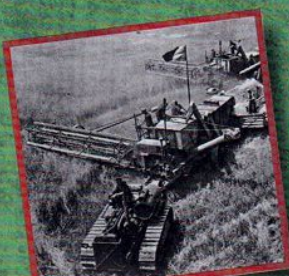
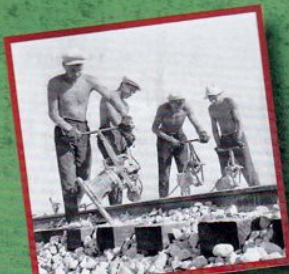


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Первые отечественные комбайны



Студенческие строительные отряды



модель номера

СШ-75



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 133, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скларов 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-kollektia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных 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:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 3600 экз.

Цена: 699 руб.

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

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 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.

Подписано в печать: 10.01.2020.

Дата выхода в свет: 19.03.2020.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

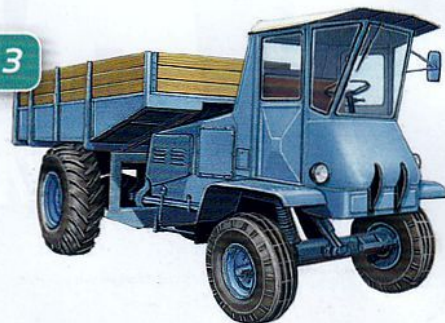
www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Самоходное шасси СШ-75 «Таганрожец»



История тракторостроения

8

Первые отечественные комбайны



В контексте времени

10

Студенческие строительные отряды



Фотографии и иллюстрации:

Стр. 3 (в середине) © РИА Новости; 4 (вверху) Галушко Олег/Фотохроника ТАСС, (внизу) © М. Кондаков; 5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Турбин Василий/Фотохроника ТАСС; 6 © О. Иванов; 7 (вверху) © Кулешов Николай/Фотохроника ТАСС, (внизу) © George Chernilevsky/Wikimedia Commons; 8 © РИА Новости; 9 (вверху, внизу) © РИА Новости, (в середине) © Рудько Виктор/Фотохроника ТАСС; 10 © РИА Новости; 11 (вверху) © Лисицын Виктор/Фотохроника ТАСС, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Ходаков А./Фотохроника ТАСС.

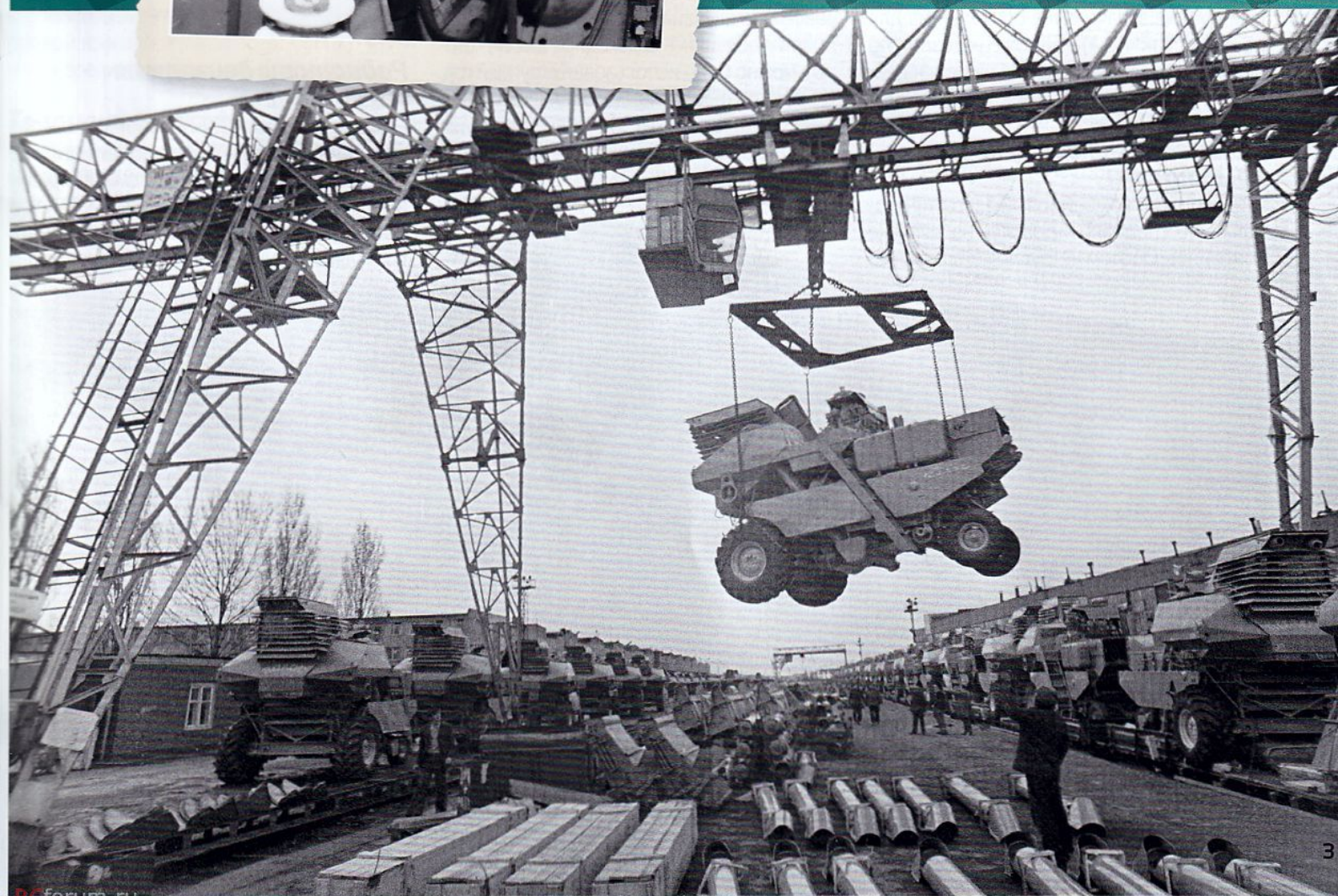
Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.



СШ-75 – самоходное шасси, которое получило название «Таганрожец», поскольку его в 1965–1972 годах выпускали на Таганрогском комбайновом заводе. Эту машину любители отечественного тракторостроения называют конструктором или даже трансформером. И вполне заслуженно.



Из грузовика он легко превращается в комбайн для уборки зерна, кукурузы или овощей, разбрасыватель удобрений или опрыскиватель, лесопосадочную или тротуароуборочную машину, погрузчик или подъемник. На СШ-75 можно смонтировать трехкорпусный плуг, сеялку, культиватор, землеройный механизм. Таким образом, СШ-75 поистине универсальная машина. За семь лет таких самоходных шасси завод выпустил 20 714.



Самоходное шасси СШ-75 «Таганрожец»

Особенность СШ-75 состоит в том, что положение силового агрегата относительно ходовой системы может изменяться. За счет этого самоходное шасси становится Г-образным или симметричным, что позволяет агрегатировать с ним то или иное оборудование.

На январском пленуме ЦК КПСС 1961 года Н. С. Хрущев говорил: «...Надо обязательно сделать самоходное шасси с тем, чтобы мотор использовался, как правило, при посевах, обработке, а также при уборке. Об этом шасси конструкторы должны подумать. Нельзя допускать, чтобы был мертв мотор в течение 9–10 месяцев в году... Это разорительно, нерационально, неэкономично». Поставленная на столь высоком уровне задача была обязательна для решения. Так что «Таганрожец» возник по прямому указанию свыше. И оказался действительно востребованным.

Вслед за самоходными комбайнами

Таганрогский комбайновый завод первоначально специализировался на выпуске комбайнов. Об этом нетрудно догадаться по

самому названию предприятия. На его счету такие популярные в свое время машины, как самоходные зерноуборочные комбайны СК-3, СК-4, СК-6, СК-6-II, КЗС-3 «Русь», полугусеничный рисоуборочный комбайн СКПР-6 «Колос», свеклоуборочный КС-6Б. При всех достоинствах эти машины обладали существенным недостатком. Их использовали очень короткий период, во время уборки, а остальное время они простаивали. Так что совсем не случайно в ассортименте предприятия появились самоходные шасси, которые можно было использовать круглый год. Из всех разработанных моделей – СШ-40, СШ-75, СШ-100, СШ-150 – пошел в серию и пользовался популярностью СШ-75 «Таганрожец».



Самоходное шасси СШ-75 «Таганрожец».



Самоходные шасси «Таганрожец» с прицепом во время отправки с конвейера. 1971 г.

Радиаторы двигателя и их очистка

Самоходное шасси СШ-75 работало на четырехтактном четырехцилиндровом дизеле СМД-12Б, с вихреобразным смесеобразованием и водяным охлаждением. Внутри воздуховода были установлены водяной и масляный радиаторы. Водяной свободно опирался на войлочное уплотнение днища воздуховода и притягивался к уплотнителю на задней стенке четырьмя болтами. При необходимости можно было извлечь каждый радиатор по отдельности или вместе. При работе шасси с молотилкой радиаторы забивались пылью. Для их очистки СШ-75 снабжался простым, но эффективным

Кузов

В стандартной комплектации СШ-75 оснащался саморазгружающимся кузовом грузоподъемностью 4 т. Для перевозки легких грузов на бортах кузова устанавливались дополнительные деревянные решетчатые щиты, за счет чего объем кузова увеличивался.

приспособлением. Конец шланга опускался в ведро с водой и через специальный накопник соединялся с выхлопным патрубком. При включении мотора струю распыленной воды и газов направляли на радиаторы.

Забор воздуха

Для работы с комбайном на воздуховод со стороны жалюзийной решетки устанавливался воздухозаборник для очистки воздуха, поступающего для охлаждения радиатора. В транспортном варианте забор воздуха производился через жалюзийную решетку. С левой стороны сиденья водителя располагалась тяга привода жалюзи. При подъеме тяги вверх происходило увеличение зазора между жалюзи решетки и забор воздуха увеличивался, при опускании жалюзи закрывались и забор воздуха уменьшался.

Для резкого сокращения поступления воздуха в холодное время в воздуховоде между масляным и водяным радиаторами была установлена шторка. Для ее подъема или опускания прилагалась специальная рукоятка.

При минусовой температуре на воздуховод надевали утеплительный чехол из двух частей. Левая крепилась на трех нижних болтах крепления жалюзийной решетки, правая – на двух нижних и одном верхнем болтах крепления правой крышки воздуховода. Сверху части чехла соединялись ремнями.

Топливный бак

Топливный бак емкостью 150 л находился в кабине водителя. Он был изготовлен из листовой стали. Две отштампованные половины сваривались между собой. Для увеличения

жесткости и во избежание расплескивания топлива при толчках бак был разделен перегородками на три части, которые сообщались между собой.

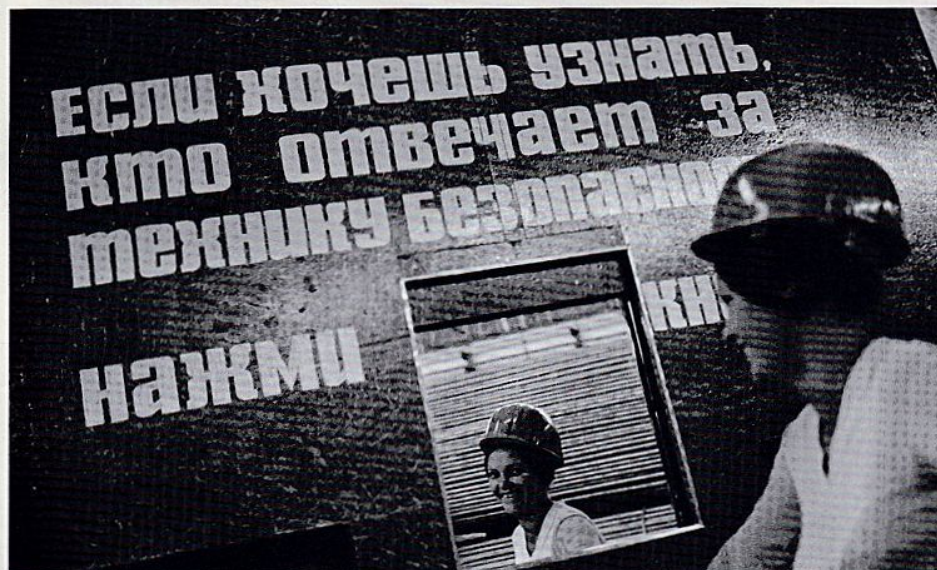
Бак опирался на балки, приваренные на кожу колеса, и удерживался четырьмя стяжками с прокладками из прорезиненного ремня. Верхняя его часть крепилась с помощью двух кронштейнов к полочке кабины. На горловину плотно наворачивалась крышка. В ней

было отверстие, через которое входил воздух по мере расходования топлива. Чтобы грязь не попадала по резьбе в бак, в крышке была прокладка. В горловине бака устанавливали фильтр цилиндрической формы из мелкой сетки. Замер количества топлива в баке производился мерной линейкой, установленной в специальном пазе горловины.

К нижней части бака были приварены два фланца. К одному присоединялся топливопровод, питающий двигатель, во второй был ввернут запорный штуцер со спускным шлангом.



Самоходное шасси СШ-150 Таганрогского комбайнового завода. 1972 г.



Наглядная агитация на Таганрогском заводе. 1975 г.

ПУСКОВОЙ БАЧОК

В воздуховоде же располагался пусковой бачок для топлива к пусковому двигателю. Топливо заливали через горловину, расположенную над крышкой воздуховода. Бачок заправляли смесью из 15 частей бензина и одной части дизельного масла. Его смешивали с бензином в отдельной посуде до получения однородной жидкости и затем через воронку с сетчатым фильтром заливали в бачок.

Редуктор двигателя

Редуктор двигателя объединяет в общем корпусе коробку передач и независимый реверсивный привод шкива отбора мощности для навешиваемых на СШ-75 машин. Коробка передач обеспечивает 12 передач вперед и 4 назад (3 диапазона, задний ход, 4 передачи). Механизм

переключения – механический. Независимый вал отбора мощности (ВОМ) состоит из конического механизма реверса, сухой двухдисковой муфты постоянного замкнутого типа и съемного шкива. Переключение реверса шкива производится при помощи шаровой рукоятки. Среднее положение рукоятки – нейтральное. Переключение разрешается только при остановленном двигателе.

Демультипликатор

Для повышения эффективности уборки высокоурожайных хлебов самоходное шасси СШ-75 было оборудовано двуступенчатым, с прямозубыми шестернями постоянного зацепления демультипликатором. Он устанавливался на редуктор двигателя и служил для снижения скорости движения самоходного шасси в Г-образной схеме.

ХАРАКТЕРИСТИКА СШ-75 «ТАГАНРОЖЕЦ»

Назначение

Уборочные работы с навесным сельскохозяйственным оборудованием, транспортные работы, вывозка и разбрасывание органо-минеральных удобрений.

Для дополнительной вентиляции крышка люка на крыше может фиксироваться стойкой в пружинном гнезде.



Подмоторная рама гасит вибрации двигателя (впереди кабины).

Мост управляемых колес – трубчатая балка, на которую монтируются колеса моста и элементы рулевого управления.



Изготовитель

Таганрогский
комбайновый завод

Время выпуска

1965–1972

Конструктивная масса, кг

4300

Мощность двигателя, л. с.

75

Число передач вперед / назад

12 / 4

Диапазон скоростей движения вперед / назад (с демультипликатором), км/ч

2,29–35,6 / 7,76–15,6
(1,23–19,1 / 4,15–8,35)

Габаритные размеры в симметричной / Г-образной форме

5321 × 2440 × 3795 /
5473 × 3322 × 3039

(длина × ширина × высота), мм

Так как демультипликатор имел общую масляную ванну с редуктором, то смена масла в них производилась одновременно. С целью увеличения скорости передвижения в Г-образной схеме можно было использовать СШ-75 без демультипликатора.

Ходовая часть

Конструкция ходовой части обеспечивала эксплуатацию СШ-75 в Г-образной и симметричной схемах. Ходовая часть имела специальную раму, опорный корпус, трубу моста и удлинитель полуоси, позволявшие изменять колею ведущих колес, поворотное устройство для разворота силового агрегата, съемные поперечные балки для крепления силового агрегата и навесных машин, вал подъема, мост управляемых колес и ведущие колеса.

Рама ходовой части штампованной конструкции состояла из продольной балки и головки рамы. К фланцу головки рамы специальными болтами крепился опорный корпус. Два болта были центрирующими. К опорному корпусу крепилась труба моста. Фланец трубы и правый фланец головки рамы служили для крепления бортовых редукторов.

Корпус главной передачи с дифференциалом устанавливался на лобовой лист головки рамы. На кронштейне, приваренном к балке, с помощью оси устанавливалось поворотное устройство, крепление которого осуществлялось специальными болтами.

К торцу рамы был приварен кронштейн, на который устанавливалась подвеска оси качения. На ней закреплялся мост управляемых колес. Подрессоривание его осуществлялось двумя спиральными пружинами, а для гашения колебаний устанавливались телескопические амортизаторы.

При эксплуатации шасси с навесными машинами пружины замыкались блокирующим устройством, которое делало подвеску жесткой.

Бортовые редукторы

На СШ-75 устанавливали два одноступенчатых бортовых редуктора. Они располагались по обеим сторонам головки рамы у больших ведущих колес и служили замыкающим звеном механизмов трансмиссии, передающих вращение от двигателя ходовым колесам. Конструкция левого и правого бортовых редукторов отличалась только левым и правым исполнением отдельных подузлов и деталей.



Агрономы из Калининской области во время осмотра СШ-75 на ВДНХ. 1968 г.

Навесные машины крепились на поперечные балки, ловитель и опоры. Поперечные балки держались на продольной балке рамы за счет специальных болтов и замков. Причем поперечную балку при необходимости можно было установить в различных положениях по длине рамы шасси.

На тележке шасси были буксирные устройства, применяемые в аварийных случаях.

Ножные тормоза

Тормоза колес СШ-75 были двухколодочными, реверсивными, плавающего типа. Гидравлический привод тормозов состоял из главного цилиндра, укрепленного под площадкой водителя, колесных цилиндров, расположенных на тормозных щитах главных колес, и системы трубок, соединяющих главный цилиндр с колесными. Привод действовал на тормоза обоих колес.

Кабина

Цельнометаллическую сварную кабину устанавливали на площадке водителя. Настил площадки служил полом. Между площадкой и обводным угольником основания кабины был проложен резиновый профиль. Кабина крепилась к площадке в четырех точках болтами через резиновые шайбы, разгружавшие кабину от усилий, возникавших при деформации каркаса площадки, и поглощавшие вибрации двигателя и трансмиссии.

Внутренняя металлическая поверхность кабины была покрыта шумопоглощающей мастикой. Для предотвращения сильного

нагрева летом и переохлаждения зимой внутреннюю поверхность облицовывали термоизоляционным картоном.

Для окон применяли плоские закаленные стекла толщиной 6 мм. Опускающиеся стекла двери и правой стенки кабины фиксировались в любом положении защелками. В стенках были люки: слева – для доступа к спускной пробке со шлангом, справа – к электропроводке. Кроме того, был доступ к задним болтам крепления кабины.

Мягкое сиденье регулировалось по горизонтали и было съемным. Оно размещалось над инструментальным ящиком. Спинка закреплялась на стяжках топливного бака. Пол был покрыт резиновым ковриком.



Не только СШ-75, но и другие самоходные шасси были востребованы на ремонтно-дорожных работах.

Первые отечественные комбайны

СШ-75 предназначено для навески комбайнов. Теперь есть большой выбор техники, и проблема скорее в том, какой именно комбайн использовать. Тем более интересно вернуться к началу производства этих машин. Первые комбайны были прицепными.

Родиной зерноуборочного комбайна считается США. Там в 1828 году С. Лейн заявил первый патент на уборочную машину, которая одновременно срезала, обмолачивала и очищала зерно от шелухи. В 1836 году появились комбайны Э. Бригса и Э. Д. Карпентера и Х. Мура и Д. Хаскалла, в 1875-м – Д. Петерсона. В 1890 году изготовлением комбайнов занимались уже шесть фирм. Все эти машины были деревянными и передвигались по полю лошадьми и мулами, а затем специальной паровой машиной. Вес их доходил до 15 тонн. Однако в 1868 году и в России Андрей Власенко представил «Конную зерноуборку на корню». Она выполняла работу двух

машин – жнейки и молотилки и была в 20 раз эффективней ручного труда. Власенко удалось своими силами собрать две опытные машины, которые долго работали в имениях Бежецкого уезда Тверской губернии. Но российское правительство не проявило к изобретению интереса, и затем подобные машины пришлось брать из-за рубежа.

«Коммунар»

В 1930 году на запорожском заводе стали выпускать комбайны с названием «Коммунар». Практически это была копия американского «Холт-Катерпиллер». Ширина захвата комбайна – 4,6 м, минимальная высота резания – 70 мм, максимальная – 900 мм, емкость

бункера – 1,8 м³. На колхозных полях эти машины заменили сотни крестьян. Один комбайн убирал более 2 га в час, молотил и сортировал зерно. Им управляли три человека. На «Коммунар» ставился бензиновый двигатель автомобильного типа ГАЗ, и носящий название Форд-НАТИ, мощностью 28 л. с. Тяговое сопротивление комбайна, 700 кгс, позволяло использовать его с маломощными тракторами СХТЗ 15/30 и «Универсал».

Комбайн такой же конструкции, как «Коммунар», с 1931 года выпускали на Саратовском заводе комбайнов, только под названием СЗК. За период с 1932 по 1937 год здесь произвели 39 тыс. таких машин.

«Сталинец-1»

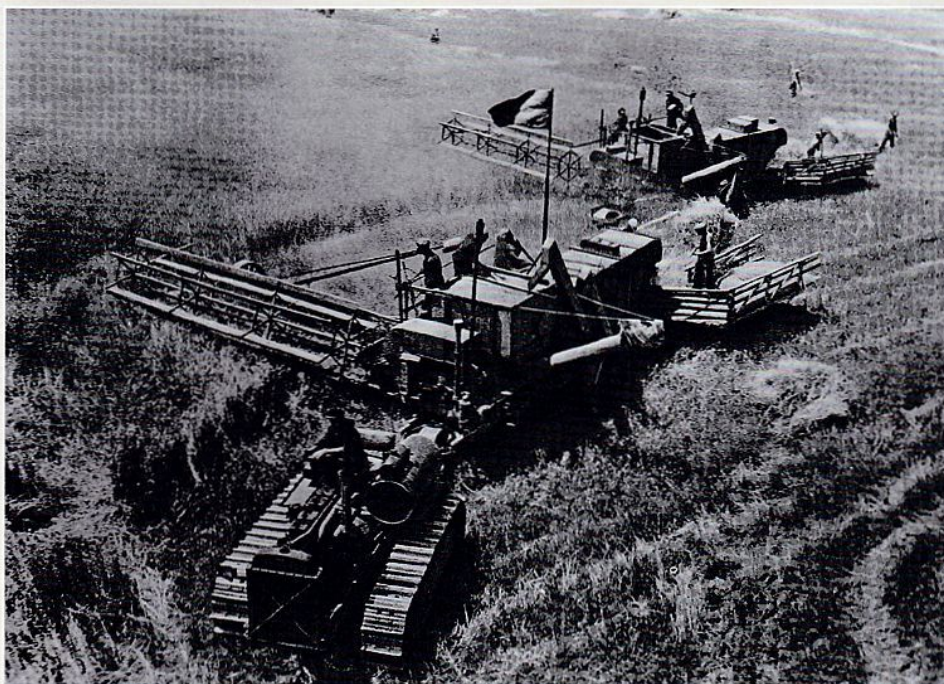
В 1930 году на заводе «Ростсельмаш» в Ростове-на-Дону был выпущен первый прицепной комбайн отечественной разработки – «Колхоз». Его сконструировала группа советских инженеров под руководством И. И. Зимина. А через год появились два опытных экземпляра более совершенного варианта, получившего название «Сталинец». Они проходили первые испытания вместе с комбайнами американских марок «Оливер», «Холт» и «Катерпиллер» на полях совхоза «Хуторок» Краснодарского края. Отечественные машины показали лучшие результаты. В отличие от зарубежных аналогов они могли убирать не только зерновые, но и подсолнечник, кукурузу и просо. В 1937 году «Сталинец-1» был отправлен на Всемирную промышленную выставку в Париже и получил там высшую награду – Гран-при. В то время параметры комбайна поражали: ширина жатки – 6,7 м, мощность – 40 л. с., пропускная способность – 2,15 кг/сек, емкость бункера – 2,18 м³. Обслуживали его пять человек. Уже в 1940 году был собран 50-тысячный «Сталинец-1».



Первый хлебоуборочный комбайн запорожского завода «Коммунар». 1930 г.

Почти 40 %

К 1937 году СССР вышел на первое место в мире по применению комбайнов. В уборочную кампанию 1937 года в СССР было уже около 120 тыс. отечественных комбайнов. Они собирали 39,2 % зерновых колосовых, обеспечивая значительное снижение потерь при уборке, которое прежде достигало 25 %.



Прицепной зерноуборочный комбайн «Сталинец-6» во время уборки урожая. 1947 г.

Рекорды на сцепках

Первые «Сталинцы-1» завоевали большую популярность по всей стране. Комбайнеры устанавливали на них мировые рекорды уборки. Например, в Чкаловской области на сцепе двух комбайнов за сезон убрали 6012 га (вместо 378 га), при этом было сэкономлено 16 т горючего. Александр Оськин, комбайнер-новатор сельскохозяйственного производства из Куйбышевской области, на сцепе комбайнов «Сталинец-1» в 1935 году убрал за сезон 716 га при норме 160 га. В 1936–1942 годах вместе с братом Архипом он убрал хлеб уже с площади 37 451 га или в среднем с 5 350 га за сезон при норме 360 га. За эти достижения он получил два Ордена Ленина.

СКАГ-5А

В 1934 году Институт механизации сельского хозяйства разработал и выпустил прицепной безмоторный зерноуборочный комбайн СКАГ-5. С 1936-го доработанную модель, СКАГ-5А, начал производить Люберецкий завод сельскохозяйственных машин

им. Ухтомского. Эта машина могла работать при низкой температуре и высокой влажности и была незаменима тогда для северных регионов страны. В неблагоприятном 1935 году потери зерна у СКАГ-5А оказались ниже, чем у «Коммунара», сезонная выработка также оказалась лучше. Помимо зерновых культур, комбайн работал на уборке семенного клевера, гороха, вики, корпандра с установленным дополнительно оборудованием. СКАГ-5А использовали в северо-западных районах СССР, в Сибири, Средней Азии, отправляли на экспорт. Всего таких машин выпустили 7 тыс., но с началом Великой Отечественной войны их производство прекратили.

«Сталинец-6»

Разрушение гитлеровскими оккупантами двух крупнейших заводов комбайностроения – «Ростсельмаш» и «Коммунар» – прервало на некоторое время массовое производство комбайнов в СССР. Но после войны

Уборка урожая зерновых на полях Туркмении. 1939 г.

ЖЕНЩИНА НА КОМБАЙНЕ



На «Сталинце-6» начинала работать первая женщина-тракторист и комбайнер Эстонии Эльмина Отсман. В 1951 году она

вышла на первое место в республике в соревновании комбайнеров, установила рекорд, убрав за сезон 400 га зерновых. За что в свои 26 лет Отсман получила орден Ленина. А через 7 лет – звание Героя Труда «за выдающиеся успехи, достигнутые в деле развития сельского хозяйства по производству зерна».

комбайностроение стало быстро восстанавливаться. С 1947 года начался массовый выпуск нового прицепного комбайна – «Сталинец-6» с захватом в 4,9 м. Он предназначался для уборки зерновых колосовых культур, одновременно выполнял срезание колосьев, обмолот, очистку зерна, а также сбор соломы и половы. Новая машина представляла собой усовершенствованную конструкцию комбайна «Сталинец-1». Как и предшественник, «Сталинец-6» без трактора двигаться не мог. Работал на малых скоростях. Из-за большого веса и наличия двух двигателей, на комбайне и на тракторе, на уборочной много расходовали горючего. Управляли такими агрегатами три человека: тракторист, штурвальный и комбайнер. И все-таки именно он широко применялся при освоении целины. Комбайн выпускали с 1947 по 1958 год. Всего было произведено 161 295 штук.



Студенческие строительные отряды

В 1960–1970-е годы, когда с конвейеров Таганрогского комбайнового завода сходили СШ-75, в стране появились и стали очень популярны студенческие строительные отряды (ССО).

В первые идея создания такого отряда родилась среди студентов физического факультета Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова. В 1959 году 339 студентов-физиков поехали на целину в Булаевский район Северо-Казахстанской области. Они не помогали на уборочной, как это было принято раньше, а именно строили. Первый отряд за лето построил 12 жилых домов, телятник, два птичника и крольчатник. Всего студенты выполнили работы на сумму 250 тыс. рублей. Организатором и командиром отряда был секретарь бюро ВЛКСМ физфака МГУ Сергей Литвиненко. Инициативу подхватили. На целину поехали студенты и из других институтов. Вскоре стройотрядовское движение охватило все вузы и многие средние специальные заведения и распространилось по СССР. И хотя студенты работали в самых разных сферах (на транспорте, в пионерских лагерях, в рыболовстве, сельском хозяйстве, археологических экспедициях и др.), название «строительный» за студенческими отрядами прочно закрепилось.

Работа и романтика

Для многих молодых людей студенческие строительные отряды стали настоящей школой жизни. Это была хорошая возможность с пользой провести летние каникулы. Заработать, посмотреть новые места,

приобрести хотя бы минимальные навыки в строительной или какой-либо другой сфере, найти новых друзей и пожить месяц-другой без опеки родителей, самостоятельно. Кроме того, хотя работали стройотрядовцы действительно ударно, у них оставались силы на песни под гитару, дискотеки, самодеятельные концерты, спортивные игры и т. д. Так что время, проведенное в стройотряде, оставалось обычно овеянным романтикой. В большинстве случаев ССО формировались, как это и декларировалось, на добровольных началах. Они участвовали в строительстве многих важных объектов Советского Союза: БАМ, КамАЗ, ВАЗ, Канско-Ачинского ТЭК,



Палаточный лагерь Международного студенческого строительного отряда в Казахстане. 1967 г.

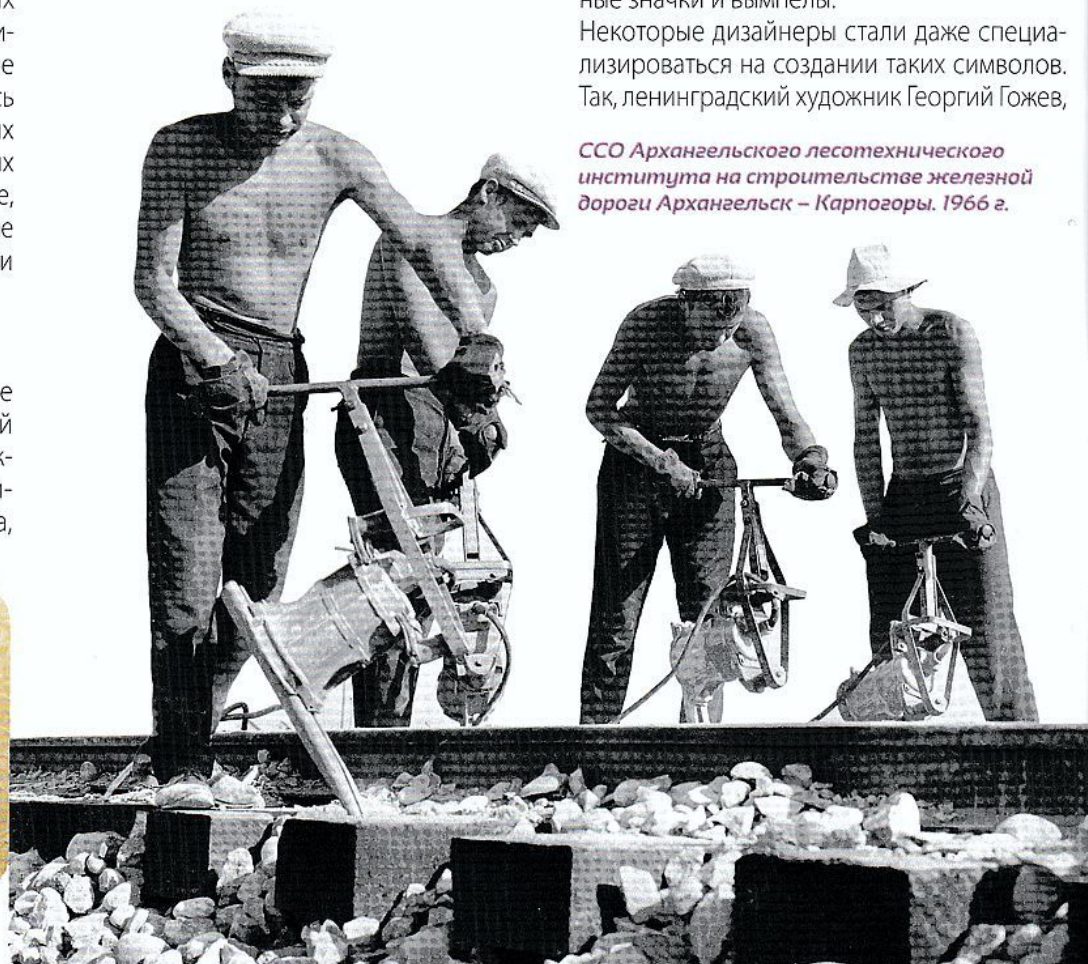
нефтекомплексов Тюмени, Саяно-Шушенской ГЭС, Билибинской АЭС. Благодаря студенческим отрядам были основаны города Усть-Илимск и Братск.

Особые символы

Формой стройотрядовцев стала рабочая одежда – защитного цвета брюки и куртки. Куртки называли целинками, бойцовками или штормовками. На них нашивали или рисовали специальные символы – на спине, груди или рукаве. Это были знаки Всесоюзного студенческого строительного отряда, учебного заведения и конкретного отряда. Небольшими тиражами выпускались памятные значки и вымпелы.

Некоторые дизайнеры стали даже специализироваться на создании таких символов. Так, ленинградский художник Георгий Гожев,

ССО Архангельского лесотехнического института на строительстве железной дороги Архангельск – Карпогоры. 1966 г.



Первый слет

В 1966 году в Кремлевском дворце съездов прошел I Всесоюзный слет студенческих отрядов. Он принял единый для всех отрядов устав, а в 1969 году создал центральный штаб ССО.



Студенты-строители в Риге. 1976 г.

МИЛЛИОНЫ РАБОЧИХ РУК

Расцвет движения студенческих стройотрядов пришелся на конец 1970-х годов. Если в 1965 году общее число бойцов составляло около 40 тыс. человек, то в 1980 году их было уже 822 тыс. К середине 1980-х годов через ССО прошли 12,758 млн студентов.

разработал немало нарукавных нашивок для стройотрядов того времени. В том числе для Ленинградского института авиационного приборостроения (теперь Санкт-Петербургский университет аэрокосмического приборостроения), Ленинградского индустриального института (теперь Санкт-Петербургский политехнический университет) и др.

Облик стройотрядовца

Стройотряды были организованы на принципах самоуправления. В них были командир, комиссар, мастер, бригадир, завхоз, казначей и прочие должности. Во многих ССО складывались и поддерживались свои традиции и праздники. В некоторых районах раз в сезон организовывали фестивали, на которые приезжали все местные стройотряды. Здесь проходили спортивные соревнования и конкурсы стройотрядовской самодеятельности.

В ССО сложился свой кодекс чести, определенные правила поведения. Так, не приветствовалось употребление спиртного, нецензурная лексика, лень, а в цене были трудолюбие, пунктуальность, взаимопомощь. В 1974 году отряд «Эдельвейс» из Новосибирского электротехнического института включил в свой состав несколько «трудных» подростков. Эта практика распространилась в Новосибирской области, а затем и в других регионах страны.

Возрождение в XXI веке

В годы перестройки студенческое движение распалось. Однако в последнее время начало возрождаться. Например, стройотрядовское движение сейчас хорошо развито в транспортных вузах страны. Их студенты работали на строительстве объектов Сочинской



Девушки-каменщицы из ССО «Конаковский» Московского энергетического института в совхозе «Шошинский». 1971 г.

Олимпиады, Крымского моста, космодрома Восточный, нефтегазового комплекса в Якутии и других важнейших стройках последних лет. Так, в 2019 году штаб студенческих отрядов Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) сформировал для участия в третьем трудовом семестре 12 отрядов численностью более 500 бойцов. Отряд «Экспресс» в этом вузе был сформирован к чемпионату мира по футболу 2018 года и обеспечивал безопасность в зоне контрольно-пропускных пунктов метрополитена. Настоящим новшеством ПГУПС стали круглогодичные студенческие отряды. Еще в 1984 году сформировались отряды проводников «Смена» и помощников машинистов электропоездов «Ладога». Эта традиция сохранилась до наших дней. В 2018 году ССО «Смена» получил состав из новых двухэтажных пассажирских вагонов. Теперь студенты-проводники выходит на нем на маршрут Санкт-Петербург – Москва.



Студенты-участники восстановления Ташкента в свободное время. 1966 г.

В номере 134

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

В номере:

- «Хатц»: двигатели и тракторы
- Канадский Massey-Harris 30 K



Hanomag RL 20

Спрашивайте в киосках уже через две недели!

RCforum.ru