году. Отныне СССР полностью отказался от импорта автолесовозов.

В 1961 г. успешно прошел испытания отечественный автомобиль Т-110 для перевозки железобетонных изделий грузоподъемностью 10 т и с увеличенной до 1950 мм шириной портала, а через год был изготовлен автомобиль Т-130, предназначенный для транспортировки грузов без подставок.

В 1962 г. был разработан проект универсального автомобиля, предназначенного не только для транспортировки грузов, но и для их штабелирования.

В 1963 г. Соломбальский завод освоил производство 7-тонного автомобиля Т-140 с двигателем ГАЗ-51А (70 л.с.).

В 1964-65 г. были созданы две модели T-80A и Т-150. Первая модель являлась модернизацией модели Т-80 и сохраняла все ее основные эксплуатационные параметры. На автомобиле Т-150 установлен V-образный карбюраторный двигатель мощностью 115 л. с. и одноместная кабина. Лонжероны рамы автомобиля сварены из гнутых элементов, а поперечины имеют трубчатое сечение. Значительно улучшен доступ ко всем агрегатам и узлам и увеличен срок их службы. В автомобиле Т-150 впервые в отечественной практике двигатель был установлен с правой стороны кабины, что обеспечивало хорошую обзорность пути и груза как при движении вперед и назад, так и при приеме и разгрузке груза.

В 1965 г. на базе серийного автомобиля Т-140 были спроектированы еще две модификации: автомобили А-210 и А-220. Основное отличие автомобиля А-210 от автомобиля Т-140 заключается в погрузочно-разгрузочном устройстве. У автомобиля А-210 оно позволяет опускать груз на 1500 мм ниже плоскости дороги, вследствие чего возможности применения этого автомобиля увеличиваются. А-210 может быть использован для антисептирования пиломатериалов в пакетах, укладки груза в люки складов, размещенных ниже уровня дороги, мойки груза в заглубленных ваннах и т. д. Отличие портального автомобиля А-220 от портального автомобиля Т-140 заключается только в увеличении до 3000 мм сечения портала, что позволяет использовать автомобиль для транспортировки крупногабаритных неделимых грузов.

В 1971-75 г. продолжается серийный выпуск автолесовозов Т-140А, А-210 и запчастей к ним.

В 1978 году изготовлено 200 модернизированных автолесовозов Т-140М. Выпущено автолесовозов 850 шт. в том числе Т-140А - 418 шт., А-210 - 25 шт., Т-140М - 407 шт., запчасти к автолесовозам на 732 тысячи рублей,

В 1988 году освоен выпуск автолесовозов Т-140М2. В августе 1989 года автолесовозу Т-140М2 присваивается высшая категория качества.

В 1990-е г. в связи с распадом СССР, ухудшением экономической обстановки завод входит в кризисное состояние. Происходит акционирование завода, налаживание новых связей, поиск новых поставщиков и потребителей. В условиях падения производства, сокращения численности персонала, хронического недостатка финансовых средств завод сохранил свой профиль - изготовление лесной техники, сберег рабочие кадры.

В 2000 году Соломбальский завод возобновляет производство портальных автолесовозов Т-140М2, одновременно расширяя объемы выпуска гидроманипуляторов.

Т-140М2, наряду с более легкой модернизированной моделью Т-210А2, продержалась в производстве до конца 2000-х годов. К 11 апреля 2010 года **за всю историю ОАО «СМЗ» было выпущено 21353 автолесовоза.**

**Переименования Соломбальского машиностроительного завода.**

В 1929 году были организованы центральные ремонтные мастерские треста "Северолес", основная функция которых – ремонт тракторов.

11 апреля 1930 года решением Правления Гостреста "Северолес" №37 здание бывшей фабрики Прокушева, стоящее на берегу Северной Двины в районе Соломбалы, было передано в ведение Архангельской тракторно-ремонтной мастерской. Эта дата является датой образования завода.

В 1931 году согласно приказу № 20 от 19 сентября 1931 года объединения "Севлеспром" тракторные мастерские в Соломбале, бывшие "Северолеса" и механические мастерские, бывшие "Севстроя" объединились в одно предприятие под наименованием "Ремонтно-механические мастерские с выполнением работ по ремонту тракторов, выпуску чугунного и цветного литья.

Согласно приказу №116 от 31 октября 1933 года по тресту "Лесосудомашстрой" Соломбальские ремонтно-механические мастерские с 1 ноября 1933 года были переименованы в "Соломбальский механический и литейный завод".

В 1936 году завод был переименован в Соломбальский машиностроительный завод треста "Лесосудомашстрой".

В 1942 году приказом треста «Лесосудомашстрой» № 238 завод был передан тресту «Северолес» и именовался отныне «Соломбальский машиностроительный завод» треста «Северолес*».*

В 1944 году приказом треста «Северолес» завод был передан Главному управлению механизации и вновь переименован в Соломбальский ремонтно-механический завод Главного управления механизации.

В 1948 году после объединения министерств лесной и бумажной промышленности завод именуется «Соломбальский механический завод Главлесбуммаша».

В 1957 году завод перешел в Управление судостроительной и машиностроительной промышленности Архангельского совнархоза и на основании постановления Совета народного хозяйства Архангельского экономического района от 17 июля 1957 года № 9 стал именоваться «Соломбальский механический завод Управления судомашпрома Архангельского совнархоза».

В связи с постановлением Совета народного хозяйства Северо-Западного экономического района от 23 сентября 1964 года № 381 с 1 ноября 1964 года Соломбальский механический завод переименовали в Соломбальский машиностроительный завод.

**Вологодский машиностроительный завод «Северный коммунар»** основан в сентябре 1917 г. как мастерская по ремонту сельскохозяйственной техники для нужд местного населения. В 1923 г. переименован в завод «Красный Пахарь». После реконструкции в 1928-29 г. завод стал выпускать лесопильные рамы и около рамное оборудование для лесной и деревообрабатывающей промышленности. В 1930 г. переименован в машиностроительный завод «Северный Коммунар»..

В 1934 году завод выпустил первый в стране автолесовоз. К 1940 году завод дал стране 123 тысячи транспортеров, 193 автолесовоза, 143 лесопильных рам. В настоящее время ОАО «Северный коммунар» является крупнейшим производителем лесопильного оборудования.