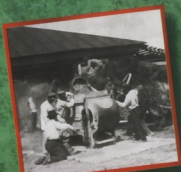
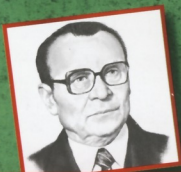


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Машины для
обработки зерна



Александр Сошников:
возвращение колеса



№
98

модель номера

T-125



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 98, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скларов 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-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 «Ашет Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,
оф. 15 Б, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАЇНА»,

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: 6100 экз.

Цена: 649 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 © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 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: 24.08.2018.

Дата выхода в свет: 15.11.2018.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Колесный трактор общего назначения Т-125



История тракторостроения

8

Машины для обработки зерна



Портреты

10

Александр Сошников: возвращение колеса



Фотографии и иллюстрации:

стр. 3 (в середине, внизу), 5 (в середине), 7 (внизу), 11 (внизу) © ИТАР ТАСС;
стр. 4 (вверху) © М. Кондаков; стр. 4 (внизу), 11 (справа вверху) © фотобанк Лори;
стр. 5 (вверху), 7 (вверху), 8, 2 (вверху), 10 (внизу), 11 (слева вверху) © РИА Новости;
стр. 6, 10 (вверху) © О. Иванов; стр. 9 (внизу) © Fotolia;
Автор текстов: стр. 89 О. Петрова.



В 1965 году на Харьковском тракторном заводе началось мелкосерийное производство нового колесного трактора класса 3 т. В то время в СССР производили в основном тракторы гусеничные. Н. С. Хрущев, побывав в США, был очарован колесными и распорядился разработать подобную советскую модель. Разработка ее началась в 1959 году. В 1962-м первые экземпляры направились на испытания.

Семейство Т-125 производили всего несколько лет, до 1969 года. В этот период было изготовлено 195 тракторов базовой версии и 62 машины различных модификаций. До нашего времени не сохранилось ни одного экземпляра. Даже фотографии Т-125 и машин на его базе – большая редкость.



Колесный трактор общего назначения Т-125

Машины Т-125 отличались сочетанием характеристик скоростного трактора с повышенной проходимостью и тягача.



Трактор Т-125.

В 1950–1960-е годы в стране прочно удерживалось мнение о преимуществе гусеничных тракторов общего назначения класса 3. Как в ученом мире, партийных и руководящих органах сельскохозяйственного производства всех уровней, так и среди рядовых механизаторов. Решение Хрущева шло вразрез с общепринятыми взглядами, и работа создателей первых мощных колесных пахотных тракторов была нелегкой. Уже позднее многие найденные ими решения стали применять другие отечественные производители и применяя до сих пор.

Модель НАМИ

Трактор разрабатывали сначала в институте, потом на заводе, и прежде чем Т-125 получил и свое название, и главное, свою конструкцию, было создано несколько прототипов. Проектирование новой модели поручили не отраслевому институту тракторостроения – НАТИ, а институту автомобилестроения – НАМИ. Автором созданного там тягача НАМИ-044 был Н. И. Коротонешко.

На машине был установлен двигатель мощностью 135 л. с., 15-ступенчатая коробка передач, позволявшие развивать скорость 45 км/час.

Варианты колес

Завод опытных конструкций (ЗОК) при НАМИ изготовил два образца тягача НАМИ-044. На одном установили колеса с арочными шинами размером 1140-700, а на другом – с шинами 16.00-24.



Трактор Т-150К, созданный на базе Т-125, который не имел предшественников.

Масса трактора составляла 4900 кг. Тягач НАМИ-044 имел короткую базу, все ведущие колеса, широкий диапазон передаточного отношения, раздельный привод на правую и левую стороны и планетарные механизмы бортового поворота, передние рессоры и жесткое закрепление заднего моста. Пост управления был приспособлен для движения передним и задним ходом.

Трансмиссия состояла из пятиступенчатой автомобильной коробки передач и трехступенчатой раздаточной. Раздаточная коробка, которая распределяла крутящий момент по бортам, была выполнена с планетарно-фрикционным механизмом поворота и тормозными механизмами. Мосты оснащались колесными редукторами. Привод осуществлялся карданными валами.

Конструктор отказался от применения для поворота управляемых колес, выбрав планетарно-фрикционный механизм поворота. Чем было продиктовано столь необычное решение?



Отгрузка новых машин на Харьковском тракторном заводе.

Ширина и поворот

Дело в том, что при создании мощного колесного трактора класса 3 буквально камнем преткновения стал вопрос ширины машины. Во время для вспашки применяли отвальный плуг. При этом трактор должен был передвигаться по невспаханному полю. Этот вариант считался беспорядком. Гусеничный трактор был более узким и потому лучше колесного отвечал этому требованию. Линию сопротивления плуга смещали вправо от оси трактора, чтобы гусеница шла на некотором расстоянии от борозды. Колесные же тракторы работали на пахоте по стерне всеми колесами. Из-за большего смещения плуга трактор на поворотах терял больше мощности. Во всем мире придерживались другой схемы: колесные тракторы пахали преимущественно колесами одного борта в борозде. Поскольку для гусеничного трактора такой вариант был неприемлем в связи с большим износом ходовой части, то и для колесного его тоже не рассматривали. Позднее, в ходе эксплуатации следующей колесной модели ХТЗ – Т-150К, путем экспериментов было доказано, что пахота колесами в борозде значительно эффективнее.

Удачный шарнир

В апреле 1959 года трактор-тягач НАМИ-044 был доставлен на ХТЗ и за работу принялось конструкторское бюро во главе с А. А. Сошниковым. Прежде всего, обратили внимание, что способ поворота тягача не позволяет применять его на транспортных работах, а ведь это наиболее



распространенное использование колесных моделей. Чтобы убедить в этом специалистов из института, Сошников предложил эксперимент на дороге. Группа конструкторов и испытателей в автобусе следовала за НАМИ-044. По очереди каждый пересекался в трактор рядом с водителем и мог почувствовать на себе риск аварийной ситуации: опасность столкнуться с другими машинами или слететь в кювет. Как

альтернативу Сошников предложил применить раму с центральным шарниром. Такую конструкцию он еще во время войны увидел на трофейном итальянском артиллерийском тягаче и запомнил. Схему поворота трактора при помощи центрального шарнира рамы опробовали на первом прототипе трактора Т-90 в 1959 году. Такая конструкция не только обеспечивала безопасное применение трактора на транспортных работах, но и помогала удовлетворить еще двум требованиям: минимальная ширина трактора и фиксированный

МОДИФИКАЦИИ

На базе Т-125 был создан ряд модификаций: лесотехнический трактор Т-127, дорожная машина Т-128, инженерный трактор КТ-125 и фронтальный погрузчик Т-126 (совместно с Орловским заводом погрузчиков).

минимальный радиус поворота. Этот принцип, со своими нюансами, до сих пор применяют на мощных «ириовцах». Да и многие ведущие зарубежные фирмы на мощных колесных тракторах используют подобную схему поворота.

Три заводских прототипа

На тракторе Т-90 был установлен двигатель СДМ-17 производства завода «Серп и Молот» мощностью 85–90 л. с., арочные колеса, передний мост с рессорами. Конструктивный вес составлял 5000 кг, номинальное тяговое усилие – 2500 кг. Отраслевые институты в это время настаивали на применении на тракторе передних управляемых колес. По решению главного инженера И. А. Серикова в 1960 году были разработаны и изготовлены макеты трактора Т-91 с поворотом при помощи шарнирной рамы и трактора Т-92 с поворотными передними колесами. В это же время, чтобы добиться универсальности трактора, встал вопрос о применении шин низкого давления вместо арочных. Был изготовлен третий прототип, с колесами 15-24 дюйма, – Т-91-23. На всех прототипах установили харьковский дизель СМД-21 мощностью 100–105 л. с. Тракторы развивали номинальное тяговое усилие 3000 кг. Конструктивный вес составлял 5000–5700 кг. После испытаний выбрали вариант Т-91-23. Он имел раму с центральным

шарниром, который обеспечивал минимальный радиус поворота 4,8 м, в то время как трактор Т-92 с передними управляемыми колесами имел минимальный радиус поворота 8,7 м. Модель была на 200 мм уже Т-92. А от базового Т-91 отличалась доработанными узлами трансмиссии, подвески, увеличенной базой, кабиной с улучшенной обзорностью и более удобным местом тракториста.

Вариант Т-91-2Э стал базой для создания трактора Т-125. Сошников настоял на смене двигателя. Вместо СМД-21 трактор оснастили шестцилиндровым дизелем АМ-03. С 1962 года до 1964 было изготовлено 30 опытных образцов Т-125, которые проходили заводские, ведомственные, эксплуатационные и государственные испытания. Каждую последующую партию опытных машин дорабатывали с учетом испытаний предыдущих.

Мотор и трансмиссия

На тракторе был установлен шестцилиндровый двигатель АМ-03 производства Алтайского моторного завода. Охлаждение – водяное. Запуск при помощи пускового двигателя с электростартером. По многим узлам мотор был унифицирован с широко распространенными дизелями ЯМЗ-236. Муфта сцепления фрикционная, сухая, двухдисковая, постоянно замкнутого типа. Основная коробка передач

ХАРАКТЕРИСТИКА Т-125

Назначение

Все виды сельскохозяйственных работ, дорожные и строительные работы, транспортировка прицепов и полуприцепов грузоподъемностью до 10 т.



Кабина цельнометаллическая, двухместная, с отоплением от вентилятора водяного охлаждения двигателя.



Гидравлический усилитель значительно облегчает управление машиной.

Откидное переднее стекло улучшает вентиляцию.

Изготовители	Харьковский тракторный завод
Время выпуска	1962–1969
Масса конструктивная, кг	7580
Мощность двигателя, л. с.	130
Число передач вперед	4
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	0,7–29
Максимальная скорость в сцепке с прицепом, км/ч	30
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	5805 × 2095 × 2700



Тягач К-700, с аналогичной конструкцией рамы, но более мощный, начали выпускать на Кировском заводе в Ленинграде в то же время, что и Т-125.

имела четыре главные передачи и дополнительный пониженный ряд, применяемый при работах в условиях тяжелого бездорожья или при разгоне с места с большой нагрузкой. С кордовой передачей стыковалась двухступенчатая раздаточная коробка. Оба моста были ведущими. Передний включался при помощи раздаточной коробки параллельно с задним, но его можно было отключить. Благодаря такой трансмиссии трактор мог развивать скорость переднего хода в диапазоне от 0,7 до 29 км/час. При этом на первых двух скоростях (без пониженной передачи) достигалось тяговое усилие 3500 кг. Конструкция мостов и колес позволяла осуществлять регулировку колес на два фиксированных значения – 1630 и 1910 мм. Тормоза колодочные, с пневматическим приводом. Компрессор пневмосистемы двухцилиндровый, есть ресивер и кран отбора воздуха для накачки шин. Пневматическая система также облегчала управление муфтой сцепления и торможения прицепов.

Конструктивные особенности

Рама трактора состояла из двух частей, соединенных между собой вертикальным и горизонтальными шарнирами. Вертикальный шарнир служил для поворота трактора, а горизонтальный обеспечивал приспособляемость колес к профилю дороги и разгружал раму от скручивающих усилий. Подвеска переднего моста рессорная. Центральная передача каждого моста коническая, спиральная, дифференциал конический. Колесные редукторы планетарные. Трактор поворачивался при помощи рулевого механизма с гидросистемой. Трактор оснащали раздельно-агрегатной гидравлической навесной системой. Насос гидросистемы шестеренчатый, с независимым

приводом, распределитель трехзолотниковый. Двух- и трехточечная навеска могла быть смещена вбок. Трактор был снабжен гидрофицированным транспортным крюком, прицепной скобой, ходоуменьшителем и независимым валом отбора мощности. Для него существовали два комплекта сменных шестерен, которые обеспечивали частоту вращения 540 или 1000 об/мин.

Удачный, но не признанный

Основной сферой использования нового трактора стали сельскохозяйственные, дорожные и транспортировочные работы.



Популярный в те годы гусеничный трактор ДТ-54 а два раза уступали колесному Т-125.

При использовании в поле трактор Т-125, благодаря наличию полного привода, мог выполнять широкий спектр работ при различном состоянии грунта. Колеса большого диаметра обеспечивали дорожный просвет около 400 мм, который уменьшался на 50 мм при установке механизма навески.

При транспортировке трактор работал с полуприцепами с грузоподъемностью до 20 тыс. кг. При этом допускалась эксплуатация таких транспортных средств на дорогах общего пользования и на проселках, а также в условиях бездорожья.

Число сторонников мощного колесного пахотного трактора росло. В январе 1962 года газета «Правда» писала: «На глубокой вспашке трактор-тягач в два раза продуктивнее гусеничного трактора ДТ-54. Новая машина, объединяющая качества трактора и грузового автомобиля, будет использоваться в сельском хозяйстве круглый год, в принципе трактор-тягач способен перевозить одновременно до 10 тонн груза, развивая скорость до 35 км/час». В 1965 году, чтобы оценить, как воспринял трактор Т-125, группа специалистов ХТЗ отправилась по местам испытаний и эксплуатации тракторов и получила исключительно положительные отзывы. Успешно проходили и испытания модификации Т-125.

Наконец, было решено в 1965–1968 годах создать на ХТЗ мощности по производству колесных тракторов Т-125 с годовым выпуском 70 тыс. штук, предусмотрев при этом возможность выпуска до 35 тыс. гусеничных тракторов, унифицированных с Т-125. Однако эти планы так и не осуществились. В Министерстве сельского хозяйства и других управленческих структурах колесные тракторы не жаловали, предпочитая производство гусеничных.

Машины для обработки зерна

После уборки зерна необходимо его очистить и отсортировать. Для этого существует немало машин. И каждое хозяйство, предприятие выбирает оптимальный для себя набор машин.

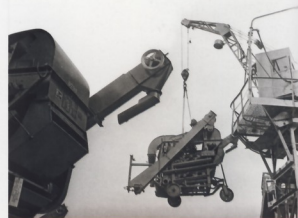
Сейчас рынок предоставляет довольно большой выбор. Однако прошло всего семь столетий с того времени, когда в древнем Китае изобрели и стали применять веялку с вращающимся вентилятором, который создавал воздушный поток для отделения мякины. Через 300 с лишним лет, в XVII веке, Андрей Терентьев и Моисей Крик в России придумали первое молотильное устройство, отделявшее зерна от колосов.

От ручной веялки до комплекса машин

В начале XX века в русских деревнях все еще использовали деревянные веялки с ручным приводом. Но так же, как на поле тракторы медленно, но верно стали вытеснять лошадей, простейшие очистительные устройства стали уступать место более совершенным.

В 1932 году Всероссийский научно-исследовательский институт механизации сельского хозяйства Российской академии сельскохозяйственных наук и Кировоградский завод «Красная звезда» создали мощную передвижную зерноочистительную машину «Союзнаркомзем». Она снижала трудозатраты по сравнению с применением веялок-сортировок в 20 раз. Затем появилась машина ВИМ-2 для подготовки зерна продовольственного и фуражного назначения. Она дала старт серии зерноочистительных машин, которые производил Харьковский завод «Серп и молот». Затем эстафету подхватил «Воронежсельмаш», который до сих пор выпускает самую разнообразную и передовую зерноочистительную технику.

Во второй половине XX века от обработки на отдельных машинах перешли к поточной технологии послеуборочной обработки:



Отвертка зерноочистительных агрегатов на Воронежсельмаше. 1974 г.

Техника из Воронежа

«Воронежсельмаш» существует более 100 лет. Его основал промышленник А. Н. Петичев для проволоочного, меднопрокатного и резинового производства. Но к 1928 году предприятие сменило профиль и выпустило первые триеры. С тех пор его продукция – оборудование для послеуборочной обработки, очистки, сушки и хранения зерна.

поле – ток – элеватор. Стали внедрять системы унифицированных поточных линий в виде зерноочистительных агрегатов и зерноочистительно-сушильных комплексов производительностью 5, 10 и 20 т/ч, семяочистительных приставок к ним (5 т/ч), а затем и зерноочистительных агрегатов и комплексов. На рубеже XX и XXI веков стало ясно, что крупные системы не всегда эффективны и необходимо разнообразие техники. Появилось новое поколение машин.

Убрать и сохранить

После уборки зерна в первую очередь из зернового вороха необходимо удалить сорные примеси, чтобы увеличить сыпучесть зерна и снизить влажность. Так зерно легче сушить, оно более устойчиво к порче и самосогреванию (горению). Затем зерно сушат и снова очищают. На первом этапе – от крупных и легких примесей и от щуплого и поврежденного зерна. На втором этапе зерно выравнивается (сортируется) по размерам и качеству.

Соответственно, машины подразделяют на типы: для предварительной очистки; первичной и вторичной очистки; сортирования;



Ручная молотилка в сельскохозяйственной коммуне имени В. И. Ленина. 1918 г.



Зерноочистительные машины на зернотоке. 1973 г.

НЕОЖИДАННОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

Созданный для сельского хозяйства фотосепаратор нашел применение в промышленности. Он может сортировать минералы, медицинские препараты, вторсырье, пластик, стеклобой.

специальные. К последним относятся: сортировальные столы, дизлектрические сепараторы, транспортно-нитевые магнитно-щеточные машины, фрикционные сепараторы. По возможности стремятся совместить в одной машине все этапы очистки зерна, создать универсальную систему. Однако выясняется, что для каждого конкретного региона, хозяйства, культуры, условий оптимальным становится свой, конкретный, набор техники, а не универсальная машина.

Зерноочистительные машины могут быть стационарными и передвижными. Стационарные применяют при поточной технологии зернообработки на крупных заводах и пунктах. Передвижные используют при раздельном применении машин, создавая технологические цепи обработки зерна при различном расположении обрабатываемого продукта. Самопередвижные машины перемещаются в пределах тока.

Вентилятор, решето и другие

В состав сортировальных и зерноочистительных машин входят воздушные системы, решетные части, триеры, разгрузочно-загрузочные устройства, регулирования и очистки решет, механизмы привода. Так, машина первичной очистки ЗВС-20М производства Воронежсельмаша очищает зерновой ворох колосовых, крупяных и зернобобовых, технических и масличных культур, семян трав от легких, крупных и мелких примесей воздушным потоком и решетами. Воздушный поток отделяет более легкие примеси, а колеблющиеся решета – зерна не соответствующие нужным параметрам.

Машина вторичной очистки МС-4 очищает зерно от посторонних примесей и дефектных семян воздушным потоком от вентилятора, решетными полотнами и триерными цилиндрами. Она удаляет мелкие примеси, пыль и некачественное зерно. Кроме того, она

снабжена механизмом передвижения, обеспечивающим ее перемещение при выполнении технологического процесса и в пределах тока. В конструкцию специальных машин входят деки, магнитные цилиндры, фрикционные и нитевые транспортеры и прочие устройства. Например, стол пневмосортировальный универсальный СПУ-0,5 не только отделяет ненужные примеси, но и сортирует зерно на семена тяжелой, промежуточной и легкой фракции по удельному весу, форме и свойствам поверхности.

Новые технологии

Компания Воронежсельмаш выпустила первый в России фотосепаратор, который не только отделяет сорные примеси и некачественное зерно, но и один вид зерна от другого.

Допустим, ячмень и пшеницу. Кроме того, в любой момент машина выдает количественную оценку материала – точное число годных и дефектных зерен в штуках или в граммах. Результаты отображаются в виде наглядной диаграммы.

В отличие от традиционных машин, в этом сепараторе распознавание происходит с использованием цифровых камер, а сортировка при помощи воздушных инжекторов. Алгоритм расчета основан на нейронной сети с предварительным обучением, в процессе которого программа «запоминает» параметры эталонных фракций и отклонение от этих параметров расценивает как дефект.

Кроме зерновых, модификации сепаратора сортируют семена зернобобовых и технических культур, орехи и сухофрукты.



Простейшая очистка зерна происходит на вибрирующих решетках.

Александр Сошников: возвращение колеса

*У истоков создания мощных колесных тракторов,
от макетов до запуска в серию модели Т-125,
стоял талантливый конструктор и организатор
Александр Андреевич Сошников.*



Александр Андреевич Сошников.

Поробав главнм конструктором Харьковского тракторного завода (ХТЗ) совсем немного, с 1963 до 1967 года, он вписал в его 80-летнюю историю яркую страницу. Вклад конструктора в развитие тракторостроения на ХТЗ и вообще в стране невозможно переоценить. Созданный под его руководством колесный трактор Т-125 стал основой нового поколения мощных машин Т-150К. От Т-125 были заимствованы: компоновочная схема, система поворота, рама, мосты, рулевое управление, карданы, пневмосистема, подвеска и др.

Боевое начало

Будущий конструктор родился 2 сентября 1919 года в Астрахани. Его становление как специалиста пришлось на военные годы. И это во многом определило и его характер, и судьбу, и профессиональный путь. Сошников закончил четыре курса Ленинградского политехнического института по специальности автомобилостроение в 1941 году. Затем два года продолжал образование в Ленинградской бронетанковой академии. Получив диплом военного инженера-механика, два года, 1942–1943, работал инженером-технологом на бронетанковом ремонте

заводе в Москве. С 1944 года служил в части 1-го Белорусского, 1-го Украинского фронтов. Три года, с 1945 по 1948 год, Александр провел в мехдивизии по техничке в Ленинградском военном округе.

На заводе, как на войне

На Харьковский тракторный завод Сошников поступил уже в мирное время – в январе 1949 года. Сначала работал конструктором в Специальном конструкторском бюро (СКБ), затем начальником сектора двигателя, затем заместителем начальника и начальником отдела нового проектирования. Еще до прихода Сошникова, в конце 1947 года, заводу была выдана документация опытного образца АТ-Л, скоростного тягача для потребностей армии и народного хозяйства. Опытные образцы машины были готовы в 1948 году,

в 1949-м прошли заводские испытания. В этот момент активно включился в работу Александр Андреевич. Государственные испытания машины начались с 1950 года. В 1951–1952 годах тракторы опробовали в арктических районах и в пустынях Средней Азии. Сошников принимал непосредственное участие во всех видах испытаний нового тягача АТ-Л: в качестве инженера-испытателя, контролера, механика по обслуживанию

Характер

Когда Александр Андреевич с семьей поселился в Харькове, он стал строить дом на отдельном земельном участке. Почти все работы выполнял сам, даже мебель делал. Трудно представить, например, чтобы человек после непростого рабочего дня, в 8–9 часов вечера еще копал под домом колодец. Но это было именно так.



Восстановление инструментального цеха Харьковского тракторного завода после Великой Отечественной войны. 1947 г.



Колесный трактор Т-150К в конструкции которого были использованы некоторые решения Т-125. Международная выставка в Сокольниках. 1972 г.



Награды А. А. Сошникова

- Орден Красной Звезды
- Орден Отечественной войны второй степени
- Орден Знак Почета
- Орден Трудового Красного Знамени
- Несколько советских и польских боевых медалей

РЕШИТЕЛЬНОСТЬ

Сошников не терял хладнокровия и был решительным не только в работе. По воспоминаниям его коллеги Л. М. Зеликовского, однажды в Крыму, во время морской прогулки на катере, начался сильный шторм. На их глазах два катера были разбиты о скалы. Как избежать той же участи? Сошников, не раздумывая, бросился в машинное отделение, представился и максимально прибавил подачу топлива на топливном насосе двигателя. Катер выстоял, не разбился.

и устранению неисправностей. Опыт, приобретенный в экстремальных военных условиях, в эти непростые годы ему очень пригодился.

Стойкость и профессионализм

Армейская выучка помогала конструктору быстро принимать решения и, что называется, держать удар. После трагической гибели в марте 1957 года начальника СКБ И. И. Шевченко первым претендентом на его должность был Сошников. Но как раз подошло время трехмесячной армейской переподготовки, которая тогда была обычным и обязательным делом для всех военнообязанных. Сошникову принадлежала идея создания изделия «б» (бронированного варианта арттягача) и изделия «в» (арттягача из легких сплавов), но в разработке этих машин ему не удалось принять участие.

Сошникова назначили заместителем главного конструктора по проектированию мощного колесного трактора Т-125.

Своя система

В ноябре 1960 года Сошников возгласил специальное подразделение по разработке мощных колесных тракторов. Он лично отобрал для работы молодых специалистов: В. Я. Бояринцева, Л. А. Вайнштейна, В. А. Дедова и др. Теперь он много времени проводил у доски со всеми разработчиками, обсуждая преимущества и недостатки вариантов. Обязательно принимали участие и разработчики смежных узлов. При такой системе, во-первых, молодые специалисты быстро повышали квалификацию, во-вторых, принципиальные вопросы удавалось решать за минимальное время.

Помогала и интуиция Сошникова: он безошибочно выбирал лучшие варианты конструкции. Например, инженеры долго не могли придумать, как избежать соприкосновений пальцев гусеницы со средними балансирными Ю. И. Каган предложил уменьшить зазор между гребнем трака и ребордой опорного катка. Это показалось нереальным. Но Александр Андреевич, в отличие от других, поддержал идею. Выход был найден.

Другой завод и другой трактор

Трактор Т-125 был создан, испытан, подготовлен к серийному выпуску. Однако руководство завода продолжало сомневаться в целесообразности массового производства модели. И Сошников принял предложение перейти на днепропетровский завод «Южмаш». Главной продукцией предприятия была ракетно-космическая техника. Так сказать, для маскировки здесь выпускали и тракторы – МТЗ-5МС/5ЛС, по документации МТЗ.

В 1965 году завод принял решение о разработке собственной модели – ЮМЗ-6. Для этого создали КБ, которое и возглавил Александр Андреевич. В 1968 году трактор выдержал госиспытания и пошел в серийное производство. Следом под руководством Сошникова конструкторы разработали реверсивный трактор ЮМЗ-6Р для работы в агрегате с погрузчиком сахарного тростника на Кубе. Шла и модернизация базового варианта. Модели ЮМЗ 6П/6М в 1971 году на ВДНХ был признан лучшим трактором года.

Общий объем выпуска тракторов ЮМЗ достиг 400 тыс., инженеры уже разрабатывали следующую версию, мощностью 80 л.с. И Сошников с легким сердцем перешел в Минтракторсельхозмаш, а затем в НАТИ. Сошников скончался в 2011 году, в Москве, прожив 91 год.



Трактор ЮМЗ-6 на главном конвейере завода «Южмаш». 1982 г.

В номере 99



В номере:

- Компания «Миннеаполис Молин»
- UDLX Comfortactor: в поле и городе

Hanomag Brilliant 601

Спрашивайте в киосках уже через две недели!



ISSN 1571-2018



ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018

ISSN 1571-2018