

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 699 руб.

# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Загрузчик сухих кормов



Музей истории трактора

№

127



модель номера

**T-150K**



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00127

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых



## Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 127, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов 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:

8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

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

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел: +(37517) 331-94-27

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

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

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

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

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

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 3650 экз.

Цена: 699 руб.

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

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 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: 18.10.2019.

Дата выхода в свет: 26.12.2019.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

[www.traktory-collection.ru](http://www.traktory-collection.ru)

## Содержание

### Модель номера

3

Колесный  
универсальный  
трактор Т-150К



### История тракторостроения

8

Загрузчик  
сухих кормов



### История заводов

10

Музей истории  
трактора



Фотографии и иллюстрации:

Стр. 3 (в середине) © Сарандев Борис/Фотохроника ТАСС; 3 (внизу), 5 (вверху), 7 (вверху) © Тур Михаил/Фотохроника ТАСС;  
4 (вверху), 9 (вверху), 10 (внизу) © РИА Новости; 4 (внизу) © М. Кондаков; 5 (вверху) © Кузьмин Валентин/Фотохроника ТАСС;  
6 © О. Иванов; 7 (вверху) © Малышев Николай/Фотохроника ТАСС; (внизу) © Кошовой Виктор/Фотохроника ТАСС;  
9 (внизу) © Art Konovalov / Фотобанк Лори; 10, 11 (вверху) © Александр Якимов / Фотобанк Лори.

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





*Трактора Т-150К разработали и начали выпускать на Харьковском тракторном заводе с 1973 года. Их производят и сейчас, с другим мотором и несколько усовершенствованные, под названием ХТЗ-150К-09.172.00.*

Это свидетельствует о том, что машина вышла на редкость удачная. Довольно простая, мощная, надежная и в то же время не слишком дорогая.

Трактор удобно применять не только в поле и на строительстве. Поскольку он развивает приличную для тракторов скорость, его используют на перевозке грузов по дорогам и как военный тягач. Оборудованный лебедкой, аркой, челюстным захватом для пачки деревьев или хлыстов, щитом, толкателем и защитным ограждением, трактор работает и на лесозаготовках.





# Колесный универсальный трактор Т-150К

*Мощный колесный трактор Т-150К относится к тракторам общего назначения тягового класса 3. Отличительная его особенность – высокая энергонасыщенность и универсальность – сочетание качеств современного скоростного трактора общего назначения и транспортного тягача.*

Основным трактора служит швеллерная шарнирно-сочлененная рама, состоящая из двух полурам: передней и задней. Вертикальный шарнир нужен для поворота трактора, горизонтальный – для приспособления колес к рельефу грунта и разгрузки рамы от дополнительных скручивающих усилий. Вокруг осей вертикального шарнира полурамы поворачиваются на 30° вправо и влево в горизонтальной плоскости. Вокруг трубы горизонтального шарнира – в вертикальной плоскости на 15° вверх и 15° вниз. Для блокировки шарниров рамы в корпусе шарнира, бугеле горизонтального шарнира, кронштейне следящей тяги и нижней полке правого переднего лонжерона сделаны отверстия 0,32 мм.

## Расположение основных узлов

В качестве силового агрегата на передней полураме установлен дизель СМД-62, четырехтактный, шестицилиндровый, V-образный, жидкостного охлаждения, с турбонаддувом. Запускают дизель с места водителя пусковым двигателем, который включают дистанционно. За дизелем расположены механизмы силовой передачи трактора: муфта главного сцепления с проставочным корпусом, коробка перемены передач и раздаточная коробка, смонтированные в отдельных корпусах и образующие с дизелем единый блок, установленный на раму на резинометаллических амортизаторах. Раздаточная коробка обеспечивает передачу крутящего момента



Трактор Т-150К на Выставке достижений народного хозяйства СССР. 1982 г.

к отключаемому переднему и постоянно включенному заднему мостам трактора. На приводе к переднему мосту установлен центральный тормоз. В раздаточной коробке находятся приводы к насосам гидравлических систем коробки передач, рулевого управления и заднего навесного устройства, а также привод включения независимого вала отбора мощности.

Крутящим валом корпусов ведущих мостов прифланцованы валы ступиц колесных редукторов в сборе с колесными тормозами, образующими единый блок. Спереди, на раме, установлены водяной и масляный радиаторы дизеля и масляный радиатор гидравлической системы трансмиссии. Сзади кабины, на продольных усилителях пола, установлен топливный бак с топливомерной трубкой.

Колесный универсальный трактор Т-150К.



## Редуктор ВОМ

На задней полураме к нижним полкам лонжерона крепится редуктор вала отбора мощности с независимым приводом. Привод к редуктору ВОМ осуществляется карданной передачей. Включение привода ВОМ и управление гидроподжимной муфтой редуктора ВОМ осуществляется рычагами с места тракториста.





Тракторы Т-150К на главном сборочном конвейере завода. 1978 г.

## ТОРМОЗА

Тормозная система трактора состоит из колесных тормозов, установленных на каждом колесе трактора, и центрального (стояночного) тормоза на валу привода к переднему мосту раздаточной коробки. Стояночный тормоз служит для торможения трактора на стоянке, удержания его на подъеме или уклоне, а также для экстренной остановки при отказе в работе колесных тормозов.

На тракторе установлены четыре одинаковых дисковых колеса размерности ДШ18Х24, с сельскохозяйственными шинами низкого давления. Передний мост включают при работе на мягких почвах и бездорожье, при повышенном буксовании задних колес. При движении по дороге с твердым покрытием или укатанной грунтовой дороге привод переднего моста отключают. Так меньше изнашивается протектор шин. Однако для преодоления тяжелых участков дороги кратковременное включение все же допускается.

## Пневматическая система

Пневматическая система обеспечивает работу тормозов трактора и прицепа, оборудованного однопроводной системой, пневматического

## Подвеска

Подвеска переднего моста представляет собой продольные полуэллиптические рессоры, которые соединены с мостом стремянками, а с рамой резиновыми подушками. Динамический ход переднего моста вверх ограничен двумя резиновыми буферами. Задний мост жестко прикреплен к кронштейнам рамы. Для улучшения плавности хода трактора в подвеске переднего моста установлены телескопические гидравлические амортизаторы двухстороннего действия, которые закреплены в кронштейнах на осях с пружинными шплинтами. При нормальной эксплуатации амортизаторы не требуют регулировки или доливки масла.

## Мосты и колеса

Оба моста трактора ведущие. Для повышения проходимости и тягово-сцепных качеств в мостах установлен механизм автоблокировки дифференциала – дифференциал повышенного трения. Конструктивно передний и задний мосты одинаковы и отличаются только картерами. Главные передачи мостов взаимозаменяемы.

К корпусу моста шпильками прикреплена главная передача, состоящая из ведущей и ведомой спирально-конических шестерен и дифференциала повышенного трения, собранных в корпусе. Дифференциал передает крутящий момент к ведущим колесам и обеспечивает их вращение с различными угловыми скоростями. В процессе эксплуатации он не требует регулировки. Дифференциал обычно не разбирают до полного износа.

Конечная передача состоит из колесного редуктора планетарного типа с ведущей солнечной шестерней, неподвижной эпициклической шестерней, ведомым водилом и сателлитами. Водило, корпус и картер образуют ведомую часть конечной передачи, к которой крепится ведущее колесо и тормозной барабан. Солнечная шестерня установлена на шлицах полуоси, которая соединена с полуосевой муфтой дифференциала.



Самоходная машина химизации, созданная на базе трактора Т-150К, перед испытаниями. 1983 г.



привода стеклоочистителей и выключения муфты сцепления. Кроме того, сжатый воздух используют для накачивания шин. В систему входят: компрессор с регулятором давления; воздушные баллоны с предохранительным клапаном, краном отбора воздуха и спускным краником; тормозной кран; тормозные камеры; соединительная головка; разобщительный кран; двухстрелочный манометр; стеклоочиститель с краником

и трубопроводы с арматурой. При нажатии на педаль тормоза воздух, нагнетаемый компрессором в воздушные баллоны, через тормозной кран подается в тормозные камеры трактора. Шток тормозной камеры, перемещаясь, проворачивает разжимной кулак колесного тормоза и прижимает тормозные колодки к барабану. Одновременно через тормозной кран происходит выпуск сжатого воздуха из соединительной магистрали прицепа, и сжатый воздух поступает из воздушных

баллонов прицепа к его тормозным камерам. При нажатии на педаль нижняя стрелка манометра показывает давление воздуха, подводимого к тормозным камерам трактора. Верхняя постоянно показывает давление в пневматической системе.

Рычаг независимого управления тормозами прицепа приводит в действие только колесные тормоза. Им пользуются для подтормаживания прицепа, не нажимая на педаль, чтобы избежать наката прицепа на трактор

## ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАКТОРА Т-150К

### Назначение

*Сельскохозяйственные работы (пахота, сплошная культивация, предпосевная обработка почвы, лушение, дискование, посев и уборка зерновых культур) на скоростях 7–11 км/ч, транспортные работы по магистральным и грунтовым дорогам с прицепами и полуприцепами на скоростях до 30 км/ч, работы с дорожными и дорожно-строительными и другими подобными машинами (орудиями).*

Кабина трактора, цельнометаллическая, двухместная, установлена на передней полураме на четырех резиновых амортизаторах.

Для работы с прицепными гидрофицированными машинами и орудиями трактор оборудуется прицепной и упряжной скобами.



Передний ведущий мост крепится к полураме на полуэллиптических рессорах.



Изготовитель	Харьковский тракторный завод
Время выпуска	С 1973 года
Конструктивная масса, кг	7685
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	165 (121)
Число передач вперед / назад	12 / 4
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	3,4–30,1
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	6000 × 2406 × 3195



и складывания поезда при движении на спусках, поворотах, при резком торможении, для маневрирования на месте и т. п.

### Погрузчик Т-156

Среди модификаций трактора Т-150К, наряду с промышленной усиленной версией (Т-158) и бульдозером (Т-150КД), есть фронтальный погрузчик (Т-156). Его широко используют во многих сферах деятельности для погрузочных операций на платформу сопровождающего транспорта. Техника легко справляется с подбором и загрузкой разнообразных сыпучих материалов и предметов, которые имеют мелкокусковую форму. Также погрузочный агрегат применяется для заполнения различной твердой массой приемных механизмов с отвалами. Т-156 пользуется большой популярностью как рабочий транспорт для погрузки сельскохозяйственных культур (свеклы, зерна, силоса). Погрузчик оснащен ковшем объемом 1,5 м<sup>3</sup>. Максимальные грузоподъемные возможности такого рабочего оборудования – 3 тонны. Высотный уровень выгрузки трактора достигает почти 3 м.

### Трелевочный тягач Т-157

На основе Т-150К создан колесный трелевочный тягач Т-157. Он предназначен для трелевки и транспортировки в полуподвешенном положении хлыстов и деревьев в равнинных и горных условиях лесозаготовок, выполнения вспомогательных работ на лесосеке: выравнивания торцов хлыстов, расчистки погрузочных площадок, волоков и др. В тракторы Т-150К, предусмотренные для установки на них лесотехнического оборудования, внесены некоторые изменения. Применена безрессорная подвеска переднего моста, снижены передаточные числа на первой и второй передачах; увеличен дорожный просвет и колея; установлены шины большого диаметра и большей грузоподъемности; усилены



Главный сборочный конвейер ХТЗ. 1980 г.

картеры и кронштейны крепления мостов; предусмотрено управление с двумя гидроцилиндрами; предусмотрены специальные выводы трубопроводов с присоединительными штуцерами для приводов и управления технологическим оборудованием.

Тягач Т-157 выпускается в двух модификациях: с чокерным и бесчокерным оборудованием. У первого пачка деревьев или хлыстов формируется и удерживается при трелевке на арке в полуподвешенном положении канатом лебедки, снабженным чокерами. Второй предназначен для работы совместно с валочно-пакетирующими машинами (ЛП-2 «Дятел», ВТМ-4, ЛП-19 и др.), которые валят деревья, формируют из них пачки и укладывают на землю. При помощи гидрофицированного челюстного захвата, подвешенного на арке, тягач Т-157 захватывает готовые пачки и трелюет их к погрузочной площадке. Тягач с челюстным захватом может подбирать и трелевать также и отдельные деревья.

### Универсальная путевая машина УПМ-1М

На базе Т-150К создана промышленная усиленная версия – Т-158. В свою очередь, на основе этого трактора сконструирована универсальная путевая машина УПМ-1М. Это комплекс механизмов и устройств на базе колесного трактора с комбинированным пневмо-рельсовым ходом и комплектом навесных блоков для производства различных видов работ по строительству, обслуживанию, содержанию, проведению текущего и капитального ремонта железнодорожных или трамвайных

путей. С помощью УПМ-1М можно проводить такие трудоемкие работы, как выравнивание шпал по метке, подсыпка, замена или уборка балласта, очистка рельсошпальной решетки и другие ремонтные и строительные работы железнодорожной отрасли.

Базовый тягач комплекса предназначен для монтажа съемных навесных блоков, их доставки к месту работ и обратно, а также для рабочего перемещения и управления рабочими процессами, выполняемыми этими блоками. Для этого на Т-158 смонтировано специальное оборудование (комбинированный железнодорожный ход; универсальная подвеска навесных блоков; насосный модуль; электропневматическое оборудование системы циклического передвижения тягача; электрооборудование). Оно обеспечивает навеску агрегатов и блоков комплекса; движение трактора по железнодорожному пути колеи 1435 мм и 1520 мм; гидравлический привод навесных дополнительных рабочих органов; автоматическое движение в циклическом режиме; питание электроэнергией управляющих электросистем рабочих органов. К комплексу УПМ-1 присоединяются следующие блоки:

- навесной блок для подъёмки и подбивки железнодорожного пути;
- навесной блок для очистки рельсошпальной решетки;
- навесной блок для перегонки шпал по метке и разгонки стыковых зазоров;
- навесной блок для смены шпал;
- дозировщик балласта навесной;
- снегоочиститель навесной плужный;
- снегоочиститель роторный.

## Армейский вариант

Т-154 – вариант трактора Т-150К для армейского использования. Разработан специально для транспортировки артиллерийских установок и выполнения разного рода строительных работ. Оснащен специальным буксировочным крюком, удлиненным грузовым кузовом, усиленной рамой. Отличается большой скоростью передвижения.



# Загрузчик сухих кормов

*Техника, предназначенная для транспортировки сухих комбикормов от комбикормовых заводов к животноводческим и птицеводческим комплексам и механизированной загрузки их в наружные бункеры ферм, появилась в конце 1970-х годов.*

Этот был очередной период механизации сельского хозяйства, когда Министерство сельского хозяйства СССР обратило внимание, что в животноводстве сохраняется много ручного труда. Различные заводы и конструкторские бюро советского агропромышленного комплекса приступили к разработке установки, которую в народе потом назвали попросту – «кормовоз».

## Бункеры на шасси грузовиков

Первым справился с этой задачей завод «Нежинсельмаш», располагавшийся в украинском городе Нежин Черниговской области. В 1980 году он начал производить загрузчики сухих кормов ЗСК-Ф-10, ЗСК-Ф-15 на шасси грузовых автомобилей ЗиЛ 130 и КамАЗ 5320. Установка получилась настолько удачной, что принципиальная конструкция и основные узлы не менялись и сохраняются в современных аналогах.

Затем ЗСК стал выпускать Навлинский автоагрегатный завод (НААЗ). Он возник в 1964 году в городе Навле Брянской области как филиал Брянского автомобильного

завода, а в 1997 году стал самостоятельным предприятием. Оставив всё лучшее от предыдущих моделей, конструкторы модернизировали установки, применив современные технологии и материалы.

Еще один производитель ЗСК – подмосковное предприятие «Агроживмаш-технология», образованное в 1992 году. Его конструкторы разработали на длиннобазовых шасси КамАЗ 65115 новую пятисекционную модель – ЗСК-20, которая сразу завоевала популярность в птицеводческих и свиноводческих хозяйствах.

## ЗСК-10

Кормовоз ЗСК-10 представляет собой трехсекционный бункер V-образной формы. На каждой секции бункера есть люк со съемной крышкой. В нижней части бункера в желобе установлено два горизонтальных, соединенных между собой шнека, которые подают корм к выгрузной горловине. Над шнеками в каждом отсеке смонтированы шибберные заслонки, рычаги управления которыми вынесены на заднюю наружную стенку бункера.



Загрузка комбикорма из кормовоза в бункер молочно-товарной фермы опытного хозяйства «Щапово». 1987 г.

## Много функций

Кроме основного назначения – перевозки комбикорма от завода изготовителя к потребителю – загрузчики сухих кормов используются для перевозки и выгрузки зерна, а также для загрузки сеялок в посевной период.



Кормовозы у комбикормового завода перед отправкой в рейс. 1979 г.

Поворотом шибберных заслонок регулируют количество корма, поступающего в шнек. Шнековый транспортер состоит из выгрузного, вертикального и горизонтального шнеков. Между собой шнеки соединяются через конические редукторы при помощи квадратного сочленения. Все шнеки имеют трубчатые валы с проваренными витками. Кожухи шнеков крепятся к редукторам быстросъемными хомутами. Опорами валов шнека служат шарикоподшипники редукторов и промежуточные опоры в виде подшипников скольжения. Конические редукторы взаимозаменяемы и имеют одинаковое передаточное число, равное единице. Привод шнеков осуществляется от коробки отбора мощности автомобиля через карданную и цепную передачи.





Разгрузка корма для кур на Любинской птицефабрике в поселке Красный Яр Омской области. 2015 г.

## ПРИВОД НА ВЫБОР

При необходимости на бункеры ЗСК-10 и ЗСК-15 устанавливают комбинированный привод шнекового транспортера выгрузки сухого корма. В его состав входит штатный механический привод от коробки отбора мощности и дополнительный электропривод от электрического двигателя с промышленным напряжением 380 В. Оба управляются из кабины водителя и работают независимо друг от друга. Дополнительный привод позволяет экономить расход топлива и выгружать корма в местах, где работа двигателя нежелательна (например, в экологически чистых зонах).

## Гидравлический подъем

В конструкции автомобильных загрузчиков сухих кормов ЗСК-10, ЗСК-15, ЗСК-20 и прицепов ЗСК-15П и ЗСК-10ПТ предусмотрена механизация подъема и поворота выгрузного шнека с помощью гидравлического устройства, позволяющего исключить ручной труд водителя при разгрузке комбикорма, и значительно сокращающего время подъема шнека. Наиболее трудоемкой операцией разгрузки бункеров ЗСК, требующей значительных физических усилий, всегда был подъем выгрузного шнека при помощи ручного гидравлического насоса – требовалось произвести 40 ходов рычагом. Теперь разработано и устанавливается устройство автоматического подъема выгрузного шнека простым нажатием кнопки на пульте управления, причем ручной гидронасос остается на случай непредвиденных ситуаций. Устройство состоит из импортных комплектующих, может устанавливаться на все виды бункеров ЗСК как новых, так и находящихся в эксплуатации.

## Воздух-грузчик

Помимо механического, существует пневматический способ разгрузки емкостей кормовозов. Через конусы внизу бункера корм или зерно выдувают потоком воздуха, который создает компрессорная установка. Этот способ позволяет качественно очищать секции бункера и поддерживать высокий уровень биологической безопасности. Такие машины (под названием «муковозы», «цементовозы» и др.), словом, перевозчики сыпучих пищевых продуктов и строительных материалов, выпускают, например, на предприятиях «Бецема» (Красногорск) и «Сеспель» (Чебоксары).

Прицепная цистерна для перевозки муки имеет такую же конструкцию, как и кормовоз.

## Кормовозы-прицепы

Кроме автономных машин-кормовозов существуют и прицепные конструкции. Так, ЗСК-15П на шасси шасси НЕФА3-8332, может эксплуатироваться в составе автопоезда с автомобилями, имеющими тягово-сцепное устройство. Прицепные ЗСК-10ПТ на одноосном шасси и ЗСК-15ПТ на двухосном шасси агрегируются с колесными тракторами типа МТЗ тягового класса 1,4. Трактор для транспортировки прицепа должен быть оборудован раздельно-агрегатной системой, имеющей тягово-сцепное устройство (ТСУ) по ГОСТ 2349-75, а также выводы для подключения тормозной пневмосистемы, гидросистемы и электрооборудования. Приводы шнековых транспортеров выгрузки корма из бункеров ЗСК осуществляются от вала отбора мощности (ВОМ) трактора через карданный вал.





# Музей истории трактора

С 2011 года в городе Чебоксары существует уникальный музей. Его экспозиция дает полное представление об истории отечественного и мирового тракторостроения.

**М**узей истории трактора создан по инициативе концерна «Тракторные заводы», при поддержке ГК «Ростех» и Союза машиностроителей России. Экспозиция, занимающая площадь 1,5 тыс. кв. м, подробно рассказывает и показывает путь техники от примитивных орудий труда и живой тяговой силы, механизмов Леонардо да Винчи и Ивана Кулибина, паровика Николая Кюньо, первого отечественного трактора Федора Блинова до машин наших дней. Какие тракторы сменяют сегодняшние в ближайшее время, можно узнать в разделе «Трактор будущего». В отдельном зале музея – огромная коллекция из 700 моделей тракторной техники в масштабе 1:43. Главная же драгоценность музея – более 50 раритетных колесных, гусеничных, промышленных и сельскохозяйственных тракторов. Они не только отреставрированы снаружи и красуются в экспозиции. Многие на ходу и их периодически демонстрируют посетителям в движении.

## Американо-советская модель

Обзорная экскурсия по экспозиции, где представлены раритетные образцы техники, начинается с трактора Fordson («Фордзон»). Эти

машины, разработанные и производившиеся на фирме знаменитого американца Форда, Советское правительство сначала закупало. Затем трактор изучили и скопировали. Под названием «Фордзон-Путиловец» их выпускали на ленинградском заводе «Красный Путиловец». Fordson ценен не только как один из первых тракторов, завоевавших большую популярность крестьян, но и как конструкция с революционной компоновкой. У него нет тяжелой стальной рамы, ее функцию успешно выполняют двигатель, коробка передач и задний мост. Безрамная компоновка до сих пор считается эталонной для колесных тракторов.

## Незабываемые портреты

Для каждого трактора в музее нашли такие характеристики, которые, раз узнав, уже невозможно забыть, и невозможно спутать модель с другими. Это не столько технические или исторические черты, а скорее эмоциональные. На СХТЗ 15/30 ставила рекорды самая знаменитая трактористка Паша Ангелина. С него же в 1930 году началась в СССР эра конвейерного производства. «Универсал» первым обулся в пневматические шины.



Паша Ангелина, бригадир первой бригады трактористок, в поле колхоза «Запорожец».



Трактор Т-28 «Владимирец», отмеченный на выставке в Брюсселе Большой золотой медалью.

## Как 100 лет назад

Среди разделов музея есть особенный. Это своеобразная интерактивная зона. Здесь воспроизведены кузница и слесарная мастерская примерно столетней давности. В них можно не просто рассмотреть клещи, молот, наковальню и меха горна, токарный, фрезерный и сверлильный станки, но и попробовать их использовать. Например, надеть защитную одежду и поработать кузнецом. Особый бонус – молодоженам. Они могут выковать подкову на счастье.

ДТ-54, спроектированный во время Великой Отечественной войны, Трактор Победы, прославился и незваной тракторной дуэлью в фильме «Дело было в Пенькове». ХТЗ-7 представлен в двух экземплярах и двух цветах. Зеленые выпускали для СССР и Европы, а красные поставляли в Индию и Мексику. На «Владимирце 2032-10» красуется надпись «Мировой рекорд Книги рекордов Гиннеса». Летом 2005 года новосибирский путешественник Василий Хацкевич на этом тракторе проехал от Владимира до Владивостока и обратно. Путь в 21 199 км машина прошла со средней скоростью 20 км/ч за 104 дня. Причем без единой поломки! А праздничные дни к «Владимирцу» прицепляют тележку и катают маленьких посетителей.

## Сегодняшние Кулибины

Каждый год музей проводит конкурс «Кулибин XXI века». Свои самодельные машины и орудия представляют конструкторы-самоучки. Так, Николай Ермаков собрал своими руками





Настоящая кузница конца XIX века в чебоксарском музее.



Трактор ДТ-20, знаменитый своим реверсивным ходом.



Первый советский трактор, который начали экспортировать за границу, – «Универсал».

## МУЗЕЙ НА ГАСТРОЛЯХ

*Иногда экспонаты покидают стены музея. То они отправляются в порт, чтобы встретить пассажиров пяти круизных кораблей, то на Красную площадь Чебоксар, чтобы принять участие в выставке к Дню Республики, то на День поля, чтобы порадовать зрителей ретро-шоу.*

праздник начался с велопробега «От трактора до трактора с интервалом в 40 лет». 32 велосипедиста промчались от бульдозера Т-330 перед музеем до трактора-памятника на проспекте Тракторостроителей. Дети рисовали мелками и карандашами, собирали тракторы из деталей «Лего» и соревновались в качестве водителей радиоуправляемых бульдозеров. Взрослые спешили на новейший тренажер экскаватора ЧЕТРА ЭП230. Он в точности имитирует работу экскаваторщика в условиях 4D реальности: воспроизводит все подробности управления землеройной техникой, используя не только видеоряд, но и вибрации, наклоны кабины и др. Но настоящий фурор вызвал «Тракторный балет», приуроченный к Году театра. Во внутреннем дворе музея на раритетных тракторах женская тракторная бригада устроила необычайное представление. В свете фар под музыку тракторы исполняли сложные уникальные па. Их поддерживали танцоры шоу-балета «Фантом» и творческие коллективы ДК Чебоксарского агрегатного завода.

*В коллекции музея есть и зарубежные модели. Например, этот John Deere D 1930 года выпуска.*

## Неиссякаемая фантазия

Музей постоянно придумывает для своих посетителей что-то новое: викторины, конкурсы, лекции, видео- и фотосессии. Но особенно сотрудники стараются удивить в День музеев. И это им удается. Например, в последний раз

## Удивительные идеи

В музее кроме постоянной экспозиции проходят временные выставки. Часто они бывают необычны. Например, выставка советских плакатов, посвященных теме труда и механизации на селе. Нередко в них фигурирует и трактор. Когда-то такие плакаты висели в клубах, красных уголках заводов и фабрик, кабинетах сельсоветов... Выставка буквально переносила посетителей в эпоху строительства социализма. Действительно оригинальной была выставка «Секреты старого замка». Здесь можно было увидеть врезные, навесные, сундучные, шкатулочные, коробчатые, цилиндрические, комбинационные и другие запирающие механизмы XVIII–XX веков. А еще каждый мог добавить в экспозицию свой необычный замок.





# В номере 128

## ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



### В номере:

- Немецкая компания «Валь»
- Австрийский трактор Steyr 84

**Fahr D 132 W / 132 L**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!