

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Совнархозы: попытка  
децентрализации



Южмаш



№  
35

модель номера

MTZ-5



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых



## Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 35, 2016

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Сляров Георгий Андреевич

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

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

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

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

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-09-79**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

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

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

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

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

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

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 10 500 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 599 руб.

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

Copyright © 2016 Ашет Коллекция

Copyright © 2016 Hachette Collections

Copyright © 2016 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.  
Фотографии не служат для точного описания товара.  
Подписано в печать: 01.04.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

**www.traktory-collection.ru**

# Содержание

## Модель номера

3

### Универсальный трактор МТЗ-5



## В контексте времени

8

### Совнархозы: попытка децентрализации



## История заводов

10

### Южмаш



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине, внизу) © частная коллекция;  
стр. 4, 5 (вверху), 9 (вверху) © Wikipedia Commons; стр. 5 (внизу), 7, 8 © РИА Новости;  
стр. 6 © О. Иванов; стр. 9 (внизу) © AKG/EastNews; стр. 10, 11 © ИТАР ТАСС;

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





*Механизаторы совхоза, куда попал один (правда, необычный) экземпляр МТЗ-5, писали так: «Тракторы с маркой “МТЗ” пользуются большим спросом у механизаторов области. Они обладают отличной работоспособностью, маневренностью, справляются с любыми нагрузками. Желающих работать на такой машине всегда много».*

Даже учитывая, что это цитата публикации советского времени, конца 1950-х годов, трудно заподозрить, что ее авторы кривили душой. Это был действительно самый совершенный трактор своего времени, и для многих механизаторов – просто мечта.

К трактору можно было присоединить почти любое погрузочно-транспортное навесное оборудование. В том числе универсальный навесной копновоз (КУН), вилочный погрузчик и стогометатель. Кроме того, на шасси МТЗ-5 создали целое семейство небольших гидравлических экскаваторов. Впервые в СССР за базовым трактором последовала вереница модификаций. Среди них был, например, и МТЗ-5ЛС на полугусеничном ходу: гусеничная лента надевалась на заднее колесо, с «ленивцем» спереди.





# Универсальный трактор МТЗ-5

*6 мая 1958 года на площадь у проходной Минского тракторного завода, празднично украшенную и заполненную взволнованным народом, въехал новенький вишневый МТЗ-5. Это был 100-тысячный трактор предприятия.*

**З**а рулем машины сидел старший тракторист-обкатчик Д. П. Шевцов. А первое слово на митинге в честь важного для завода события дали слесарю-сборщику С. А. Куракевичу. Когда отзвучали торжественные и проникновенные речи, машину, виновницу торжества, отправили на юбилейную промышленную выставку, посвященную 850-летию города Владимира. Затем трактор передали в совхоз имени 17 МЮД (Международного юношеского дня) Суздальского района. Здесь юбилейный «Беларус» проработал 12 лет, причем без капитального ремонта, и был по решению механизаторов водружен на пьедестал почета.

## Моральное поощрение

В связи с выпуском на Минском тракторном заводе 100-тысячного трактора наградили большую группу рабочих, инженеров, руководителей. Почетные грамоты или грамоты Верховного Совета БССР получили кузнец М. Г. Шандалов, сталевар А. И. Азаров, слесари В. Ф. Демешко и С. И. Куракевич, начальники цехов И. И. Демченко и С. Ф. Грелышев, секретарь комитета комсомола В. С. Томащук, главный конструктор завода И. И. Дронг.

## Работяги: тракторы и их конструкторы

Такая честь выпала лишь одному трактору, а было машин такой конструкции и ее модификаций 644 тыс. На МТЗ модель начали разрабатывать в 1955 году, когда стало ясно, что предыдущий трактор – МТЗ-2 – по скорости,

надежности, экономичности уже устарел и требует коренной модернизации. Над созданием нового представителя ставшего уже знаменитым семейства «Беларусов» работал целый коллектив конструкторов: Е. Т. Дикалов, Б. П. Альгин, П. И. Бойков, В. В. Войтиков, Е. И. Козлов, И. П. Агафонов, С. Д. Ярош и др. Почти одновременно в серию пошли три варианта машины: в 1956 году – МТЗ-5, в 1957-м – МТЗ-5Л и МТЗ-5М. В 1959 году к этим названиям добавилась буква С, которая обозначала «скоростной». О напряженной работе инженеров МТЗ говорит то, как быстро менялись «Беларусы». Базовая модель, МТЗ-5, сильно отличалась от предшественника, МТЗ-2, а ее модификации, появившиеся в течение всего двух лет, почти так же отличались от нее.

## Классический вариант

Около года завод выпускал основную, первоначальную конструкцию МТЗ-5. Затем трактор получил раздельно-агрегатную гидросистему, и к его обозначению добавилась буква К («классический»). В таком виде машину производили несколько месяцев.



Трактор МТЗ-5МС.

Базовый «Беларус-5» оснащался двигателем Д-40 (40 л. с.), а затем модернизированным Д-40К, мощность которого достигала 45 л. с., а удельный расход топлива был снижен до 210 г/э. л. с. ч. По сравнению с предшественником МТЗ-5 имел более совершенную муфту сцепления, вал отбора мощности с независимым приводом и усовершенствованную гидросистему. Ходовая система стала более устойчивой к нагрузкам



Классический МТЗ-5.



## ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ НАВЕСНАЯ СИСТЕМА

Гидравлическая навесная система трактора МТЗ-5 была дополнена двумя отдельно управляемыми силовыми цилиндрами. Благодаря этому трактор мог работать с навесными орудиями, расположенными сзади, с расчлененными навесными орудиями, с прицепными орудиями с навесным управлением и другими специальными машинами. Новые узлы и детали гидросистемы: распределитель, выносные цилиндры, маслопроводы, шланги и др.

От предшественника МТЗ-5 отличался независимым приводом вала отбора мощности, более мощным и экономичным двигателем и гидравлической навесной системой.

за счет измененной конструкции передней оси и увеличенных передних колес, шириной 5,50-16", с пониженным давлением в шинах. Износостойкость элементов ходовой системы и силовой передачи повысилась благодаря поверхностной закалке деталей с нагревом токами высокой частоты. На тракторе установлена гидросистема НС-37 с двумя выносными цилиндрами. Общий вес машины снизился на 250 кг.

В результате этих и ряда других изменений новый трактор по сравнению МТЗ-2 получился более универсальным. Он агрегатировался со множеством навесных, полунавесных и прицепных сельскохозяйственных машин, в том числе с уборочными и другими машинами, требующими привода рабочих органов от вала отбора мощности.

### Дизель Д-40К

Двигатель Д-40К имеет мощность, равную 45 л. с., и расход топлива 210 г/э. л. с. ч. Увеличение мощности достигнуто за счет повышения оборотов коленчатого вала до 1500 в минуту (вместо 1400) и увеличения диаметра цилиндра до 105 мм. Двигатель с цилиндрами большего диаметра отличался меньшими тепловой напряженностью и удельным расходом топлива, благоприятными условиями для работы системы смазки.

В кривошипно-шатунном механизме были введены изменения, которые повышали надежность некоторых деталей. Так, крышки нижней головки шатуна фиксировались шлицевым замком и стопорными отгибными шайбами, а не проволокой; диаметр шатунных болтов увеличился с 14 до 16 мм. В связи с новой конструкцией муфты сцепления

маховик двигателя также стал иным: он не имел внутренних зубьев, а торцовая поверхность служила опорой для ведомого диска муфты сцепления. На двигателе был установлен клапанный механизм с двумя клапанами пружинами без направляющих стаканов. В системе смазки реактивная масляная центрифуга сменила фильтр тонкой очистки.



Главный конструктор И. И. Дронг (второй слева) с инженерами завода. 1984 г.



## Модель номера

Ротор центрифуги располагался в том же отсеке, что и фильтр АСФО-1, и подключался к системе смазки на ответвлении. Масло, прошедшее тонкую очистку в центрифуге, сливалось в картер двигателя. В двигателе Д-40К опоры ротора, представлявшие собой бронзовые втулки, располагались только в колонке корпуса. Благодаря этому их соосность при монтаже ротора после очистки не нарушалась, и ротор не защемлялся.

Центрифуга питалась маслом непосредственно от масляного насоса. Его редукционный клапан регулировался на  $5,8-6,2 \text{ кг/см}^2$ , производительность составляла 30 л/мин. Установка на двигателе центрифуги вызвала изменения корпуса фильтров: в нем дополнительно установили шариковый сливной клапан, отрегулированный на давление  $2,1-2,6 \text{ кг/см}^2$ . Чтобы во время заполнения ротора струя масла не смывала отложения с его стенок, на колонке корпуса находился

отражательный (успокоительный) стакан. При выходе из неподвижной оси и отверстий в колонке масло отражалось от стенок стакана и, пройдя под его нижней кромкой, растекалось по дну корпуса, снижая свою скорость. Благодаря этому оно приобретало большую скорость вращения у стенок стакана. Шпильки крепления стакана были приближены к маслозаборным трубкам. Введение отражательного стакана и сближение шпилек давали лучшую очистку масла.

## ХАРАКТЕРИСТИКА МТЗ-5

### Назначение

*Работы по уходу за пропашными культурами, пахоты легких и средних почв, предпосевная обработка, посев и уборка зерновых культур, транспортные работы.*



Жесткое регулируемое прицепное устройство обеспечивает хорошее крепление прицепных машин.

Генератор Г-46 переменного тока питает пять точек освещения: две передние фары, две задние, на крыльях трактора, и лампу освещения щитка приборов.



Ведущие колеса позволяют бесступенчатым методом менять ширину колеи и перемещать ступицы по полуосям.

### Изготовители

Минский тракторный завод (1957–1962), Южный машиностроительный завод, Днепропетровск (1958–1972)

### Время выпуска

1957–1972

### Мощность двигателя, л. с. (кВ)

40 (29)

### Конструктивная масса, кг

3190

### Число передач вперед / назад

10 / 2

### Диапазон скоростей движения вперед, км/ч

1,4–22,3



Разобрав ротор, отложения со стенок стакана можно было легко удалить. При этом шпильки и маслозаборные трубки оставались в корпусе и не мешали очистке.

### **Трактор МТЗ-5Л**

Даже неспециалист при беглом взгляде мог отличить трактор МТЗ-5Л от базового варианта. Модификация имела легкую съемную закрытую кабину, которую можно было превратить в полузакрытую или в тент (несмотря на это, трактор стал легче на 370 кг). При более внимательном осмотре можно было заметить, что увеличен дорожный просвет (на 11,5 см) и размеры передних и задних колес, а в шинах задних давление воздуха еще более снижено. Остальные изменения конструкции были заметны лишь конструкторам и самим механизаторам. Новый двигатель, Д-40Л, был легче, чем Д-40К, и отличался более низким удельным расходом топлива. Четырехплунжерный топливный насос был заменен малогабаритным одноплунжерным, ручное управление подачей топлива дополнено ножным, ножной же педалью включалась автоматическая блокировка дифференциала. Приводной шкив измененной конструкции был перемещен на заднюю стенку корпуса трансмиссии и приводился от вала отбора мощности. Раздельно-агрегатная гидравлическая навесная система также принципиально отличалась. В связи с установкой на тракторе ряда новых узлов и механизмов изменилось и расположение



*В сборочном цехе Минского тракторного завода.*

некоторых органов управления и отдельных агрегатов. Трактор получил звуковой электро-сигнал и штепсельную розетку.

### **Трактор МТЗ-5М**

Трактор МТЗ-5М отличался от трактора МТЗ-5Л запуском дизеля: вместо пускового бензино-вого двигателя применялся электростартер.

В связи с этим в конструкцию отдельных деталей мотора (например, в головку блока и картер маховика) были внесены изменения. Двигателю с электростартерным пуском присвоили марку Д-40М. Несколько иным было и электрооборудование модели МТЗ-5М.

### **Новое прицепное устройство**

Трактор МТЗ-5 отличался новым жестким регулируемым прицепным устройством. К продольным тягам гидромеханизма была прикреплена болтами стальная литая жесткая поперечина, к поперечине, с помощью пальца, – прицепная вилка со шкворнем. Для лучшей жесткости системы и установки прицепного устройства на нужной высоте устанавливали раскосы, которые в передней части шарнирно крепились на кронштейнах, смонтированных на боковых стенках отсека заднего моста. Задние концы раскосов крепились к продольным тягам болтами. Горизонтальное положение прицепной вилки регулировалось установкой ее в любое из семи отверстий поперечины с интервалом 80 мм. По высоте ее положение регулировалось переносом точек крепления раскосов к продольным тягам гидромеханизма и колебалось в пределах от 300 до 500 мм от грунта с интервалом 50 мм. Прицепное устройство могло занимать два положения от торца вала отбора мощности до центра отверстий на поперечине (300 и 375 мм). Поперечину можно было переставлять на продольных тягах гидромеханизма. При работе трактора с навесными машинами прицепное устройство следовало снять с трактора.



*Здание производственного объединения «Минский тракторный завод». 1960-е годы.*



# Совнархозы: попытка децентрализации

*В период, когда на Минском тракторном заводе выпускали трактор МТЗ-5, это предприятие относилось к совнархозу БССР. В стране шла реформа управления хозяйством, которую белорусский трактор пережил на много лет.*

**В** 1957 году, во время правления страной Н. С. Хрущевым, была сделана попытка изменить систему управления экономикой Советского Союза. Он был поделен на экономические регионы, которые получили относительную самостоятельность через управление новыми органами власти – советами народного хозяйства (СНХ, или совнархозами). Эта реформа немного отдала экономический кризис, который наступил в 1980-х годах, но приблизила конец карьеры самого Хрущева.

## Веление времени

Система жесткой централизации (в том числе отраслевой принцип управления экономикой), сложившаяся на этапе индустриализации, уже к концу 1930-х годов почти исчерпала свой потенциал. Ее время продлила начавшаяся Великая Отечественная война (1941–1945), выстоять в которой можно было только мобилизовав все материальные ресурсы и человеческие силы, а значит, превратив страну в единый организм. Централизованная командно-административная система продолжала работать и в послевоенные годы восстановления народного хозяйства. Однако специалисты уже тогда видели все признаки начинающего упадка, что неудивительно в огромной стране, объединявшей самые разные народы, национальности, регионы и управляемой из одного центра. После смерти Сталина на всесоюзных совещаниях работников промышленности зазвучал

## От вертикали к горизонтали

Если раньше 200 тыс. предприятиями управляли союзные и союзно-республиканские министерства, то с началом реформы большинство этих учреждений ликвидировали, кроме министерств электростанций, оборонной, авиационной, судостроительной, радиотехнической и химической отраслей. Для общего перспективного планирования вместо Комиссии Совета Министров СССР организовали Госплан СССР. Территорию страны разделили на 105 административных экономических районов, в каждом из которых был свой совет народного хозяйства. В РСФСР их было 70, на Украине – 11, в Казахстане – 9, в Узбекистане – 4, в остальных республиках – по одному.

целый хор голосов, требующих перемен. Эти мнения, зафиксированные в стенограммах заседаний и официальных документах того времени, убедительно опровергают более поздние обвинения в волюнтаризме

и непродуманных реформах, которые высказывали противники Хрущева. Перемен требовали сердца не только простых советских людей (как это всегда бывает после больших испытаний, особенно войн), но и местных партийных глав. Реформ ждала не только экономика, но и структура власти. Партийные секретари республик, краев, областей хотели наконец почувствовать себя хозяевами жизни, а не просто безропотными исполнителями решений Центрального комитета партии, куда сами входили.

## Деление территории

Критика, которой подверглись старые принципы управления и организации народного хозяйства, нашла отклик во многих слоях советского населения. Так, на февральском пленуме ЦК КПСС 1957 года говорили, что отраслевой принцип управления порождает «нарушение нормальных территориальных связей между предприятиями разных отраслей промышленности, расположенными в одном экономическом районе», мешает «широкому осуществлению специализации и кооперирования производства, затрудняет комплексное развитие хозяйства экономических районов, республик, краев и областей», приводит к «недоиспользованию производственных мощностей предприятий», «распылению строительных организаций», «нерациональным перевозкам грузов». Все это было правдой. И на том же пленуме передали



В здании Уральского государственного университета Екатеринбурга в начале 1960-х годов находился Свердловский совнархоз.





## ЗА ПОПЫТКУ – СПАСИБО

При Хрущеве была сделана попытка дать некоторую экономическую самостоятельность союзным республикам, краям и областям, уравнивесить отраслевой принцип управления народным хозяйством территориальным. Сначала это действительно дало положительные результаты, но совсем ненадолго, и общую тенденцию к спаду производства эти небольшие улучшения не могли изменить. Ведь сама реформа всегда требует времени и средств, а у страны их не было. Темпы роста промышленности снижались. Если в 1951–1955 годах рост составлял 85 %, то через десятилетие – 51 %. Хотя в хрущевские годы площадь жилья увеличилась в 2,3 раза, холодильники в этих новых квартирах стояли меньше чем у 6 % семей. Именно в это время стали закупать зерно за границей, используя золотой запас страны. Словом, реформа провалилась – возможно, страна упустила свой шанс.



Вслед за Н. С. Хрущевым в 1965 году попытался в другом виде провести реформу децентрализации А. Н. Косыгин.

К 1963 году число экономических районов СССР сократилось до 43.

право решать оперативные вопросы промышленности и строительства местным органам управления – совнархозам.

### Местные министерства

Председатель совнархоза, его заместители и члены Совета (их было больше или меньше в зависимости от величины экономического района) решали все вопросы коллегиально. В СНХ были отраслевые и функциональные управления и отделы, характер которых зависел от особенностей, специализации района. Так, Свердловский областной совнархоз, под руководство которого отошло более 400 промышленных предприятий, включал управления черной и цветной металлургии, машиностроения, производства электрооборудования, лесного хозяйства, энергетики, деревообрабатывающей и бумажной промышленности, производства строительных материалов и т. д. А в относительно небольшом Пензенском совнархозе были управления машиностроения, приборостроения, легкой промышленности, пищевой, строительных материалов, строительства. Фактически совнархозы стали мини-атюрными министерствами промышленности. Многие служащие министерств и ведомств просто пересели в другие кресла – теперь в кабинетах совнархозов.

### Слово партийной элиты

Поскольку вертикальные связи реформой были разрушены, а для налаживания горизонтальных дано было слишком мало времени, поскольку командно-административная система в целом сохранялась и лишь ее центры сдвинулись из столицы на места, очень скоро

возникла потребность укрупнять совнархозы. Вместо 105 их стало 43. Вновь запустился процесс централизации. Казалось бы, не беда, это просто поиск золотой середины.

Однако, во-первых, были затронуты национальные интересы. Например, Северо-Кавказский экономический административный район с центром в Ростове-на-Дону поглотил Дагестан, Кабардино-Балкарию, Северную Осетию и Чечено-Ингушетию, а Узбекская, Киргизская, Таджикская и Туркменская республики были объединены в Среднеазиатский экономический район.

Во-вторых, местное партийное руководство, все больше терявшее, а не приобретающее власть, было недовольно. Кроме того, ликвидация министерств и формирование совнархозов вели к обновлению и омоложению управленческих кадров, а партийная элита не хотела терять «насиженные места». Последней каплей, переполнившей чашу терпения, стало разделение в 1962 году местных партийных органов на промышленные и сельскохозяйственные. Это не только внесло дополнительную путаницу в процесс управления, но и в два раза уменьшило власть каждого местного управленца. Таким образом, кроме экономических, вступили в силу политические причины. Вместе они привели к отставке главы партии и государства, и соответственно, к сворачиванию начатых им реформ.

Сегодня специалисты по-разному оценивают результаты этой попытки реформирования управления советским хозяйством, но почти все сходятся на том, что она дала опыт принципиально нового хозяйствования, продвинула вперед теорию экономического районирования.



# Южмаш

**Через год после Минского тракторного модель МТЗ-5 начал выпускать Южный машиностроительный завод, находящийся в Днепрпетровске. Здесь трактор производили на десять лет дольше, чем на его родине.**

Уже в предвоенные годы Днепрпетровск имел мощную энергетическую базу, вокруг города располагались сырьевые заводы-поставщики, и он стал промышленным металлургическим центром. Местные вузы и техникумы готовили высококвалифицированные инженерно-технические кадры. К концу войны, обсуждая планы строительства новых автомобильных и автосборочных предприятий, наряду с Новосибирском, Одессой, Иркутском, Кутайси, для производства грузовых автомобилей выбрали Днепрпетровск. Осенью 1944 года, практически сразу после освобождения города, здесь начали строить крупный автомобильный завод.

## Недолгая история ДАЗа

Сначала на Днепрпетровском автомобильном заводе (ДАЗе) планировали выпускать грузовики ГАЗ-51, поэтому коллектив конструкторского бюро сформировали из

инженеров с горьковского завода во главе с В. А. Грачёвым. В следующем году планы поменялись: за основу решили взять московский ЗИС-150, завод к концу 1947 года достроить и приступить к выпуску 300 тыс. новых грузовиков в год.

Строительство цехов в условиях послевоенной разрухи шло туго, хотя сюда перебрали трофейное немецкое оборудование, использовали труд репатриантов и военнопленных, объявили автозавод ударной стройкой республики и направили на нее 3000 комсомольцев. В 1948 году на ДАЗе начали выпускать только вспомогательную продукцию: автокраны К-31 и формовочные машины ФМ-300.

Гораздо более эффективно работали конструкторы. Они спроектировали трех- и пяти-тонные гидравлические автопогрузчики (4000 и 4001), семитонный полуприцеп 5100. По заказу Министерства вооружения спроектировали автомобиль-амфибию ДАЗ-485,

равного которому по проходимости не было в то время в мире. Но главным для завода и любимым детищем КБ был новый четырехтонный бортовой автомобиль ДАЗ-150. Значительно усовершенствованный по сравнению с московским ЗИС-150 и имевший уже несколько модификаций, он был утвержден на самом высоком уровне и готов к серийному выпуску. На заводе уже монтировали технологическую линию «Кларк» по изготовлению штампованных балок задних мостов (первую в стране), запускали специализированное производство колесных дисков (второе в СССР после ГАЗа). Коллектив готовился к пуску первой очереди, когда ДАЗ превратился в предприятие-невидимку.

## Другие разработки

Другим разработкам днепрпетровского КБ повезло больше: они нашли пристанище на разных предприятиях советских городов. Амфибии 485 под другим названием начали выпускать на ЗИСе (с 1956 года – ЗИЛ). Автопогрузчики передали на Львовский завод автопогрузчиков.

## Космический почтовый ящик

В мае 1951 года вышло постановление Совета Министров СССР о передаче Днепрпетровского автомобильного завода Министерству вооружения и присвоении предприятию № 586. Завод окружили рядами колючей проволоки, и он начал работать в обстановке строжайшей секретности. В то время такие предприятия называли почтовыми ящиками,



## Пропавший грузовик

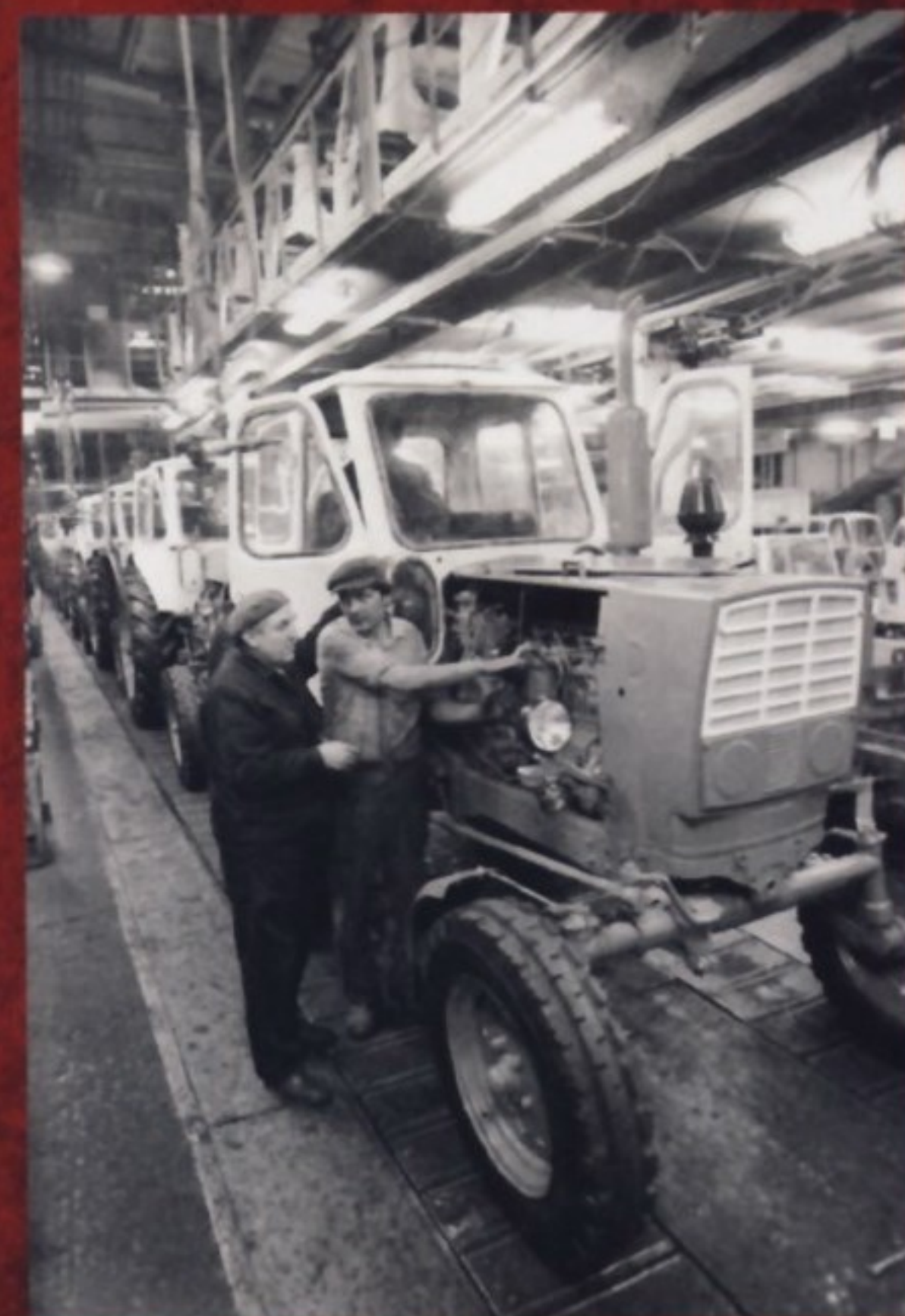
Опытный образец грузовика ДАЗ-150, который имел и другое название – «Украинец», 7 ноября 1947 года торжественно прошел по праздничным улицам Днепрпетровска. Было выпущено несколько пробных образцов, но сколько именно – точных данных нет (одни источники называют 8, другие – 80). Серийный выпуск передовой по тем временам машины так и не начался. Ни в Днепрпетровске, ни на каком-либо другом заводе. В Москве продолжали выпускать менее совершенный ЗИС, а его модернизированный вариант просто канул в Лету. Ни одного «Украинца» до наших дней не сохранилось.

Из мирной продукции Южмаш выпускал также ракетные двигатели, ветряные турбины, агрегаты шасси самолетов и троллейбусы.

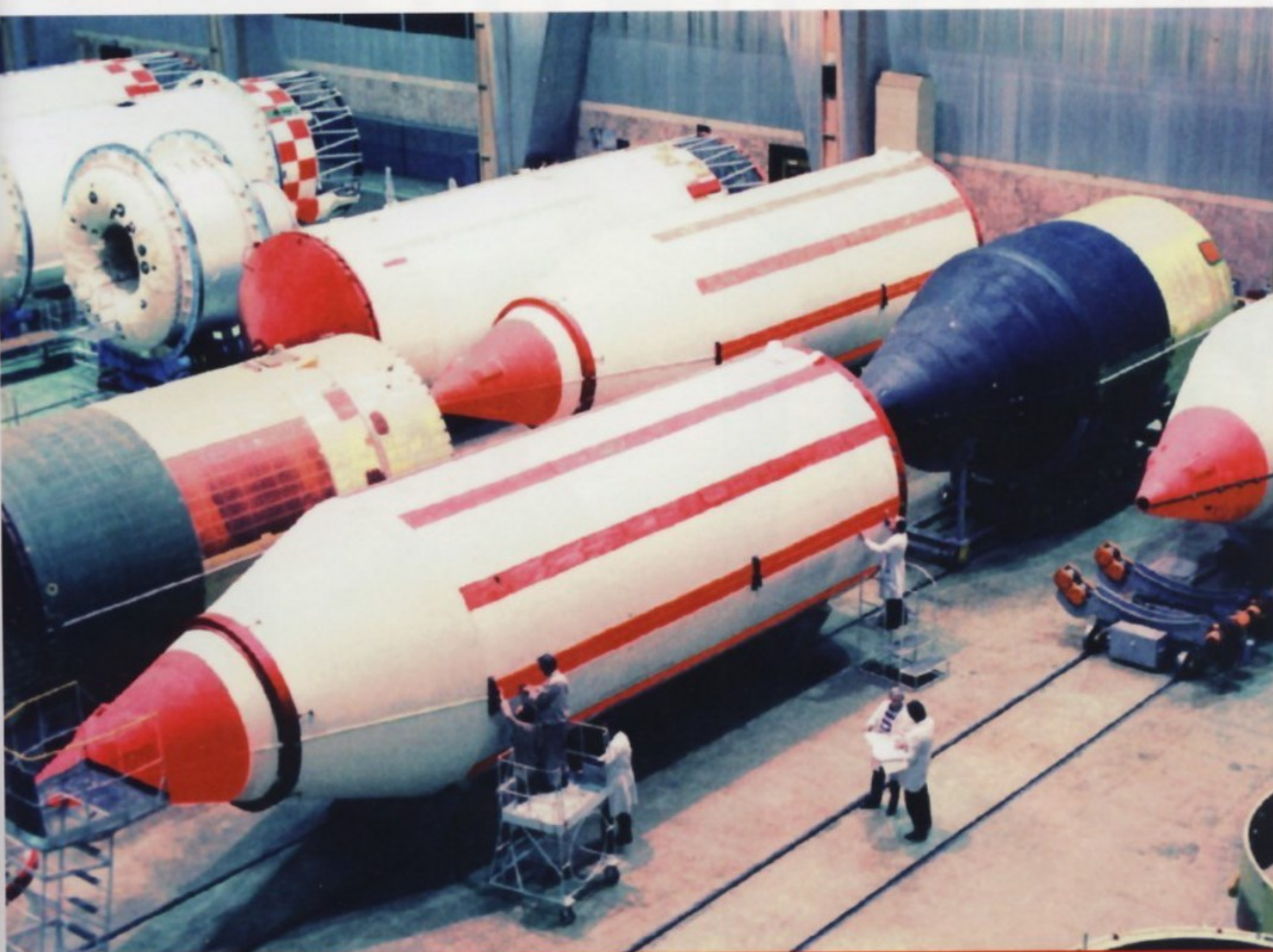


## КАК У ФОРДА

В 1970-е годы тракторы ЮМЗ считались лучшими в стране, они первыми получили Знак качества. Во многом это объяснялось тем, что основные агрегаты производились на оборонных предприятиях. Так, дизель Д-65Н поставлял Рыбинский авиазавод, муфту сцепления – Ковровский завод стрелкового оружия. Да и на самом Южмаше работали предельно точно и качественно. Трактор ЮМЗ-6 с самым высоким в стране моторесурсом, простой конструкции, неприхотливый, специалисты невольно сравнивали с автомобилем «Форд Т», который по техническим характеристикам, комфорту и оборудованию не уступал большинству машин своего времени, но был максимально прост и дешев ради массового производства. Серия ЮМЗ-6 разошлась тиражом более миллиона экземпляров и по популярности конкурировала с моделями Минского тракторного завода.



На главном конвейере Южмаша. 1982 г.



Изготовление ракетносителей «Зенит» на Южмаше.

и другое имя завода было П/я 186. Позднее предприятие получило название Южный машиностроительный завод (ЮМЗ, или Южмаш), но секретным быть не перестало.

Первой продукцией, ради которой и отобрали новый промышленный гигант у автомобильной отрасли, была баллистическая ракета Р-1. За полвека на заводе было создано четыре поколения ракетных комплексов стратегического назначения, около 400 космических аппаратов 70 различных модификаций, космические ракеты-носители семейств «Циклон», «Космос», «Зенит».

### Мирное прикрытие

Тракторы, которые начали производить на ЮМЗ в декабре 1953 года, служили «прикрытием» ракетного производства. Кроме того, надо было загрузить мощности вспомогательного и смежного производств, да и сама сельхозтехника была отнюдь не лишней в стране, а здесь ее делали очень качественно.

Первым трактором, сошедшим с конвейера в Днепропетровске, был колесный универсально-пропашной МТЗ-2 на пневматических шинах. Его выпускали на ЮМЗ до 1958 года. За ним последовали МТЗ-5Л и МТЗ-5М (до 1961 года) и скоростные МТЗ-5ЛС и МТЗ-5МС (до 1972 года). В 1971 году завод изготовил первый трактор собственной конструкции. Однако, как и предыдущие модели, он нес на своем корпусе маркировку

«Беларусь». Из соображений секретности. Только в конце 1970-х машина обрела законную марку – ЮМЗ-6.

### Груз не по силам

Универсально-пропашные тракторы серии ЮМЗ-6Л (с запуском дизеля пусковым двигателем) и ЮМЗ-6М (с электростартером), предназначенные для работ в агрегате с навесными, полунавесными и прицепными машинами, для перевозки грузов и привода стационарных машин, завод производил до 1979 года. До 2001 года в цехах друг друга сменяли все более совершенные модели семейства, сельскохозяйственные и промышленные.

На рубеже веков специалисты Южмаша работали заднеприводное шасси СЭШ-6002 для монтажа экскаваторной колонны, полноприводной ЮМЗ-8285, высокопроизводительный 100-сильный трактор ЮМЗ-10244 и модификации для работы с коммунальным и транспортно-погрузочным оборудованием. Однако в XXI веке преимущества соседства с военным и секретным производством обернулись недостатками. Оказалось, что при отсутствии «космических» заказов не выживают и совершенно земные сферы деятельности предприятия. Тракторам, даже стосильным, не вытащить гигантский завод, равно как и троллейбусы, которые тоже выпускал Южмаш; не могут решить его судьбу. Видимо, и те и другие закончат свою жизнь вместе с заводом.



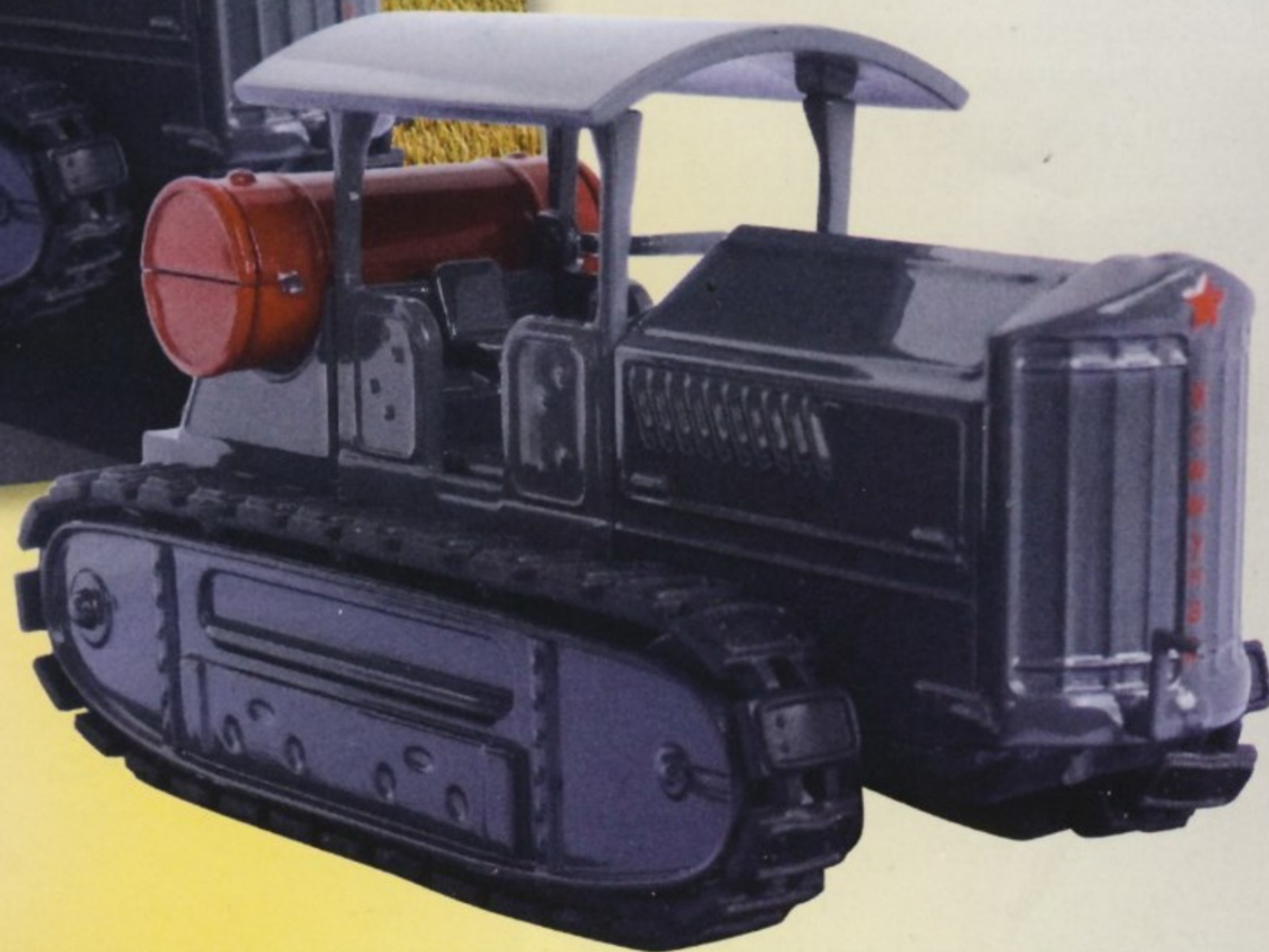
# В номере 36



## В номере:

- Система охлаждения двигателя
- Канадские тракторы Versatile

**Коммунар**



Спрашивайте в киосках уже через две недели!