Мотор

Автобус ЗИС

ОКТЯБРЬ № 10
ОГИЗ—ГОСТРАНСИЗДАТ
Москва

35

Десять лет Ярославского автозавода

С. ЧУЖОИ

Исполнилось 10 лет существования Ярославского автозавода — монополиста советского большегрузного автостроения. Еще за два месяца до этого юбилея ярославские автозаводцы отмечали выпуск 10-тысячной автомашины. И то и другое — крупное событие в жизни завода — вписывает новую страницу в славную историю борьбы за советский автомобиль, ибо 10 тыс. мощных грузовых машин — это победа не только Ярославского завода, но и всей автомобильной промышленности Советского союза.

Мы настолько свыклись с гигантскими масштабами и размахом советского строительства, что относительно скромные цифры побед Ярославского автомобильного завода может быть не достаточно задерживают нашего внимания. Но не в них главное. Наиболее характерно в истории завода то, что в течение 10 лет он сконструировал ряд разнообразных типов автомашин и освоил их производство.

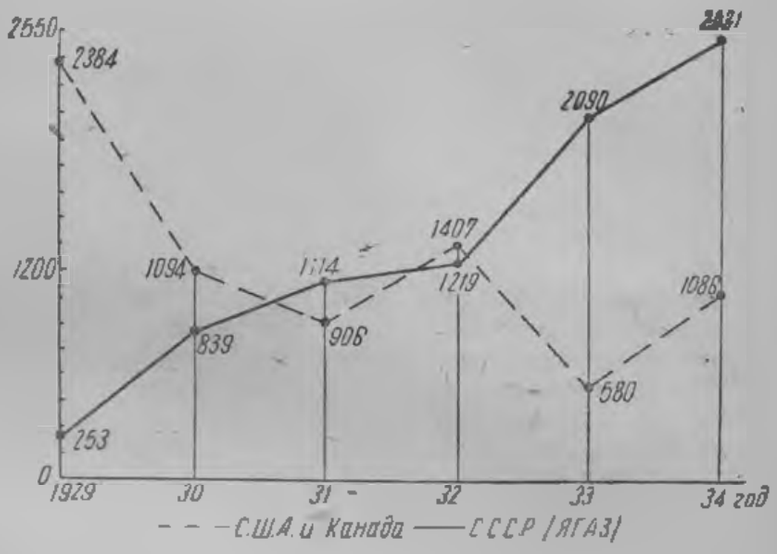
Еще в 1924 г. нынешний завод был в состоянии выпустить только несколько железнодорожных дрезин и мотовозов, а в следующем году он уже «дерзнул» перейти от ремонта автомобилей и прочих случайных работ к самостоятельному большегрузному автостроению. Группа конструкторов под руководством инженера **Данилова** сконструировала первый советский 3-тонный грузовик Я-3. Созданный на базе изучения конструкций американских грузовиков «Паккард» и «Уайт», выпущенных в годы мировой войны, Я-3 имел мотор АМО Ф-15 в 35 л. с. и развивал максимальную скорость 15 км в час.

В 1925 г. было выпущено три таких грузовика, но тогда это уже было победой. Я-3 производился до 1928 г., когда ему на смену пришел просуществовавший только один год Я-4 — автомобиль с новой конструкцией шасси и импортным мотором Мерседес-Бенц 54 л. с., имевшим скорость в 45 км в час. Впоследствии был создан новый тип грузовика Я-5 с применением американского 93-сильного мотора «Геркулес», имевшего максимальную скорость 52 км в час.

В 1932 г. моторы «Геркулес» были сняты с импорта и завод перешел на использование для своих грузовиков отечественных моторов ЗИС-3 мощностью в 60 л. с. Это естественно снизило динамические свойства автомобиля и скорость его уменьшилась до 42 км в час. Через два года, благодаря выпуску автозаводом им. Сталина более мощных моторов ЗИС-5 (75 л. с. при 2200 оборотах), представилась возможность вновь улучшить динамические качества машины. Вместе с заменой мотора был введен ряд мелких конструктивных изменений и в результате выпущен новый тип пятитонной машины ЯГ-4, до сих пор являющейся стандартной продукцией завода.

Бурный размах индустриализации страны не позволял на этом успокаиваться. Конструкторская мысль завоевывала все новые и новые высоты и в начале 1932 г. завод выстроил первую советскую 8-тонную трехоску ЯГ-10, сконструированную силами завода. К 15-й годовщине Октября завод дал еще два новых типа машин: трехосный 100-местный автобус, образец которого благополучно прошел в Ленинграде уже свыше 80 тыс. км, и первую советскую четырехоску. — вездеходный 12-тонный автомобиль собственной конструкции со всеми ведущими колесами.

В 1933 г — еще одна победа ярославских автозаводцев: выпущены первые три дизельмотора «КОДЖУ». В международном конкурсном дизельном пробеге по маршруту Москва — Тифлис — Москва, состоявшемся в 1934 г., эти первенцы советского автодизелестроения заняли одно из первых мест. Кроме того, завод смонтировал на свои шасси 15 дизельмоторов иностранных фирм для международного дизельного конкурса.



Все время на ЯГАЗ не прекращается экспериментальная работа, конструируются новые образцы автомашин. Так, в январе этого года по заданию тов. Серго Орджоникидзе вышли из сборочного цеха первые пять четырехтонок с саморазгружающимся кузовом — самосвал ЯС-1. Сейчас уже выпущено 130 самосвалов, работающих на Нижнем Тагиле, канале Волга — Москва, Метрострое, строительстве дворца Советов и других новостройках, где они себя зарекомендовали с лучшей стороны.

В 1933 г. по заданию тов. Л. М. Кагановича и по проекту НАТИ завод построил первую партию шасси для московских троллейбусов.

В настоящее время завод, помимо своей текущей работы, занят также выполнением взятых на себя обязательств по выпуску 20 коробок скоростей для тракторов с формующей гусеницей. Основное производство завода — пятитонные грузовики и самосвалы.

Специализировавшись на большегрузном автостроении, Ярославский завод теперь выпускает не только свою, единственную в Союзе оригинальную марку автомобиля, созданную самим заводом, но и по количественному выпуску тяжелых грузовиков занял одно из первых мест в мире.

Выпуск пятитонных машин у нас и в США и в Канаде характеризует два мира — наш и капиталистический. Даже в 1929 г.— году наивысшего «просперита» США и Канада выпустили 2384 пятитонных грузовика, а за 5 последних лет — 5073, Ярослав-

Автомобиль типа Я-3, грузоподъемность 3 т, скорость 25 км/час, двигатель АМО, Ф-15— 36 л. с. Выпуск 1925— 1928 гг.

Автомобиль типа ЯГ-12, четырехосный, со всеми ведущими колесами. Грузоподъемность 12 т, двигатель „Континенталь" 120 л. с., скорость 45 км/час. Выпуск 1932 г.

ский же завод за этот период дал Стране советов 7793 большегрузных машины, подняв выпуск с 253 в 1929 г. до 2500 в 1935 г. (по плану). За 6 лет работы ЯГАЗ до реконструкции было выпущено 1289 автомашин, а после реконструкции в течение неполных 4 лет — 8711 машин.

За 8 месяцев текущего года производственная программа завода выполнена на 100,6% — выпущено 1680 машин. Запасные части отгружены полностью комплектно и в срок.

Большую роль в развитии автозавода, в повышении темпов и качества его работы сыграла постройка в 1934 г. сталелитейного цеха, проекты и монтажные работы которого выполнены силами заводского коллектива. Пуск этого цеха освободил завод от ряда неполадок, как простой станков из-за несвоевременной доставки литья и проч. Характерно, что ввод в эксплоатацию литейного цеха не увеличил общего количества рабочих, а наоборот — при значительном росте объема продукции (против 1931 г. продукция возросла в 2,4 раза) число рабочих уменьшилось против 1931 г. на 6,5%. Объясняется это тем, что завод заново перестроил технологический процесс производства, внедрив большое количество приспособлений, организовал труд рабочих, начал применять технические нормы и обеспечил производственный инструктаж.

Обрисованные производственные успехи завода неразрывно связаны с ростом кадров, с освоением работниками ЯГАЗ передовой техники социалистической промышленности.

На заводе широко развита партийная и техническая учеба, которую проходят рабочие и технический командный состав. 1306 чел. еще в прошлом году закончили повышение своей квалификации и сдали экзамены. Коллектив завода включился в поход за сплошную техническую грамотность.

Сдача техэкзаменов и дальнейшее повышение квалификации рабочих уже принесли практические результаты, выразившиеся в неуклонном росте производительности труда.

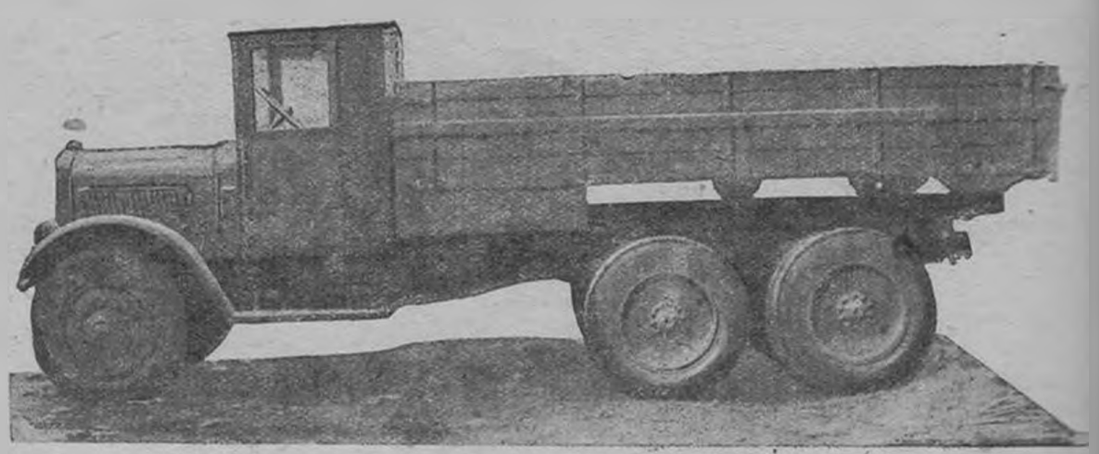
Вообще надо сказать, что в тех производственных ус[illegible] которые несомненно имеет ЯГАЗ, наибольшую роль [illegible] крепкий, тесно спаянный коллектив. Лозунг товарища Ст[illegible] о том, что «кадры решают все» — нашел свое отражение в [illegible]тической работе завода и обеспечил ему победу. Из отд[illegible] работников заводского коллектива несомненно должны быть [illegible]мечены технический директор т **Гайдукевич**, руководивший [illegible] конструкцией завода и созданием новых типов машин; ин[illegible] **Шугаев** — душа вновь выстроенного литейного цеха, сл[illegible] плеяде конструкторов — тт. **Иевлеву, Гонгину, Кокину, О[illegible]гову**—завод обязан новыми типами машин.

Нельзя также не отметить начальников цехов и руков[illegible]лей отделов, показывающих образцы подлинной борьбы за [illegible]полнение производственных заданий — т.т. **Васильева, Та[illegible]ского, Ляпина, Беднаржевского, Мроз, Волкова, Гер, Покр[illegible]** и др. Все они — прекрасные производственники, по-больш[illegible]ски, преодолевающие трудности и не останавливающиеся на [illegible] имеющихся достижениях.

Ими руководит большевик-ленинец директор завода тов. [illegible]нин, обеспечивающий и создающий все предпосылки для [illegible]нейшего технического роста завода, для достижения новых [illegible]пехов в автостроении.

1936-й год ставит перед ЯГАЗом серьезные задачи: вы[illegible] 3000 автомашин, или на 20% больше, чем в 1935 г., 800 са[illegible]лов, т. е. больше чем в три раза.

Особо ответственное и почетное задание партии и пра[illegible]ства, порученное Ярославскому автозаводу, — это вы[illegible] 1936 г. 250 троллейбусов для Красной столицы. Это об[illegible] коллектив завода своими силами разработать конструкцию [illegible]лейбуса с кузовом и к 1-му января 1936 г. выпустить [illegible] образцы. Одновременно с этим для обеспечения выпуска [illegible]лейбусов начата постройка кузовного цеха производ[illegible]



Автомобиль ЯГ-10, грузоподъемность 8 т, скорость 45 км/час, двигатель „Геркулес" 93,5 л. с. Выпуск 1932 — 1935 гг.

Автомобиль ЯГ-4, грузоподъемность 5 т, скорость 42 км/час, двигатель ЗИС-5—73 л. с. Выпуск 1934/35 г.

площадью в 9 тыс. м², третья часть которого должна быть введена в эксплоатацию с 1 января будущего года.

Заканчивающееся строительство заготовительного цеха потребует четкой организации производства и перестройки работы механического цеха, перестановки оборудования и изменения технологического процесса.

Наконец, еще одна важная задача — обновление и усовершенствование типа выпускаемой стандартной машины ЯГ-4. Он сильно устарел, так как не подвергался капитальному пересмотру с 1929 г., отстает уже от роста социалистического хозяйства и во многом не удовлетворяет запросам потребителей.

Разрешение этих задач должно одновременно сопровождаться бесперебойной работой завода и ликвидацией штурмовщины, а также выполнением плана по снижению себестоимости и укреплением производственной и финансовой дисциплины.

ЯГАЗ, в последние годы регулярно выполняющий свой промфинплан, безусловно справится и с теми ответственными заданиями, которые возлагаются на него в 1936 г.

Автомобиль типа ЯГ-1, грузоподъемность 4 т (самоопрокидывающ. платформа), скор. 42 км/час, двигатель ЗИС-5—73 л.с. Выпуск 1935 г.

„Кадры решают все"

Сталин