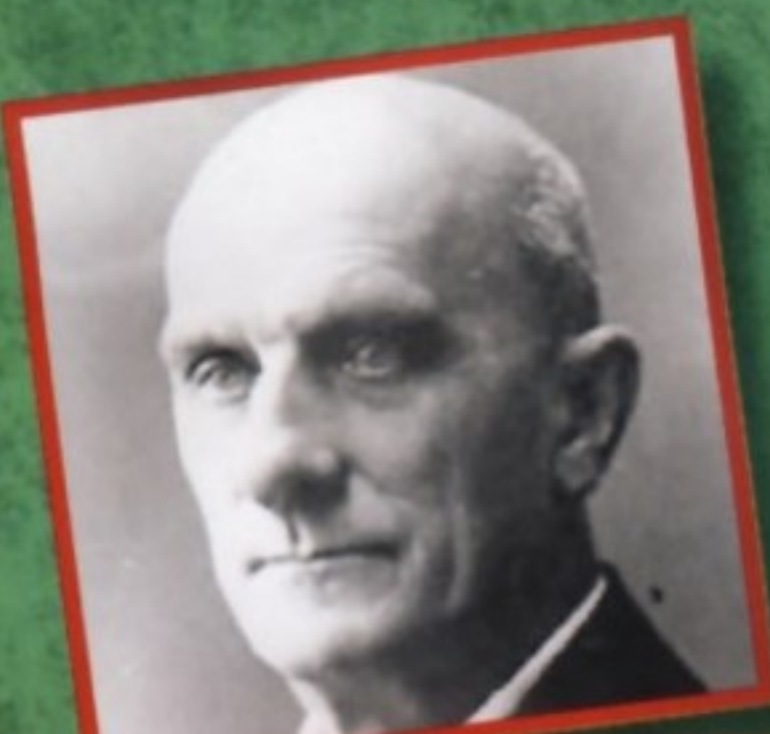


# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Густав  
Тринклер



Французская  
мотокосилка Kiva



№  
16

модель номера

T-54B



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00016

9 772311 213400

hachette

12+

Коллекция для взрослых



## Тракторы: история, люди, машины

Выпуск №16, 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: 25 600 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 449 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 Т-54В предоставлена Музеем истории трактора, г. Чебоксары.

Подписано в печать: 03.07.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

**www.traktory-collection.ru**

## Содержание

### Модель номера

3

### Гусеничный узкогабаритный трактор Т-54В



### История тракторостроения

8

### Густав Тринклер, конструктор и преподаватель



### В контексте времени

10

### Виноград и виноградарство



### История заводов

12

### Кишиневский тракторный завод



### Тракторы мира

14

### Французская мотокосилка Kiva



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху, в середине), 4, 8 (вверху), 14, 15 © частная коллекция; стр. 3 (внизу), 5, 7, 10 (внизу), 12, 13 © РИА Новости; стр. 6 © О. Иванов; стр. 8 (внизу), 9, 10 (вверху), 11 © фотобанк Лори. Автор текстов стр. 8-13 О. Ветрова.



## Модель номера



Узкогабаритный гусеничный трактор Т-54В производили с 1967 года на Кишиневском тракторном заводе (КТЗ). Машина предназначалась главным образом для работ на виноградниках, что определило некоторые конструктивные особенности этой модели. В основу Т-54В легли инженерные решения, ранее воплощенные в тракторе МТЗ-50, выпускавшемся в Минске. Он считался одним из лучших в СССР, однако специализация новой модели на виноградниках потребовала существенных изменений конструкции. В первую очередь они коснулись ходовой части: колеса были заменены гусеницами.

В разработке и запуске в производство новой модели кишиневским специалистам помогали сотрудники Минского тракторного завода – конструкторы оригинального МТЗ-50. Практически параллельно с молдавским предприятием выпуск Т-54В был налажен в Болгарии, в городе Карлово. Легкий, маневренный и достаточно универсальный трактор быстро стал популярным. В последующие годы два завода обеспечивали машинами виноградники как южных регионов СССР, так и стран Совета экономической взаимопомощи.





# Гусеничный узкогабаритный трактор Т-54В

*Виноградниковый трактор Т-54В был разработан в середине 1960-х годов. В его конструкции применены самые передовые инженерные решения советской промышленности.*



Трактор Т-54В.

**Т**-54В разрабатывали совместно конструкторы Кишиневского и Минского заводов на основе трактора МТЗ-50. Эта модель, в свою очередь, была результатом многолетнего совершенствования технологий белорусским предприятием.

## Хорошая наследственность

Одним из первенцев Минского завода, созданным в 1948 году, был МТЗ-2 – первый в стране трактор с гидронавесной системой, позволявшей обходиться без прицепа. Однако уже через несколько лет он начал устаревать. По сравнению с более новыми моделями МТЗ-2 обладал слишком низкой скоростью и недостаточно экономично расходовал топливо. Оставляла желать лучшего и надежность машины.

Результатом модернизации стала линейка тракторов МТЗ-5, разработанная в 1955–1956 годах. Это были универсальные, мощные и экономичные машины. В 1956 году их усовершенствовали еще раз. Конструкторы завода спроектировали новый дизельный двигатель Д-50. Двумя годами позже вышли экспериментальные образцы трактора МТЗ-50. Его мощность достигала 55 л. с., а максимальная скорость – 25 км/ч. Кроме того, МТЗ-50 были значительно легче предшественников, более чем на 400 кг.

Именно эта модель, пользовавшаяся в СССР заслуженной популярностью, стала основой для Т-54. Однако разработчики кишиневского трактора внесли в его конструкцию немало изменений. Главное из них касалось устройства ходовой части: МТЗ-50 был колесным трактором, в то время как Т-54 – гусеничным. Кроме того, в отличие от минского универсала, он предназначался для работы на виноградниках. Это обусловило ряд других конструктивных особенностей, в частности в устройстве навески и механизма поворота, что обеспечивало большую маневренность, а также в форме и облицовке кабины. Позднее появилась модификация Т-54В, отличавшаяся от оригинала улучшенными гусеницами, закрытой кабиной и двигателем Д-50.

## Для маневров на крутых склонах

Виноградники – специфический вид сельскохозяйственных угодий. Растения высаживают рядами, расстояние между которыми обычно составляет не больше 1,5–2 м. Кроме того, виноградники часто разбивают на горных склонах со значительным рельефом. Как следствие, обычный универсальный трактор, которым распахивают поля, здесь не подходит. Машина для работы в таких специфических

## Типы виноградниковых тракторов

Виноградниковые тракторы бывают нескольких типов. Одноосные машины имеют только два колеса и мало мощный двигатель. Как правило, их используют для буксировки прицепа или как привод для навесного оборудования. Наиболее обширный класс составляют узкоколейные тракторы. Конструкция таких машин может быть самой разной, их объединяет небольшая габаритная ширина, позволяющая работать в узких междурядьях, и задний либо полный привод. Могут использоваться на виноградниках и гусеничные тракторы. Большая мощность и хорошее сцепление позволяют им справляться с крутыми склонами, а широкие гусеницы не повреждают почву между рядами. От австрийской провинции, славящейся высокогорными виноградниками, происходит название четвертого типа – штирийские тракторы. Их отличает гибридная ходовая часть: задние колеса у них заменены гусеничными приводами.



условиях должна быть узкой и маневренной, чтобы не повредить насаждения, а кроме того, успешно справляться с крутыми склонами, значит, быть достаточно легкой и мощной. Эти факторы и обусловили конструктивные особенности Т-54В. Кишиневский завод выпускал две модификации этого трактора. Модель Т-54В-С1 была универсальной. Ширина колеи этого трактора составляла 950 мм, а габаритная – 1259 мм. Он предназначался как для возделывания виноградников с междурядьями более 1,8 м, так и для работ общего назначения. Ширина колеи у модификации С2 составляла 850 мм, а габаритная – 1050 мм. Это был более специализированный трактор, предназначенный только для работы на виноградниках. Он мог спокойно маневрировать даже в междурядьях шириной всего 1,5 м. Другой особенностью трактора была его оригинальная ходовая система. Опорные катки

#### *Машины Кишиневского тракторного завода.*

снабжались подшипниками качения, а смазка поступала централизованно: резервуаром для масла служили сами трубки тележки. Т-54В был достаточно легким, поэтому для лучшей работы навесных машин он был оснащен гидроувеличителем сцепного веса. Широкий диапазон передач и скоростей позволял трактору работать с самыми разными тяговыми нагрузками. Кабина Т-54В отличалась довольно высокой комфортностью. Ее оборудование включало вентилятор, аптечку и бачок для питьевой воды. Специальное устройство отбирало теплый воздух от радиатора двигателя и подогревало им лобовое стекло, предотвращая его запотевание в холодное время года. Таким же способом поддерживалась температура в кабине. Мягкое сиденье можно было отрегулировать по массе и росту водителя.

#### **Братская помощь**

Как в разработке, так и во внедрении в производство Т-54В сотрудникам Кишиневского завода помогали минские специалисты. В 1960 году МТЗ открыл для коллег 84 школы, в которых новаторы тракторостроения обучали рабочих передовым методам труда. Курсы успешно окончили более 900 сотрудников Кишиневского завода.

Само предприятие в это время также активно развивалось. В работу ввели несколько новых цехов и участков. КТЗ теперь мог





## Модель номера

самостоятельно обеспечивать себя шестернями, которые производил по 7 млн штук в год. Был открыт ряд участков по обработке, сборке и окраске основных узлов и других деталей. Специальный цех опытного производства выпускал экспериментальные образцы новых тракторов. Здесь же проходили их испытания.

Трактор Т-54В производился не только для внутренних нужд страны, но и на экспорт. Особенную популярность он приобрел в усеянной множеством виноградников Болгарии.

СССР помог соседу построить первый собственный тракторный завод в городе Карлово, выпускавший порядка 15 тыс. машин в год. Освоение производства Т-54В в Болгарии началось еще до того, как с кишиневского конвейера сошла первая машина. В 1965 году конструкторы передали Карловскому заводу все чертежи новой модели. Документация на последующие изменения и усовершенствования также пересылалась с молдавского предприятия на болгарское. Взаимодействие двух заводов не ограничивалось корреспонденцией. Сначала группа специалистов из

Кишинева побывала в Карлово, чтобы помочь коллегам во внедрении новой машины. За это их даже удостоили звания ударников коммунистического труда Народной Республики Болгария. Позднее и карловская делегация посетила Кишиневский завод, чтобы перенять передовой опыт у сотрудников предприятия. Первый трактор Т-54В в Болгарии был выпущен в июле 1968 года. Всего год спустя объемы производства увеличились втрое. Впоследствии Карловский завод обеспечивал виноградниковыми тракторами все страны СЭВ.

## ХАРАКТЕРИСТИКА Т-54В

### Назначение

*Выполнение всего комплекса работ по возделыванию виноградников с междурядьями 1,5 м и более, а также работ общего назначения.*



**Изготовители**

Кишиневский тракторный завод,  
Карловский тракторный завод

**Время выпуска**

С 1967 (Кишинев)  
С 1968 (Карлово)

**Мощность двигателя, л. с.**

50

**Эксплуатационная масса, кг**

3530

**Число передач вперед / назад**

9 / 2

**Диапазон скоростей движения вперед, км/ч**

1,3–16,4

**Габаритные размеры  
(длина × ширина × высота)**

2175 × 1050 × 3370



## ОСОБЕННОСТИ ГУСЕНИЦ

Ходовая часть трактора состоит из двух тележек с четырьмя опорными катками каждая, двух поддерживающих роликов, двух направляющих и двух ведущих колес, гусеничных цепей и подвески. Лонжероны тележек представляют собой трубу прямоугольного сечения, внутреннюю полость которой используют как резервуар для централизованной смазки подшипников опорных катков. Гусеничное полотно собрано из 31 звена, они соединены один с другим пальцами. В проушины звеньев запрессованы разрезные пружинные втулки.

### Гидравлическая система

Трактор Т-54В оборудован отдельно-агрегатной гидравлической системой, механизмом задней навески и прицепным устройством. Гидравлическая система обеспечивает раздельное управление тремя цилиндрами, что позволяет использовать трактор в работе с навесными и прицепными гидрофицированными машинами. Механизм задней навески может быть переоборудован с трехточечной на двухточечную систему. Прицепное устройство жесткое, регулируемое, объединенное с механизмом задней навески. Положение точки прицепа можно регулировать в горизонтальной плоскости в пределах  $\pm 130$  мм от продольной оси трактора с интервалом 65 мм, а в вертикальной плоскости в пределах 200–500 мм от грунта (бесступенчато).



Погрузка тракторов Т-54 на платформы.



Продукция Кишиневского тракторного завода.



Гусеничный трактор Т-54В.



# Густав Тринклер, конструктор и преподаватель

*В 1907 году очевидные преимущества тринклер-мотора привлекли внимание и российских промышленников, и оставшуюся часть жизни его изобретатель провел на отечественных предприятиях.*

**В**ернувшись из Германии, Г. В. Тринклер следующие 20 лет работал на Сортовском машиностроительном заводе в Нижнем Новгороде.

В первые годы на предприятии выпускали стационарные нефтяные двигатели конструкции Тринклера, доработанные заводом двигатели Литценмейера и моторы типа «Бронс».

## Горизонтальный двигатель и система продувки

В 1912–1914 годах под руководством Густава Васильевича был спроектирован горизонтальный тандем-двигатель мощностью 750 л. с. Он имел четыре цилиндра (два тандема, работавших на общий вал) диаметром и ходом поршней 390 мм. Каждый тандем приводил в движение три коленчатых вала, причем обе группы колен были смещены одна относительно другой на 90°, вследствие чего вспышки в цилиндрах также происходили через каждые 90° поворота коленчатого вала, четыре вспышки за оборот обеспечивали равномерность вращательного момента. Даже без предварительных стендовых испытаний двигатель установили на колесном буксире «Двухтактный», который запустили в эксплуатацию.

Опыт оказался удачным и показал целесообразность использования горизонтальных двигателей.

В 1925–1927 годах Тринклер разрабатывает оригинальные двигательные установки для теплоходов и тепловозов, стационарный двигатель мощностью 2100 л. с. для Ярославской прядильной фабрики «Красный Перекоп».

В 1925 году конструктор создает новую систему продувки двухтактных двигателей, прямооточную с выпуском через клапаны,

расположенные в крышке цилиндра. По конструкции блок-картера, поршня, шатуна такой двигатель на 10–15 лет опережал самые новейшие и советские, и зарубежные разработки.

## В русле ложных прогнозов

В начале 1930-х годов во всем мире активно исследовали возможности применения в ДВС разных видов газового топлива. Это было связано с опасениями, что мировые запасы нефти очень быстро истощатся. Однако вскоре стало ясно, что негативные прогнозы ошибочны, и интерес к газовым двигателям стал угасать. Конструированием ДВС, работающих на газовом топливе, увлекался и Тринклер. Он разработал новый тип газового двухтактного двигателя с двумя рядами продувочных окон:



Г. В. Тринклер.

## Популярная конструкция

Построенные по схеме Тринклера двигатели с горизонтальным расположением цилиндров, прямооточной поршневой продувкой через продувочные окна цилиндров и выпуском отработавших газов через клапаны получили впоследствии широкое применение во всем мире. Подобные конструкции вслед за советскими заводами стали выпускать компании MAN, «Юнкерс» (Германия), «Аллисон», «Дженерал-Моторс» (США), «Роллс-Ройс» (Англия).



В начале 1930-х годов Тринклер читал лекции в Московском энергетическом институте.



для подачи в цилиндр продувочного воздуха и для отдельной подачи горючего газа. В 1937–1938 годах, возглавляя кафедру ДВС Горьковского института инженеров водного транспорта, совместно с проектным бюро Наркомвода Густав Васильевич проектировал энергетические установки для буксирных колесных теплоходов мощностью 1200 и 2000 л. с. Предполагалось, что это будут четырехцилиндровые горизонтальные двухтактные двигатели с прямоточной продувкой по силовой схеме Тринклера. Начавшаяся война приостановила эту работу, но в 1945 году она возобновилась. Опытный вариант построили на базе имевшегося в лаборатории кафедры бескомпрессорного двигателя 1Д16/20 с предкамерным смесеобразованием. Станина, крышка цилиндра и цилиндровая втулка были изготовлены заново. В качестве

университете, затем совсем недолго в Московском энергетическом институте и вновь в Нижнем Новгороде, ставшем Горьким, в Институте инженеров водного транспорта и Горьковском политехническом институте. Он считал эту деятельность чрезвычайно важной, подходил к ней творчески и оставил о себе память как о талантливом педагоге, блестящем лекторе и научном руководителе. О его стиле работы с молодыми учеными бывший аспирант Тринклера, И. Б. Гурвич, писал: «При работе с молодыми соискателями и аспирантами характерным для Густава Васильевича было руководить незаметно, ненавязчиво, неторопливо, без каких-либо нажимов. В процессе долгих бесед он учил думать, рассуждать, анализировать, не давая при этом никаких рекомендаций, советов, указаний. Многим из нас тогда казалось, что

видными учеными в различных областях науки и техники. Например, И. Б. Гурвич стал доктором технических наук, заведовал кафедрой ДВС в Горьковском политехническом институте и Центральной лабораторией исследования двигателей на Горьковском автомобильном заводе. Другой ученик Тринклера, В. А. Осадин, долгие годы был главным конструктором на заводе «Двигатель революции», разрабатывал силовые установки с виброгасителями для судов типа «река – море» и создал новое направление в работе завода – редукторостроение для речных и морских судов.

## ДОСТИЖЕНИЯ В ЦИФРАХ

*В 1930 году без защиты диссертации Тринклеру присваивается ученая степень доктора технических наук. На его имя было выдано 14 патентов и 6 авторских свидетельств на изобретения. Он автор 50 научных работ. В 1956 году Тринклера наградили Орденом Трудового Красного Знамени.*



*Многолетняя конструкторская и преподавательская деятельность Тринклера была связана с Нижним Новгородом.*

компрессора для отдельной подачи воздуха и горючего газа приспособили двигатель С60 ЧТЗ с приводом от электродвигателя, также из запасов лаборатории. Испытания показали, что двигатель мог работать как по газовому циклу с электрическим зажиганием, так и по газожидкостному.

### Подготовка смены

С 1917 года вплоть до кончины в 1957-м Густав Васильевич вел большую научно-педагогическую работу. Сначала в Политехникуме водных путей сообщения и Нижегородском

научного руководства вообще нет, и только потом, уже много лет спустя, мы понимали величайшую педагогическую мудрость Густава Васильевича, состоящую в приучении молодых инженеров к самостоятельному мышлению и к невмешательству в процесс перевоплощения мыслей в реальные результаты. Но когда работа близилась к завершению, первым вопросом, на котором он сосредотачивал внимание, была ее результативность и практическая ценность».

Густав Васильевич мог гордиться многими последователями и учениками, которые стали



*Орден Трудового Красного Знамени.*



# Виноград и виноградарство

*Когда на Кишиневском заводе начался выпуск трактора Т-54В, предназначенного для работ на виноградниках, в Советском Союзе уже неплохо было развито виноградарство и виноделие.*

**П**о данным Международного бюро вина, СССР занимал пятое место в мире по наличию площадей виноградников и седьмое по производству вина. Виноград выращивали в 11 союзных республиках. По площади насаждений этой культуры первое место занимала Украина (323,4 тыс. га), за ней следовали Молдавия, РСФСР, Грузия, Азербайджан. Значительно меньшие территории были отведены под виноградники в Узбекской (52,6 тыс. га), Армянской, Казахской, Таджикской, Туркменской и Киргизской (5,8 тыс. га) республиках. Во всех этих регионах выращивали виноград для употребления в свежем виде. Узбекистан, Таджикистан и Туркмения были традиционными регионами производства сушеного винограда (киш-миша и изюма). Однако большая часть винограда шла на производство столовых вин, шампанских и коньяков.

## Прекрасная лоза

Тысячи сортов винограда, существующих сегодня, все относятся к одному виду – виноград культурный (*Vitis vinifera*) рода виноград семейства виноградные. Он в свою очередь произошел от дикорастущего вида – винограда лесного, который встречается от северного побережья Средиземного моря до южного побережья Каспия.

Эту многолетнюю кустарниковую лиану, с длинными одревесневевшими бороздчатыми плетями побегов, большими красивыми листьями и гроздьями ягод (от

## Лиана-старушка

Жизнь растения винограда длится десятки лет, причем определить возраст отдельной лианы совсем не просто: старые стволы часто погибают и вместо них образуются новые. Отдельные стволы живут до 20 лет, а куст в целом может дожить до 250–300. Средняя экономически оправданная продолжительность жизни культивируемого винограда – 30–50 лет, поэтому для получения высоких урожаев виноградники обновляют, не дожидаясь естественной гибели растений. Но бывают и исключения. Так, в словенском городе Марибор растет самая старая на земле лоза. Ей более 400 лет, и она до сих пор плодоносит. Эта лиана внесена в Книгу рекордов Гиннеса.



Килограмм винограда содержит 800–1200 кал. Это около 1/3 энергии, необходимой человеку в сутки.

светлых желто-зеленых до фиолетово-черных), конечно, сразу узнает каждый. Очень уж необычно и красиво это растение. Его длинный гибкий ствол получил даже особое название – лоза. В благоприятных условиях он вырастает до 30–40 м. Если рядом окажется дерево, лоза обовьет его ствол, как змея. Но на виноградниках лиане предоставляют специальные опоры-решетки – шпалеры, и она растет цепляясь за них многочисленными усами. Поскольку при этом образуется целая зеленая стена, виноград используют и в декоративных целях. Оживает после зимней спячки растение при температуре 10 °С, в мае – июне цветет, а созревает в августе – октябре. И все это время, на любом этапе, радует глаз своим великолепием.

## Тысячелетний стаж

Точно определить время появления на Земле винограда никто не может. В XV–XIX веках эта культура широко распространилась



На уборке урожая совхоза-завода «Коктебель». Украинская ССР.



практически во всех странах мира. В Италию и Францию виноградарство пришло из Греции, где уже 3 тыс. лет назад оно процветало, а бог виноделия Дионис был среди самых уважаемых на Олимпе. В Сирии, Месопотамии и Египте виноград стали культивировать еще на 2–3 тыс. лет раньше. Родиной же винограда культурного считают южные республики Закавказья и Средней Азии (бывшая территория СССР) и прилегающие районы Востока (Иран, Афганистан, Восточный Китай и Малая Азия). Специалисты считают, что практически сразу, как только человек познакомился с виноградом, появилось и виноделие. Ведь случайно оставленный в сосуде на несколько дней сок превращается сначала в сладкое бродящее сусло, а затем в вино. Очевидно, вино начали

делать одновременно в различных местах и многие столетия опыт его приготовления передавался из поколения в поколение.

Самые древние свидетельства о виноделии на территории СССР относятся к VII веку до н. э. Кладовые для вина, обнаруженные при раскопках в Армении, говорят, что тогда здесь выращивали виноград. Позднее виноделие появилось на землях Грузии, Азербайджана, Украины, Молдавии и России.

### Королевский напиток

Из всех вин шампанское, вкусное, легкое, пенящееся, как бы играющее, считается самым подходящим для праздников и торжеств. Начало производства этого напитка в России связано с именем князя Льва Голицына. Это был человек неординарный, очень образованный (окончил два университета, Парижский и Московский), занимался историей, археологией. Еще во Франции он заинтересовался виноделием и решил попробовать себя в этом деле. Он привез сорта саперави и мурведер и высадил их в небольшом хозяйстве под Феодосией. Вина получили популярность в Крыму, а затем и в Москве. Тогда Лев Сергеевич купил в Крыму, у горы Сокол, участок площадью 230 га, назвал это место Новый Свет, стал разводить около 500 сортов винограда и экспериментировать. В 1878 году князь построил здесь винодельческий завод, а через два года начал выпускать первое в России шампанское. Надо сказать, что его сразу оценили не только на родине, но и во Франции. В 1900 году на Международной выставке в Париже игристое вино Голицына завоевало Гран При. Это шампанское пили на торжествах в честь коронации Николая II. Параллельно князь организовал производство шампанского в удельном имении царской

## ЗАМЕНИТЕЛЬ ИЗ МОЛДАВИИ

*Когда во второй половине XIX века завезенный из Северной Америки вредитель филлоксеры уничтожил половину виноградников Франции, именно молдавские вина восполняли недостаток отечественных в этой стране, признанной королеве виноделия, и получали хорошие оценки знатоков.*

семьи Абрау-Дюрсо, под Новороссийском. Сегодня это самая известная в России марка. А имя основателя украшает бутылки с игристым вином, которое уже полстолетия выпускает петербургский завод «Игристые вина».

## Ягоды: полезные и коварные

Виноград считается общеукрепляющим и тонизирующим средством. В его плодах содержатся органические кислоты, клетчатка, аскорбиновая кислота, витамин В, разнообразные микро- и макроэлементы. Установлено, что он стимулирует работу костного мозга и способствует улучшению кроветворения. Виноград полезен при нарушениях водного обмена, заболеваниях желудочно-кишечного тракта, дыхательных путей, сердечно-сосудистой системы. Однако калорийность винограда довольно высока (72 ккал на 100 г), и его не рекомендуют тем, кто худеет. Кроме того, большое содержание сахара делает его вредным для диабетиков.

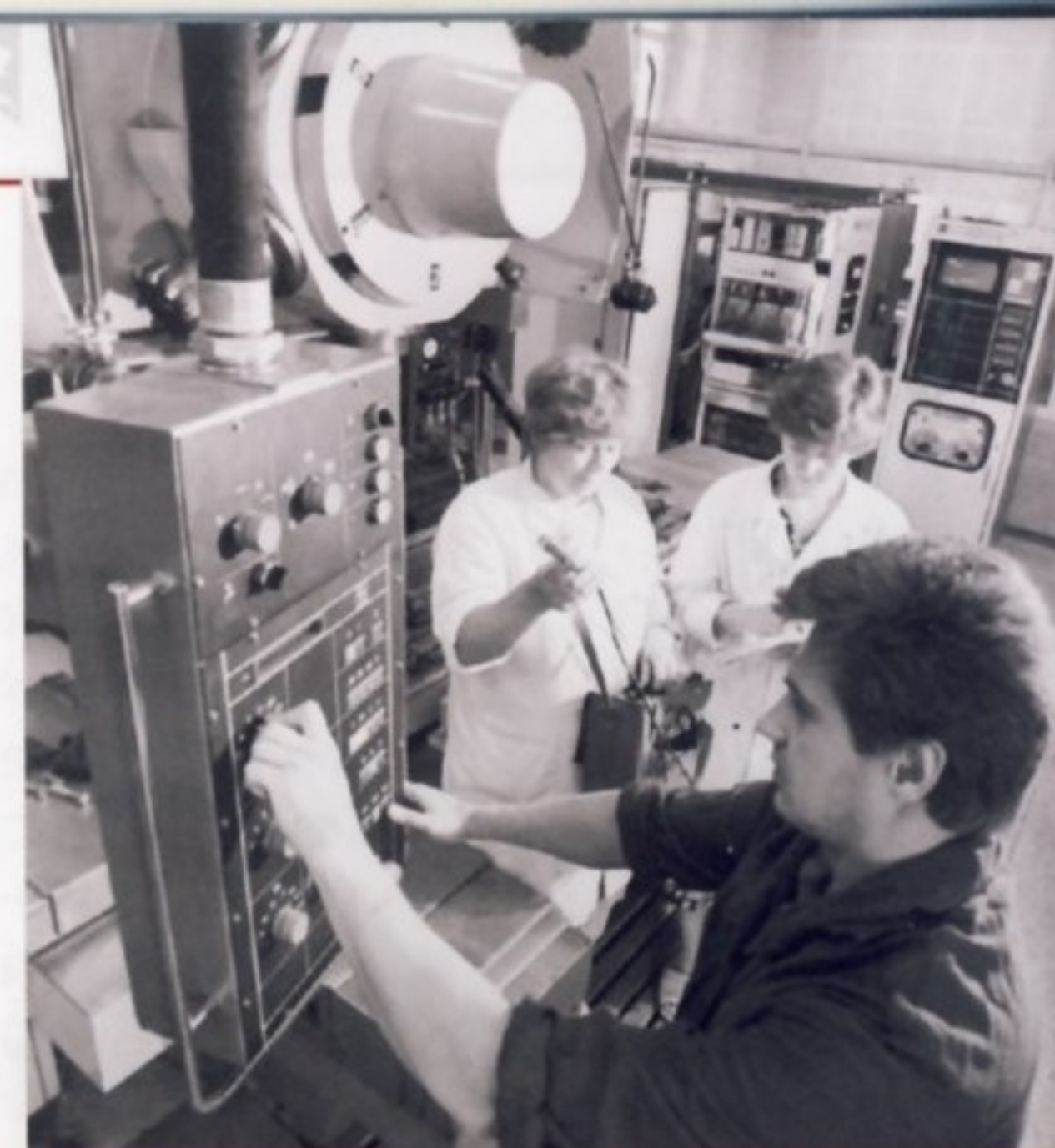


Этикетки вин, производившихся в СССР.



# Кишиневский тракторный завод

*Трактор Т-54В был второй моделью Кишиневского тракторного завода. Так же как и первая, Т-50В, она была предназначена для работы на виноградниках.*



Проверка уровня допустимого шума в цехах.

Географическое положение и природные условия Молдавии благоприятны для развития виноградарства. В советские времена эта отрасль в сельском хозяйстве республики занимала ведущее место. Например, в 1981–1985 годах на долю виноградарства приходилось около 40 % всей суммы прибыли от реализации сельскохозяйственной продукции. Примерно шестая часть всех виноградников СССР находилась в Молдавии (220 тыс. га). По площадям и валовому



Тракторы Т-54 Кишиневского тракторного завода готовы к отправке.

сбору она занимала второе место после Азербайджанской ССР и намного обгоняла остальные советские республики, где также выращивали виноград. Неудивительно, что именно в Кишиневе появилось предприятие, производившее специализированный гусеничный трактор для работы на виноградниках.

## От ремонта моторов к сборке тракторов

Кишиневский тракторный завод (КТЗ) возник на базе существовавшего с 1945 года мотороремонтного завода. Собственно, тогда, после войны, это были просто мастерские, где работало несколько десятков человек. Через три года предприятие уже называлось Кишиневским ремонтным заводом, ремонтировало автомобили, станки и производило ремонтное оборудование. Еще через десять лет завод специализировался на производстве автомобильных запчастей и назывался «Автодеталь». Именно его решили перепрофилировать на сборку тракторов и таким

образом заложить основу для новой отрасли промышленности республики – тракторного и сельскохозяйственного машиностроения. В июне 1966 года завод переименовали из тракторосборочного в Кишиневский тракторный завод.

## Всем миром

Переходу предприятия на новую продукцию помогала, можно сказать, вся страна. Проект реконструкции разработал Харьковский институт Гипротракторосельмаш, оборудование поставляли Минский, Харьковский, Алтайский тракторные, Горьковский и Кутаисский автомобильные заводы, заводы имени И. А. Лихачева, С. М. Кирова, «Динамо», «Серп и молот», «Красный пролетарий» и др. Параллельно, с 1959 года, Минский,

## Общий и собственный

Необходимое для производства трактора оборудование прибывало со всех концов страны. С Алтая – двигатели, из Грузии – электромоторы, из Литвы – электрооборудование, из Минска, Харькова, Липецка – отдельные узлы и детали, из Днепропетровска и Магнитогорска – металл. Однако это не означало, что в Кишиневе трактор только собирали. Из 947 наименований деталей и узлов 682 (72 %) были собственного изготовления.



Харьковский и Липецкий тракторные заводы проектировали трактор, который должен был стать первой моделью нового молдавского завода. Из трех предложенных конструкций выбрали харьковскую – Т-50В. СКБ при Кишиневском тракторном заводе, где конструкцию дорабатывали, возглавил Н. М. Чаплыгин, который и руководил созданием опытного образца, из харькова приехал и ведущий конструктор Ю. Г. Урасов. Логично, что и директором нового завода назначили Г. П. Бадалова, с Харьковского тракторного завода. Кроме того, мастера с ХТЗ, среди них Ф. Ильиченко, О. Атрощенко, В. Обух, И. Чемиренко, обучали на Кишиневском заводе рабочих.

Однако помогали не только харьковчане. Над созданием модели трактора работали конструкторы и техники с Алтайского, Владимирского, Минского, Челябинского тракторных заводов. Вместе с ними трудились выпускники Кишиневского сельхозинститута Ю. Жариченко, В. Тимошенко, Л. Шкроб и др. Всего за три года реконструкции предприятия и разработки первого молдавского трактора к этой работе привлекли более 150 специалистов различного профиля.

### Первый кишиневский

В 1962 году была изготовлена первая установочная партия (200 штук) тракторов Т-50В. Применение этой машины, гусеничной, узкогабаритной, мощностью 50 л. с., снижало себестоимость центнера продукции на 5–7 рублей, а затраты труда – на 10–14 человеко-часов. Самый первый такой трактор 22 сентября 1962 года с конвейера сняли старейшие рабочие слесари-сборщики коммунисты Ф. А. Чебан, А. Д. Мартынюк, А. С. Алексеенко. Сегодня этот экземпляр находится в постоянной экспозиции Республиканского краеведческого музея. Первые десять тракторов прошли по площади Победы на праздничной демонстрации 7 ноября 1962 года. В следующие три года завод выпустил 10 тыс. тракторов.

### Не только виноград

Со следующей моделью Кишиневского тракторного завода, Т-54В, тоже виноградниковой, связано много славных страниц истории предприятия. В 1974 году начался серийный выпуск

трактора Т-70С, несколько другой ориентации. Он стал незаменимым при возделывании не только винограда, но и свеклы, подсолнечника, картофеля, кукурузы.

В 1975 году модель экспонировалась на ВДНХ СССР. Отличительные качества трактора, которые отмечали и специалисты-инженеры, и обычные трактористы: оригинальность компоновочного решения, удобное агрегатирование с сельскохозяйственными машинами, хорошая эргономаснащенность.

В 1975 году трактор Т-70С занял первое место в конкурсе на лучшую конструкцию трактора для Нечерноземной полосы, а в 1976-м – второе место в конкурсе на лучшую сельскохозяйственную машину года. Но главная награда для конструкторов и рабочих – признание простых сельчан, трактористов. В письмах, которые шли на завод, колхозники благодарили за хороший трактор для возделывания картофеля.

## НЕ ДЛЯ НЕЖЕНОК

*Маневренная, сильная, неприхотливая, удобная в эксплуатации машина нужна была не только на теплых южных склонах. Молдавские тракторы работали на дрейфующих станциях «Северный полюс-23 и -24» и получили высокую оценку полярников. Т-54В служил в полярной экспедиции с 1975 по 1977 год, а Т-70С – с 1978 по 1980 год. В снегах и льдах тракторы, конечно, не занимались сельским хозяйством, они прокладывали дорогу и работали тягачами.*



Слесарь инструментального цеха Кишиневского тракторного завода С. Мындрияну (справа) и токарь-рационализатор А. Агапов.

### Траком

В 1995 году на базе Кишиневского тракторного завода было создано акционерное общество с названием TRACOM SA («Траком»). С 2000-го началась реструктуризация предприятия, и оно разделилось на десять акционерных обществ. Сегодня завод располагает производственными мощностями для выпуска 3 тыс. тракторов

в год. «Траком» единственный в странах СНГ производит гусеничные пропашные тракторы класса 2 т для пропашных культур в садах, виноградниках, теплицах и в хмелеводстве. Предприятие выпускает гусеничные и колесные тракторы, самоходные культиваторы, запасные части и принадлежности для сельскохозяйственных машин и оборудования.



# Французская мотокосилка Kiva

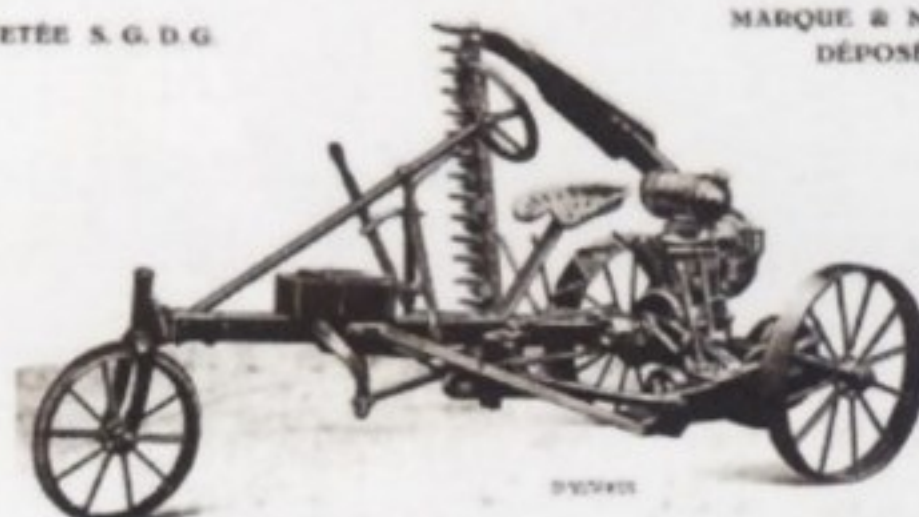
*Мотокосилка Kiva («Кива») производилась компанией Daloz («Далоз») и представляла собой самоходное шасси, оснащенное боковым ножом для косьбы.*

Реклама мотокосилки.

## “KIVA” La Reine des “Moto-Faucheuses”

BREVETÉE S. G. D. G.

MARQUE & MODÈLE  
DÉPOSÉS



### Simple

Une seule transmission : Suppression des cliquets. Commande par chaîne et engrenages travaillant dans un bain d'huile, assurant la marche avant, la marche arrière et le fonctionnement indépendant de la lame.

### Légère

Son poids réduit (300 kg), lui permet de travailler dans les terrains très humides et de faucher en montant des pentes atteignant jusqu'à trente pour cent.

### Économique

Fonctionne avec un moteur de 5 CV, à refroidissement par air catalytique, d'une consommation très réduite.

### Pratique

Une chape d'attelage facile à fixer facilite l'utilisation de la MOTO-FAUCHEUSE “KIVA” comme petit tracteur pour remorquer : Voitures, Fenêtres, Râteaux, Désherbage, etc.

Avec sa poignée placée au bout de l'arbre du moteur, on peut actionner tous les instruments d'intérieur de ferme.

Malgré tous ses avantages, sa construction soignée et son incontestable supériorité, son prix est très accessible.

Elle est vendue à l'essai avec garantie de bon fonctionnement et contre tous vices de construction.

Наибольшим успехом машина пользовалась в период с 1930-х по 1960-е годы, хотя ее производство продолжалось и в 1970-е, когда ее использовали в основном в коммунальном хозяйстве и в дорожно-строительных работах.

### Мастерская в Лон-ле-Сонье

История компании начинается в городке Эссия французского департамента Юра. Жюль Далоз владел небольшой фермой, и его сын Анри знал о тяжелом земледельческом

труде не понаслышке. Каждый день он видел измученных тяжелым трудом фермеров, их жен и детей, прилагавших все усилия, чтобы добыть пропитание себе и своим животным. Конечно, Анри хотелось облегчить их труд. В сельской местности все мужчины занимались различными видами деятельности, в зависимости от сезона. Жюль Далоз в свободное от сельскохозяйственных работ время мастерил инструменты, которые пользовались большим успехом у местных фермеров. В 1925 году Далозы переезжают в город

Лон-ле-Сонье французского департамента Юра и открывают там мастерскую по починке сельскохозяйственной техники. Сначала фирма Daloz выпускает гужевые косилки, а затем и косилку, лезвие которой приводится в движение небольшим промышленным двигателем. Идея создания первой косилки пришла в голову Анри Далозу, который, будучи еще совсем молодым, находил косьбу чрезвычайно утомительной. К тому же с этим процессом у него были связаны грустные воспоминания. В Первую мировую войну Жюль Далоза призвали на фронт, однако он получал отпуск на время уборки урожая. Вместо того чтобы радоваться приезду отца, Анри приходилось проводить дни напролет за косьбой, для которой он использовал косу, специально изготовленную под его рост. Именно в это время Анри и решил, что надо найти альтернативу простой косе, работать с которой было тяжело и непродуктивно.

## 50 машин для армии

В годы Второй мировой войны Анри Далоза призывают на фронт и производство косилок приостанавливается, однако в 1942 году он возвращается в мастерскую, чтобы выпускать косилки для нужд армии. С помощью всего трех работников в условиях нехватки материалов ему удается изготовить более 50 машин.



Мотокосилка Kiva.





Название марки и компании на механизме мотокосилки.



Главное достоинство мотокосилки Kiva – простота эксплуатации и небольшой вес.

была проста как в устройстве, так и в эксплуатации и легкая, всего 380 кг. Это была трехколесная машина с низким просветом. Лишь одно из металлических колес было рабочим. Длина лезвия составляла 1,1 м. На первых моделях устанавливались двигатели Staub объемом 500 куб. см, которые производились в городе Курбеуа департамента О-де-Сен во Франции. Двигатель располагался сзади, а единственное переднее колесо управлялось напрямую поворотом руля.

### Модернизация

Впоследствии косилку оснастили двигателем Chaise мощностью 5 л. с., с воздушным охлаждением. Кроме того, на ней устанавливали прицепную скобу, что давало возможность агрегатировать машину с сеноворошилкой, граблями или прицепом. Низкий собственный вес косилки позволял ей подниматься на склоны пол углом до 30°. Косилка Kiva приобрела популярность сначала там, где ее производили, а потом и в горных регионах Франции и во французских колониях. В 1936 году использование в улучшенной модели косилки кулачкового соединения позволяет сделать и одно из задних колес рабочим. Два года спустя компания представляет покупателям модель с пневматическими колесами. В 1939 году, наряду с односкоростной моделью, начинается производство косилки с трехскоростной коробкой передач.

### Послевоенный успех

После Второй мировой войны производство тракторов Kiva продолжается с еще большим успехом. Новая версия машины оснащается более мощным двигателем Chaise Lyre B. В конце 1950-х годов конструкция тракторов Kiva вновь совершенствуется: шасси становится более коротким, а новая модель руля позволяет снабдить машину системой освещения и более крупными колесами. Спрос на косилки настолько велик, что некоторым фермерам приходится ждать до двух лет с момента размещения заказа до поставки техники. Часто в день получения косилки фермеры устраивали настоящий праздник. Теперь более трети машин отправлялось к заказчикам за пределами департамента Юра, где косилку производили. Заказы поступали даже из Бразилии, Алжира и Вьетнама.

### Расширение дела

Компания Daloz расширяется. В 1959 году размеры фабрики становятся слишком малы, и производство перемещается в коммуну Курбузон, в помещения площадью в 4000 кв. м, в четыре раза больше предыдущих. Персонал фабрики насчитывает теперь 22 человека. Однако в 1961 году фирма Chaise, производящая двигатели для тракторов Kiva, объявляет себя банкротом. Вынужденная искать новых поставщиков, Daloz обращается к компании Bernard за двигателями мощностью 8 и 10 л. с. Затем на тракторах Kiva устанавливаются итальянские дизельные двигатели мощностью 12 л. с. Первая машина с таким мотором появляется на рынке в 1966 году. Кроме того, на заказ на тракторах устанавливается четырехскоростная коробка передач и электростартер. Всего за историю существования компании было произведено 5372 тракторов Kiva.

## КОНЕЦ КАРЬЕРЫ

В середине 1960-х годов компания выпускала около 400 тракторов Kiva в год. Но в следующем десятилетии, несмотря на производство новых моделей, адаптированных к использованию в дорожно-строительных работах, оснащенных вариатором и гидравлической навесной системой, продажи резко сократились.

Ему не нравилось и мучить животных, в любую погоду заставляя их тянуть за собой тяжелое оборудование.

### 200 деталей для Kiva

В это время многие европейские производители сельскохозяйственной техники прекращают производство гужевых косилок, и начинают выпускать моторизованные: швейцарская Aebi – в 1915 году, немецкие фирмы Kramer, Fendt и Karl Schaft – в 1925, 1929 и 1951 годах.

Компания Daloz тоже занялась разработкой самоходной косилки, и в 1933 году выпустила на рынок первую модель Kiva. Жюль и Анри Далоз разработали и изготовили более 200 деталей, прежде чем косилка увидела свет. Базой служило шасси Deering. Мотокосилка



# В номере 17



## В номере:

- Двигатели в России 1920-х годов
- Липецкий тракторный завод
- Американские Allis-Chalmers

**Т-40АМ**

hachette

Спрашивайте в киосках уже через две недели!



# ТРАКТОРЫ

ИСТОРИЯ, ЛЮДИ, МАШИНЫ

Уважаемые читатели!

В связи с технической ошибкой, в анонсе №16 журнала «Тракторы: история, люди, машины» была неверно указана тема следующего выпуска. В №17 журнала «Тракторы: история, люди, машины» будет представлена модель трактора Т-4А:



**Модель трактора Т-40АМ будет представлена в №18.**

Мы приносим Вам свои искренние извинения за произошедший инцидент.

Мы благодарим Вас за понимание и надеемся, что Вы продолжите собирать коллекцию с удовольствием.

С наилучшими пожеланиями,  
редакция «Ашет Коллекция»