

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Голод 1932-1933 годов



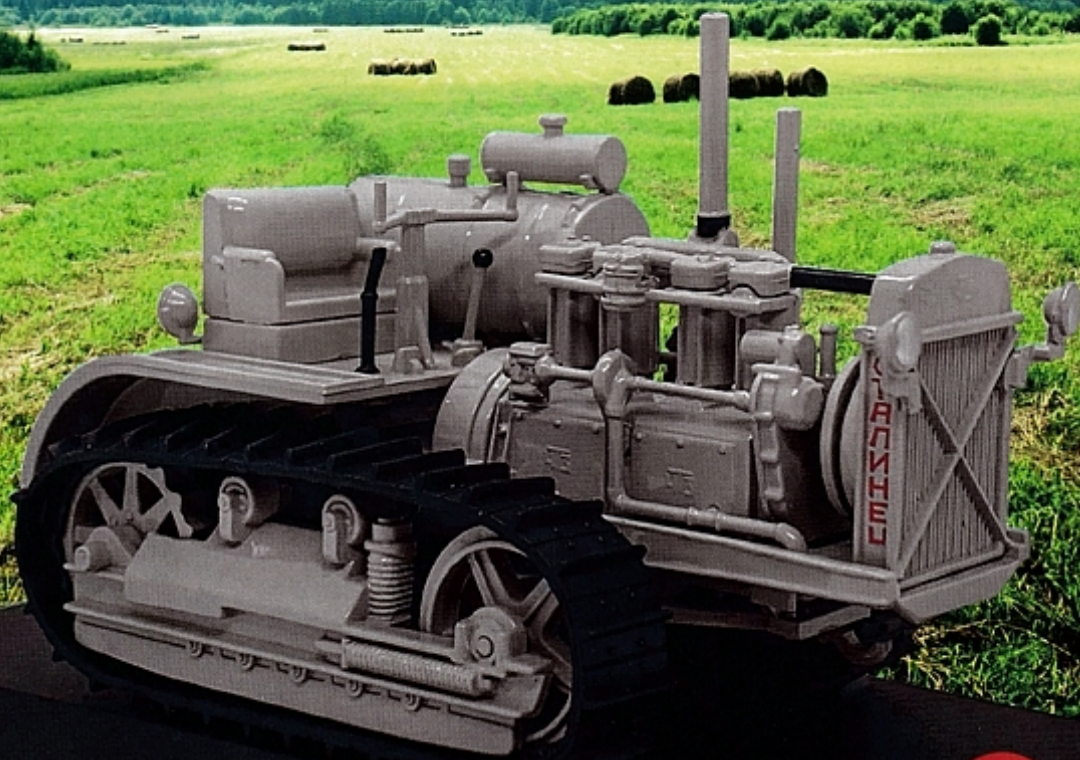
Сегодняшний день ЧТЗ

№
129



модель номера

C-60



Периодическое издание

ISSN 2311-2131

00129



9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»
Главный редактор: Складов Георгий Андреевич
Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,
ул. Барклая, 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-kolleksiya.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 «Ашет 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: 3650 экз.
Цена: 699 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 © 2020 Ашет Коллекция
Copyright © 2020 Hachette Collections
Copyright © 2020 Ашет 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: 15.11.2019.
Дата выхода в свет: 23.01.2020.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Гусеничный трактор С-60



В контексте времени

8

Голод 1932–1933 годов



История заводов

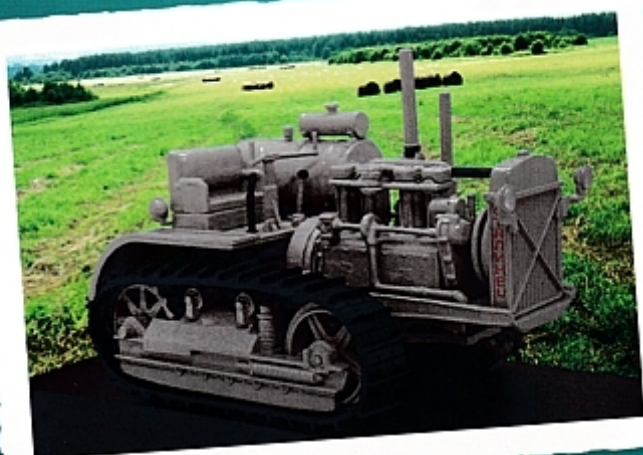
10

Сегодняшний день ЧТЗ



Фотографии и иллюстрации:

3 (в середине) © Андрей Петраковский/Фотобанк Лори; (внизу) © Галина Ермолаева/Фотобанк Лори;
4 (вверху) © Андрей Петраковский/Фотобанк Лори; (внизу) М. Кондаков;
5 (вверху) © Сергей Афанасьев/Фотобанк Лори; (внизу) © РИА Новости; 6 © О. Иванов;
7 (вверху) © Валерий Дед/Wikimedia Commons; (внизу) © Галина Ермолаева/Фотобанк Лори;
8 © РИА Новости; 9 (вверху) © Фото ИТАР-ТАСС; (внизу) © ИТАР-ТАСС; 10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.



К концу 1920-х годов в Советской России была насущная потребность в тракторах – для сельского хозяйства, строительства, армии. Хотя в предыдущие 20 лет появилось много оригинальных конструкций отечественных тракторов, стало очевидно, что новая отрасль машиностроения может быть организована только на специальных заводах, оснащенных новейшей техникой.



На рубеже 1920-х и 1930-х годов вошли в строй три тракторных гиганта – в Сталинграде, Харькове и Челябинске. Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) с 1933 года стал производить гусеничные тракторы «Сталинец-60» (С-60). И хотя решающей в истории советского тракторостроения стала следующая модель – С-65, первенец зауральского завода навсегда остался для него самым дорогим.



Гусеничный трактор С-60

Трактор С-60 выпускали совсем недолго – около пяти лет. Однако он сыграл большую роль в жизни страны. Его применяли на самых тяжелых операциях в земледелии, он работал на главных советских стройках, а пришло время – и послужил на защите Родины.

В это время российские заводы еще не разрабатывали свои тракторы, а просто копировали зарубежные модели. На ЧТЗ решено было выпускать тракторы гусеничные, поскольку колесные модели того времени очень зависели от погодных условий и несущей способности грунтов, и внедрение их в промышленность или строительство, а тем более в военную сферу, было затруднено. Гусеничные были сложнее и дороже, однако они демонстрировали высокие тяговые показатели практически независимо от состояния погодных условий и на различных типах грунтов. Но какой именно выбрать для прототипа нового советского трактора?

«Холт» и «Большевик»

Еще до революции Россия познакомилась с машинами фирмы «Холт» (их же называли «Катерпиллерами»). В 1913 году в страну попал первый гусеничный американец № 511. В апреле под руководством инженера Б. А. Трейваса в Акимовском бюро сельхозмеханики были проведены кратковременные

испытания трактора, которые показали, что он вполне приемлем для России. Однако время не способствовало его выпуску. Началась Первая мировая война. Шесть закупленных «Холтов» отправили в армию. Но уже в 1918 году на Обуховском заводе («Большевик») начали производить отечественную версию трактора «Холт». Первые три машины собрали во время Гражданской войны. Они оказались неудачными, и завод занялся усовершенствованием конструкции: повысил ее надежность, улучшил скоростные и тяговые показатели. Но к 1925 году модель была уже устаревшей, и завод переключился на более современный «Холт», который выпускали под маркой «Большевик». Он получился настолько удачным, что поступил на вооружение Красной армии. Недостатком было то, что трактор выпускали мелкосерийно, а это удорожало его конструкцию и затрудняло снабжение запчастями и комплектующими.



Первый С-60 стал памятником.

Модель «60»: американская и советская

К тому времени, когда встал вопрос об окончательном выборе образца для Челябинского тракторного завода, фирма «Холт», которая уже превратилась в «Катерпиллер», выпустила еще три модели: «10», «30» и «60». Самую последнюю модель – «60» («Sixty») решено было взять за основу для трактора на вновь строящемся заводе в Челябинске. Правда, у американца были некоторые дефекты: небольшая скорость – всего 5,9 км/ч, громоздкая крыша, кронштейны которой разбалтывались при езде по твердому грунту, зацепы на гусеницах, затруднявшие езду по дороге. Все эти недостатки в условиях советского бездорожья были незначительными. А крышу просто убрали. 15 мая 1933 года на



Гусеничный трактор С-60.

Достоинства «Холтов»

Обе американские модели, «30» и «60», приобретали в СССР как для гражданских, так и для военных нужд. Тракторы неоднократно проходили испытания, и эксперты всегда отмечали их прочность, простоту, удобство в обращении и обслуживании, высокую проходимость, надежную работу мотора в различных условиях, независимо от продолжительности непрерывной эксплуатации, удобный доступ к мотору.



Трактор «Сталинец-60» в музее военной техники «Боевая слава Урала». Верхняя Пышма, Свердловская область.

ПУСК ЛОМИКОМ

Пуск двигателя производили так: трактористу следовало встать на левую гусеницу, вставить специальный ломик в одно из отверстий, предусмотренных в маховике двигателя, и резко прокрутить коленчатый вал. Вернуть до изнеможения ручку стартера не требовалось, но при неточно отрегулированном зажигании мог произойти обратный удар. Тогда тракторист рисковал перелететь через трактор. В наши дни такая схема запуска вряд ли могла бы считаться безопасной.

Челябинском тракторном заводе был закончен первый «Сталинец-60», а 1 июня предприятие заработало на полную мощность. Всего было выпущено 69 261 экземпляров С-60. Прекратилось же их производство в связи с началом выпуска дизельного С-65.

Тихоходный мотор

Карбюраторный двигатель трактора С-60, устанавливавшийся в передней части рамы, по своей архитектуре был подобен тихоходным (с большим крутящим моментом) моторам заключительного периода Первой мировой войны. Для своего времени этот двигатель отличался легким запуском и высокой надежностью. Он имел индивидуально укрепленные шпильками на картере литые цилиндры с водяными рубашками и съемными индивидуальными головками, на которых размещались клапанные механизмы с декомпрессорами.

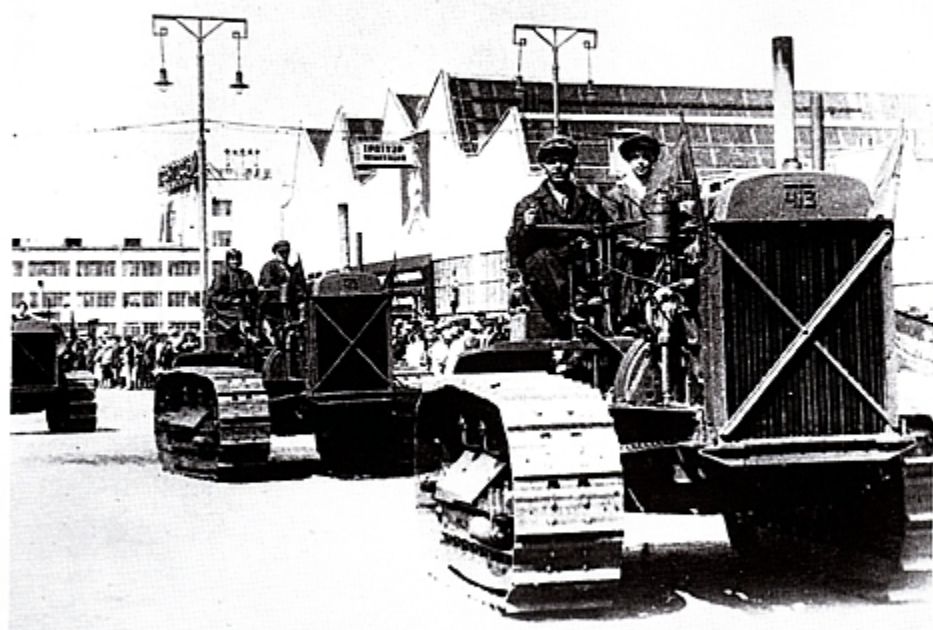
Бачки для горючего

Основным топливом С-60 служил лигроин – продукт переработки нефти, занимающий промежуточное место между керосином и бензином. В 1920–1930-х годах он был очень распространен в качестве моторного топлива для тракторов, но позднее, с приходом дизелей, утратил свое значение. Лигроин отличался от бензина худшей испаряемостью, поэтому

для пуска и прогрева двигателя следовало применять бензин, который подавался из специального бачка. На американских тракторах использовали или отдельный бачок, или общий, разделенный перегородкой. Для С-60 выбрали первый вариант.

На американском тракторе допускалось как правое (обычно на транспортных тракторах, для удобства наблюдения за дорогой), так и левое (на сельскохозяйственных, чтобы хорошо видеть борозду) расположение

топливного бака. На С-60 его поместили слева, рядом с сиденьем тракториста. Из основного бака топливо принудительно подавалось в расходный бачок, а из него самотеком поступало в карбюратор с восходящим потоком смеси. Степень ее подогрева выхлопными газами могла регулироваться в широких пределах в соответствии с диапазоном изменения внешних температур воздуха.



Колонна первых гусеничных тракторов С-60. 1933 г.

Очистка воздуха

На тракторе С-60 применили воздухоочиститель «Вортокс», аналогичный тому, что был на «Sixty». Поступавший в карбюратор воздух проходил очистку в сетчато-масляном (с центробежной предварительной ступенью) воздухоочистителе, который состоял из двух частей. Нижняя часть – емкость с маслом, верхняя – цилиндр, к которому подходила воздухопроводная труба. В верхней части воздухоочистителя находилось колено, соединявшее его с карбюратором. Подвод подающей

трубы был устроен так, что содержащиеся в нем крупные частицы под действием центробежных сил отбрасывались к стенкам и падали вниз в масло. В верхней части очистителя находились две сетки с помещенной между ними смятой тонкой проволокой или металлической стружкой, которые задерживали мелкие частицы.

Радиатор и названия

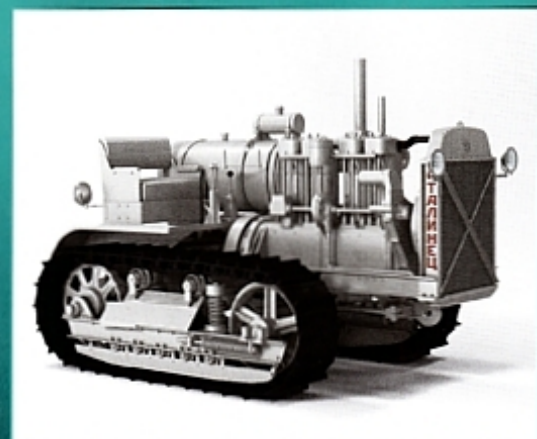
Перед двигателем на раме монтировался радиатор. В системе охлаждения рубашки цилиндров двигателя с помощью общей

трубы соединялись в верхней части с баком радиатора, а в нижней – с насосом, к которому вела труба от нижнего бака радиатора. Радиатор американского трактора состоял из 120 ребристых трубок диаметром 12,7 мм и длиной 930 мм каждая, соединяющих верхний и нижний баки. Водяной насос забирал охлажденную воду из нижнего бака радиатора и подавал через рубашки цилиндров в верхний бак. На С-60 спереди в верхней части радиатора вместо названия Caterpillar поместили ЧТЗ, а с боков надпись Sixty заменили на «Сталинец».

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА С-60

Назначение

Работы с прицепными сельскохозяйственными машинами, в том числе с приводом от вала отбора мощности, а также для привода стационарных машин, строительные и промышленные работы, буксировка артиллерийских орудий.



Для «Сталинца» был принят вариант с электрооборудованием, включающим генератор постоянного тока завода АТЭ и три фары.

Управляли тормозами с помощью ножных педалей. Тормоза действовали независимо друг от друга.



Гусеница трактора состояла из неразборных звеньев. К звеньям гусениц на болтах привертывались башмаки, которые были выполнены в виде плиты и с наружной стороны имели выступающий гребень.

Изготовитель

Челябинский
тракторный завод

Время выпуска

1933–1937

Конструктивная масса, кг

10 000

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

60 (44,13)

Число передач вперед / назад

3 / 1

Расчетные скорости движения
вперед / назад, км/ч

3–4,2–5,9 / 2,24

Габаритные размеры
(длина × ширина × высота), мм

4090 × 2395 × 2030



Памятник трудовой славы «Трактор Сталинец-60» в селе Инженерное, Пологовский район, Запорожская область, Украина.

Остов С-60

Полной рамы трактор не имел. К кожуху коробки передач по бокам крепились две балки (штампованные швеллеры), связанные поперечинами. Передняя часть рамы крепилась к двигателю с помощью двух лап, привернутых к балкам рамы. Вместе с кожухом коробки передач рама составляла остов трактора, который опирался на тележки гусениц через полуоси (в задней части) и балансирующее устройство (в передней). Полуоси свободно вращались в подшипниках, укрепленных в тележках гусеничного движителя, а сами тележки могли качаться около полуосей. В передней части рамы трактора находилось балансирующее устройство, которое состояло из балансира (поперечной балки), двух пружин, направляющих болтов и соединительных деталей. Через шкворень балансир крепился к поперечине в передней части остова. Благодаря такой конструкции рама могла немного поворачиваться вокруг шкворня. К раме с обеих сторон были присоединены уголки, ограничивавшие ее колебания. Поперечная балка лежала своими концами на пружинах, зафиксированных в рамах тележек гусениц. Таким образом, тележки гусениц могли независимо друг от друга совершать незначительные колебания и приспосабливаться к местности, не вызывая перекоса трактора, качаясь вокруг задних полуосей и поворачиваясь вокруг шкворня.

Ходовая часть

Ходовая часть тракторов С-60 включала в себя две гусеничные тележки с пятью опорными катками и двумя поддерживающими роликами на борт, оси которых жестко крепились на раме тележки. В передних частях тележек располагались ленивцы с пружинными натяжными

приспособлениями, а в нижних – щитки ограждения, предназначенные для предохранения от попадания посторонних предметов между катками и гусеницей.

Для поворота служили бортовые многодисковые фрикционы сухого трения, расположенные в задней части трактора и управляемые двумя ручными рычагами. Рычаги монтировались перед сиденьем водителя на стальной плите, укрепленной на коробке скоростей с помощью болтов. Для крутого поворота в любую сторону вплоть до полной остановки одной из гусениц и для общего торможения трактора наружные барабаны бортовых фрикционов зажимались стальными тормозными лентами с приклепанными к ним фрикционными накладками из ферродо. Чтобы иметь возможность затянуть тормоз на продолжительное время в момент установки трактора на уклоне, левая педаль снабжалась зубчатым сектором.

Снежный поход

Серьезным испытанием для С-60 стала операция по спасению каравана судов, замерзших во льдах на реке Лене. В феврале–марте 1936 года семь тракторов С-60 за 16 дней хода прошли 2000 км при морозах 50 °С и метелях. Экспедиция развезла продовольствие по таежным селам. Все тракторы благополучно дошли до конца пути и были готовы к дальнейшей работе. При этом в Снежном походе участвовал инженер с ЧТЗ, и наработки, которые он сделали в дороге, потом пригодились и для развития самого «Сталинца», и при конструировании принципиально новых моторов.



Трактор Т-60 во время военно-патриотической акции «Мы насмерть стояли у стен Ленинграда», посвященной Дню памяти и скорби на Дворцовой площади, Санкт-Петербург. 2016 г.

Голод 1932–1933 годов

В 1933 году, когда Челябинский тракторный завод начал выпускать тракторы С-60, многим жителям села требовалась помощь. И не в виде сельскохозяйственных машин. В самых хлебных регионах страны хлеба не хватало. Был голод.

Голодные годы в России не редкость. Климатические условия всегда были причиной нестабильных урожаев. Недостаточная обеспеченность крестьян землей тоже играла негативную роль. Однако в царской России неурожайные годы не становились катастрофическими и не были отмечены массовой смертностью. Правительство всегда имело на такие несчастные периоды запасы зерна и использовало их по назначению. Голод начала 1930-х годов, уже при Советской власти впервые разразился не по вине природы. Никаких засух или других катаклизмов

в это время не было. Причины были чисто политическими. Специалисты называют среди них массовую коллективизацию и курс руководства страны на ускоренную индустриализацию.

Неожиданные результаты

В 1929 году началась так называемая сплошная коллективизация. Причем коснулась она прежде всего самых зерновых регионов. Чтобы ускорить процесс, стали применять административно-принудительные и репрессивные меры. В результате сельское хозяйство покинула наиболее опытная

и работоспособная часть крестьян. Около 2 млн «кулаков» были выселены в отдаленные районы страны. Молодые и активные люди бежали в города.

С того же года началось принудительное обобществление скота. Это вызвало массовые забои. Особенно пагубно это сказалось на населении Казахстана, которое занималось преимущественно животноводством. В земледельческих же регионах наряду с крупным рогатым скотом забивали и лошадей.

К весне 1932 года в деревне был серьезный недостаток трудовых ресурсов и тягловой силы. В итоге на Украине, Северном Кавказе и в других районах на многих полях вместо зерновых росли сорняки. Тем не менее урожай 1931–1932 годов был достаточным, чтобы не допустить массового голода. Однако потери при уборке зерна были беспрецедентными. В 1931 году потеряли около 20 %, в 1932-м еще больше. Например, на Украине – до 40 %, на Нижней и Средней Волге – 35,6 %. И даже в такой ситуации массовой гибели людей можно было бы избежать, если бы не проходившая параллельно индустриализация.

В обмен на зерно

При строительстве крупных заводов, среди которых были и тракторные, рассчитанные к тому же на выпуск военной продукции, активно использовали услуги зарубежных специалистов, зарубежную технику, материалы и оборудование. За это надо было платить валютой. Главным же ее источником был экспорт зерна. С этой целью для крестьянских хозяйств устанавливались невыполнимые задания по хлебосдаче.

Село было ослаблено коллективизацией, урожайность зерновых резко сократилась, а планы по заготовкам хлеба росли. Их составляли исходя из завышенной предварительной оценки урожая (в реальности



Бригада специальной комиссии по хлебозаготовкам откапывает крестьянское зерно, спрятанное в ямах-схронах. 1933 г.

Кто накормит город?

Хлебозаготовки росли не только из-за продажи зерна за границу. С развитием промышленности резко увеличилось и население городов, а его надо было кормить. Крестьяне тоже бросились было в города, чтобы выжить, но их отлавливали специальные отряды, отбирали документы и отправляли обратно в село.

ОБЪЕКТИВНЫЕ ДАННЫЕ

Для удовлетворения нужд страны в то время было необходимо иметь 500 млн пудов хлеба ежегодно. Валовые же сборы зерна в 1931–1932 годах даже по официальным данным были значительно ниже. Несмотря на самые жестокие меры, которые применяли для изъятия зерна у крестьян, хлеба в 1932–1933 годах по сравнению с предыдущими годами удалось получить примерно на 20 % меньше. Уменьшился объем экспорта зерна: в 1931 году он составлял 5,2 млн тонн, в 1932-м – 1,73 млн, а в 1933-м – 1,68 млн. При этом квоты по объему заготовок зерна в течение 1932 года для основных зернопроизводящих районов неоднократно снижались. Но производительность труда и урожайность падали еще быстрее.

в 1932–1933 годах он оказался в 2–3 раза ниже). Под угрозой репрессий, расстрелов и в результате самых жестоких действий в отношении крестьян и их семей собранный хлеб у них был фактически полностью изъят. Это и привело к голоду.



Выезд красного обоза с хлебом колхоза «Волна пролетарской революции». 1932 г.

Жертвы

Различные специалисты по-разному оценивают общее число жертв голода 1932–1933 годов. Некоторые заявляют о 7–8 млн человек. Голод охватил территорию около 1,5 млн км² с населением в 65,9 млн человек. При этом наибольшие бедствия достались районам, которые обычно производили больше всего зерна – Украине, Нижней Волге и Северному Кавказу. Однако самые большие человеческие потери понес Казахстан.

Кроме того, в 1930–1933 годах около 600 тыс. человек, насильственно переселенных во время коллективизации в необжитые места, умерли и покончили с собой. Таким образом СССР лишился многих специалистов-земледельцев.

Тщетные попытки

В 1933 году цены на зерно на мировом рынке упали, и правительство, отменив экспорт, решило вложить средства в посевную на отечественных полях. Оно распорядилось выделять основным зерновым районам, оказавшимся в зоне голода продовольственные и семейные ссуды, для укрепления колхозов организовывать машинно-тракторные станции, разрешить колхозникам и горожанам вести личные подсобные хозяйства. Однако эти меры почти не принесли плодов – исправить плачевную и страшную ситуацию было непросто.



Жители сёл отправлялись в города в поисках еды.

Мальтузианская ловушка

Среди исследователей голода 1932–1933 годов есть те, кто придерживается мнения, что в это время страна попала в так называемую мальтузианскую ловушку. Теорию эту впервые выдвинул Томас Мальтус в 1798 году, и потому она носит его имя. Она говорит: в доиндустриальном обществе в какой-то момент складывается такая ситуация, что его уровень развития уже не обеспечивает рост производства продуктов питания на душу населения, и его условия существования не только не улучшаются, но приближаются к уровню голодного выживания. Войны, эпидемии или голод снижают плотность населения и фактически дают возможность обществу перейти на следующий этап развития.

Сегодняшний день ЧТЗ

Появившись 86 лет назад, практически на заре отечественного тракторостроения, Челябинский тракторный завод и сегодня остается современным машиностроительным предприятием. Причем работает, как и прежде, в трех направлениях.

Первое направление, основное, изначальное, – строительные и промышленные гусеничные (и колесные) тракторы. Второе – моторостроение. Третье – военная техника.

Главная машина

Уже много лет основной, главной, опорной машиной ЧТЗ является бульдозер. Он непрерывно меняется, совершенствуется, подстраивается под требования различных условий работы, сфер деятельности и современных требований к технике. Так, недавний Б-14 предназначен для решения широкого комплекса работ в строительстве, мелиорации, в горнорудной, нефтяной, газовой и других отраслях промышленности для выполнения больших объемов землеройных работ. Машина может работать при температуре окружающего воздуха от -50 до $+50$ °С. Ей под силу различные грунты, в том числе мерзлые и скальные, а также повышенной влажности.

В конструкции бульдозера Б14 использованы как решения, проверенные предыдущими поколениями ЧТЗ, так и оригинальные разработки по важнейшим системам бульдозера. Реализация высоких тяговых усилий обеспечивается существенными изменениями в конструкции ходовой системы трактора. Колея увеличена на 200 мм (2080 мм), что позволяет устанавливать башмаки гусеницы шириной 560 или 690 мм. Длина опорной поверхности на грунт увеличена до 3182 мм за счет установки тележек гусениц с семью опорными катками на подшипниках скольжения. При увеличении колеи до 2280 мм на этой же базе может изготавливаться модель высокой проходимости (болотоходная) с башмаками до 900 мм.



В сборочном цехе ЧТЗ. 2016 г.

От заготовки до испытаний

ЧТЗ не перестает поднимать производство на новые уровни качества. Литейный, прессово-сварочный, механосборочные и другие цеха предприятия оснащены оборудованием ведущих разработчиков России, СНГ, Германии, Чехии, Австрии, Швейцарии, Японии, Италии, Польши, Румынии и Венгрии. Более 18 тыс. единиц высококачественного оборудования обеспечивают полный цикл создания инженерных машин, двигателей, запасных частей и других видов продукции: от заготовки до сборки и испытаний.



Монтаж знаменитого бренда.

Каркасная шестигранная кабина

Если у первых тракторов ЧТЗ кабины не было вовсе, то теперь она есть и соответствует всем требованиям эргономики. На Б14 она имеет съемную крышу из стеклопластика со вклеенными стеклопакетами, два стеклоочистителя пантографного типа на дверях и два на переднем и заднем стеклах. Кабина характеризуется улучшенными шумо-тепло-виброизоляционными свойствами. Щиток приборов выполнен в виде герметичной монопанели со стрелочными указателями и лампочными сигнализаторами. В верхней части кабины – вентиляционно-эвакуационный люк. С помощью ручного гидродъемника можно откинуть назад на 35° кабину, рабочее место и ROPS.

Дизельная линия

В 1941 году на базе эвакуированного из Харькова дизель-моторного завода № 75 на ЧТЗ возникло моторное производство. Во время Великой Отечественной войны завод полностью обеспечивал нужды фронта в танковых двигателях типа В-2. Они отличались высокой надежностью и качеством. Моторным производством предприятия было изготовлено свыше 48,5 тыс. дизелей. Ими оснащались тяжелые танки KB и IC, самоходные артустановки, средние танки Т-34 и другая боевая техника. После войны был разработан новый многотопливный дизельный двигатель В-46. В 1970-е годы появилось семь его модификаций мощностью от 650 до 780 л.с. для новых танков Т-72, Т-72А, гусеничных шасси и тяжелых транспортеров. В 1990-х годах конструкторское бюро «Трансдизель»

разработало новое семейство транспортных дизелей 2В мощностью от 300 до 1200 л.с. Они нашли применение и в военной, и в гражданской технике.

Для современного танка Т-90С, выпускаемого на Уралвагонзаводе, конструкторы ЧТЗ разработали новый турбопоршневой двигатель мощностью 1000 л.с. Результатом конструкторских работ последнего времени стал сверхмощный танковый мотор В-92С2Ф (1130 л.с.), специально созданный для установки на серийные танки Т-72Б3. В результате его применения эксплуатационные характеристики боевых машин значительно улучшились, а по удельной мощности танки превосходили лучшие западные образцы.

Особое направление

В 2017 году ЧТЗ отгрузил военному ведомству партию тракторов-броненосцев, создав тем самым новое направление в отечественном тракторостроении – производство инженерных машин с усиленной защитой. Подобная техника может быть использована при ликвидации стихийных бедствий, при тушении лесных пожаров, на работе в гористой местности, а также в зоне локальных конфликтов.

Следующая машина подобного рода – трактор-сапер. Трал, предназначенный для уничтожения противопехотных и противотанковых мин, будет устанавливаться на защищенную версию тракторов Б10М2С и Б12С.

Эксклюзив

Среди гражданской техники ЧТЗ то и дело возникают удивительные, даже уникальные машины. Так, в 2018 году на заводе сделали эксклюзивный

ЧТЗ ПОВСЮДУ

ЧТЗ по-прежнему отправляет свои машины в разные точки Земли. Болотоходные тракторы Т10МБ.0121 – для геологоразведки в Арктике, модели Б10М.0101ЕН – для нефтяников Татарстана, погрузчики ПК-70, с эксклюзивной системой взвешивания груза, поднимаемого ковшем, – для Астраханского газоперерабатывающего завода, бульдозер Б10М – для строительства дороги через джунгли во Вьетнаме.

погрузчик для добычи алмазов. Он отличается от серийных машин наличием системы централизованной смазки: масло подается ко всем точкам простым нажатием кнопки, что значительно облегчает обслуживание техники. Также предусмотрен подогрев гидро- и топливного баков, рукава подачи топлива, заднего стекла и зеркал. На крыше смонтированы дополнительные фары, в кабине установлен автономный отопитель и еще один – для подогрева двигателя.

Новинка объединяет в себе сразу несколько машин. Трактор легко трансформируется из погрузчика в колесный бульдозер или агрегат по уборке снега. У эксклюзивной модификации погрузчика предусмотрен плавающий режим стрелы: оператору достаточно опустить отвал, включить кнопкой плавающий режим – и можно убирать снег. Стрела будет повторять рельеф местности, «вычерчивая» его своими движениями. Все орудия на стреле можно быстро менять с помощью специального гидрозамка – системы квик-капpler.

Готовая продукция Челябинского тракторного завода. 2016 г.



В номере 130

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Дизельное топливо



Экскаваторные заводы России



hache

ЮМЗ-6АК

В номере:

- Дизельное топливо
- Экскаваторные заводы России

Спрашивайте в киосках уже через две недели!