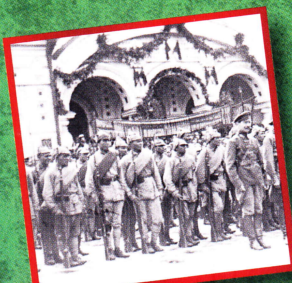


ТРАКТОРЫ

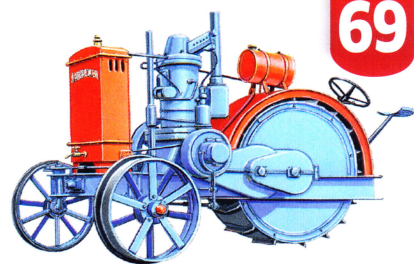
история, люди, машины



Армия и село в начале
1920-х годов



Советский автопром
1920-х годов



№
69

модель номера

«Запорожец»



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00069

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,
ул. Барклай, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номе-
ров и их содержание. Воспроизведение материалов
в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.

Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 27.07.2017.

Дата выхода в свет: 05.10.2017.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

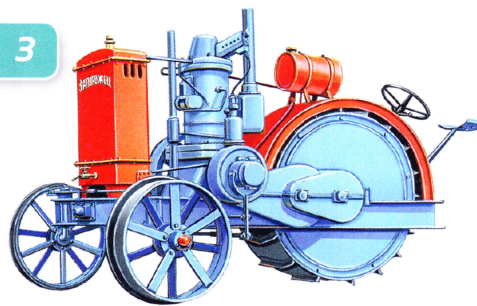
www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Трактор «Запорожец»



В контексте времени

8

Армия и село в начале 1920-х годов



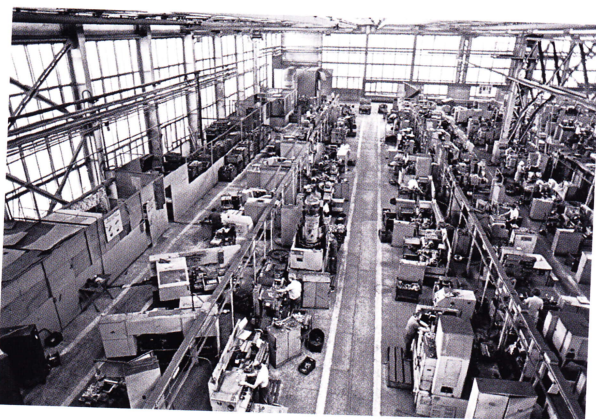
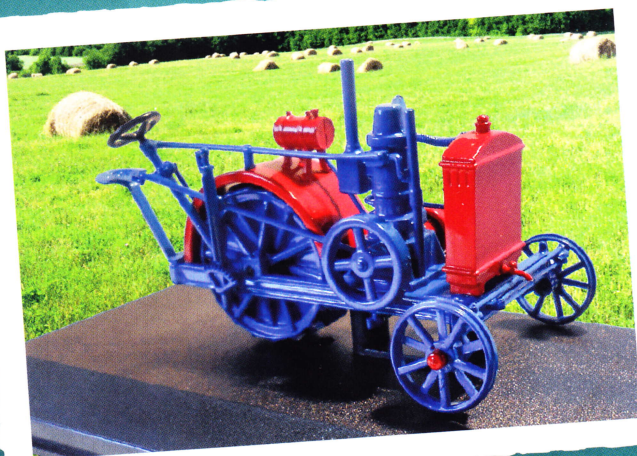
История заводов

10

Советский автопром 1920-х годов



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 4 (внизу), 5 (в середине) © ИТАР ТАСС;
стр. 4 (внизу), 5 (вверху), 7 (внизу), 8, 9, 10 (в середине, внизу), 11 (внизу) © РИА Новости;
стр. 4 (вверху) © М.О. Кондаков; стр. 6 © О. Иванов;
стр. 7 (вверху), 11 (вверху) © Wikimedia commons; стр. 10 (вверху) © фотобанк Лори;
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.

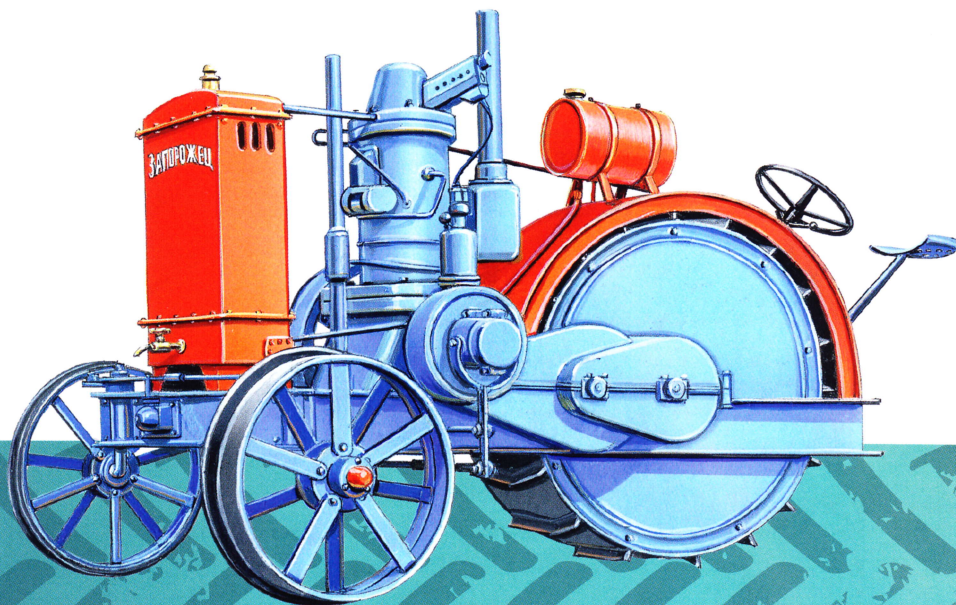


«Запорожец» предназначался для обработки небольших крестьянских наделов. Это был самый простой трактор из выпускавшихся в начале 1920-х годов. Он был спроектирован с учетом реальных отечественных условий и изготавливался из доступных материалов. «Запорожец» был прост в производстве и эксплуатации.

Трактор имел рамную конструкцию и три колеса (одно ведущее заднее и два направляющих передних). При такой схеме был не нужен сложный в производстве дифференциал. Двухтактный одноцилиндровый двигатель калоризаторного типа работал на сырой нефти. Коробка передач отсутствовала. Изменение скорости и направления движения происходило при изменении частоты и направления вращения коленчатого вала.



Трактор «Запорожец»



Трактор «Запорожец».

Первый опытный образец трактора «Запорожец» был изготовлен на заводах № 11 и № 14 в селе Кичкас на берегу Днепра в Хортицкой волости Екатеринославской губернии.

Телеграмма Ленину

Весной 1923 года трактор был испытан и назван «Запорожцем». Рабочие телеграфировали Ленину: «Мы, рабочие и служащие госзавода № 14 в Кичкасе, в честь 25-летнего юбилея Компартии с великой торжественностью шлем трудовой подарок – крестьянский трактор первого выпуска, сконструированный нашими техруководителями. С гордостью отдаем свои силы и труд коммунистическому строительству, облегчая труд рабочих и крестьян».

В 1790-х годах тут поселились меннониты. Если говорить упрощенно, это секта, основным отличием которой является ярко выраженный пацифизм. Это неприятие насилия и привело их в XVIII веке из Пруссии в Российскую империю, где им было обеспечено право не служить в войске, предоставлены земли и льготные условия хозяйствования. Кичкас меннониты называли Айнлаге. В менонитской колонии в 1861 году был основан завод сельскохозяйственных орудий Унгера, а в 1908 году – Коппа. Судя по всему, впоследствии они и стали государственными заводами № 11 и № 14.

Кичкасский феномен

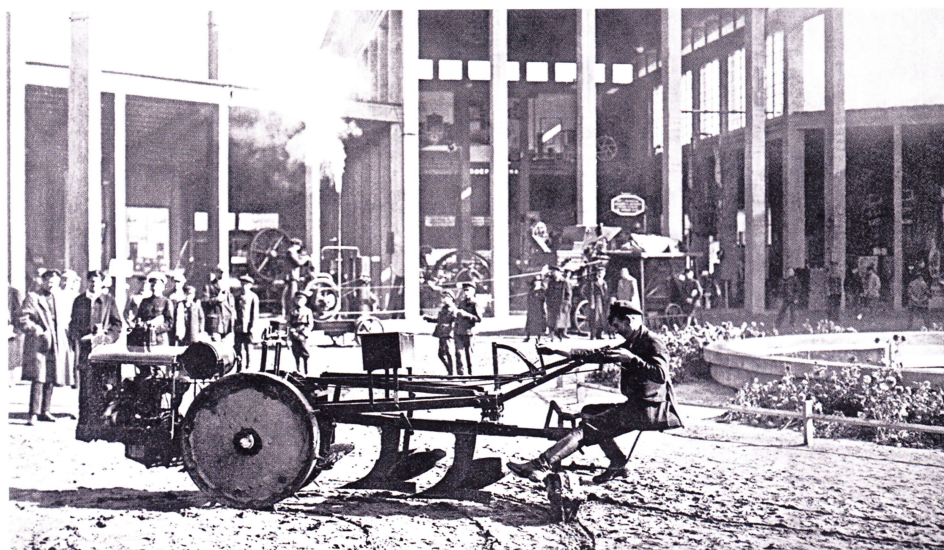
В Кичкасе еще перед Первой мировой войной один из заводов приступил к опытной постройке трактора по образцу американского «Флоур-Сити», а Южные заводы общества А. Копп выпустили несколько тракторов с немецкими двигателями мощностью 35 л. с. Но война вынудила прекратить опыты. Лишь в 1921 году, когда деятельность промышленных предприятий стала понемногу налаживаться, технические руководители кичкасского завода, инженеры Г. Ремпель и А. Унгер, при поддержке запорожского «Губметалла» решили изготовить первый оригинальный трактор. Его сделали без каких-либо чертежей, по эскизам, набросанным карандашом, из случайных материалов, а то и деталей других

машин, оказавшихся под рукой. Главной своей целью инженеры ставили выяснение практической пригодности двух конструктивных решений – простого одноцилиндрового двигателя, работающего на черной нефти, и одного рабочего колеса, чтобы в результате получить несложный и недорогой трактор для крестьянского хозяйства.

В качестве силовой установки для трактора использовали двигатель, только что освоенный на заводе «Красный прогресс» в городе



Первые тракторы в Торжке. 1920 г.



У павильона машиностроения на первой Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставке в Москве. 1923 г.



Токмакский дизелестроительный завод имени С. М. Кирова.

Большой Токмак Запорожской губернии. В некоторых источниках в качестве создателя двигателя фигурирует госзавод № 8 опять-таки в Большом Токмаке. Возможно, что это один и тот же завод.

Завод «Красный прогресс» был определен и для серийного выпуска самого трактора, так как мощностей кичкасских предприятий для этого явно не хватало. Образец прибыл на предприятие 29 сентября 1923 года. Дорогу почти в 90 верст от села Кичкас трактор проделал своим ходом без малейших поломок. В пути следования для крестьян несколько раз демонстрировалась вспашка земли «механическим конем».

Паро-дизельный двигатель

Сердцем трактора «Запорожец» был двухтактный одноцилиндровый двигатель мощностью 12 л. с. Мотор имел запальную головку – самый настоящий «калильный шар», как и двигатель немецких тракторов Lanz («Ланц»). Перед запуском головку цилиндра требовалось 15–20 минут греть паяльной лампой. В качестве топлива применялась сырая нефть, поступавшая в чугунный цилиндр самотеком. Момент вспышки регулировался с помощью увеличения или уменьшения подачи в цилиндр... воды! Таким образом можно утверждать, что на «Запорожце» использовался

своего рода паро-дизельный двигатель. Причем для работы ему требовалось воды куда больше, чем нефти. Так, например, для вспашки одной десятины (1,09 га) тракторам первых партий нужно было «полтора пуда нефти и пять ведер воды». Если считать, что «ведро» – это дореволюционная казенная мера в 12,229 л, а плотность нефти принять за 0,88 кг/л, то получается, что на литр расхода нефти приходилось 2,89 л воды!

ПОРАЗИТЕЛЬНАЯ ДОЛГОВЕЧНОСТЬ

Предельная простота конструкции обеспечила трактору поразительную долговечность. На тракторе «Запорожец» № 107, например, замечательный тракторист и механик М. И. Роскот из Черниговской области бессменно работал с 1924 по 1958 год. Во время немецкой оккупации он разобрал трактор, узлы и детали надежно спрятал. После освобождения выкопал, почистил, собрал и еще 14 лет пахал на нем землю, заливая в топливный бак любое горючее и изготавливая запчасти в деревенской кузнице.

Одна скорость и ни одной педали

Редуктор, закрытый в плотный металлический корпус, предохранял шестерни от грязи и пыли. Вместо шариковых подшипников и баббитовых вкладышей применялись бронзовые втулки. В случае износа их можно было изготовить в любой мастерской. Мощность от двигателя к ведущему колесу передавалась через фрикционную муфту с обшивкой из сыромятной кожи. Трактор передвигался только с одной скоростью – 3,6 км/ч. Правда, в некоторых пределах она все же изменялась воздействием на маятниковый регулятор изменением числа оборотов.

Ходовая часть трактора была трехколесной. Ведущее колесо – заднее. Такую схему избрали, дабы избежать изготовления слишком

Модель номера

сложных дифференциалов, полуосей и т. д. Никаких органов управления кроме руля, рычага сцепления и пары регулировок на моторе не было.

Тракторист помещался на жестком металлическом сиденье позади ведущего колеса. Ни одной педали не было: ни газа, ни сцепления, ни тормоза! Один руль! Для того чтобы остановиться, было необходимо перекрыть кран

подачи топлива и заглушить двигатель. Но для его запуска вновь приходилось прогревать запальную головку.

На полях России и...Персии

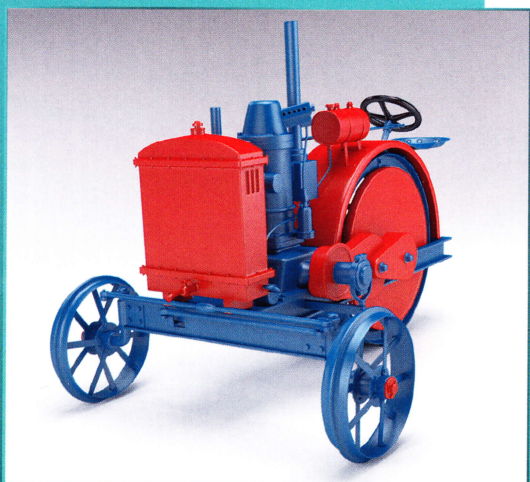
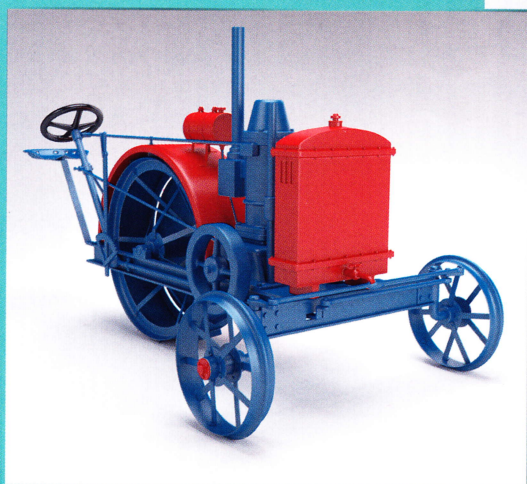
Серийное производство тракторов «Запорожец» осуществлялось на заводе «Красный прогресс» с 1923 до 1926 года. За это время было выпущено около 500 тракторов (по другим данным, около 800).

За простоту конструкции и управления трактор пользовался большой популярностью среди крестьян. Тракторное дело в молодой советской республике только зарождалось, не было и речи о высококвалифицированных механиках, база эксплуатации и ремонта ограничивалась сельской кузницей. Работу же на такой несложной машине, как «Запорожец», мог легко освоить даже малограмотный крестьянин и ухаживать за ней как

ХАРАКТЕРИСТИКА «ЗАПОРОЖЦА»

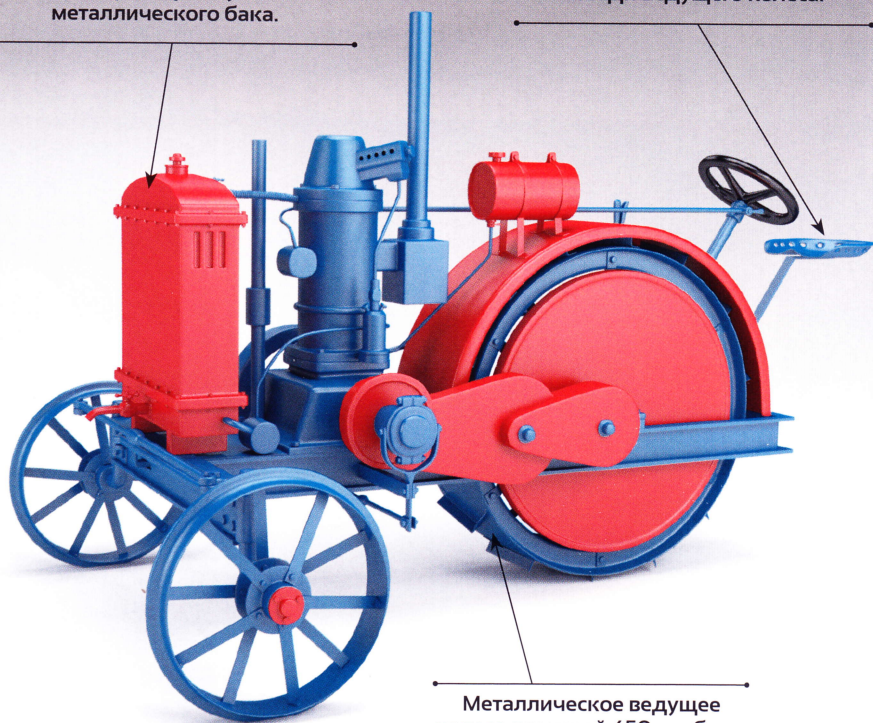
Назначение

Работа с двухкорпусным плугом и с другими сельскохозяйственными прицепными машинами общего назначения.



Вода, необходимая для работы и охлаждения двигателя, поступала из радиатора – прямоугольного металлического бака.

Тракторист помещался на жестком металлическом сиденье позади ведущего колеса.



Металлическое ведущее колесо шириной 450 мм было снабжено грунтозацепами.

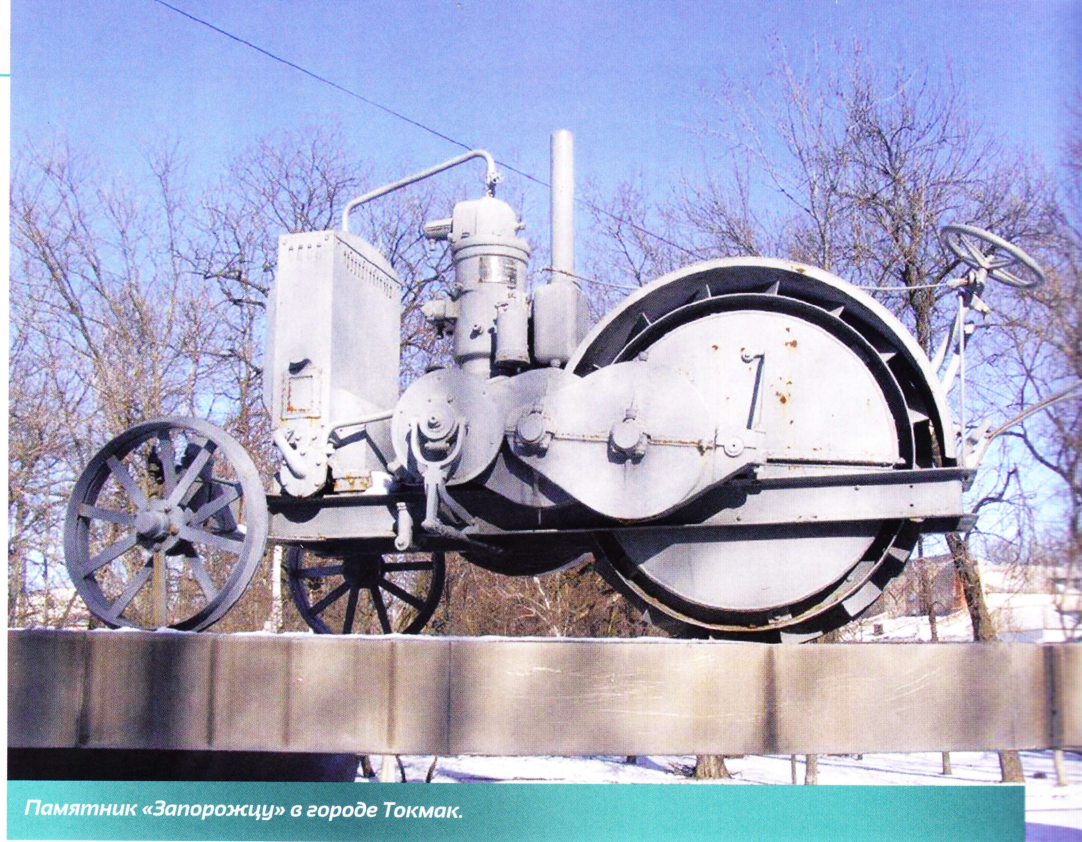
Изготовитель	Завод «Красный прогресс»
Время выпуска	1923–1926
Мощность двигателя, л.с. (кВт)	12 (8,83)
Конструктивная масса, кг	1920
Число передач вперед	1
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	3300 × 2030 × 1630

за «механической лошады». Предназначался трактор в основном для работы с двухкорпусным плугом. Также была возможность агрегатировать с другими сельскохозяйственными прицепными машинами общего назначения. В 1923 году трактор «Запорожец» демонстрировали в Москве на первой сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставке. Той же осенью, когда проходила московская выставка, еще один трактор «Запорожец», был представлен на первой Всеперсидской сельскохозяйственной выставке в Тегеране. Советский Союз охотно принял в ней участие, получив приглашение тамошнего правительства. В Тегеране рабочий Картавец по просьбе посетителей выставки запускать двигатель «Запорожца», сидел за рычаги управления и демонстрировал работу трактора возле павильона. Однажды он выехал в поле. После вспашки восторг присутствующих был неописуем. Трактором особенно интересовались местные крестьяне. Они ходили за ним, словно дети, плотно оцепив «чудо-машину» живым кольцом.

Так «Запорожец» стал первой сельскохозяйственной машиной, которая появилась на полях Персии. Его, а также некоторые другие советские экспонаты наградили золотыми медалями, почетными грамотами, дипломами.

Сильный конкурент

Соревнования «Запорожца» первого выпуска и гусеничного трактора «Холт» Обуховского завода на полях Петровской сельскохозяйственной академии осенью 1923 года прошли в пользу отечественного первенца. На вспашку десятины земли при четырехвершковой



Памятник «Запорожцу» в городе Токмак.

глубине «Запорожец» в среднем тратил около 30 кг нефти. Трактор «Холт» – 36 кг керосина. За оригинальную конструкцию трактора применительно к условиям СССР, при хорошей сборке, производительности и тяговых усилиях, госзавод № 14 удостоился Почетного диплома I степени.

Спрос на трактор марки «Запорожец» в СССР был большой. Особенно он возрос после испытаний, проведенных вместе с американским «Фордзоном» весной 1925 года. Вспашку десятины земли «Запорожец», уже имевший двигатель мощностью 16 л. с., заканчивал на 25 минут раньше. При этом расход нефти

составлял 17,6 кг. «Фордзон» же расходовал 36 кг керосина. Если же учесть, что керосин стоил в несколько раз дороже сырой нефти, то преимущество «Запорожца» становилось еще более впечатляющим. По всем показателям питомец «Красного прогресса» выглядел лучше заграничного коллеги. Программой-максимум предполагалось довести к 1924–1925 году выпуск «Запорожцев» до 300 штук в год. Но, увы, этим планам не суждено было осуществиться.

Жертва коллективизации

Прекращение производства этого трактора обычно увязывают с переходом промышленности на массовое производство тракторов американской конструкции «Фордзон» и «Универсал». Однако высокая сложность конструкции и ремонта этих машин не шла ни в какое сравнение с простотой «Запорожца», и прекращение выпуска столь удобного для сельского жителя трактора можно объяснить разве что особенностями советской системы хозяйствования, в последнюю очередь учитывавшей реальную экономию и практичность. Кроме того, этот трактор был слишком хорош для индивидуального хозяйства, что противоречило генеральной линии партии на удушение индивидуальных хозяйств и коллективизацию сельского хозяйства. Возможно, если бы политика НЭПа не была прекращена, то частник проголосовал бы за эту машину рублем и ее производство и совершенствование продолжались бы параллельно с массовым выпуском более сложных тракторов. «Фордзон» же и «Универсал» единоличнику-крестьянину уже были не по карману. Но НЭП прикрыли, началась массовая коллективизация, и вместе с ней исчезли индивидуальные частные хозяйства.



Красноармейцы у тракторов Fordson. 1920-е гг.

Армия и село в начале 1920-х годов

В начале 1920-х годов советское правительство осознало необходимость механизации сельского хозяйства, ведь от его развития зависело и материальное снабжение армии.



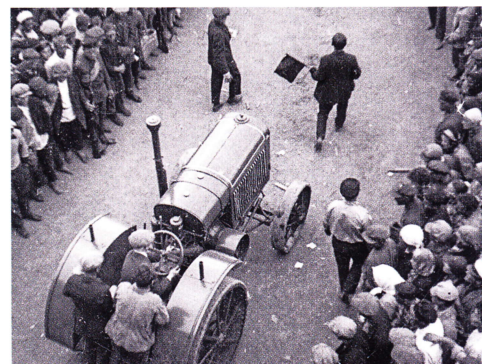
После Первой мировой и Гражданской войн переход от состояния войны к миру потребовал изменений во многих сферах экономики и в государственном управлении. Страна оставалась в окружении враждебных государств, международная ситуация была предельно напряженной, и потому очень важной, если не сказать ключевой, задачей было обеспечение продовольствием и фуражом Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) численностью 5,3 млн человек. Необходимо было добиться постоянного и стабильного поступления сельскохозяйственных продуктов из деревни в условиях колоссального упадка земледелия и животноводства.

База для заготовок

Введение в 1921 году новой экономической политики, замена продразверстки продовольственным налогом создали условия для временного небольшого расширения сельскохозяйственного производства.

Официально продналог был первоначально установлен на уровне примерно 20 % от чистого продукта крестьянского труда: теперь крестьянину требовалось сдать почти в два раза меньше хлеба, чем при продразверстке. Однако зажиточные крестьяне облагались налогом по повышенным ставкам. Получалось, что разворачивать хозяйство выгодно только до определенного уровня. Это привело к «осереднячиванию» деревни: в целом благосостояние крестьян по сравнению с довоенным уровнем повысилось, число бедных уменьшилось, но и количество богатых тоже.

Кроме того, на практике заготовительные органы продолжали выжимать из крестьянства максимум возможного. Во многих районах ставку продналога рассчитывали так, что она оказывалась выше продразверстки. После выплаты продналога местные власти нередко проводили реквизицию сельскохозяйственной продукции, вывозимой крестьянами на рынок.



Жители колхоза встречают колонну первых тракторов. 1920 г.

Таким образом, восстанавливалось сельское хозяйство чрезвычайно медленно. К 1926 году посевные площади по отношению к 1913 году достигли 96,1 %, поголовье скота в переводе на крупный – 91,8 %, количество лошадей – 80 %. Производительность труда оставалась низкой. Урожайность зерновых культур в 1923 году составила 61,1 % от этого показателя в дореволюционной России. Понятно, что в такой ситуации база для заготовки продовольствия и фуража для Красной армии была недостаточной.

Реорганизация снабжения

Армия должна была адаптировать свою систему продовольственного снабжения к новой социально-экономической ситуации. Чрезвычайный орган – Главснабпродарм – в новых условиях стал неуместен. 10 августа 1922 года он был ликвидирован. Всё снабжение продовольствием и фуражом армии и флота было передано Народному комиссариату продовольствия (Наркомпроду),



Торжественное построение войск на вокзале во Владивостоке к приезду председателя ЦИК СССР М. И. Калинина. 1923 г.

Последствия неурожая

В 1921 году в 25 хлебопроизводящих губерниях Поволжья, Дона, Северного Кавказа и Украины случилась сильная засуха. Последствия неурожая этого года сказывались и в последующие. В 1926 году валовая продукция сельского хозяйства составляла 85,5 % от довоенного уровня, а ее товарная часть – 63,9 %.



Сдача зерна на ссыпном пункте. 1918 г.

ПАЕК КРАСНО-АРМЕЙЦА

Калорийность введенного в апреле 1922 года единого красноармейского пайка составляла 1961 ккал, а к сентябрю повысилась до 3205 ккал. Стоит отметить, что такой паек был приемлем во время казарменной жизни, но во время маневров и лагерных сборов оказывался недостаточным.

Была сделана попытка привлечь воинские части к самостоятельной сельскохозяйственной деятельности. Для армии стали выделять совхозы. К октябрю 1923 года в эксплуатации военного ведомства находилось 304 хозяйства. Однако очень скоро выяснилось, что большинство из них нерентабельны и приносят одни убытки, и эту практику прекратили.

Первостепенная задача

Несмотря на все эти трудности, питание красноармейцев было вполне удовлетворительным, особенно по сравнению с основной массой жителей страны. Объяснялось это тем, что в политической жизни нового государства армия играла большую роль. Для большевиков было важно обеспечить лояльное отношение вооруженных сил к правящему режиму. Поэтому снабжение РККА нередко шло в ущерб всем остальным слоям населения.

военному и морскому ведомствам. В ведение командования были переданы все территориальные хлебопекарни, окружные курсы хлебопек и кашеваров, продовольственные магазины, чайные и чайно-питательные пункты, с персоналом, обозом, инвентарем и продуктами, а также уездные уполномоченные.

Для успешного снабжения в новой ситуации нужны были знатоки хозяйственного дела, обладающие специальными знаниями и способные вести экономические обследования. Однако таких специалистов просто не было в Наркомпрод, и он плохо справлялся со своими обязанностями. В 1923 году часть его функций была переложена на сами войска. Наркомпрод обязан был снабжать РККА

переработанным зернохлебом, зернокрупой и зернофуражом. Все остальные продукты и объемный фураж (сено и солома) войска должны были заготавливать самостоятельно.

Попытки самостоятельности

Эти изменения не улучшили ситуацию. Во-первых, специалисты продотделов окружных военно-хозяйственных управлений так же плохо знали экономику, как и работники Наркомпрода. Во-вторых, денежные средства поступали крайне нерегулярно, и потому военно-хозяйственные органы и войсковые части не могли вести планомерную заготовительную работу.



«Красный обоз» везет хлеб коллективных хозяйств в закрома страны. 1927 г.

Советский автопром 1920-х годов

Во второй половине 1920-х годов советское правительство искало пути превращения сельскохозяйственной страны в индустриальную. Одной стороной этой деятельности было налаживание производства автомобилей.



Эмблема автомобиля «Руссо-Балт» К 12/20.

Так же, как в тракторостроении, в автомобилестроении СССР отставал от Европы и Америки. В начале XX века в России несколько предприятий начали выпускать автомобили. Однако к окончанию Гражданской войны подобные заводы или завершили или вынужденно прекратили свою деятельность. Представители власти видели выход в использовании зарубежного опыта. Поскольку выбор был большой, специалисты искали оптимальный вариант и для этого тщательно изучали модели, технологии, производство европейских и американских фирм. И пока они этим занимались, отечественное производство не бездействовало. Хоть и небольшими партиями, было выпущено несколько моделей.

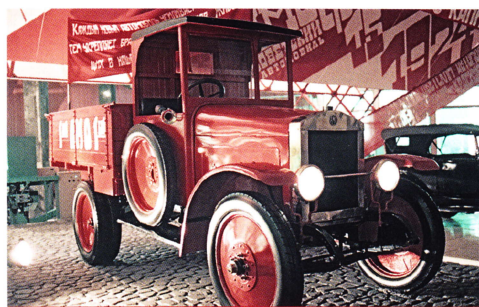
«Промбронь»

В 1921 году на Первом Бронетанковом заводе (БТАЗ № 1) в Филях, который входил в промышленное объединение «Промбронь», готовились к организации массового производства легковых автомобилей на базе дореволюционной отечественной модели «Руссо-Балт» С24/40 18-й серии. Под таким названием выпускал машины до революции Русско-Балтийский вагонный завод в Риге. Новую машину чаще именовали «Промбронь». На БТАЗ уже работали 196 станков, кузница, инструментальный цех, и завод приступил к ремонту грузовиков и бронеавтомобилей. Параллельно здесь стали изготавливать детали и узлы для своих легковых машин. На заводе собрали пять экземпляров и выпустили 38 комплектов деталей.

Автомобиль «Промбронь» по сравнению с «Руссо-Балтом» С 24/40 имел такие новшества: распределительный вал, сделанный заодно с кулачками, новая рама ветрового стекла, алюминиевые защитные диски на колесах, генератор для электрического

освещения, трубчатый передний бампер. Все детали автомобиля, за исключением подшипников качения, карбюратора и магнето, были местного производства, из отечественных материалов. Машина была рассчитана на шесть человек, развивала скорость до 75 км/ч, четырехтактный карбюраторный, четырехцилиндровый двигатель выдавал мощность 45 л. с. при 1800 об/мин.

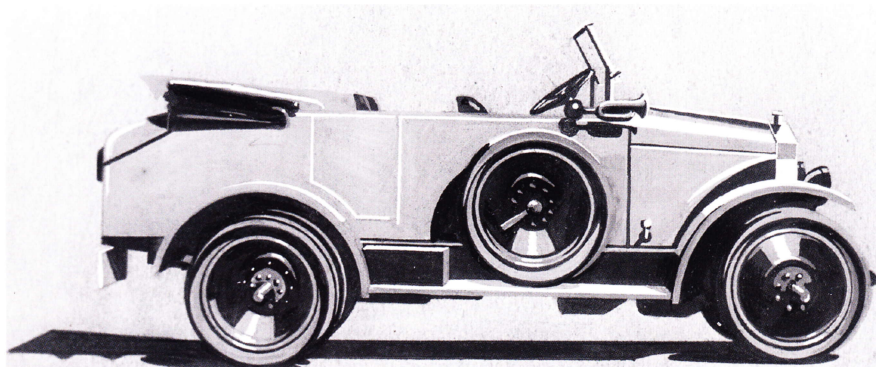
В 1923 году БТАЗ № 1 передал в концессию германской авиационной фирме Junkers («Юнкерс»), а автомобильное производство



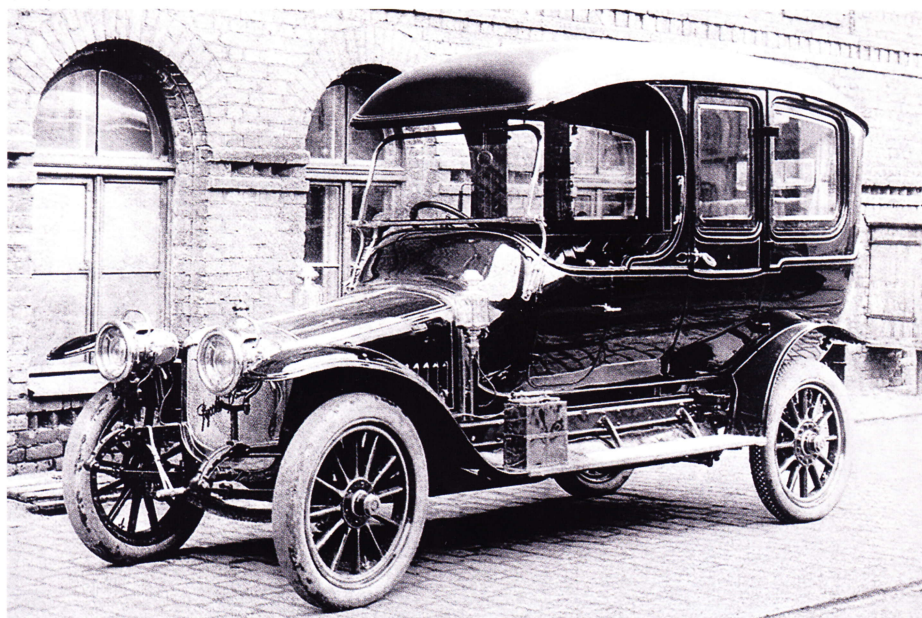
Грузовик АМО-Ф15.

Смотр инофирм

В 1928 году было принято решение, что более рационально основывать отечественную автомобильную промышленность на базе зарубежного опыта. Советская делегация посетила ряд автозаводов Европы и провела переговоры с известными европейскими и американскими компаниями. Советские специалисты отдали первенство моделям «Форда», «Шевроле», «Морис-Коммерсиаль» и «Пежо». Договориться о сотрудничестве, быстро и на приемлемых условиях, удалось с американской фирмой. В 1929 году в Нижнем Новгороде началось строительство завода, который теперь известен как Горьковский автомобильный.



Легковой автомобиль на шасси грузовика АМО-Ф15.



Автомобиль «Руссо-Балт» С24.

ШТАБНОЙ ВАРИАНТ

В 1927 году на шасси грузовика АМО-Ф15 изготовили партию из девяти легковых автомобилей для штабной службы Красной армии. У этой машины был трехдверный кузов типа «фаэтон» с багажником. Оборудование включало карманы для карт, откидной столик, дополнительные малые электрические фары. АМО-Ф15Ш был рассчитан на шесть человек, мощность имел 35 л. с. и развивал скорость до 42 км/ч.

перевели на БТАЗ № 2 в Москве. Здесь было изготовлено еще 22 автомобиля «Промбронь». В 1926 году 2-й БТАЗ тоже изменил производственный профиль и прекратил изготовление автомобилей.

Грузовой автомобиль

В начале 1920-х годов Совет труда и обороны выделил средства на создание грузового автомобиля. В качестве образца выбрали «Фиат». Дело в том, что за год до революции в Москве был основан автомобильный завод под названием Автомобильное Московское Общество (АМО, в дальнейшем ставшее ЗИЛом). Базовой моделью выбрали автомобиль «Фиат 15 Тер» разработки 1912 года, хорошо зарекомендовавший себя в условиях бездорожья в колониальных войнах Италии. Создать свои производственные мощности предприятие не успело (на конец 1917 года готовность завода составляла 2/3 или 3/4), но успело собрать из готовых комплектов 432 грузовика. Сборка продолжалась в 1918 году (779 единиц) и в 1919-м (108). Сохранились два эталонных экземпляра и частично документация. Первые десять красных полутонных грузовиков АМО-Ф15 прошли по Красной площади во время октябрьского парада 1924 года. С марта 1925 года началось серийное производство грузовиков. В 1925 году изготовили 113 машин, в 1926-м – 342. К 1931 году был сделан 6971 грузовик. За это время АМО-Ф15 дважды модернизировали.

Ярославские грузовики

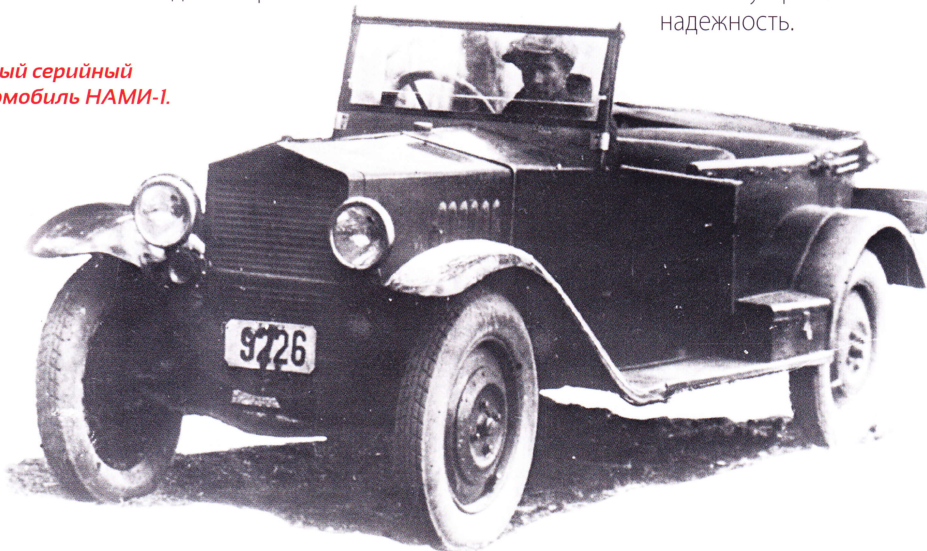
Выпуск грузовиков продолжил Ярославский государственный автозавод. В 1924 году АМО передал ему чертежи АМО-Ф15 и американских грузовиков White TAD, которые завод

ремонтировал. На основе этих двух машин сконструировали трехтонный грузовик Я-3. Его производили с 1925 по 1928 год и собрали 160 машин. На том же шасси выпускали пожарные машины и автобусы. В 1928–1929 годах здесь же собирали четырехтонный Я-4, с двигателем немецкой фирмы Daimler-Benz (137 единиц). С 1929 года началось изготовление пятитонного Я-5, с двигателем, сцеплением и КПП иностранного производства.

Отечественная конструкция

На звание первого чисто советского автомобиля, не имевшего зарубежную базу, может претендовать только автомобиль НАМИ-1, созданный в 1927 году конструктором Константином Андреевичем Шараповым. Еще будучи студентом, он выбрал для диплома проект сверхдешевого автомобиля. Проект был настолько удачным, что Шарапова приняли ведущим инженером в НАМИ, а машину решили пустить в производство на московском заводе «Спартак».

Первый серийный автомобиль НАМИ-1.



С января 1928 года предприятие приступило к серийному производству НАМИ-1 (так назвали модель). За три года было изготовлено 412 автомобилей.

На раму – обыкновенную трубу диаметром 235 мм – сзади крепилась независимая задняя подвеска, а спереди – двухцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением и V-образным расположением цилиндров. При рабочем объеме 1160 см³ двигатель выдавал мощность 22 л. с. (2800 об/мин). Степень сжатия была предельно мала (4,5 единицы), что позволяло использовать самый низкосортный бензин. Не было бензонасоса, электростартера, аккумулятора, приборной доски, багажника. Запасное колесо крепилось к спинке заднего сиденья. Дверей было только две: передняя слева, задняя справа. Отсутствие дифференциала, независимая подвеска задних колес и большой дорожный просвет (265 мм) обеспечили НАМИ-1 прекрасную проходимость по тогдашним дорогам, а отсутствие сложных технических устройств повышало надежность.

В номере 70

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Карданные передачи



Тракторы Deutz из Германии



№ 70

модель номера
T-50B

Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00070

9 772311 213707

hachette

T-50B

В номере:

- Карданные передачи
- Тракторы Deutz из Германии

Спрашивайте в киосках уже через две недели!