

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 499 руб.

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Основные механизмы
и системы трактора



Промышленное
садоводство



№
21

модель номера

ХТЗ-7



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213509

00021

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 21, 2015

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Ашет Коллекция»

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Главный редактор: Иванников Михаил Юрьевич

Адрес редакции, издателя:

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

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

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-56339 от 2 декабря 2013 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

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

Главный редактор: Нагорнов Дмитрий Владимирович

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:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 19 700 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 499 руб.

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

Copyright © 2015 Ашет Коллекция

Copyright © 2015 Hachette Collections

Copyright © 2015 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал и масштабная модель трактора, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара. Информация о тракторе ХТЗ-7 предоставлена Музеем истории трактора, г. Чебоксары.

Подписано в печать: 11.09.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Универсальный малогабаритный трактор ХТЗ-7



История тракторостроения

8

Основные механизмы и системы трактора



В контексте времени

10

Промышленное садоводство в 1950–1970-е годы



Фотографии и иллюстрации: стр. 3, 4, 5 (внизу), 7 (справа, внизу) © частная коллекция; стр. 5 (вверху), 8, 9, 10 (вверху) © фотобанк Лори; стр. 7 (слева), 10 (внизу), 11 © РИА Новости; стр. 6 © О. Иванов;

Автор текстов: стр. 8-11 О. Ветрова.



ХТЗ-7 – первый советский трактор, разработанный и выпущенный уже в спокойное послевоенное время. К 1950 году сельское хозяйство более-менее пришло в себя, оправилось от ущерба, нанесенного Великой Отечественной войной. Удовлетворив потребности в технике наиболее жизненно важных отраслей экономики, тракторостроители обратились к отраслям, временно отошедшим на второй план, но также остро нуждавшимся в механизации. Именно для их нужд был разработан ХТЗ-7 – первый малогабаритный трактор-универсал.



Он представлял собой настоящее чудо инженерной мысли. Это был первый трактор с пневматическими шинами низкого давления и гидравлической навесной системой. Он обладал высокой скоростью и маневренностью, позволявшей работать на лесных участках и в плодовых садах. Возможность быстро менять габаритные размеры и массу, а также использовать широчайший спектр сельскохозяйственных орудий сделали ХТЗ-7 универсальным и потому практически незаменимым трактором, справлявшимся с любой работой в любой местности.



Универсальный малогабаритный трактор ХТЗ-7



Эта модель трактора безрамной конструкции предназначалась для работ в садах, огородах и лесопосадках, однако благодаря высоким техническим характеристикам нашла применение даже в строительстве.

Если ранние советские тракторы создавались в основном по западным лекалам или путем усовершенствования существующих моделей, то ХТЗ-7 представлял собой совершенно оригинальную разработку. Оригинальную настолько, что коллектив конструкторов во главе с Н. Г. Зубаревым был в 1952 году удостоен Сталинской премии. И было за что.

Шины для любого бездорожья

Начнем с того, что ХТЗ-7 первым из колесных тракторов обзавелся пневматическими шинами. Выгода от такого решения вполне

очевидна: мягкие, накачанные воздухом резиновые камеры гораздо лучше справлялись с неровностями почвы, чем цельные литые колеса. К тому же они еще амортизировали толчки, что замедляло износ машины. Однако этим достоинства пневматических шин ХТЗ-7 не исчерпывались. Камеры баллонов ведущих колес можно было заполнить водой вместо воздуха, что увеличивало массу трактора на 90 кг. Большая масса означала лучшее сцепление с поверхностью, что было особенно важно на рыхлой влажной земле садов и огородов. Если это почему-либо оказывалось недостаточным, на колеса можно

было крепить дополнительные грузы в 20 или 40 кг для направляющих и 50 кг для ведущих. В обычных же условиях сравнительно небольшая масса трактора позволяла ему сохранять большую маневренность.

Маневренность прежде всего

Маневренность в целом была одним из главных приоритетов для конструкторов ХТЗ-7. Это был малогабаритный трактор, способный достигнуть наилучших результатов на ограниченных или труднопроходимых пространствах. Для этого инженеры ХТЗ ввели в его конструкцию множество специальных приспособлений.

Так, на полуосях ведущих колес были установлены два ножных ленточных тормоза, не зависящих друг от друга. Они давали трактористу возможность резко, не сбавляя хода развернуться – совершенно незаменимую на пересеченной местности.



Близнецы с двух заводов

Параллельно с Харьковским тракторным заводом производством ХТЗ-7 занимался также Харьковский тракторосборочный завод. Эта модель была первой, которую выпускало предприятие, основанное в 1949 году, и фактически последней, по крайней мере в советское время. В 1956 году производство ХТЗ-7 было прекращено, а завод полностью перепрофилирован на самоходные тракторные шасси, запчасти и навесные орудия к ним. К производству тракторов ХТЗ вернулся лишь в середине 1990-х годов.

Трактор ХТЗ-7.



Вход на территорию Харьковского тракторного завода.

Другое важное отличие ХТЗ-7 от других советских моделей – возможность двигаться как вперед, так и назад с одинаковой скоростью. Реализована она была крайне оригинальным образом. Сиденье водителя и педали управления можно было просто перенести из передней части машины в заднюю. Как следствие, при движении назад трактористу не приходилось ехать вслепую, а значит, не было нужды и в снижении скорости. Кроме того, он мог не только следить за дорогой, но и наблюдать за работой прицепных орудий.

Переменные габариты

Залогом высокой маневренности служили небольшие габариты трактора. При этом они также могли регулироваться, как

и направление движения машины. Необходимость в этом напрямую проистекала из предназначения ХТЗ-7. Трактор задумывался как универсальный. Его конструкция должна была обеспечивать одинаково высокую проходимость как при работе в садах и лесных насаждениях, так и в огородах. Однако эти два типа территорий диктовали различные требования к размерам машины. Чтобы свободно проходить под деревьями, не задевая нижних ветвей, трактор не должен был быть слишком высоким. С другой стороны, чтобы не примять и не сломать огородные растения, он должен был обладать достаточно большим дорожным просветом.

Конструкторы ХТЗ-7 решили и эту задачу: направляющие колеса можно было

устанавливать двумя способами. Если поставить их цапфами вниз, высота и дорожный просвет увеличивались. Там же, где необходима меньшая высота, а просвет не важен, колеса можно было поставить цапфами вверх. Это решение, впрочем, имело один недостаток. При уменьшении дорожного просвета трактор несколько терял в продольной устойчивости. Это в свою очередь не позволяло применять на огородных работах тяжелые навесные машины. Что же делать, если в них возникала необходимость? Инженеры ХТЗ-7 предусмотрели и такой вариант: для увеличения устойчивости бортовые передачи можно было повернуть на 45° назад, достигнув тем самым золотой середины между двумя положениями.



Трактор ХТЗ-7 с навесной косилкой.

НАСЛЕДНИКИ ХТЗ-7

Несмотря на отличные характеристики, ХТЗ-7 выпускался всего шесть лет. Уже в 1956 году ему на смену пришла модель Д-14. По сути, это был тот же самый трактор, только бензиновый двигатель в нем был заменен более экономичным и износостойким дизелем с одним цилиндром. Одно это позволило увеличить мощность машины до 14 л. с. – отсюда и маркировка модели. Однако уже через два года инженеры ХТЗ усовершенствовали конструкцию еще раз и выпустили ДТ-20. Как несложно догадаться, мощность этого трактора была уже 20 л. с.

ХТЗ-7 позволял регулировать не только высоту дорожного просвета, но и ширину колеи. Расстояние между колесами можно было изменять в диапазоне от 1 до 1,5 м с точностью до 0,5 см. Точно так же по высоте и ширине регулировались и используемые вместе с ХТЗ-7 прицепные устройства. Такая универсальность и способность быстро подогнать габариты трактора под любые условия сделали его незаменимым при работе на рельефной и пересеченной местности.

По-настоящему универсальный

Вторая важная задача, которую ставили перед собой конструкторы ХТЗ-7 – сделать его как можно более универсальным. Трактор мог работать с самыми разными орудиями: молотилками, сенокосилками, пилорамами и даже водонасосами и мельницами. Некоторые орудия были разработаны специально для ХТЗ-7 и, как и он, обладали исключительно высокой маневренностью. Принципиальным новшеством в конструкции трактора была гидравлическая навесная

система. При этом для большей универсальности была оставлена и возможность использовать прицепные орудия, поскольку не все колхозы были обеспечены навесными устройствами.

Преимущества новой системы были очевидны. Расположение орудий прямо на тракторе позволяло управлять ими напрямую, а значит, работать со значительно большей скоростью. Это в свою очередь было экономически выгодно, так как одновременно повышалась производительность труда и снижался расход горючего. С другой стороны, и сами

ХАРАКТЕРИСТИКА ХТЗ-7

Назначение

Легкие сельскохозяйственные работы в овощеводстве и садоводстве с прицепными и навесными сельскохозяйственными орудиями, транспортировка и различные вспомогательные работы, использование как привода стационарных машин.

Сиденье и педали управления переставляются из передней части кабины в заднюю, чтобы развернуть ход трактора.



Трактор оснащен пневматическими шинами.

Направляющие колеса устанавливаются тремя различными способами, изменяя высоту, дорожный просвет и устойчивость трактора.



Изготовитель

Харьковский тракторный завод
Харьковский тракторосборочный завод

Время выпуска

1950–1956 (ХТЗ)
1955–1956 (ХТсЗ)

Общее количество
выпущенных тракторов

48 000

Мощность двигателя,
л. с. (кВт)

12 (8,8)

Конструктивная масса, кг

1355

Число передач вперед / назад

5 / 4

Диапазон скоростей движения
вперед, км/ч

4,1–12,7



Вывести с завода первый трактор новой марки – особая честь и ответственность.



В 1950-х годах женщины-трактористки уже не были диковинкой.

навесные орудия были проще в производстве и в 2–3 раза легче прицепных, что обуславливало их невысокую себестоимость. Кроме того, их было легче обслуживать и ремонтировать. ХТЗ-7 оказался более универсальным, чем предполагали его создатели. Трактор нашел применение даже в строительстве, несмотря на довольно скромные тяговые характеристики. На основе ХТЗ-7 выпускался бульдозер с отвалом, размещенным в задней части трактора – способность разворачивать сидение водителя и педали оказалась как нельзя кстати.

Почти автомобиль

Новшества коснулись и внутреннего устройства трактора, в частности двигателя. Для ХТЗ-7 был разработан карбюраторный четырехтактный двухцилиндровый двигатель. Интересно, что примерно половина его деталей была позаимствована у автомобилей ГАЗ-51, М-20 и «Москвич». От последнего трактору, в частности, достался масляный насос.

Двигатель ХТЗ-7 охлаждался с помощью принудительной циркуляции воды. Система охлаждения была герметичной. Из-за этого

вода практически не выкипала, что позволяло работать при более высоких температурах и тем самым повысить экономичность двигателя. Надо сказать, что по этому показателю ХТЗ-7 также был выдающейся моделью. Трактор работал на бензине второго сорта, причем расходовал на 20–25 % меньше топлива, чем СХТЗ-НАТИ. Тем не менее бензиновый двигатель все равно уступал по экономичности дизельному, на который и был заменен в последовавшей за ХТЗ-7 модели ДТ-14.



Трактор ХТЗ-7 на Лейпцигской ярмарке. 1954 г.



Иногда меняется цвет трактора, но не его характер.

Основные механизмы и системы трактора

Трактор возник и развивался параллельно с легковым и грузовым автомобилем. Но в связи с предназначением трактора для сельскохозяйственных и промышленных работ его конструкция приобрела специфические черты.

Трактор отличается от других видов транспорта несколькими особенностями. Ему необходима большая сила тяги при невысокой скорости, большой диапазон скоростей, способность двигаться по бездорожью, возможность присоединять различные навесные и прицепные агрегаты. Этим обусловлены особенности механизмов и систем трактора. К ним относятся: несущая система, или остов, двигатель, трансмиссия, ходовая часть, система управления, система агрегатирования, внешнее и внутреннее оборудование.

Остов

Остов трактора – это основа машины, на которой располагаются все механизмы и системы. Он может быть рамным, полурамным или безрамным. Рамный остов, как понятно из названия, представляет собой раму, на которую навешиваются все механизмы трактора. В полурамной несущей системе нет цельной рамы, двигатель крепится на переднюю полураму, а остальные устройства – на картерах трансмиссии, которая таким образом частично берет на себя несущие функции. В безрамных тракторах функцию рамы также частично выполняет картер двигателя.



Трактор МТЗ-80 с полурамным остовом.

Несущая система колесных тракторов

Тракторы, задние колеса которых имеют больший диаметр, чем передние (например МТЗ-80, Т-40А), имеют полурамный остов. При этом двигатель расположен в передней части, а пост управления в задней. Это, как мы уже говорили, классическая компоновка. Такой трактор делает повороты при помощи передних колес.

Тракторы с колесами одинакового диаметра (например К-700, Т-15-К) имеют рамный остов из двух шарнирно соединенных полурам. На каждой полураме закреплен ведущий мост.

Ходовая часть

Ходовая часть трактора состоит из движителя (колес или гусениц) и подвески – устройства, соединяющего движитель с остовом. Поскольку трактору необходима большая сила тяги, хорошее сцепление с грунтом обеспечивают гусеницы, широкие колеса с грунтозацепами, колеса с пневматическими шинами низкого и сверхнизкого давления. Тракторные шины для ведущих колес обычно изготавливают с рисунком протектора типа «разрезанная елочка», ведомые – с продольными канавками.



Трактор К-700 имеет рамную несущую систему.

Такой трактор поворачивает при помощи поворота полурам. Распределение узлов и агрегатов по двум полурамам может отличаться. Так, на тракторе К-700 мотор, коробка переключения передач (КПП) и кабина закреплены на передней полураме, а устройство навески – на задней. На тракторе МоАЗ-531 передняя полурама несет КПП и кабину, а задняя – мотор и редуктор отбора мощности.

Остов гусеничного трактора

Тип остова гусеничного трактора зависит от его подвески. Тракторы с индивидуальной или парной упругой подвеской опорных катков (например, ДТ-75, Т-180) имеют цельную сварную металлическую раму, состоящую из двух продольных балок-лонжеронов, соединенных несколькими поперечными перемычками. Такая схема позволяет легко разбирать и собирать трактор при ремонте. Корпусы узлов и агрегатов на таком тракторе могут быть облегченными, но их требуется соединять упругими муфтами или карданными шарнирами.

Тракторы с полужесткой подвеской (Т-4, Т-130), выпускают с полурамным остовом. Такие модели, как, например, Т-330, с групповой упругой или жесткой подвеской



Дизельный двигатель Д20 трактора ДТ-20.



опорных катков к балансирному брусу, имеют безрамный остов. Агрегаты такой машины жестко соединены. Однако крепление навесных систем и оборудования более сложное.

Двигатель и трансмиссия

На большинстве современных тракторов используются дизельные моторы. Они рассчитаны на длительную работу при постоянной частоте вращения и высокой нагрузке. Обычно это четырехтактный двигатель мощностью до 500 л. с. (на промышленных – до 1000 л. с.), с воздушным охлаждением и турбонаддувом. Для пуска дизеля используют электростартер, пусковой бензиновый двигатель, сжатый воздух или инерционный стартер с ручным приводом. Микротракторы, мотоблоки, газонные тракторы, райдеры оснащают бензиновыми двигателями.

Двигатель соединен с ведущими колесами через трансмиссию. Эта система устройств передает крутящий момент двигателя на ведущие колеса, изменяет тяговые усилия, скорость и направление движения. В ней последовательно соединены сцепление, коробка передач, центральная передача, дифференциал (у колесного трактора) и конечные передачи. У гусеничного трактора вместо дифференциала установлены механизмы поворота. Трансмиссия трактора обычно многопоточная: она передает мощность двигателя не только на колеса или гусеницы, но и на валы отбора мощности (ВОМ) для привода агрегируемых машин и вспомогательных механизмов.

Системы агрегатирования и отбора мощности

Характерная особенность трактора – его применение только в агрегате с различными машинами, поэтому его конструкция обязательно включает устройства для соединения с навесным и прицепным оборудованием.

Навесная система может быть задней и передней и обычно имеет гидравлический привод, поэтому называется гидронавесной. Она служит для присоединения плуга, почвофрезы, бороны, сенокосилки, картофелекопалки, отвала, снегоуборщика, погрузчика и прочего оборудования и управления им. Прицепные устройства бывают жесткими и управляемыми. Первые представляет собой крюк, кронштейн, сферическую опору или элемент автоматической сцепки, закрепленные на задней части остова трактора. Управляемые сцепные устройства регулируют положение крюка или другого сцепного устройства гидроцилиндром.

У машин, агрегируемых с трактором, нет своего привода, поэтому для их работы необходима система отбора мощности, которая «отбирает» часть энергии двигателя и передает ее рабочим органам. На тракторах общего назначения используют механические (через вал отбора мощности) и гидравлические (применяющие поток жидкости) системы отбора мощности, на многих специализированных – пневматические (применяющие сжатый воздух) и электрические.

Управление трактором

Все перечисленные механизмы и узлы требуют устройств, через которые бы тракторист мог на них воздействовать. В основном органы управления сосредоточены в кабине, на

ВНЕШНЕЕ И ВНУТРЕННЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Так называют системы, которые не задействуются для непосредственной, полезной работы машины, но повышают ее эксплуатационные характеристики. Это кабина, приборы для освещения, вентиляции, кондиционирования и т. д. Сегодня трудно представить, что когда-то тракторы обходились без всего этого. Но действительно, первые трактористы рисковали пораниться об острые грунтозацепы, не были защищены от комков земли, летевших от колес, не говоря о палящем солнце и пыльном ветре.

центральном посту управления. С их помощью тракторист регулирует скорость и направление трактора, освещение, работу агрегируемой машины и системы отбора мощности. Вне кабины могут быть установлены органы управления, которые используются однократно за один сеанс работы. Например, включение и выключение насоса гидравлической системы или соединение с агрегируемой машиной.



Гидронавесная система позволяет минитрактору «Беларус» 320.4 не только стричь траву в парке, но и работать в сельском хозяйстве, промышленности и коммунальных службах, на строительстве и транспорте.

Промышленное садоводство в 1950–1970-е годы

В 1950-е годы, когда выпускали трактор ХТЗ-7 для работ в овощеводстве и садоводстве, в стране активно восстанавливали эти отрасли сельского хозяйства после упадка в военные годы.

Особенно трудно шел процесс в плодоводстве, ведь восстановление ягодников, а особенно плодовых садов, требует не одного года. Результатов каких-либо мер можно ожидать лишь через несколько лет, а то и несколько десятков лет. Советское промышленное садоводство, которое удалось неплохо организовать в довоенные советские годы, за время войны понесло колоссальные потери. Сады не только оставались без ухода, но многие просто полностью вымерзли. Нужно было закладывать новые, приводить в порядок сохранившиеся. В 1940 году площадь садов в стране равнялась 1400 тыс. га, но через

10 лет она была значительно меньше. Например, известно, что в РСФСР она сократилась на треть. Однако к 1955 году пространства плодовых и ягодных насаждений в СССР достигали 2,5 млн га, к 1963 году – 3,3 млн, а к 1975-му – 3,6 млн га.

Восстановление садов

В 1950-е годы садоводство в колхозах и совхозах, особенно Нечерноземья, оставалось отстающей отраслью сельского хозяйства. Сады были изрежены, разновозрастные деревья затрудняли уход и уборку урожая, выбор сортов был небольшой, урожаи нестабильны. Для повышения продуктивности



Трактор используется для лечения мандариновых насаждений.



Восточная груша

На Дальнем Востоке самая распространенная садовая культура – груша, наиболее зимостойкая и долговечная порода. В Приморском крае в 1950–1960-е годы она занимала 40 %, а в Хабаровском – до 50 % садовых площадей. Под Хабаровском сорт «лукашовка» давал в среднем до 142 ц/га, а на Алтае в совхозе «Мичуринец» – 250 ц/га.

стали уплотнять посадки, используя рано вступающие в плодоношение сорта, создавать новые плодопитомниководческие совхозы.

Первыми восстанавливались южные и юго-западные регионы, где помогал сам климат. В РСФСР – Северный Кавказ и Краснодарский край. Новые силы получали плодово-ягодные хозяйства, сосредоточенные вокруг крупных городов. Кроме того, власти СССР обратили внимание на садоводство в азиатской части страны: за Уралом, в Сибири, на Дальнем Востоке, которые раньше казались несравнимыми с южными и центральными регионами европейской части СССР. В Сибири существовало колхозное садоводство, но роль приусадебных хозяйств недооценивалась. В общественном секторе было сосредоточено 85 % площадей садов, в частном – 4 %, в любительских садах – 11 %.

В 1952 и 1956 годах Министерство сельского хозяйства РСФСР организовало обследование садов в Сибири и на Дальнем Востоке. Специалисты разработали конкретные рекомендации для этих регионов. К 1980-м годам здесь работало 22 плодовых и плодопитомнических хозяйства (около 8 тыс. га), получило развитие коллективное и приусадебное садоводство, значительно выросло и промышленное.

Стланцевые яблони

Буквально прорывом в садоводстве Урала и Сибири стало изобретение ученого-агронома А. Д. Кизюрина. Дело в том, что крупноплодные европейские сорта яблони, самого распространенного плодового дерева Центральной России, в Сибири гибли из-за морозов. В начале 1930-х годов 50-летний ученый и преподаватель был направлен из родной Пензы в далекий Омск. Борьба с морозом занимала его и раньше, о чем свидетельствуют написанные к тому времени работы «Зимние катастрофы в садах», «О скрытых формах морозобоин». Теперь, в Сибири, ученый встал лицом к лицу с проблемой. И Кизюрин предложил, как тогда казалось, просто утопическую идею: выращивать яблони поближе к поверхности земли, где, укрытые снегом, деревья легче переносят морозы. Он стал возделывать плодовые деревья в припочвенном слое (высотой не более 40 см) путем прищипливания побегов для их удержания – создавать стелющиеся формы садовых пород. Его первый опытный сад занимал 10 га. На 3–4-й год яблони дали хороший урожай.

Результаты эксперимента попали в печать, ими заинтересовались в центре: в 1935 году очередная сессия ВАСХНИЛ состоялась в Омске. Опыты Кизюрина признали, одобрили и рекомендовали для внедрения в производство. Стелющиеся яблони стали выращивать в садах Омской области, а потом и в других регионах Сибири. В саду Омского сельскохозяйственного института, где преподавал Кизюрин,

заложенном им же в 1939 году, за 28 лет (с 1951 до 1978 года) яблони сорта «боровинка» в среднем давали урожай 120 ц/га. Деревья плодоносили до 60-летнего возраста.

Любимая ягода

Благодаря разнообразию почвенно-климатических зон в СССР культивировали довольно много плодовых пород. В 1950-х годах из 28 распространенных промышленных плодовых и ягодных культур наиболее популярными были яблоня, вишня, слива, груша, черная смородина и земляника. Последнюю культуру следует выделить особо. В начале 1930-х годов по площади плантаций земляники СССР занимал второе место в мире (первое – США – 105 тыс. га, третье – Англия – 10 тыс. га). Во второй пятилетке (1933–1937) Советский Союз вышел на первое место.

Ягодные культуры выращивали вблизи крупных промышленных и индустриальных центров: Москвы, Ленинграда, Череповца, Вологды, Кирова. Причем не только в европейской части, но и на Урале и в Сибири (под Пермью, Уфой, Ирбитом, Тобольском, Томском, Ачинском) и на Дальнем Востоке. В Ленинградской, Московской, Горьковской, Кировской областях земляника занимала 40 % площадей ягодников, остальное – смородина (25–30 %), малина (20–25 %), крыжовник (2–5 %). В Курской и Воронежской областях земляничники захватили 60 %. Только за Уральскими горами Ягода, как ее величали в центре России, уступала первое место смородине.

ЛУЧШИЕ УРОЖАИ

В совхозе имени Ленина Московской области сорт земляники «комсомолка» давал 118 ц/га, «красавица Загорья» на отдельных участках – 220 ц/га. В совхозе «Ягодный» Тамбовской области собирали 120 ц/га, в совхозе «Майский» Вологодской области – 82 ц/га, в краснодарских совхозах «Лабинский», «Московский», «Кропотинский» – от 75 до 92,9 ц/га. В Кабардино-Балкарии в совхозе «Нальчикский» в 1979 году урожай достигал 181 ц/га. Даже в суровых условиях Сибири в ОПХ Новосибирской зональной плодово-ягодной опытной станции имени И. В. Мичурина в 1979 году удалось добиться урожая 76,6 ц/га.

Однако при всей любви к землянике в 1960-е годы площадь ее насаждений снизилась до 21,4 тыс. га и страна опустилась на третье место (после Польши и США), а урожайность в среднем была лишь 24,4 ц/га. Исключения составляли некоторые успешные хозяйства.



Весенние работы в садах колхоза «Молдова».



Сбор урожая в садах совхоза «Мичуринец».

В номере 22



В номере:

- Новый Харьков
- Тракторы Case

ХТЗ-Т2Г

Спрашивайте в киосках уже через две недели!