

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Раскрестьянивание
русской деревни



Народный
директор



№
24

модель номера

Т-175 «Волгарь»



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00024

9 772311 213509

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 24, 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

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: 43 000 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 499 руб.

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

Copyright © 2015 Ашет Коллекция

Copyright © 2015 Hachette Collections

Copyright © 2015 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал и масштабная модель трактора, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара. Информация о тракторе ДТ-175С предоставлена Музеем истории трактора, г. Чебоксары. Подписано в печать: 09.10.2015.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Гусеничный трактор ДТ-175С «Волгарь»



В контексте времени 8

Раскрестьянивание российской деревни



Портреты

10

Народный директор



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

Гусеничный автотранспорт на первый взгляд кажется неповоротливым и сложным в управлении. Действительно, трудно ожидать от много-тонной металлической машины особой маневренности. Однако трактор ДТ-175С, получивший название «Волгарь», не таков. Его гидромеханическая трансмиссия позволяет плавно регулировать скорость, не мучаясь с переключением передач. Она также поддерживает постоянную нагрузку двигателя, уменьшая его износ.

ДТ-175С был первым в СССР трактором, в механизме которого отсутствовала жесткая кинетическая связь. Однако этим его достоинства не исчерпываются. Конструкторы Волгоградского тракторного завода приложили большие усилия, чтобы сделать свое детище производительным и удобным в использовании. Мощный двигатель позволяет выполнять работу с невиданной эффективностью. Но даже при максимальной частоте оборотов амортизаторы кабины защищают водителя от вибрации. Кроме того, сразу несколько систем поддерживают оптимальную температуру и влажность воздуха. Пожалуй, никто так не позаботился о здоровье и комфорте тракториста, как разработчики ДТ-175С.



Гусеничный трактор ДТ-175С «Волгарь»

Гусеничный трактор ДТ-175С «Волгарь» предназначался для сельскохозяйственных работ в умеренном климате. По таким показателям, как мощность и удобство управления, это была одна из самых передовых моделей тракторов своего времени.

Трактор ДТ-175С разработали и выпускали на Волгоградском тракторном заводе. С конвейера этого предприятия сошло множество популярнейших моделей сельскохозяйственной техники. Однако наибольшую славу заводу принес, пожалуй, трактор ДТ-75. Эта легендарная модель обладает настолько удачным сочетанием эксплуатационных свойств, что ее производство в усовершенствованных вариантах продолжается по сей день, а количество выпущенных экземпляров приближается к 3 млн.

Хорошая наследственность

ДТ-175С создавали на основе именно Д-75, вернее одной из его модификаций. «Волгарь» унаследовал многие достоинства своего знаменитого предка, дополнив их новыми конструктивными решениями. Даже внешне два трактора очень схожи: на неискушенный взгляд, «Волгаря» от ДТ-75 отличают лишь более длинный моторный отсек и более широкие гусеницы.

Трактор ДТ-175С.

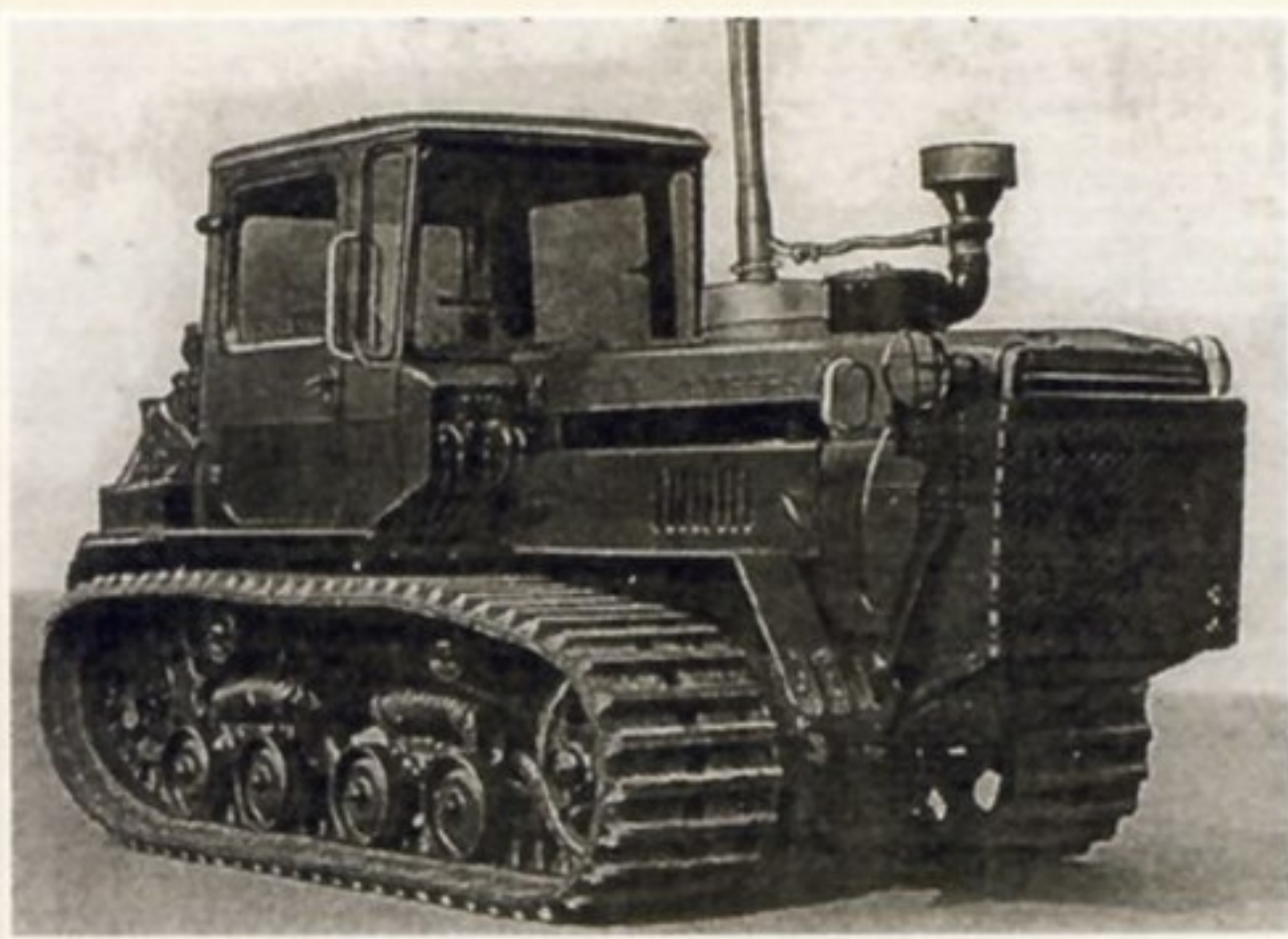


Дизель СМД-66

Двигатель «Волгаря», СМД-66, – шестицилиндровый, четырехтактный, дизельный, V-образный, с непосредственным впрыском топлива, жидкостного охлаждения, снабженный турбонаддувом, а также промежуточным охлаждением наддувочного воздуха и структурным охлаждением поршней. Дизель смонтирован на раме трактора посредством эластичных резинометаллических амортизаторов и закреплен в трех точках (одна спереди и две сзади).

В развале блока цилиндров двигателя расположена полость (ресивер) для впуска воздуха в цилиндры. Гильзы цилиндров – «мокрые» из чугуна. Поршни – алюминиевые с повышенным содержанием кремния (до 13 %). Камера сгорания тороидального типа внутри поршня. На поршнях размещены по три компрессионных кольца и одно маслосъемное кольцо. Поршневой палец смещен на 1,85 мм от оси поршня в сторону вращения коленчатого вала.

Маховик чугунный весом 60 кг. Кулачковый вал механизма газораспределения – один на оба ряда цилиндров. Привод вала механизма газораспределения – шестеренчатый.



Более широкие, чем у ДТ-75, гусеницы увеличивают проходимость «Волгара».



Кабина ДТ-175С обеспечивает трактористу довольно комфортные условия работы.

ОТ ВСПАШКИ ДО УБОРКИ

Трактор ДТ-175С «Волгарь» может работать как с навесными, так и с прицепными орудиями. Для этого он оснащен раздельноагрегатной гидравлической системой, валом отбора мощности, а также задним навесным и тягово-сцепным устройствами. Вал отбора мощности имеет две скорости вращения: 1000 и 540 об/мин. Это позволяет использовать трактор для выполнения самых разных работ: предпосевной обработки почвы, посева зерновых культур, вспашки тяжелых и средних почв, уборки урожая, снегозадержания.

Однако внутреннее устройство ДТ-175С значительно переработано по сравнению с ДТ-75. Главное изменение коснулось системы трансмиссии: между сцеплением и коробкой передач установлен гидротрансформатор, позволяющий плавно регулировать скорость в зависимости от нагрузки. Гидротрансформатор Г4-400-70 является гидравлической лопастной машиной, в которой, подведенная от дизеля к ведущему валу, соединенному с насосным колесом, механическая энергия преобразуется в кинетическую и потенциальную энергию рабочей жидкости, с дальнейшим ее преобразованием в механическую энергию на валу турбинного колеса, которое связано с ведомым валом посредством первичного вала коробки передач. Активный диаметр гидротрансформатора – 400 мм. Максимальный КПД на режиме трансформации – 0,89. Для блокировки гидротрансформатора предусмотрена зубчатая муфта, соединяющая ведомый и ведущий валы. Блокировать гидротрансформатор разрешается только при работе трактора на стационаре через вал отбора мощности и при запуске дизеля с буксира. Кроме того, двигатель «Волгара» развивает мощность в 170 л. с., примерно вдвое

больше, чем у самых мощных модификаций ДТ-75. Это позволяет трактору работать со значительно большими нагрузками, что в свою очередь потребовало более прочной подвески ходовой части. Хотя ее общее устройство осталось прежним, ДТ-175С отличается большим диаметром и увеличенной шириной обода, а также усиленной осью опорных катков.

Больше мощности

За большую мощность «Волгара» отвечает дизель СМД-66. Его отличительная особенность – многоступенчатая система жидкостного охлаждения. Она снабжена турбонаддувом, причем наддувочный воздух также охлаждается по пути. Учитывая мощность СМД-66, такая система необходима, чтобы избежать перегрева. При этом температурный режим регулируется автоматически, при помощи двух термостатов.

Большая мощность двигателя позволяет ДТ-175С при выполнении стандартных сельскохозяйственных

работ (пахоты, культивации и посева) развивать скорость до 9–15 км/ч. Это в свою очередь означает большую производительность. По этому показателю трактор превосходил модификации ДТ-75 примерно в 1,5 раза. Кроме того, на «Волгарь» можно дополнительно устанавливать механический ходоуменьшитель. Результатом этого стало сочетание высокой транспортной скорости трактора и возможности значительно снизить ее для работ, которые этого требуют, например рассадопосадочных. ДТ-175С обладает отличной проходимостью, несмотря на массу в 8 т, отлично управляем и не буксует даже на слабонесущих грунтах.

Легкость управления

Главным инженерным новшеством ДТ-175С стала гидромеханическая трансмиссия. В механизме этого трактора, первой машины такого рода в СССР, нет жесткой



Первый опытный образец трактора «Волгарь».

кинетической связи: передача мощности от двигателя к ходовой части происходит при помощи гидротрансформатора. У «Волгаря» всего две передачи вместо обычных семи: скорость изменяется автоматически и бесступенчато, в зависимости от выбранной мощности и нагрузки на крюке.

Как следствие, ДТ-175С очень прост в обращении. Тракторист не переключает передачи, а с помощью педали и рычага задает нужную

частоту вращения двигателя, гидротрансформатор же сам заботится о скорости и тяговом усилии. Запуск и остановка ДТ-175С по сути сводится к тому же. При включении сцепления трактор остается стоять на месте, его разгоняют увеличивая число оборотов двигателя. Для остановки, наоборот, постепенно уменьшают обороты, после чего отключают сцепление. Поворот трактор осуществляют с помощью одного из двух рычагов и одной из двух педалей торможения гусениц.

Для экстренной остановки отключают сцепление и нажимают на педаль тормоза. Затем уменьшают обороты двигателя и включают нейтральную передачу.

Защита от износа

Конструкция гидротрансформатора, главной гордости «Волгаря», проста, как все гениальное. Внутри этого узла, в заполненной маслом полости помещаются три лопастных колеса: насосное, турбинное и реакторное.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДТ-175С «ВОЛГАРЬ»

Назначение

Сельскохозяйственные работы с навесными, полунавесными и прицепными сельскохозяйственными машинами с пассивными и активными рабочими органами, а также транспортные, дорожно-строительные, мелиоративные и погрузочно-разгрузочные работы.



Из-за титанового или оловянно-сурьмяного покрытия стекла кажутся затемненными.

Кабина трактора оснащена системой контроля микроклимата.



Ходовая часть дополнительно усилена за счет более широких гусениц и более массивных катков.

Изготовитель	Волгоградский тракторный завод
Время выпуска	1986–1992
Общее количество выпущенных тракторов	1200
Эксплуатационная масса, кг	7420
Мощность двигателя, л. с. (кВт)	170 (125)
Число передач вперед / назад	4 / 1
Диапазон скоростей движения вперед, км/ч	0,5–16

Первое из них соединяется со входным валом и разгоняет масло, которое таким образом подается на лопасти турбинного вала, передавая вращение. Реакторное колесо в свою очередь соединяется с выходным валом и служит своего рода регулятором. В зависимости от нагрузки оно увеличивает или уменьшает напор жидкости, управляя таким образом скоростью вращения. Гидротрансформатор не только позволяет плавно изменять частоту оборотов двигателя, но и выводит его из-под пиковых нагрузок, обеспечивая оптимальный режим работы. Это значительно увеличивает его надежность. Если номинальный срок службы дизеля СМД-66 составлял 4000 часов, то гидротрансформатор трактора ДТ-175С позволял ему работать, не изнашиваясь, около 10 000 часов.

Комфортная езда

Позаботились конструкторы «Волгара» и о комфорте тракториста. Однодверная двухместная кабина ДТ-175С обладает хорошей герметизацией и оснащена установкой искусственного микроклимата. Наружный воздух сначала попадает в систему фильтров, которая очищает его от пыли. После этого он увлажняется, для чего в установку встроен бак с водой. Вентиляционно-очистительная система подает 500 куб. м обработанного воздуха в час, страхуя тракториста от легочных заболеваний.

Сиденье тракториста может быть отрегулировано по росту водителя. Кабина крепится к раме с помощью резиновых амортизаторов, что значительно снижает ее вибрацию и не доставляет дискомфорта трактористу даже при работе на максимальной мощности.

Стенки и крыша кабины проложены водонепроницаемым и шумоизолирующим картоном, а также синтетическими материалами, защищающими от экстремальных температур. Стекла имеют титановое или оловянно-сурьмяное внутреннее покрытие, защищающее от солнечных лучей, позволяющее кабине не раскаляться в жаркую погоду. Для работы в зимнее время предусмотрен обогреватель-калорифер, поддерживающий температуру около +20 °С.

Удобство управления трактором обеспечивается не только плавной гидромеханической трансмиссией, но и удобной компоновкой приборной панели. Большая площадь остекления дает отличный обзор и спереди, и сзади. Таким образом трактористу легко управлять как движением трактора, так и работой навесных орудий. Оба окна оборудованы стеклоочистителями, причем у заднего он ручной, а у переднего – электромеханический.



Первая партия тракторов «Волгарь».

Раскрестьянивание российской деревни

Парадоксально, но когда с конвейера Волгоградского тракторного завода сходили новые, столь нужные селу тракторы, в российской деревне на них часто некому работать.

В 1960–1980 годах налицо был острый недостаток механизаторов. Так, за 1965–1970 годы в 9 областях Центрального района было подготовлено 87,9 тыс. трактористов-машинистов, а выбыло из хозяйств 101,1 тыс. Те, что оставались, вынуждены были работать в летнее время без выходных по 14–15 часов в сутки. К середине 1980-х годов из-за нехватки трактористов в 40 % совхозов и колхозов нечерноземной зоны простаивала техника. Это было лишь одним из проявлений раскрестьянивания российской деревни – отчуждения крестьян от собственности, превращения их в наемных рабочих. К резкому уменьшению числа сельских жителей, старению населения деревень, снижению производительности труда, уровня жизни сельчан вела аграрная политика советского государства 1960–1970-х годов, которая была нацелена на дальнейшее огосударствление, централизацию и концентрацию сельскохозяйственного производства. Стремление «стереть классовые различия между городом и деревней» обернулось катастрофой прежде всего для деревни, а затем и для города. Особенно острой была ситуация в Центральном экономическом районе.

Уменьшение сельского населения

В конце 1950-х – начале 1960-х годов набирал обороты процесс организации новых совхозов на базе экономически слабых колхозов. Например, в 1964 году в Смоленской области 18 экономически слабых колхозов были поглощены совхозами. Одновременно шло насильственное укрупнение хозяйств, так называемая ликвидация неперспективных деревень. Итогом стало запустение многих сел и деревень и фактическая неуправляемость слишком крупных хозяйств. Начался массовый отток населения из сельской местности.

Ложный позитив

С начала 1980-х годов отток населения из деревень России в город пошел на убыль. Некоторые специалисты считали это показателем улучшения положения в селе, доказательством действенности мер, принятых правительством. Однако на самом деле это объяснялось тем, что в основном в деревнях остались довольно пожилые люди, не склонные и неспособные к перемене места работы и жительства.

Наконец на официальном уровне была признана пагубность деления деревни на перспективную и неперспективную. С середины 1960-х годов объявили о разукрупнении совхозов. Массовое административное превращение колхозов в совхозы прекратили. Однако повернуть вспять или хотя бы приостановить запущенный процесс было практически невозможно. Число сельских жителей продолжало убывать. С 1959 по 1985 год в Нечерноземье оно сократилось на 45 %. Особенно сильно этот процесс затронул Калининскую, Брянскую, Смоленскую области. С 1967 года изменилась основная причина снижения населения деревень. Раньше это явление было связано с миграцией сельчан в города. При этом в селах все же шел естественный прирост числа жителей, который отчасти перекрывал убыль. Теперь сказывались последствия миграции: в составе населения уменьшился удельный вес молодежи, из-за этого снизилась рождаемость и повысилась смертность.

Причины миграции

Кроме государственных компаний по реорганизации села были и другие причины миграции в города. Прежде всего, оставшийся очень низким уровень механизации большинства процессов в сельском хозяйстве, особенно в животноводстве. Так, к 1969 году на фермах крупного рогатого



К 1980-м годам население деревень сильно постарело, особенно в РСФСР.

РАСТУТ ВКЛАДЫ, НО НЕ БЛАГОСОСТОЯНИЕ

Не задерживала людей в колхозах даже гарантированная теперь государственная зарплата, поскольку она не особенно улучшала условия жизни. Статистика в 1970-е годы фиксировала сокращение доли расходов на питание и непродовольственные товары и рост доли накоплений. У работников колхозов и совхозов росли вклады на сберкнижках, причем быстрее, чем у горожан. Но это демонстрировало не улучшение благосостояния, а неудовлетворенный спрос: из-за снижения товарных запасов в стране и горожанам нелегко было купить нужные вещи, а для жителей сел это становилось просто неразрешимой проблемой.



К 1980-м годам на тракторах порой некому было работать. Некому было и их ремонтировать.

скота Центрального экономического района водоснабжение было механизировано на 66 %, раздача кормов – на 8 %, уборка навоза – на 21 %, доение коров – на 41 %. Что стоит за этими цифрами? Доярки изо дня в день перетаскивали по 600 кг кормов, а то и больше. Во многих хозяйствах носили ведрами воду, вручную доили коров и носили молоко. Воздух на фермах при ручной уборке навоза стоял такой, что работницы страдали от головокружений, а ведь они находились в этой атмосфере по 8–9 часов и больше. Не многим лучше обстояли дела на свино- и птицефермах. Еще одной веской причиной была плохая социальная инфраструктура. В 1960-е годы только половина сельскохозяйственных районов была соединена с областными центрами магистралями с твердым покрытием. Что уж говорить о внутрихозяйственных дорогах! По многим можно было проехать лишь на тракторе. Катастрофически не хватало магазинов. Например, в Ярославской области во второй

половине 1960-х годов на одно торговое предприятие приходилось шесть населенных пунктов, в Костромской – четыре, в Калининской – семь. В ассортименте таких магазинов большую часть занимала водка (30 %), хлеб и хлебные изделия (14–24 %), рыба (8 %), кондитерские изделия (11 %). Магазин с более широким ассортиментом мог располагаться за 10 км и больше.

Следствия миграции

С 1959 по 1979 год в Центральном районе количество людей в возрасте от 20 до 54 лет сократилось с 49 до 29 %, и резко возросло число жителей 55 лет и старше: с 16 до 34 %. Деревня постарела, а значит, резко (почти в 2 раза) сократилось количество людей трудоспособного возраста. Возник дефицит трудовых ресурсов: не стало хватать работников многих сельскохозяйственных профессий, которые не под силу пожилым и старым людям. На плечи остальных ложилась вся нагрузка, и она постоянно росла. В 1960-е годы в Центральном районе уровень трудовой нагрузки на одного трудоспособного колхозника в год составлял 1462,7 чел./ч, это составляло 119,9 % от уровня РСФСР. К середине 1970-х этот показатель был равен 1824 чел./ч (118,6 % от уровня РСФСР). Исключение составляли только колхозы и совхозы Московской области: естественно, из-за близости к столице эти места были более привлекательны. Ухудшалась и структура трудовых

ресурсов села: снижался общеобразовательный уровень работников, все меньше становилось специалистов. Более 60 % директоров хозяйств РСФСР имели среднее образование, но учились заочно в высших учебных заведениях только 20 %. Для других специалистов эти показатели были еще плачевнее: 80 % и 10 %.

Связь с землей

Самым же печальным следствием была потеря привязанности к земле, чувства ответственности за нее, поскольку люди не ощущали себя ее хозяевами. Одно из ярких проявлений этого – снижение доходов от личного подсобного хозяйства: к 1980 году их доля в совокупном доходе составляла 26,1 %, в 1985-м – 21,8, в 1988-м – 20 %. А одна из множества уже названных и неназванных причин – механическое перенесение черт городской застройки в село. С середины 1970-х годов в селах Центрального района России стали строить многоэтажные дома без надворных построек. Это вело к разрушению семейно-усадебного уклада жизни. Связь с природными циклами, близость к земле, содержание скота, обособленность семейной жизни, передающиеся из поколения в поколение навыки и традиции, прочные родственные и соседские связи, принципы самоуправления в селе – все эти особенности ушли. Вместе с индустриализацией сельского труда и быта крестьянин превратился в работника-поденщика, практически не заинтересованного в истинном результате своего труда.



По понятным причинам хозяйства Московской области не так страдали от дефицита механизаторов, как провинциальные.

Народный директор

Так называли и называют директора Липецкого тракторного завода Василия Яковлевича Клименкова, который многое сделал и для предприятия, и для всего города.



В. Я. Клименков.

НАГРАДЫ А. Я. КЛИМЕНКОВА

- Три ордена Ленина
- Орден Красной Звезды
- Медали
- Почетная грамота Верховного Совета РСФСР
- Звание Почетного гражданина города Липецка

В 1950–1970-е годы в Липецке, пожалуй, не было человека, который бы не знал, кто такой Клименков. Этот энергичный руководитель сделал много не только для завода, но и для города в целом. Дворец культуры, стадион «Пламя», больница, пансионат, профилакторий, роддом, 16 детских садов, 125 жилых домов соцгородка Тракторный – все это построено по его инициативе и при личном участии. Он понимал, что от быта рабочих, их культурного и спортивного досуга, настроения зависит и само производство. Неслучайно Василия Яковлевича

называли народным директором. Сегодня его имя носит площадь в Октябрьском округе, бывшем центре поселка Тракторный.

От токаря до директора

Родина Клименкова – город Бежица Брянской области. Василий Яковлевич родился 26 февраля 1907 года в семье рабочих и сам в 15 лет уже служил рассыльным в местном исполкоме, а в 16 встал за токарный станок на заводе «Красный профинтерн». К 1940 году он прошел путь от простого рабочего до директора вагоностроительного завода комбината «Красный профинтерн», сделав перерыв на три года, чтобы окончить Харьковский машиностроительный институт. Возможно, и дальше его жизнь была бы связана с родным городом и заводом, который сформировал его как руководителя, но вмешалась война. Клименкова, как успешного организатора, стали бросать на сложные участки.

Военные переброски

В 1941 году Василий Яковлевич возглавляет механический цех Лианозовского вагоноремонтного завода в Московской области, затем филиал завода № 16 в городе Миассе Челябинской области. В 1942–1943 годах он работает начальником цеха, заместителем директора комбината № 259 в Златоусте Челябинской области. В 1943–1944-м – директором завода № 76 в городе Серове Свердловской области.



Три ордена Ленина, высших награды СССР, говорят многое о заслугах человека.

В 1944–1946-м – директором завода № 63 в Нижнем Тагиле Свердловской области. За внедрение новых конструкций боеприпасов, организацию их массового и бесперебойного выпуска и выполнение других особо важных заданий Клименкову присвоили звание полковника.

За универсальный вариант

С окончанием войны карьера директора продолжилась на мирных предприятиях. В 1946–1950 годах Клименков возглавлял Владимирский тракторный завод. С 1950-го – Липецкий тракторостроительный. Можно сказать, что Липецк стал его второй родиной – так много энергии, здоровья, души за 24 года работы здесь вложил народный директор.

В 1975 году, за год до смерти, ему присвоили звание почетного гражданина Липецка. Чем были заполнены эти годы? Прежде всего продолжался начатый в 1946 году выпуск гусеничного пропашного трактора КД-35 и его усовершенствование. В 1950-м началось

К 25-летию завода

В 1968 году Липецкий тракторный завод отмечал 25-летие со дня основания. И хотя Клименков возглавил предприятие не с первого дня, а лишь через семь лет, именно с его именем связывали развитие ЛТЗ. При нем завод превратился в настоящий научно-производственный центр: здесь опробовали новые материалы, разрабатывали и испытывали новые модели. Вот и в юбилейный год проходил испытания новый трактор – Т-38М. Эта машина предназначалась для работы среди полярных льдов. Эти тракторы успешно работали на станциях «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4».



Клименков настоял, чтобы фирменный трактор завода, Т-40, был универсальным, а не специализированным.

БЕЗ САНТИМЕНТОВ

Особым объектом внимания при Клименкове были дети работников завода. Да и дети вообще. Вот только два факта из множества других. В 1964 году цех ширпотреба ЛТЗ выпустил 30 тыс. санок и 7 тыс. детских грузовиков ЗИЛ-150. В 1968 году открылись два новых детских сада с бассейнами, первые в Липецке, и начало работать первое детское кафе «Колобок».

производство КДП-35, с большим дорожным просветом, более широкой колеей, меньшей шириной гусениц. Главное же, разрабатывалась новая модель – пропашной колесный трактор Т-40. Хотя на самом высоком уровне настаивали, чтобы это был трактор для обработки хлопка, Клименков настоял на универсальном варианте. Награды международных выставок и высокая востребованность трактора на полях СССР и других стран показала, что директор был прав. Для организации Т-40 и его модификаций (крутосклонных и промышленных) активно реконструировали действующие и возводили новые цеха.

Не до сна

Подчиненным Клименкова порой казалось, что этот человек никогда не спит и обладает неисчерпаемым запасом энергии. И в дневную, и в ночную смену он лично бывал в цехах, на самых ответственных участках, говорил с рабочими, мастерами, вечером сидел в кабинете за рабочим столом, утром ехал в вышестоящие органы – пробивать новые социальные проекты, потом мерил шагами поселок Тракторный, прикидывая, где что построить. Надо сказать, не одному только Клименкову в то время было не до сна. Многие рабочие после смены шли на стройку. Практически сразу новый директор предложил заводчанам метод коллективного «самостроения». Василий Яковлевич опробовал его еще в 1944-м на Высокогорском механическом заводе. Там за короткий срок вырос целый заводской



поселок, который в народе окрестили Клименковкой. Сработал этот способ и в Липецке. Первый одноэтажный барак построили за три месяца. Жилье распределяли по жребью. Строек становилось все больше, люди не жалели сил, чтобы получить жилье. А директор уже изыскивал средства на общие сооружения: Дворец культуры, стадион...

Гордость Тракторного

Имя Клименкова связывают с расцветом не только завода, но и местного спорта.

Спортивный комплекс, который Василий Яковлевич строил с завидным упорством и размахом, и сегодня производит впечатление, а по тем временам был просто шикарным.

Велотрек, бассейн, специальные площадки для игры в городки, спортзал и, конечно, футбольное поле. Сам большой любитель футбола, директор назвал стадион именем своей любимой московской команды – «Торпедо» (позднее его переименовали в «Пламя»), такое же название носила и областная футбольная команда. Клименков жил рядом со стадионом в частном доме и не упускал возможности поболеть на матчах чемпионата завода. Каждое соревнование, а особенно футбольные игры, становилось событием для всего города. В такие дни сюда устремлялись толпы болельщиков, и Тракторный из окраины превращался в центр.

Когда-то тракторный завод был столпом экономики Липецка. Об этом говорит памятник трактору.

В номере 25

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Принцип работы
газогенератора



Чешские тракторы
Zetor



модель номера

T-40A



T-40A

В номере:

- Принцип работы газогенератора
- Чешские тракторы Zetor

Спрашивайте в киосках уже через две недели!