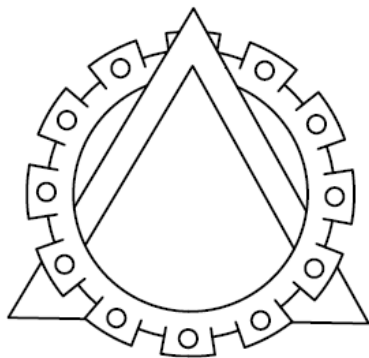


Т.Р.А.Р.М. - Треугольник- - ЛШЗ - Петрошина

От первого в России “Товарищества Российско-Американской резиновой мануфактуры” до современного производственного предприятия по производству мото, сельхоз, велошин - АО “Петрошина”

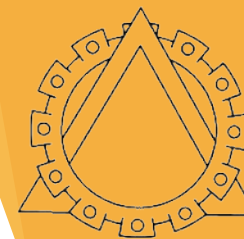


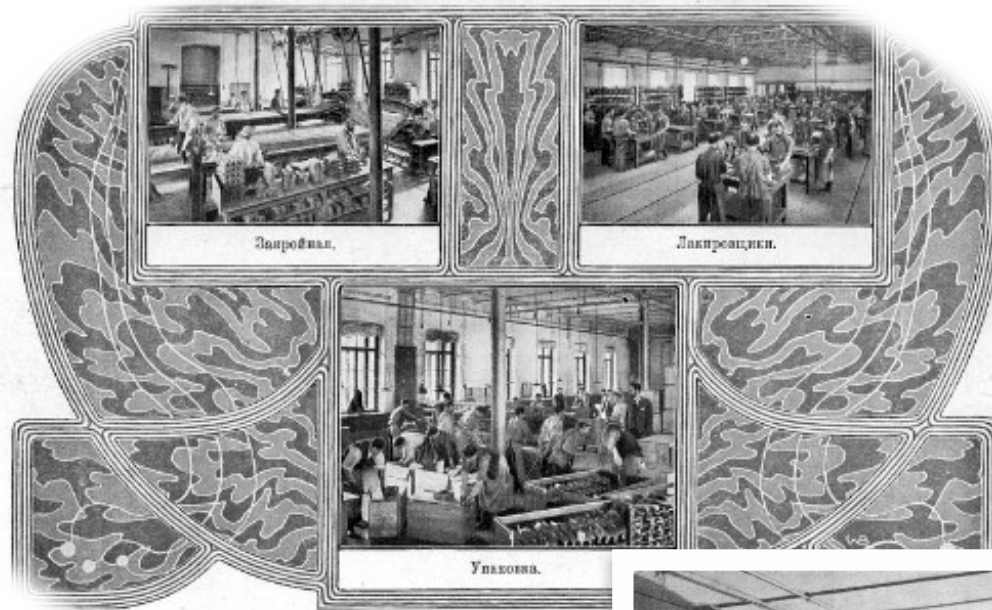
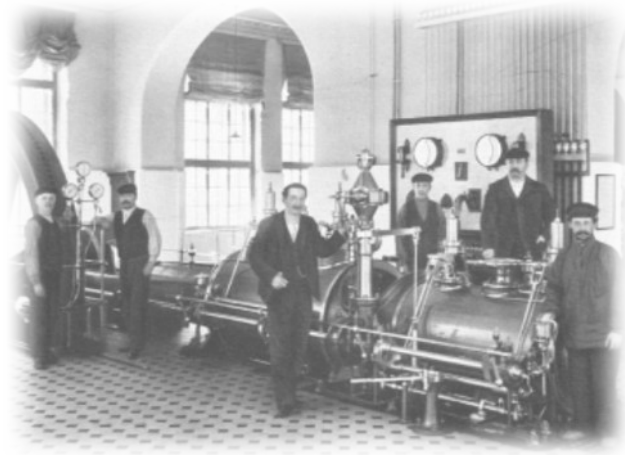
ПЕТРОШИНА

Но ни для кого ни секрет, что последний исторический этап – лишь верхушка айсберга, и мы гордо можем считать себя носителями вековых традиций первого российского резинового и шинного производства.

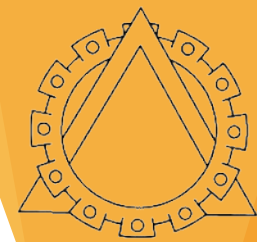
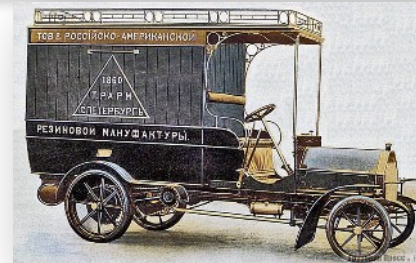
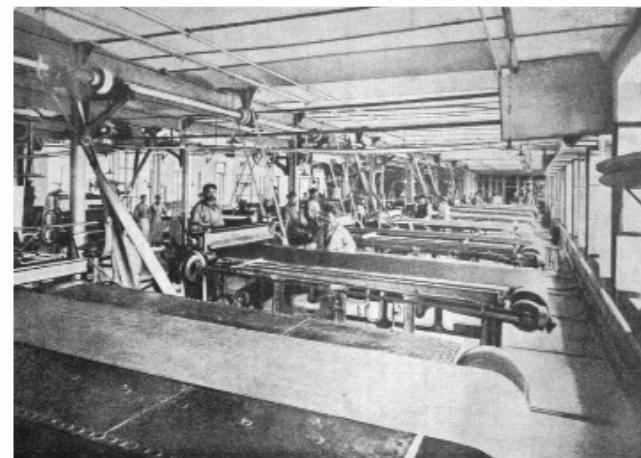
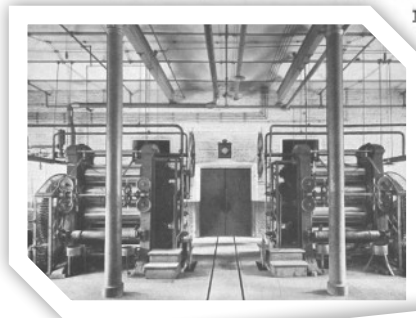


11 марта 1860 г. в Санкт-Петербурге на южном берегу Обводного канала гамбургским купцом Ф.И. Краузкопфом и его компаньонами образовано Товарищество Российско-Американской резиновой мануфактуры.





Фабрика была оснащена новейшими машинами, привезенными из-за границы: каландрами, вальцами, печами для вулканизации изделий и производила широкий ассортимент резиновых изделий (машинные ремни, трубы для газопроводов, клапаны для насосов и вентилях, изделия медицинского назначения, игрушки и т.д.), но в первую очередь – **резиновые галоши**, а это ведь **покрышки для ног!**



РЕЗИНОВЫЕ ХИРУРГИЧЕСКИЕ ПРЕДМЕТЫ

Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ

ПОДЪ ФИРМОЮ **ТРЕУГОЛЬНИКЪ**

ВЪ С-ПЕТЕРБУРГѢ

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

ГАЛОШИ

САМАЯ ЛУЧШАЯ ВЪ МИРѢ

ПОЛНОЕ РУЧАТЕЛЬСТВО ЗА ДОБРОВАКЪЧЕСТВЕННОСТЬ!

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ

Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ С-ПЕТЕРБУРГЪ

ПОЛНОЕ РУЧАТЕЛЬСТВО ЗА ДОБРОВАКЪЧЕСТВЕННОСТЬ!

ТВО РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ

ГАЛОШИ

СА ТРЕУГОЛЬНИКОМЪ

САМАЯ ЛУЧШАЯ ВЪ МИРѢ

ПОЛНОЕ РУЧАТЕЛЬСТВО ЗА ДОБРОВАКЪЧЕСТВЕННОСТЬ!

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ

Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ

ПОДЪ ФИРМОЮ **ТРЕУГОЛЬНИКЪ** С-ПЕТЕРБУРГЪ

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИН. ГУБКИ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИН. НАБОЙКИ

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

اینک بخشید بیروزین کوشس لار

طوبه از تیر لار

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

عزت پاسبان ایچا پکی زینواسی مانوف کتور سانس طومارت تریلیک

کن سبت اس بکیست

شهری چهره است

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ

ПОДЪ ФИРМОЮ **ТРЕУГОЛЬНИКЪ** С-ПЕТЕРБУРГЪ

РЕЗИНОВЫЯ ИГРУШКИ

Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ

ПОДЪ ФИРМОЮ **ТРЕУГОЛЬНИКЪ**

С-ПЕТЕРБУРГЪ.

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИНА ДЛЯ СТИРАНІЯ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ

Возьмите меня съ собою въ классъ

РЕЗИН. И ПЕНЬКОВЫЕ РУКАВА

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИН. РЕМНИ

1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИН. ИГРУШКИ

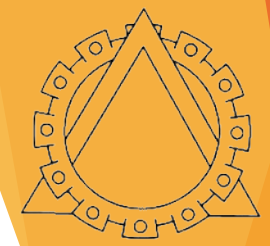
1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ

РЕЗИНОВ. РЫБАЧЬИ САПОГИ

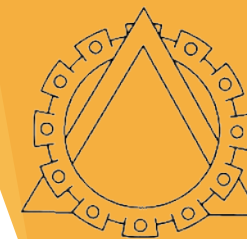
1860 Т.Р.А.Р.М. С.ПЕТЕРБУРГЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ

ТРЕУГОЛЬНИКЪ



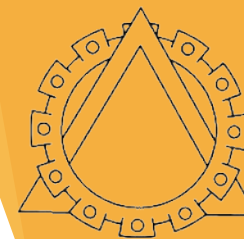
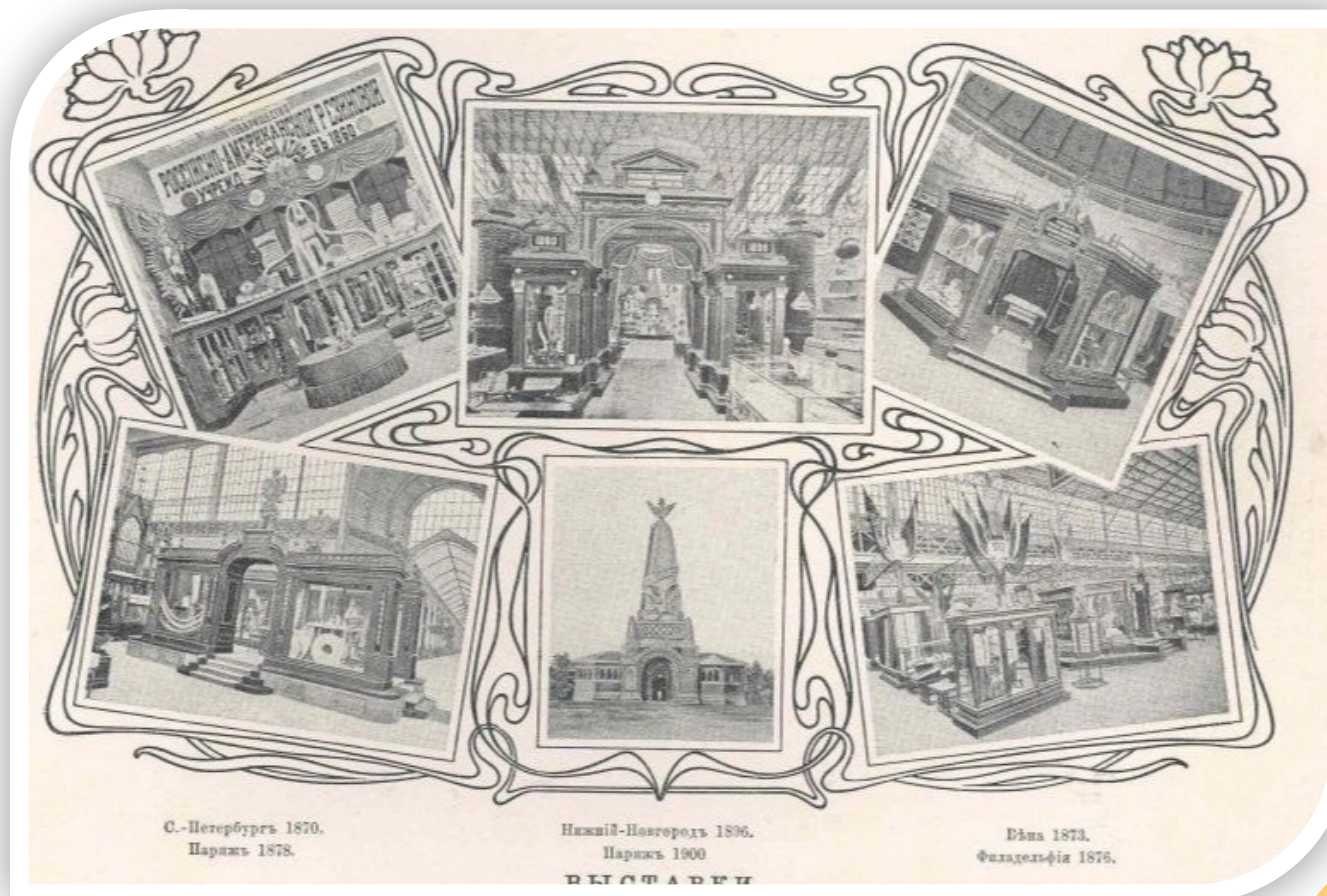


С 1908 г. «Товарищество российско-американской резиновой мануфактуры» закрепило за собой название «Треугольник», соответствующее торговому знаку. В одной из бумаг направленной в министерство финансов, правление объясняло: "В знаке фирмы треугольник – главное, бросающееся и неграмотному покупателю в глаза".



За высокое качество изделий на всемирных и всероссийских выставках фирма получила порядка 20 весомых наград. Среди них – звание поставщика Его Императорского Величества.

До конца XIX в. предприятие оставалось монополистом в этой отрасли в стране. В начале XX в. являлось крупнейшей фирмой по производству резиновых изделий в России и Европе.





В начале 1890-х годов к номенклатуре выпускаемой продукции добавились пневматические шины и камеры для велосипедов. Освоение новой продукции потребовало создания отдельного производства – ведь изготовление велошин по тем временам считалось высокотехнологичным. Уже в конце 1900-х годов большинство велосипедов в России было «обуто» в шины с надписью «Треугольник».

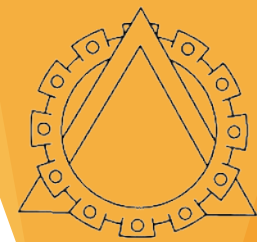


Треугольникъ 1-й сортъ
Russian American Tyre.

№ 1. Безъ проволоки. № 2 Д. Съ проволокой.
Цѣна за штуку. Цѣна за штуку.
№ 1. Покрышка . . . Руб. 5.90 № 2. Покрышка . . . Руб. 5.35
Камера за штуку . . . Руб. 2.65

Треугольникъ-Идеаль
Ideal Tyre.

№ 3. Безъ проволоки. № 4 Д. Съ проволокой.
Цѣна за штуку. Цѣна за штуку.
№ 3. Покрышка . . . Руб. 4.90 № 4. Покрышка . . . Руб. 4.40
Камера за штуку . . . Руб. 2.15





Илл. Журн. Автомобилист, Москва. № 2-11.25.



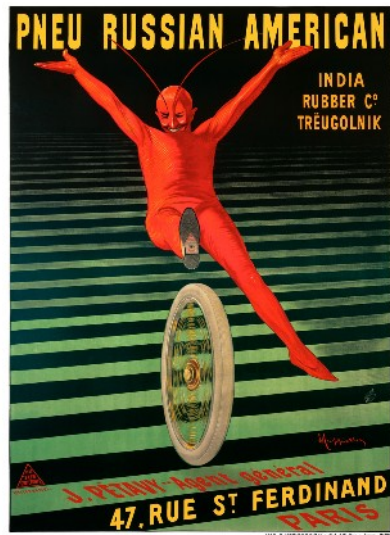
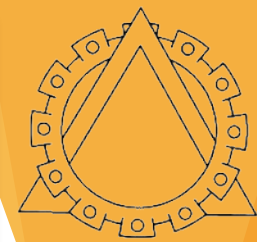
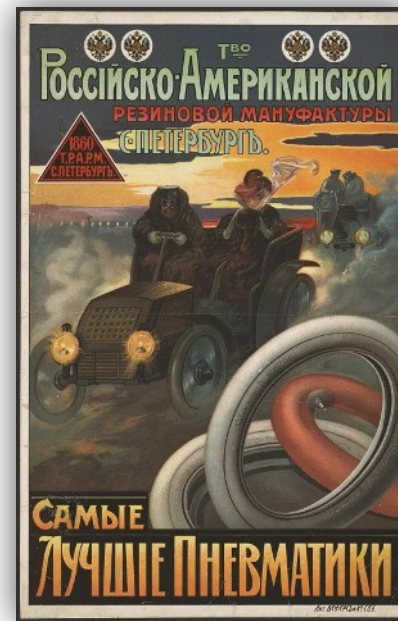
По мере развития
самодвижущегося транспорта
осваивалось производство
шин для легковых и грузовых
автомобилей, мотоциклов,
аэропланов и т.п., год от года
совершенствовалось и
расширялось их производство.



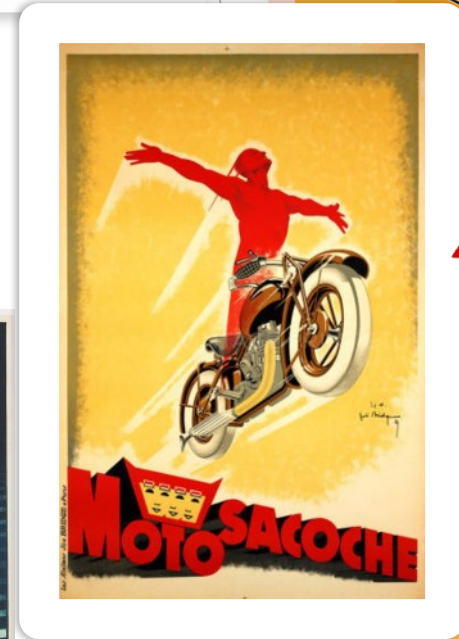
К началу 1910-х годов компания
«Треугольник» занимала ВТОРОЕ
МЕСТО В МИРЕ по производству
автомобильных шин после мирового
лидера - французской фирмы
«Мишлен» и имела торговых
представителей на всех крупных
странах. Русские шины считались в те
времена одними из лучших в мире и
пользовались огромным успехом.



Интересны рекламные призывы и лозунги — каждая нация делала рекламу на свой лад, по традициям своего менталитета. Рекламные плакаты «Треугольник» рисовали знаменитые художники и любой приличный магазин автопринадлежностей в России и за рубежом, считал за честь иметь в своём ассортименте русскую резину. Российская реклама не лукавила, утверждая: «ТРЕУГОЛЬНИК — Самые лучшие пневматики»



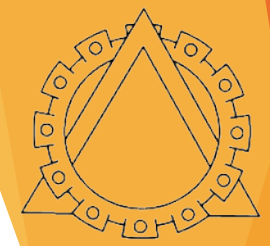
На первых французских рекламных плакатах фирмы «Треугольник» пневматики называли русско-американскими, но кроме части капитала там ничего не было американского, изготавливали шины русские рабочие в Петербурге. Позже французы стали писать «Русские пневматики ТРЕУГОЛЬНИК». Больше ничего и не требовалось, если русские — значит высший класс!



ВСЕРОССИЙСКИЙ РЕКОРДЪ
побить на гонкѣ 14 мая 1913 г. въ С.-Петербургѣ:
Первымъ Хернеръ на Бенцѣ
1 верста въ 19 секундъ—
189½ вер.—201 килом. въ часъ
на ШИНАХЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ.

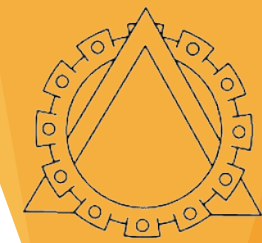
Вторымъ Донье на Мерседесъ
1 верста въ 26¼ секундъ—
135 вер.—144 килом. въ часъ
на ШИНАХЪ ТРЕУГОЛЬНИКЪ.

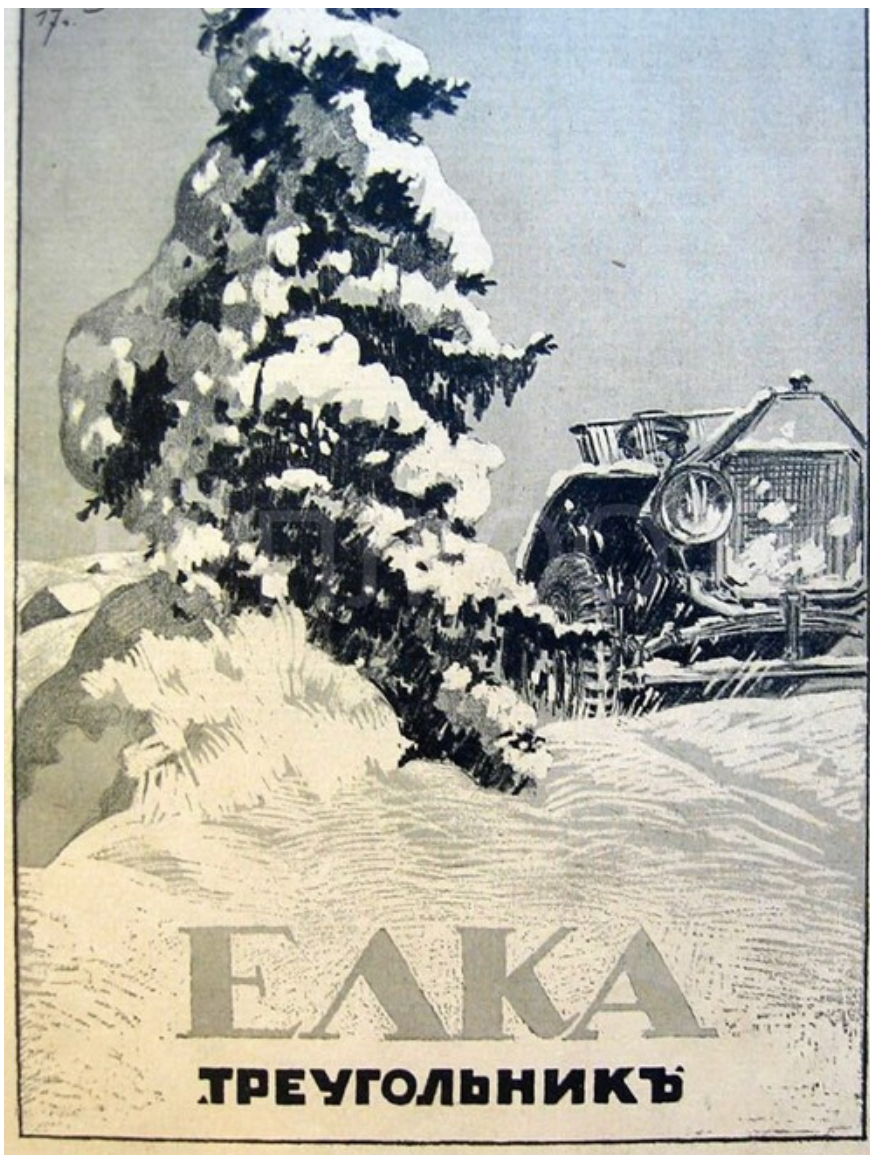
Подтверждением высокого класса шин являлось успешное участие в соревнованиях. Так 14 мая 1913 года на Волхонском шоссе «Санкт-Петербургский автомобиль-клуб» провёл заезды на дистанцию в одну версту с хода. Немец Франц Хёрнер на «Бенце» установил Всероссийский рекорд скорости 202,1 км/ч. Жюри, принимая во внимание исключительные свойства его машины, выделило его вне категории. Этот рекорд оставался непревзойденным до 1952 года. Поэтому громкие рекламные лозунги тех лет не пустой звук!



Считается, что первой в мире зимней шиной в мире была Nokian Kelirengas, которая была разработана, произведена и запущена Nokian Tyres в Финляндии в 1934 году. Эта автомобильная зимняя шина имела поперечный профиль с несколькими углами сцепления. Идея шины была в том, чтобы давать сцепление именно на дорогах, покрытых снегом.

Мнение о том, что финская разработка была первой в мире, распространено, однако является неверным: русские инженеры уже в начале XX века первыми пришли к выводу, что узор «ёлочкой» делает протектор не скользящим. Специальный протектор с поперечным узором для лучшего сцепления на зимних дорогах применялся ещё в 1910-е годы, в том числе и на российских шинах "Ёлка" фирмы "Треугольник".





1917 год

NOKIA
"KELIRENGAS"

FOR BUSES AND LORRIES

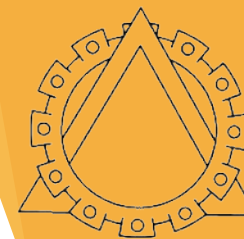
The "Kelirengas" is a new Finnish winter tyre. It can grip even in soft snow, as its grooves prevent snow from sticking. The suction cups on the tread pattern attach the tyre even to hard and slippery surfaces, thereby preventing slides. Braking is more effective, and sliding sideways in corners and turns is entirely eliminated.

A similar tyre for passenger cars is called the Nokia "Hakkapeliitta".

FOR SNOWY ROADS -
FINNISH WINTER TYRES

NOKIA

1934 год





ТОВАРИШЕСТВО
"ТРЕУГОЛЬНИКЪ"

15

въ С.Петербургѣ.

Крупнѣйшіе и богатѣйшіе резиновые заводы въ Россіи --

ВСЕГДА НУЖНЫ ЗДОРОВІЯ РАБОТНИЦЫ
ВОЗРАСТОМЪ ОТЪ 18 ДО 30 ЛѢТЪ.

Рабочій день 8 - 10 часовъ.

До пріисканія квартиры - бесплатное помѣщеніе до нодѣль.

На нашихъ заводахъ постоянно работаютъ 15 тысячъ человекъ.

При нашихъ заводахъ имѣются:

Бесплатная ясли на 500 дѣтей рабочихъ,

Бесплатная школа на 500 дѣтей рабочихъ,

Бесплатная медицинская помощь рабочимъ и работницамъ,

Свои пріемный покой, врачи, фельдшера, акушерка,

Бесплатная аптека,

Въ городскихъ больницахъ бесплатныя кровати для нашихъ
рабочихъ и работницъ,

Послѣ болѣзни, нуждающимся въ укрѣпленіи здоровья, без-
платный отдыхъ въ специальной нашей колоніи, нахо-
дящейся въ здоровой сухой мѣстности среди лѣса.

Обезпеченіе подѣ старость, страхованіе отъ несчастныхъ
случаевъ,

Вознагражденіе за долготѣлную работу,

Нѣсколько большихъ домовъ для семейныхъ рабочихъ съ бла-
гоустроенными квартирами.

НАШИ ЗАВОДЫ НАХОДЯТСЯ ВЪ С.-ПЕТЕР-
БУРГѢ, ПО ОБВОДНОМУ КАНАЛУ № 134 - 138.

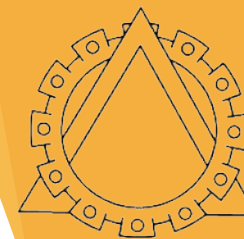
Товарищество Россійско-Американской Резиновой Мануфактуры
назв. фабрика "Треугольникъ"

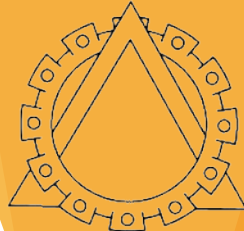
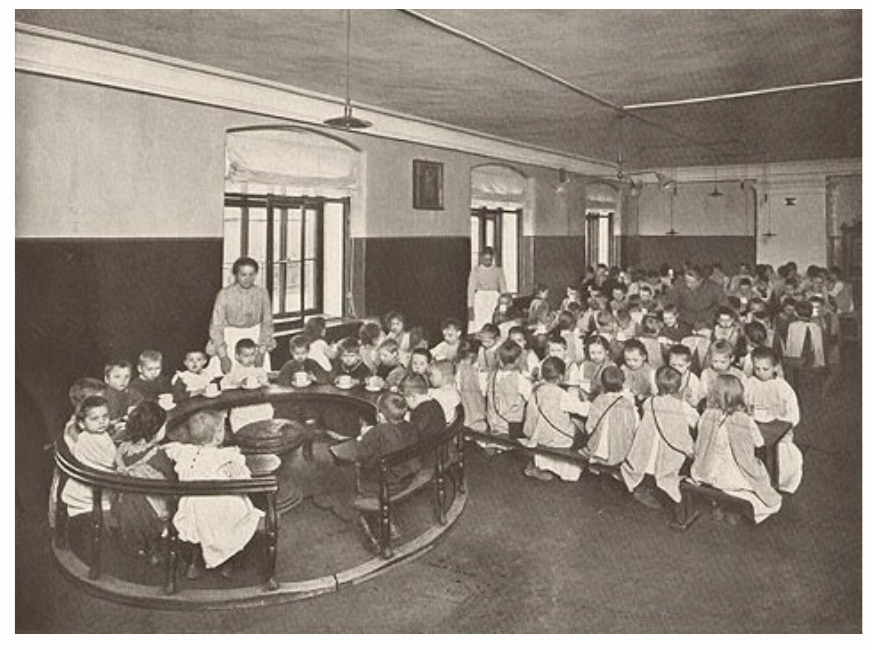
На предприятии помимо качества и продвижения продукции активно занимались и социальной программой для работников.

При фабрике имелась школа на 500 детей, ясли на 500 мест, амбулатория, аптека, пансионат.

Неподалеку были построены жилые дома для рабочих, больница, клуб, магазины.

Санитарной частью заведовали пять врачей, при фабрике также постоянно находились шесть фельдшеров и одна акушерка. Вознаграждение врачам и выдаваемые служащим и рабочим безвозмездно лекарства обходились фабрике ежегодно от 23 тысяч рублей.





1860
Т.Р.А.Р.М.
С. ПЕТЕРБУРГЪ
ТРЕУГОЛЬНИКЪ



Квартиры для рабочих в Санкт-Петербурге

Фотография. 1910 год



Школа при заводе в Санкт-Петербурге

Фотография. 1910 год



Кегельбан на территории комплекса завода Товарищества

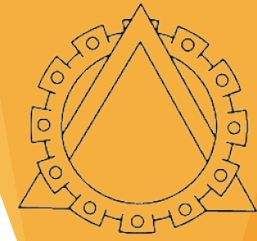
Фотография. 1910 год.



Загородная колония для отдыха рабочих

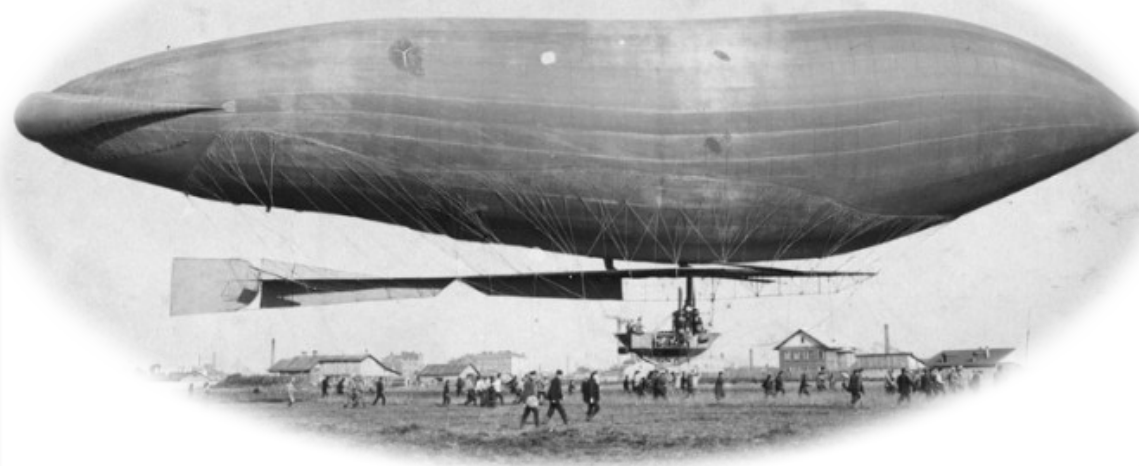
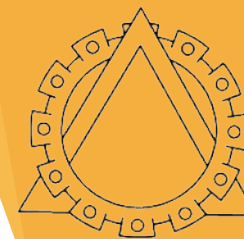
Фотография. Санкт-Петербург, 1910 год

Также существовала касса взаимопомощи для служащих находящихся на месячном жаловании. Капитал кассы образовывался из отчислений годовой прибыли товарищества. Ежегодный прирост на счет каждого служащего соответствовал 2-х месячному жалованию. Сами служащие не принимали непосредственного участия в увеличении средств кассы. Цель кассы—не оставить родственников служащего без средств в случае его смерти.



К началу Первой мировой войны «Треугольник» воспарил в прямом смысле слова.

С 1907 года фирма начинает производить материи для первых военных российских дирижаблей. Таким был «Кречет». В феврале 1907 года, по приказу инженер-генерала А.П. Вернандера, представлявшего Совет государственной обороны, было начато строительство дирижабля, для которого «Треугольник» изготовил оболочку. Первый запуск состоялся в августе 1910 года.



Т-во РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНИФАКТУРЫ
ТРЕУГОЛЬНИКЪ
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ИЗГОТОВЛЯЕТЪ ВЫСШАГО КАЧЕСТВА

ОБОЛОЧКИ
АЗРОСТАТОВЪ
ВОСЪХЪ СИСТЕМЪ.



МАТЕРІЮ
ДЛЯ АЭРОПЛАНОВЪ
ВОСЪХЪ СИСТЕМЪ.

АЗРОСТАТЫ для метеоролог. станцій и для артиллерійской стрѣльбы (мишени).
Сигнальные шары и Шары-Зонды.
ОДЕЖДУ ИЗЪ ПРОРЕЗИНЕННОЙ МАТЕРІИ.
ПНЕВМАТИЧЕСКІЯ ШИНЫ
для АЭРОПЛАНОВЪ.



ВСѢ ДИРИЖАБЛИ, построенные въ Россіи,
снабжены оболочками „ТРЕУГОЛЬНИКЪ“
ВЫСШАЯ НАГРАДА — „GRAND PRIX“
на Всемирной Выставкѣ въ ТУРИНѢ за лучшее изготовленіе прорезиненныхъ
матеріи для цѣлей воздухоплаванія.



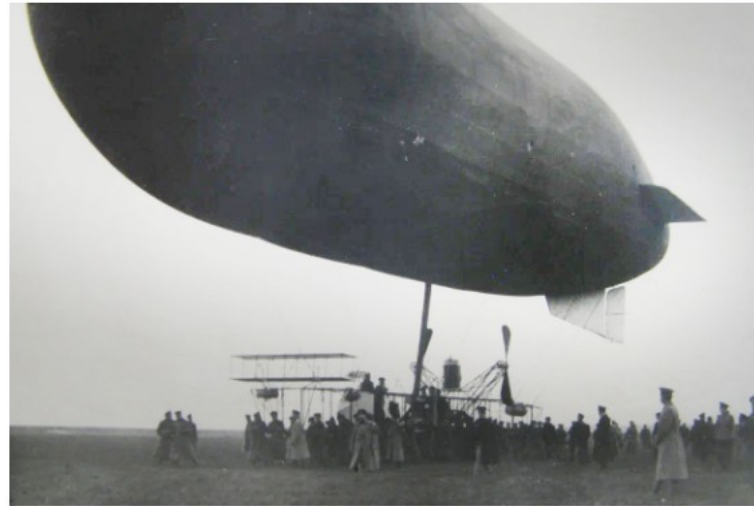
Раскройщицы оболочек для аэростатов. Компания
“ТРАРМ” (“Треугольник”), 1911 г.



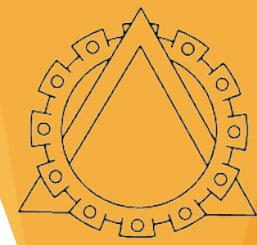
Пошивочный цех компании ТРАРМ, 1911 г.



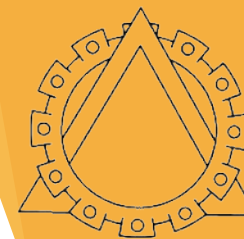
Выставочный стенд компании “ТРАРМ” на Первой
международной воздухоплавательной выставке в
Михайловском манеже. 1911 г.



Дирижабль “Голубь”, изготовленный на Ижорском
заводе в 1910 г.



В годы Первой мировой войны предприятие оказалось монополистом, по существу оставшись единственным поставщиком резины для автотранспорта, авиации. Кроме шин разного назначения для нужд армии выпускались противогазные маски, прорезиненные материи, продукция медицинского назначения и др.

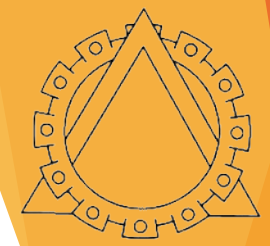
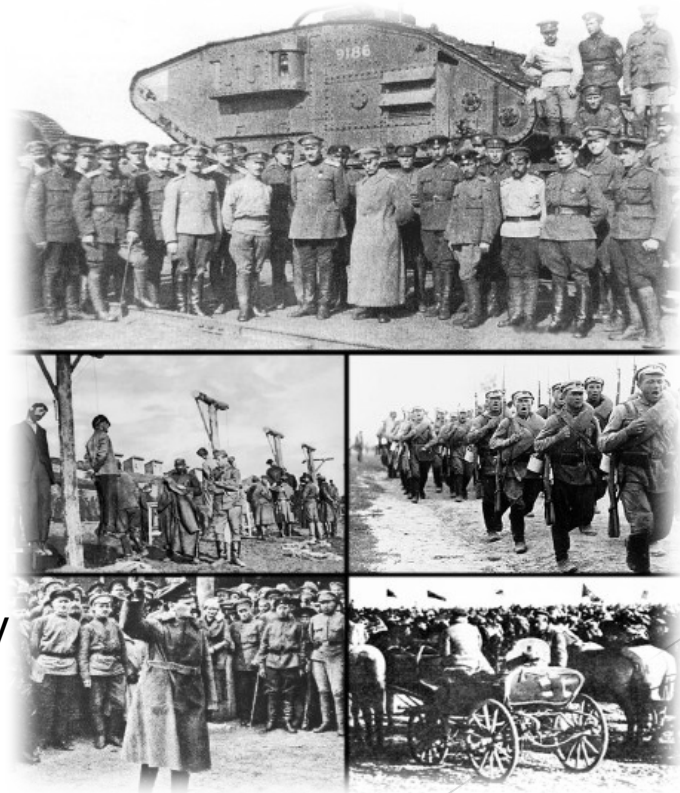


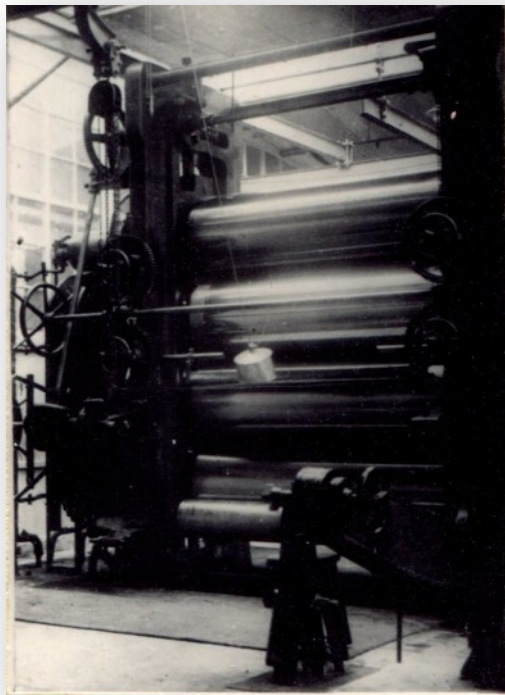


В феврале 1918 года завод был остановлен. Шла гражданская война, не хватало ни людей, ни топлива, ни материалов, в том числе в связи с блокадой советского государства и с прекращением ввоза каучука, и до сентября 1922 года вся резиновая промышленность жила запасами, с которыми она вошла в 1918 год.

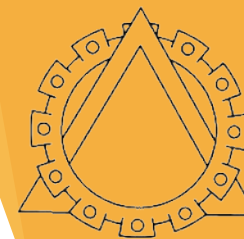
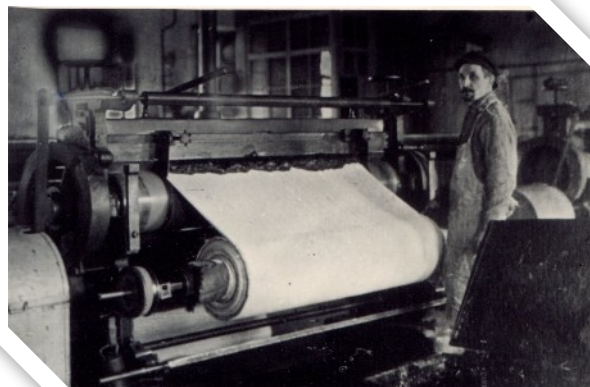
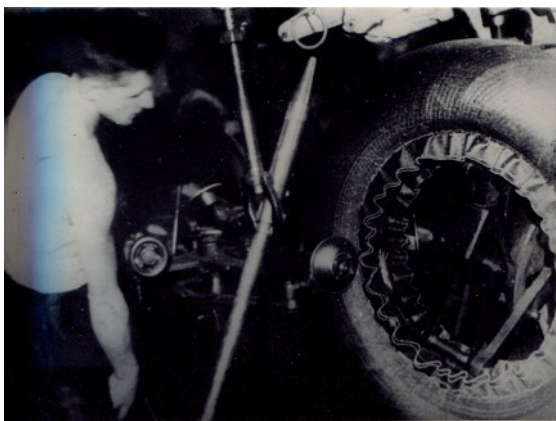
Завод «Треугольник» постепенно начал работать лишь через девять месяцев с декабря 1918 года. В это время он получил название Государственный завод резиновой промышленности № 1 «Треугольник». Производство шин же было возобновлено лишь в 1920-21 годах.

Название "Красный треугольник", столь известное по сей день, было присвоено заводу в честь пятой годовщины Октября в 1922 году.

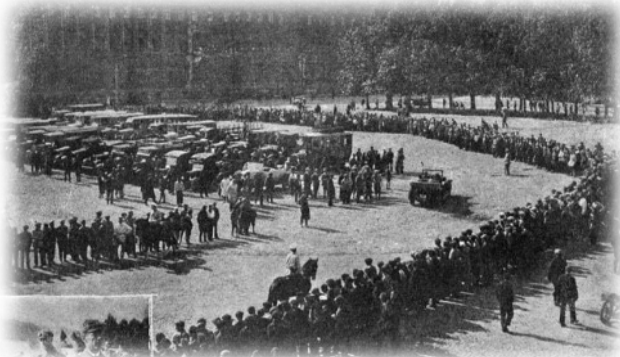




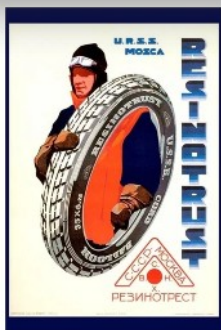
В это тяжелое время войн и вынужденных простоев мировая шинная промышленность значительно ушла вперед. Поэтому в 1920-30е годы происходила постоянная модернизация шинного завода. Изменения коснулись сырья и материалов (применение новых специальных кордных тканей, создание новых рецептур, содержащих сажу и ускорители и т.д.), оборудования (приобретались новые современные станки для всей технологической цепочки – смесители, вальцы, каландры, резательные машины, сборочные станки, гидравлические пресса, автоклавы и пр.), технологии (механизация, профилирование протекторов, новые способы сборки и вулканизации – на варочных камерах вместо металлических сердечников). Работники завода проходили обучение на зарубежных заводах с целью освоения новых оборудования и технологий.



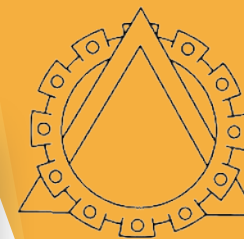
В итоге Ленинградский завод, развивая шинное производство темпами, значительно превосходившими темпы роста других отраслей резиновой промышленности вновь поднял свое качество до мирового уровня.



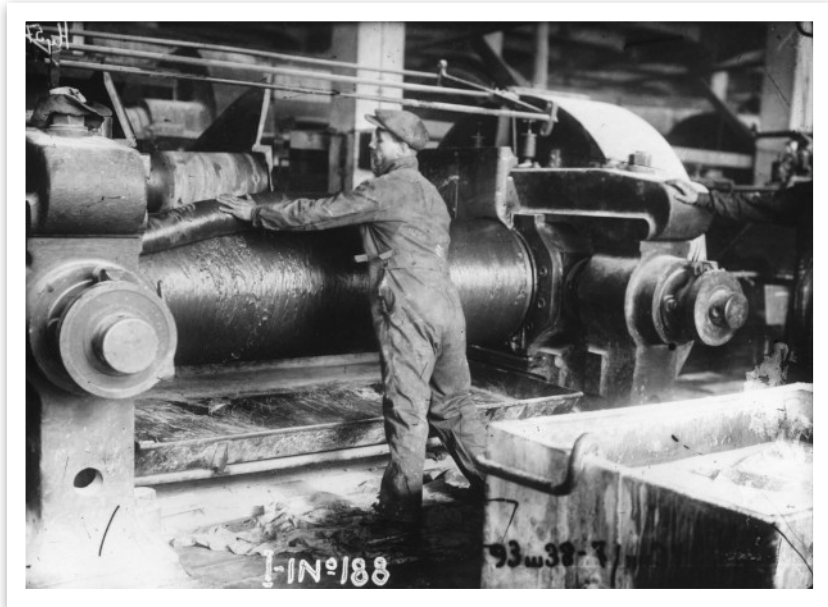
Что подтвердилось, в том числе, и спортивными успехами. Так в пробеге 1925 года Ленинград-Москва-Тифлис-Москва шинам завода «Красный треугольник» было присуждено второе место по качеству.



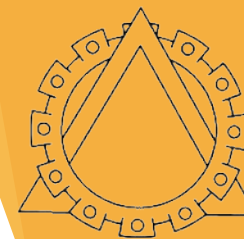
В результате к отечественным шинам снова возрос заграничный спрос.



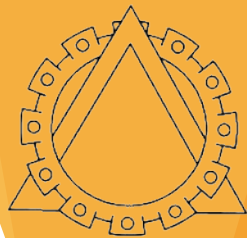
В те годы удельный вес шинного производства во всей продукции «Красного треугольника» составлял до одной трети, а по потреблению каучука – до 40% от потребления всего завода.



До 1933 года, когда начал работу Ярославский шинный завод, крупнейший на тот момент завод в Европе, шинное производство «Красного треугольника» было единственным для всего Советского Союза.



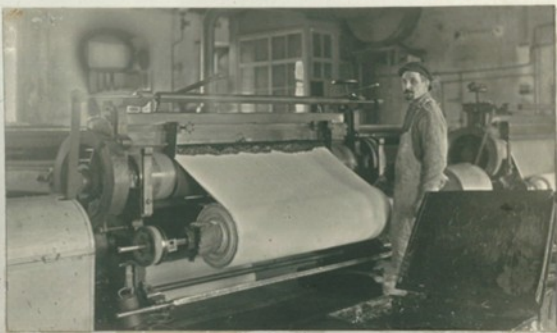
Далее представлены материалы по истории завода, подготовленные о том периоде в 1957 году



1860
Т.Р.А.Р.М.
С.ПЕТЕРБУРГ
ТРЕУГОЛЬНИКЪ

С Б О Р О Ч Н Ы Й Ц Е Х

УЧАСТОК ОБРЕЗИНИВАНИЯ ТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ.

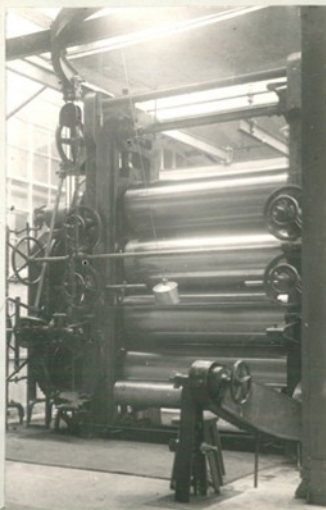


До 1927-28г.г. пропитка тканей для изготовления покрышек (Автопнева) производилась на шпеди́нг-машинах.



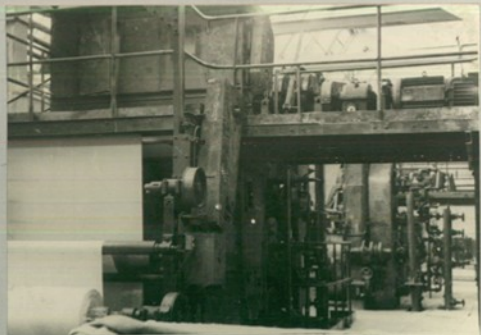
Сушильный каландр Р.Поле.

В годы первой пятилетки на заводе были установлены каландры фирм — Крупп и Р.Поле, на которых производилось вплоть до 1948г. одностороннее обреза́ние и шпреди́ровка тканей в 2-3 приёма.



КАЛАНДР Крупп №1.

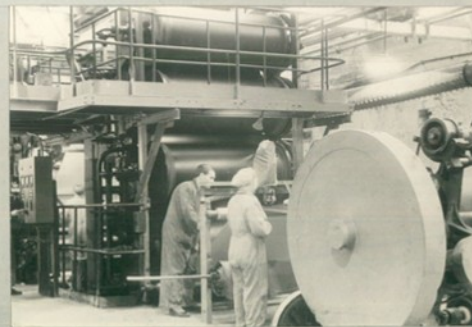
№4



РАСКАТКА КОРДА-СУРОВЬЯ НА КОРДНОМ АГРЕГАТЕ.

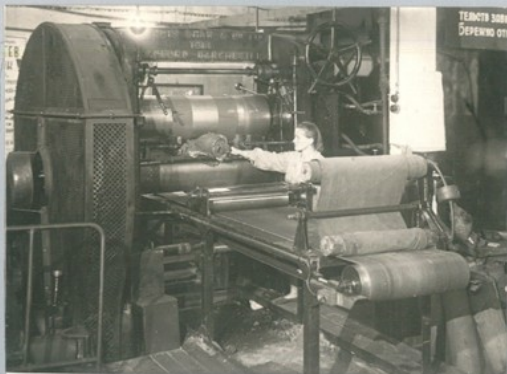


Заправка корда в зазор каландра.



ЗАКАТКА прорезиненного корда после его пропус́ка через кордный агрегат.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ РЕЗИНОВЫХ ПРОСЛОЕК



Каландр №6 для накладывания
резиновых прослоек на корд.



Прослоечный каландр №7.

РАСКРОЙ ТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

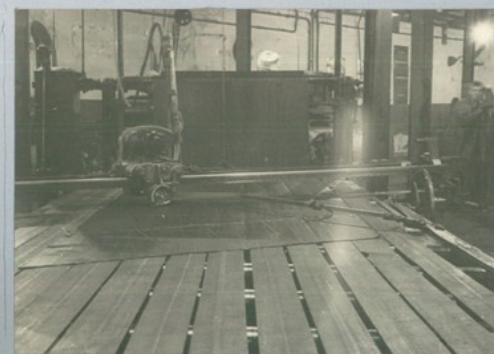


Вертикально-резательная
машина «Спадон»
(ныне демонтированная).

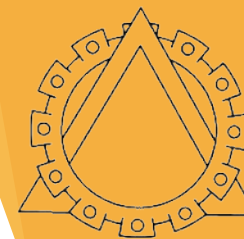
В настоящее время закатка раскроенных полос прорезиненного корда производится на специальном закаточном станке.



Закатка накроенных полос прорезиненных тканей в валики вручную.



Горизонтально-резательная машина.
Раскатка и раскрой корда.



РУЧНАЯ СБОРКА ПОКРЫШЕК НА „ЖУРАВЛЯХ”

(20-ые – 30-ые годы)



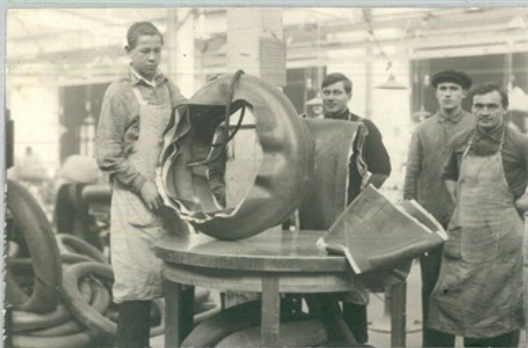
Сборка каркаса
на металлическом дорне



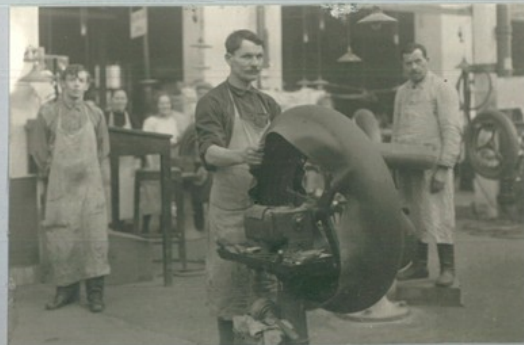
Одевание браслета
на рабочую камеру вручную.



Одевание крыла на шаблон
перед вставкой в каркас.



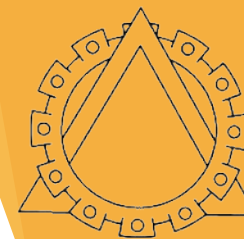
Одевание браслета на рабочую
камеру на станке „Байкова”



Выравнивание каркаса
по камере.

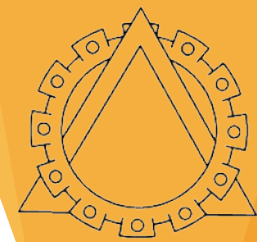


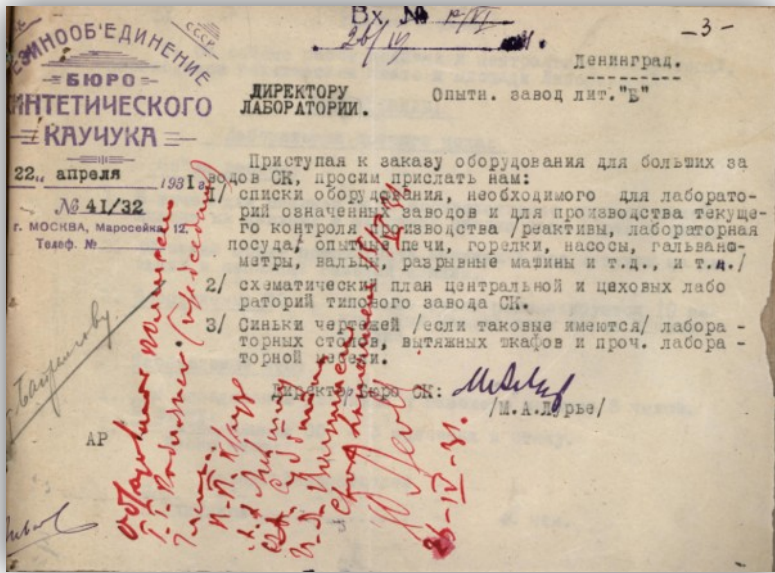
Прикатка последнего
слоя.



Завод играл огромную роль в подготовке квалифицированных кадров для шинников всей страны: помимо индивидуального и бригадного обучения при заводе существовала школа фабричного заводского ученичества и курсы техникума.

На заводе проходили обучение сотни рабочих для строящегося Ярославского шинного завода, многие наиболее квалифицированные рабочие и ИТР Ленинградского завода участвовали в его запуске и обучении персонала нового завода уже на рабочих местах, часть из них была переведена в ЯШЗ для постоянной работы и на первых порах составляла основной технический костяк нового завода, одного из крупнейших в мире на тот момент.





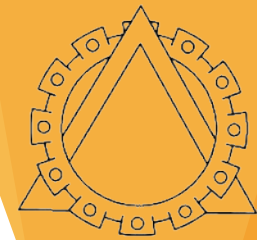
1930-е годы прошли на шинном производстве под знаком освоения и внедрения в рецептуры резин синтетического каучука и других ингредиентов (сажи, серы, ускорителей, противостарителей и др.) отечественного производства для ухода от импортозависимости.



Первые опыты по освоению СК в шинном производстве были успешно начаты в 1933 году. И в том же году покрышки, изготовленные из СК, подтвердили свои замечательные эксплуатационные свойства в Каракумском автопробеге.



Несмотря на все сложности с освоением в производстве СК – от технологических до неверия людей – уже к концу 1930-х годов удалось повысить долю СК в общем потреблении каучуков до 70%.



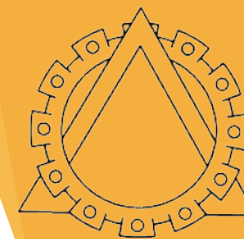
В 1939 году был создан Народный комиссариат резиновой промышленности и в его составе – Главное управление шинной промышленности. А 10 июля постановлением Совнаркома СССР «О разукрупнении завода «Красный треугольник» шинное производство было выведено в самостоятельный Ленинградский шинный завод



В последние предвоенные годы ЛШЗ выпускал до двух сотен типоразмеров покрышек и камер. В отличие от Ярославского завода, заточенного на выпуск нескольких основных моделей стандартных размеров, завод Ленинградский закрывал потребность в шинной продукции для широчайшего ассортимента техники, в том числе и зарубежного производства.

Громадный ассортимент шин осложнял и удорожал производство, поэтому вплоть до самой войны не прекращались мероприятия по модернизации завода, механизации технологии и транспортировки внутри завода, и по улучшению организации процессов.

В 1940 году Правительство одобрило специальным постановлением коренную реконструкцию всего шинного завода, но реализации этих планов помешала война и начавшаяся блокада Ленинграда.



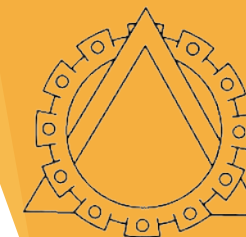


Значительная часть оборудования и около 500 сотрудников завода эвакуировано в Омск, где шло строительство нового шинного завода. При непосредственном участии ленинградских специалистов Омский шинный завод начал выпуск продукции уже 24 февраля 1942 года.

Сотни опытных сотрудников ушли в народное ополчение и Красную армию, на оборонные работы и в части местной противовоздушной обороны.



Только незначительная часть рабочих была оставлена для консервации и охраны оставшегося оборудования в условиях непрекращающихся артобстрелов. К октябрю 1941 года оставшееся в блокадном Ленинграде оборудование шинного завода было окончательно законсервировано.





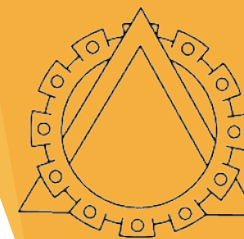
ЛШЗ находился на консервации около двух лет и по постановлению Военного Совета Ленинградского фронта частично восстановил производство с сентября 1943 года.

На тот момент для восстановления и запуска разрушенного за годы войны хозяйства завода было задействовано только около 350 человек и всего 9 ИТР. Среди рабочих большинство не было обучено – это выделенные бойцы Красной армии и непромышленные работники.



Тем не менее, уже за 1943 год под непрерывающимися артобстрелами и бомбардировками было выпущено около 13,5 тысяч новых покрышек.

Восстановление площадей и оборудования продолжалось, и в 1944 году выпуск составил уже более 70 тысяч покрышек, в 1945 – 80 тысяч. Несмотря на постоянные перебои в поставках сырья и энергии.

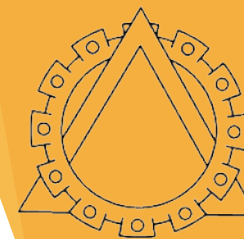


Ленинградский шинный завод за годы Великой Отечественной войны значительно пострадал от артобстрелов и бомбардировок, часть оборудования была эвакуирована на восток. Завод оказался отсталым в техническом плане и ограничен по мощности по сравнению с модернизированными, построенными и строящимися по последнему слову техники новыми шинными заводами, находившимися вдали от фронта.



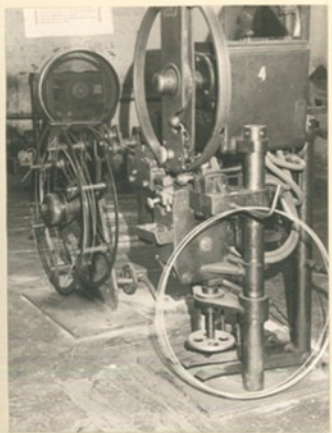
В первые послевоенные годы продолжились расконсервация, ремонт и запуск в работ пережившего войну оборудования, восстановлена артезианская скважина, а также проводились усовершенствование и изменение технологии, работы по созданию и испытанию новых рецептур.

В 1947 году расконсервация завода была закончена, в результате чего был увеличен выпуск продукции в 2 раза, в том числе – в 4 раза выпуск мотоциклетных шин и возобновилось производство велошин после двадцатилетнего перерыва.

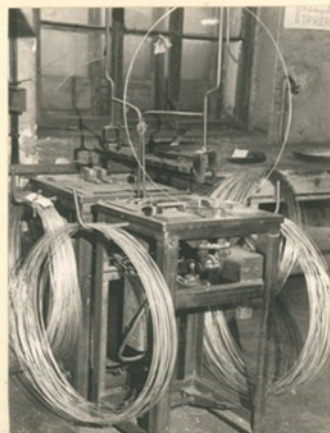


ПРОИЗВОДСТВО ВЕЛОСИПЕДНЫХ ШИН

УЧАСТОК ИЗГОТОВЛЕНИЯ ВЕЛОКОЛЕЦ



СБОРКА КОЛЕЦ



ПАЙКА КОЛЕЦ НА СВАРОЧНЫХ АППАРАТАХ

УЧАСТОК ИЗГОТОВЛЕНИЯ ВЕЛОКАМЕР



ШЕРОХОВКА КОНЦОВ ВЕЛОТРУБОК



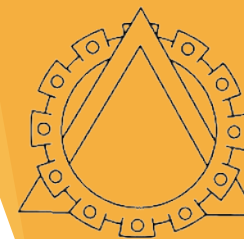
ПРИКАТКА СТЫКОВ



УЧАСТОК СБОРКИ ВЕЛОПОКРЫШЕК



УЧАСТОК ВУЛКАНИЗАЦИИ ВЕЛОПОКРЫШЕК



В 1948-1950 годах пришло время коренной реконструкции всего завода. При этом работы проводились без полной остановки завода, так как постоянно растущая потребность страны в шинах не позволяла это сделать.

За годы реконструкции на заводе, не прекращая ни на один день выпуск продукции, было установлено новое оборудование, агрегаты, освоена новая техника и технологии, огромный скачок совершили КИП и автоматизация. Реконструкции и модернизации подверглись все цеха, начиная с подготовительного.

СТАРЫЕ МЕТОДЫ РАБОТЫ, ПРИМЕНЯВШИЕСЯ ДО РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАВОДА

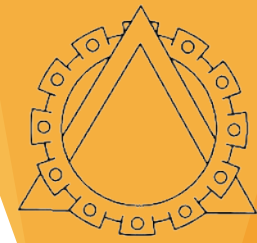


Распиловка натурального каучука
вручную.



Подача навесок химматериалов на
участок смешения вручную.

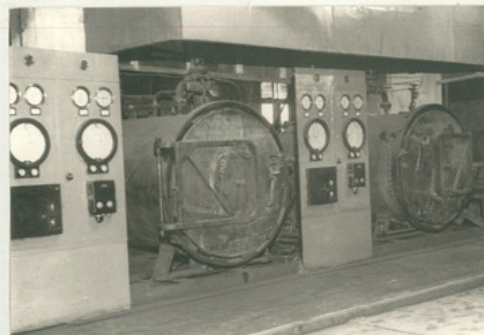
УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ МЕТОДЫ РАБОТЫ



НОВАЯ, УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ ТЕХНИКА, УСТАНОВЛЕННАЯ НА ЛШЗ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД



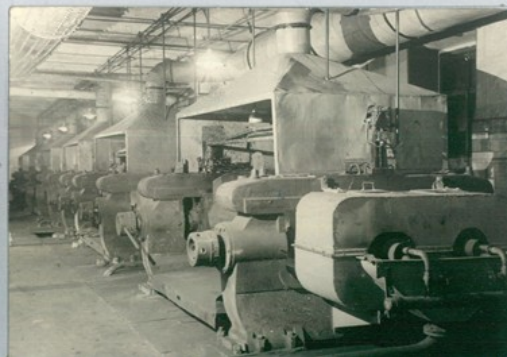
Изготовление ускорительных паст в пастомешалках, обеспечившее лучшее распределение ускорителей в резиновых смесях.



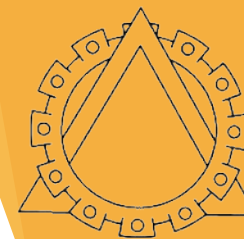
Участок термопластикации дивинилстирольных каучуков (СКС), изготавливаемых из непищевого сырья.



Разогрев и выпарка жидких мягчителей в бочках с паровым обогревом.



Новый агрегат валцев 6×84, установленный в 75 корп. для пластикации натурального каучука.



В сборочном цеху в этот период был установлен новый 4-валковый кордный агрегат, позволивший производить двухстороннюю обрезинку кордной ткани в одну стадию.

Кроме того, сборка покрышек была переведена на современные отечественные полудорновые станки СПД.



Обжимка кромок браслет на станке СПД-1 (до его модернизации)



Общий вид зала для сборки покрышек. На переднем плане транспортер для транспортировки деталей и собранных покрышек.



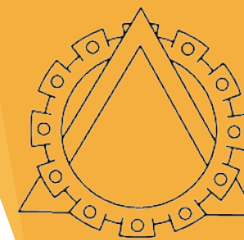
Сборка покрышек на станке СПД-1 с установленным левым шаблоном (до его полной модернизации).



Сборка покрышек на модернизированном станке СПД-1 (описание станка см. дальше)



Сборка покрышек на станке СПД-3



В цехе вулканизации были изменены методы формования, впервые на заводе установлены индивидуальные вулканизаторы для покрышек с механизированным и автоматизированным процессом вулканизации. А сама вулканизация переведена с паровоздушного режима на перегретую воду с давлением 18-20 атм. Загрузка форм в оставшиеся автоклавы была механизирована

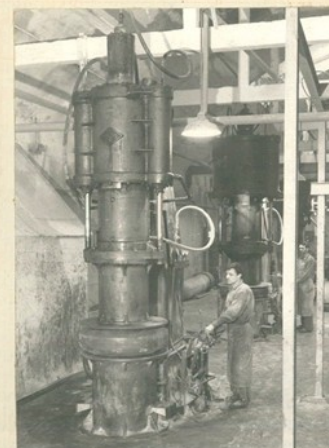
ФОРМОВАНИЕ ПОКРЫШЕК



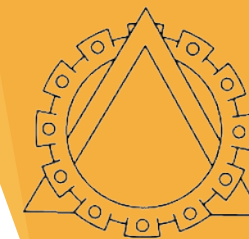
Закладка варочных камер в дорновую покрышку на ручном станке.
(1930-ые годы)



Вакуумный форматор для полуплоских покрышек с закладкой варочных камер вручную. В настоящее время применяется только для формования мотокамер.



Воздушный форматор для грузовых и легковых покрышек с механизированной закладкой варочных камер. Производительность труда увеличилась в 2 раза.



ВУЛКАНИЗАЦИЯ ПОКРЫШЕК В АВТОКЛАВАХ



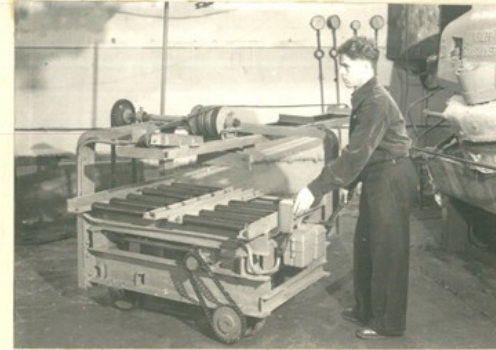
Загрузка вулканизационных форм в автоклавы (до 1950 г.).

Пластинчатый транспортер формы подавались к автоклавам, откуда вручную заталкивались в котел.



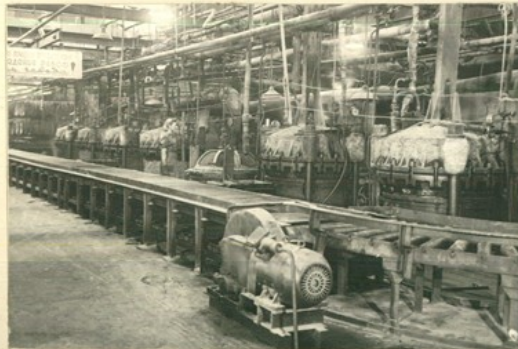
Загрузка вулканизационных форм в автоклавы (после 1950 г.) с пластинчатого транспортера формы заталкиваются в автоклав и вытаскиваются из него специальным приспособлением без применения тяжелого физического труда.

Производительность труда на операции повысилась на 50%, что обеспечило высвобождение по 3 человека в каждой бригаде.



Приспособление установленное на тележку для механизированной загрузки и выгрузки вулканизационных форм.

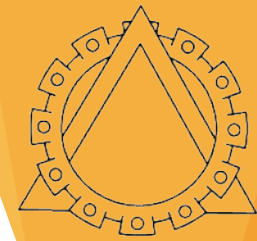
(предложение т. Юхалина В.Г.)



Группа автоклав, окольцованных поагрегатно. Формы разгружаются из автоклава на пластинчатый транспортер, передвигающий их к месту перезарядки. Подготовленный заранее запасной комплект форм с заложен-



Снятие сырых покрышек с подвешенного конвейера перед их формованием и вулканиза-



ТРЕУГОЛЬНИКЪ

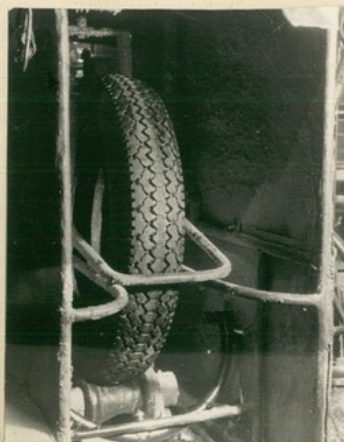
ВУЛКАНИЗАЦИЯ ПОКРЫШЕК В ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВУЛКАНИЗАТОРАХ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ



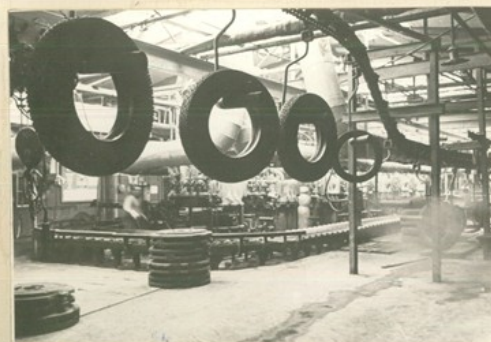
Индивидуальные вулканизаторы для покрышек в открытом виде.



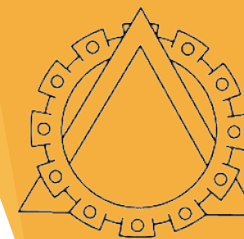
Группа индивидуальных вулканизаторов для покрышек. Пресс вулканизации полностью механизирован и автоматизирован.



Воскировка покрышек.



Транспортировка вулканизированных покрышек на склад.



Был установлен мощный протекторный агрегат, изменивший всю технологию изготовления протекторов с переходом на метод шприцевания.

В цехе автокамер изменениям подвергся весь ход технологического процесса, начиная с изготовления камерных рукавов и заканчивая вулканизацией.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА В ЦЕХЕ АВТОКАМЕР, ВНЕДРЕННЫЕ В ПОСЛЕДНИЕ ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ



Червячный фильтр-пресс для стрейнирования камерных резин в целях их очистки.



Конвейер для транспортировки камерных рукавов на участок шероховки и оттуда на последующую операцию.



Навешивание камер с намазанными стыками на крючки сушильного конвейера.



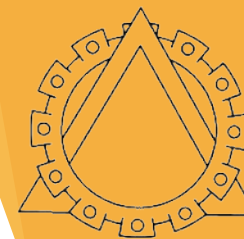
Сушильный конвейер. Снятие камерных рукавов с просушенными стыками и их прикатка на станке.



Испытание камер на герметичность в водяной ванне вручную.



Устройство для механического испытания камер на герметичность улучшило качество испытаний при значительном облегчении труда.



УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРИЕ- МОВ РАБОТЫ НА ВУКАНИЗАЦИИ КАМЕР В ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВУКАНИЗАТОРАХ



ПРИМЕНЯВШИЙСЯ РАНЕЕ НЕРАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРИЕМ
ОТРЫВА КАМЕР ОТ ФОРМЫ ПОДНЯТИЕМ ЕЕ В
НЕСКОЛЬКИХ МЕСТАХ.

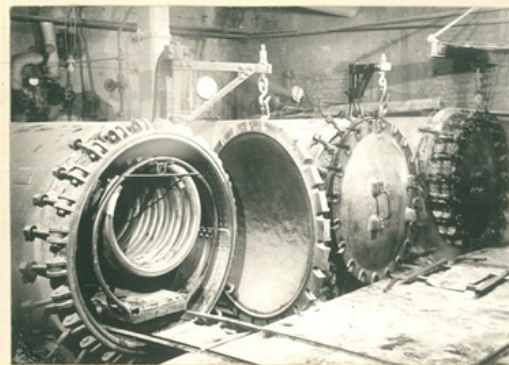


ПЕРЕДОВОЙ ПРИЕМ Т. ИВАНОВОЙ К.В. ПРОИЗВО-

ВУКАНИЗАЦИЯ ЕЗДОВЫХ КАМЕР



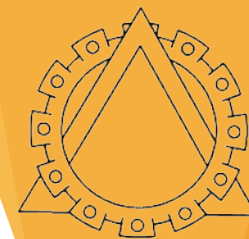
ПОДГОТОВКА КАМЕР К ВУКАНИ-
ЗАЦИИ В КОТЛАХ.
ОДЕВАНИЕ НА ДОРН ВРУЧНУЮ.



КОТЛЫ ДЛЯ ВУКАНИЗАЦИИ
ЕЗДОВЫХ КАМЕР.
В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ДЕМОНТИРОВАНЫ И ЗАМЕ-
НЕННЫ ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ ВУКАНИЗАТОРАМИ.



УЧАСТОК ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВУКАНИЗАТОРОВ



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ



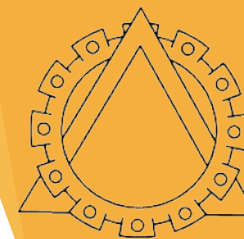
ПОДАЧА ВУКАНИЗОВАННЫХ КАМЕР НА ПОДВЕСНОМ КОНВЕЙЕРЕ НА УЧАСТОК МОНТАЖА



ПОТОЧНАЯ ЛИНИЯ НА ПРОВЕРКЕ И РАЗБРАКОВКЕ ГОТОВЫХ КАМЕР.



ПОДАЧА ГОТОВЫХ КАМЕР ЭЛЕВАТОРОМ НА СКЛАД.



МЕХАНИЗАЦИЯ ВНУТРИЗАВОДСКОГО ТРАНСПОРТА

За послевоенные годы все основные цехи и склады завода оснащены механизированными средствами для внутри и межцеховых транспортировок сырья, материалов, полуфабрикатов и готовых изделий, как-то подвесными конвейерами, транспортерами, элеваторами, электрокранами и т.п.



Подвесной конвейер в сборочном цехе для невулканизованных покрышек



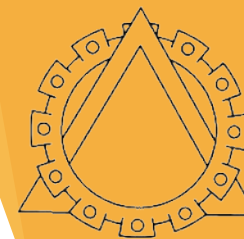
Транспортировка невулканизованных и вулканизованных покрышек в цехе вулканизации.



Транспортер-ковейер в цехе автокамер

Общая протяженность механизированных линий внутризаводского транспорта выполненных за последние годы превышает 2300 м. Количество транспортируемых по этим линиям грузов составляет до 800 тн. в сутки. За счет механизации внутризаводского транспорта высвобождено свыше 100 рабочих, занятых ранее на ручных перевозках различных грузов.

И еще немного иллюстраций о том, как ударно прошла под знаком реконструкции и модернизации пятая пятилетка. Эта часть презентации была заботливо подготовлена около 70 лет назад.



ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ВИДОВ ПРОДУКЦИИ

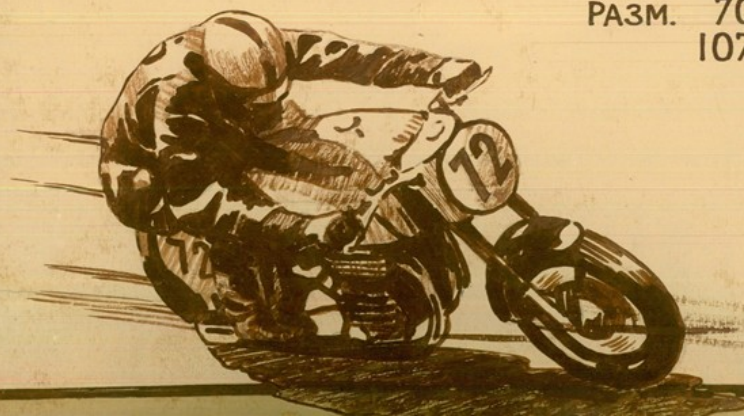
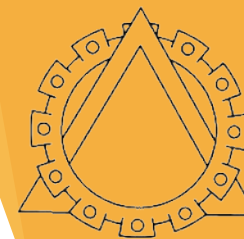
ЗА ГОДЫ ПЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Шины 8.25-15 для автопогрузчиков.
Шины 5.50-16, мод. Л-7, для трактора „Беларусь“
Шины 4.00-16 для садо-огородного трактора.
Шины 9.00-16, мод. Л-102, для самоходного комбайна С-4М

Шины для спортивных мотоциклов, в т. ч.:
8 моделей мотоциклов для шоссейно-кольцевых мотогонки;
5 моделей мотоциклов для кроссовых мотосоревнований;
2 модели мотоциклов для скоростных заездов.

Съемные шинно-пневматические муфты.

	500×125	} для нефтебуровых установок.
РАЗМ.	700×200	
	1070×200	



ДИНАМИКА ВЫПУСКА АВТОМОТОШИН

СО ВРЕМЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ
ВЫПУСКА ПНЕВМАТИЧЕСКИХ
ШИН НА ЗАВОДЕ „ТРЕУГОЛЬНИК“

И

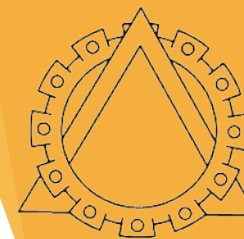
ЗА ВРЕМЯ СУЩЕСТВОВАНИЯ
ШИННОГО ПРОИЗВОДСТВА НА
ЗАВОДЕ „КРАСНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК“

И

И ЛЕНИНГРАДСКОГО ШИННОГО ЗАВОДА



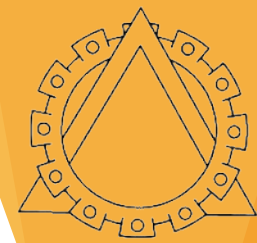
1913 г. НАЧАЛО ВЫПУСКА ШИН
1916 г. ПЕРИОД 1^{ой} ИМПЕР. ВОЙНЫ
1920 г. ГОД ВОЗОБН. ВЫПУСКА ШИН
1926/27 гг. 10^{ти} ЛЕТИЕ СОВЕТСКОЙ
1932 г. ПОСЛЕДН. ГОД 1^{ой} ПЯ-
1937 г. ПОСЛЕДН. ГОД 2^{ой} ПЯ-
1940 г. ПОСЛЕДН. ПРЕДВОЕН.
1943 г. ГОД РАСКОНСЕР- ВАЦИИ З-ДА
1945 г. ПОСЛЕДН. ГОД ВЕЛИК.
1950 г. ПОСЛЕДН. ГОД 4^{ой} ПЯ-
1955 г. ПОСЛЕДН. ГОД 5^{ой} ПЯ-
1956 г. ПЕРВЫЙ ГОД 6^{ой} ПЯ-
1957 г. ПО ПЛАНУ



ДИНАМИКА ВЫХОДА БРАКА АВТО-МОТО-ВЕЛО ПОКРЫШЕК

ЗА ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

в % к выпуску
сортовой продукции



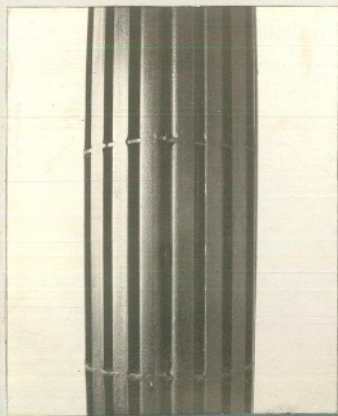
ПРОИЗВОДСТВО МОТОЦИКЛЕТНЫХ ШИН

Ленинградским шинным заводом изготавливаются мотоциклетные шины для мотоциклов всех марок и классов, как дорожных, так и спортивных, предназначенных для скоростных (рекордных), шоссейно-кольцевых и кроссовых мото-соревнований.

Спортивные шины выпускаются облегченного веса, специальных конструкций, на специально разработанных рецептурах и тканях, с учётом различных нагрузок на передние и задние колёса гоночных машин.

В начале шестой пятилетки ОКБ ЛШЗ запроектировало новые модели дорожных мотопокрышек с различными типами рисунков, применительно к различным условиям их эксплуатации на городских и сельских дорогах всех классов.

ПОКРЫШКИ ДЛЯ ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫХ СОРЕВНОВАНИЙ МОТОЦИКЛОВ ОТ 125 до 750 см³



Общий вид



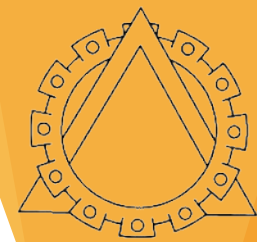
Рисунок протектора



Общий вид

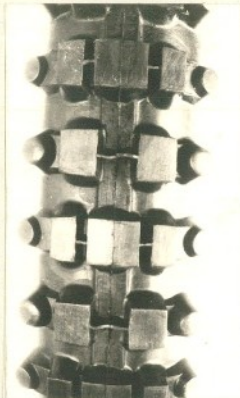
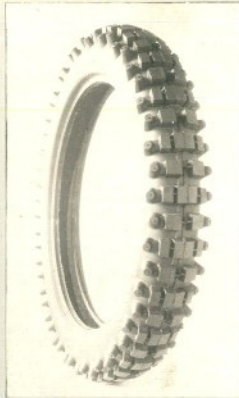


Рисунок протектора

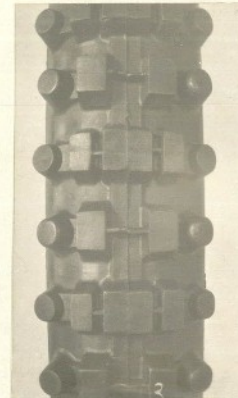
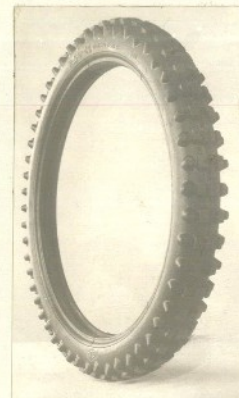


ОБРАЗЦЫ МОТОЦИКЛЕТНЫХ ШИН, ВЫРАБАТЫВАЕМЫХ ЛШЗ

ПОКРЫШКИ ДЛЯ КРОССОВЫХ МОТОСОРЕВНОВАНИЙ



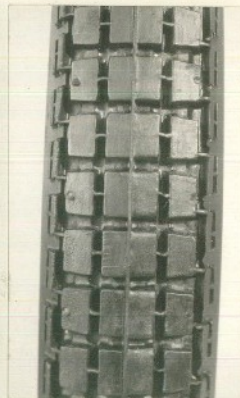
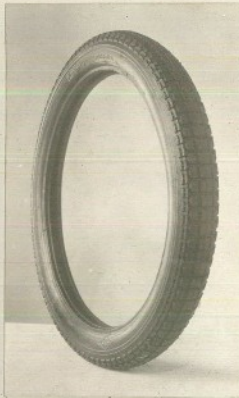
Покрышки выпускаются со специально сконструированными рисунками, рассчитанными на езду по пересеченной местности, в условиях бездорожья, болотистого грунта, в сыпучих песках, на суглинистых почвах.



Общий вид Рисунок протектора
Покрышки разм. 2.50-19, мод. Л-83 А
для мотоциклов класса до 125 см.³

Общий вид Рисунок протектора
Покрышки разм. 3.75-19, мод. Л-96
для мотоциклов класса до 750 см.³

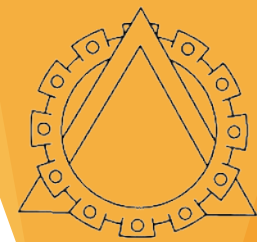
ПОКРЫШКИ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ МОТОЦИКЛОВ



Общий вид Рисунок протектора
Такие покрышки предназначены для дорожных мотоциклов всех классов, эксплуатируемых, как на городских, так и сельских дорогах.



Мотогонщик на кроссовых соревнованиях.
(на шинах, изготовленных ЛШЗ).



ПРОИЗВОДСТВО СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ШИН

ЛЕНИНГРАДСКИМ ШИННЫМ ЗАВОДОМ ВЫПУСКАЮТСЯ ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ШИНЫ ДЛЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ МАШИН СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, КАК-ТО:

для комбайнов – самоходного с навесным копнителем С-4М, – силосоуборочного СК-2,6, – прямоочного зернового ПК-20;
для тракторов – «Белорусь» МТЗ-2 и МТЗ-5, – садоогородного, – тягача ХТЗ-7;
для чаеуборочных машин ЧУГ и др.

ШИНЫ РАССЧИТАНЫ НА СПЕЦИФИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ СЕЛЬХОЗМАШИН, В ОСНОВНОМ, НА НЕБОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ. СПЕЦИАЛЬНЫЕ РИСУНКИ ПРОТЕКТОРОВ ОБЛЕГЧАЮТ ДВИЖЕНИЕ ШИН ПО ВСПАХАННОМУ ПОЛЮ И ПРЕДОХРАНЯЮТ ИХ ОТ ПОГРУЖЕНИЯ В МЯГКИЙ ГРУНТ, ОБЛЕГЧАЯ ТЕМ САМЫМ УПРАВЛЕНИЕ МАШИНАМИ.

ОБРАЗЦЫ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ШИН, ВЫРАБАТЫВАЕМЫХ ЛШЗ

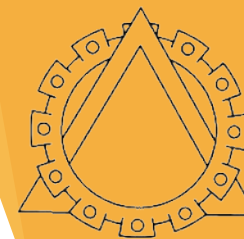
Шина разм. 900-16, мод. Л-102,
для самоходного комбайна С-4М
с навесным копнителем.



Шина разм. 550-16, мод. Л-7, для
передних колёс трактора «Белорусь»
МТЗ-2 и трактора ДТ-24.



Шина разм. 400-16, мод. Л-57,
для передних колёс
трактора ХТЗ-7.



ОБРАЗЦЫ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ШИН, ВЫРАБАТЫВАЕМЫХ ЛШЗ



Шина разм. 12-16, мод. Л-108, для прямоточно-зернового комбайна ПК-20



Шина разм. 8.25-15, мод. И-83, для силосоуборочного комбайна СК-2,6



Шина разм. 6.00-16, мод. Л-67, для передних колёс трактора «Беларусь» МТЗ-5.



Шина разм. 5.50-16, мод. Л-9, для ведущих колёс горно-самоходной машины ЧУГ-1,6

ТРАКТОР ХТЗ-7

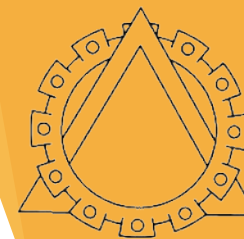
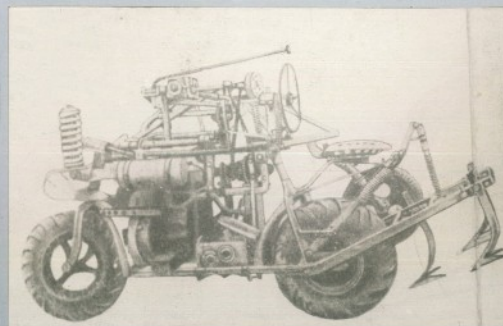


ТРАКТОР «Беларусь»



ТРАКТОР „БЕЛАРУСЬ“

ГОРНО-САМОХОДНАЯ ЧАЕУБОРОЧНАЯ МАШИНА ЧУГ-1,6.



НА ЛЕНИНГРАДСКОМ ШИННОМ ЗАВОДЕ

ПО ПЛАНУ ШЕСТОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Шины 12-16 для прямоточного комбайна 17 К-2,0.
Шины 8.25-15, 8-и слойные, для силосоуборочного комбайна СК-2,6.

Шины 6.00-16, мод. Л-67 для трактора МТЗ-5.

Шины 2.10-20 для грузовых автомобилей ЗИС-150.

Шины 28×1½ для велосипедов.

Шины 445×30 для детских велосипедов „Школьник“.

Шины для дорожных мотоциклов, в т. ч.:

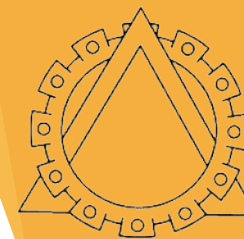
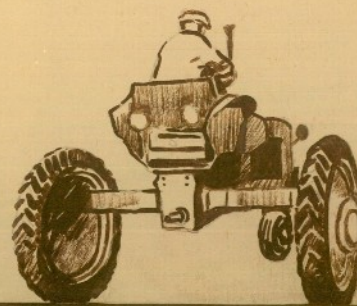
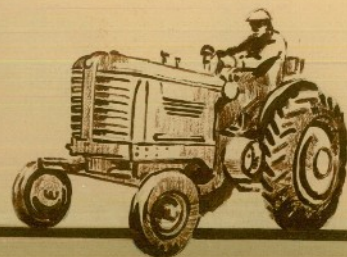
Шины 4.00-17 для мотоциклов М-53;

Шины 3.50-18 для дорожных мотоциклов ИЖ-57

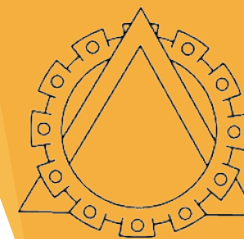
Шины 3.00-18 для дорожных мотоциклов М-1А

6 новых моделей спортивных мотоциклов для передних колес
мотоциклов на кроссовых соревнованиях.

Новые конструкции шин сверхнизкого давления для сельхозмашин
с централизованным регулированием давления.



КУЛЬТУРНО-И СОЦИАЛЬНО
БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ТРУДЯЩИХСЯ ЗАВОДА



КУЛЬТУРНО-МАССОВАЯ РАБОТА СРЕДИ ТРУДЯЩИХСЯ ЗАВОДА

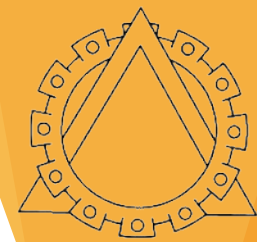
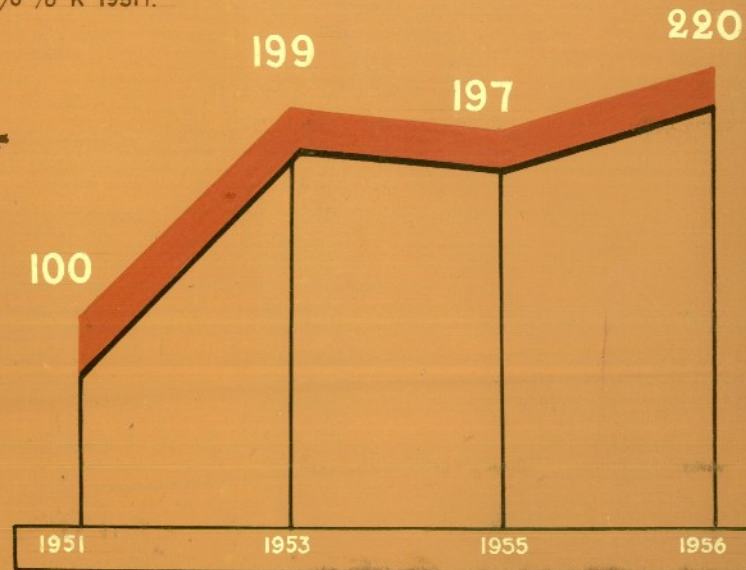


ЛЕНИНГРАДСКИЕ ШИННИКИ НА ЛЫЖНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ



ДИНАМИКА РАСХОДОВАНИЯ СРЕДСТВ НА КУЛЬТМАССОВУЮ РАБОТУ В V ПЯТИЛЕТКЕ

В % к 1951 г.

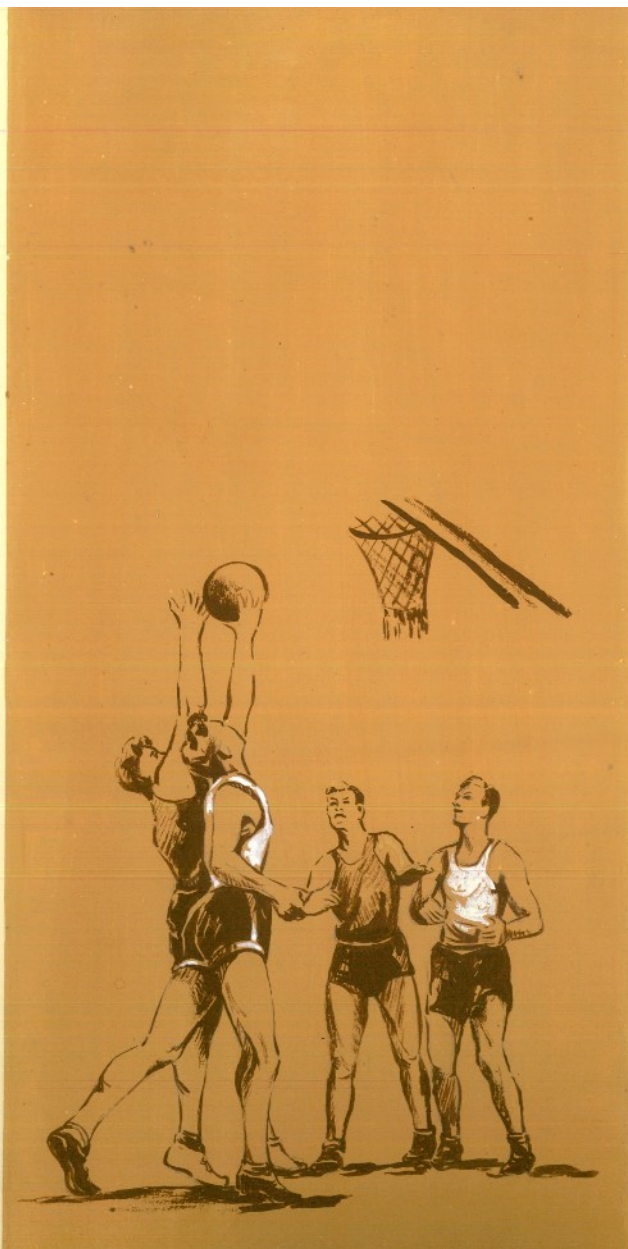




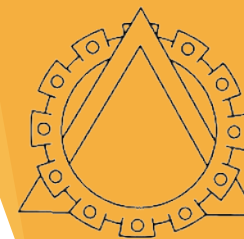
ЛЫЖНАЯ ВЫЛАЗКА ЗА ГОРОД В
ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ



АГИТБРИГАДА НА СЕЛЕ

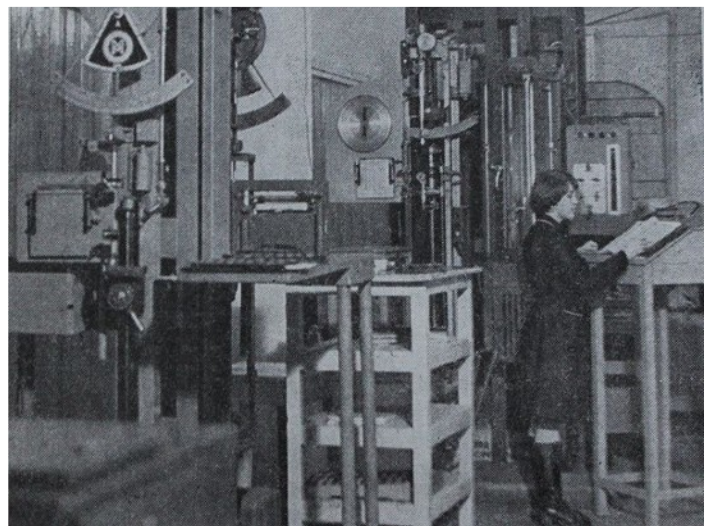


КОМАНДЕ ВОЛЕЙБОЛИСТОВ-ПОБЕДИТЕЛЬ-
НИЦ В СОРЕВНОВАНИЯХ, ПИОНЕРЫ
ПОДНОСЯТ ЦВЕТЫ



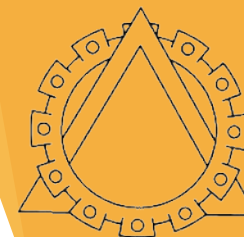
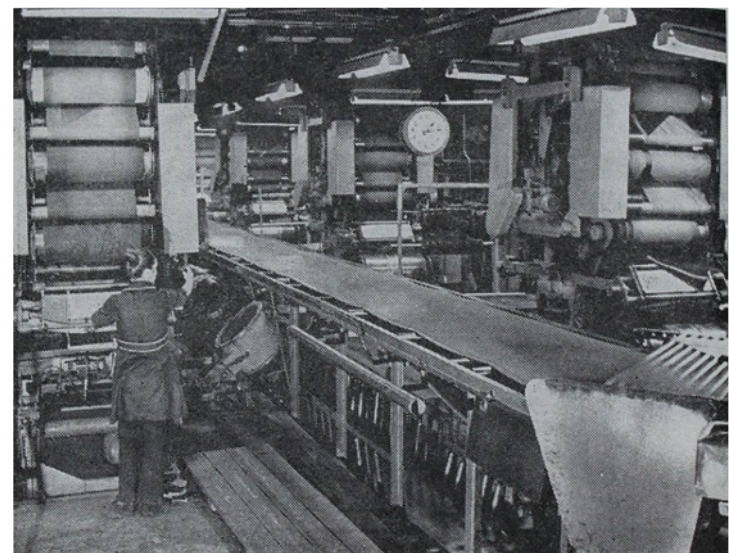
1860
Т.Р.А.Р.М.
С.ПЕТЕРБУРГ
ТРЕУГОЛЬНИКЪ

В 1962 г. Ленинградский шинный завод вновь вошёл в состав производственного объединения “Красный треугольник”.



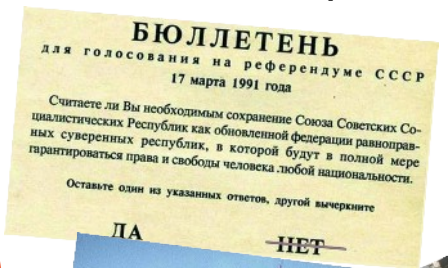
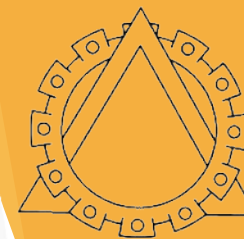
После всех катаклизмов XX века наконец наступало время для нормальной производственной работы. Завод продолжал осваивать новую продукцию, обновлять оборудование, совершенствовать технологический процесс, заботиться о работниках.

До следующих потрясений оставалось ещё три десятилетия уверенности в завтрашнем дне.



После 1990 года Ленинградский шинный завод вновь вышел из состава объединения «Красный треугольник» и, в конечном итоге, в 1994 году преобразовался в АО «Петрошина».

И благодаря проявленным в очередной раз за XX столетие героизму и самоотверженности ленинградских шинников, грамотным, своевременным и смелым решениям руководства, удалось сохранить шинное производство и занять свою нишу на рынке вопреки царящим вокруг разрухе и неопределенности.



Сейчас АО «Петрошина» – единственный в стране производитель шин для мотоциклов, скутеров и мопедов, а также – для картинга. Предприятие обладает наиболее широким из отечественных производителей ассортиментом велосипедных шин. Большую долю продукции составляют шины для малой сельскохозяйственной техники.



Л-379



Л-400



Л-401

Новинки 2023 года



Л-399



Л-398

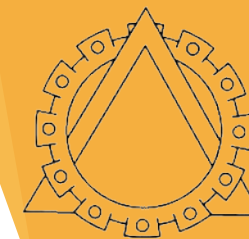


Л-402

Новинки 2024 года

Предприятие старается идти в ногу со временем не только в ассортименте, но и в техническом оснащении, регулярно обновляя парк оборудования.

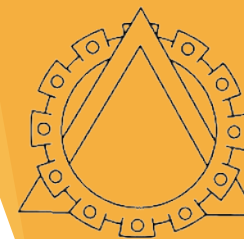
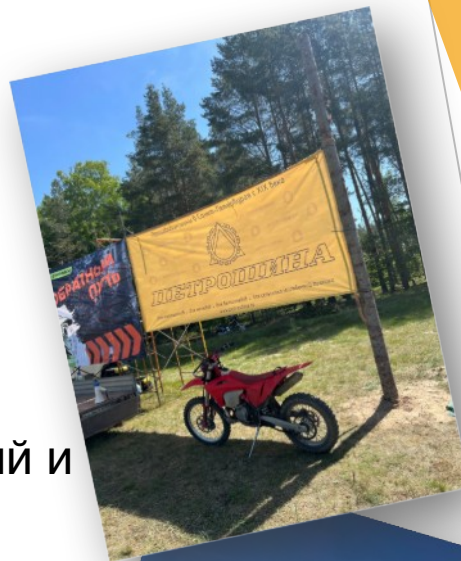
При этом ассортимент продукции постоянно дополняется новыми моделями, ориентируясь на меняющийся спрос и пожелания клиентов.



С 2023 года завод активно занялся освоением новых шин – для ставших популярными мотоциклов эндуро. Работа ведется в том числе и тестовая. В новые модели вносятся изменения в соответствии с пожеланиями гонщиков, профессионалов и любителей.

А в 2024 году предприятие впервые стало спонсором одного из эндуро мероприятий и предоставило награды для победителей и призеров.

В продолжение темы бездорожья в этом же году на рынок будет выпущен комплект шин для питбайков.



Несколько сухих чисел для гордости. В настоящее время в ассортименте продукции АО «Петрошина присутствуют:

50 моделей шин для дорожных, спортивных мотоциклов и мопедов;

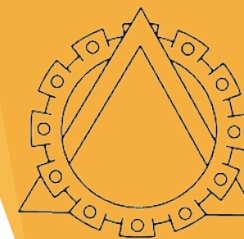
47 моделей шин для разных типов велосипедов, беговелов, детских колясок;

12 моделей шин для сельскохозяйственной техники;

40 размеров ездовых камер для разных типов техники от детских колясок до автомобилей;

10 моделей картинговых шин;

3 типоразмера резинокордных оболочек.



Производим шины в Санкт-Петербурге с XIX века



ПЕТРОШИНА



www.petroshina.ru