

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Хлопководство
Узбекистана



Ташкентский
тракторный завод



№
31

модель номера

ДТ-24-2



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00031

9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 31, 2016

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Сляров Георгий Андреевич

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

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

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

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

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektzia.ru

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

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от
31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон
Україна»

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

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

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

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 13 600 экз.

Рекомендуемая цена выпуска: 599 руб.

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

Copyright © 2016 Ашет Коллекция

Copyright © 2016 Hachette Collections

Copyright © 2016 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.
Фотографии не служат для точного описания товара.
Подписано в печать: 05.02.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Универсально- пропашной трактор ДТ-24-2



В контексте времени

8

Хлопководство Узбекистана



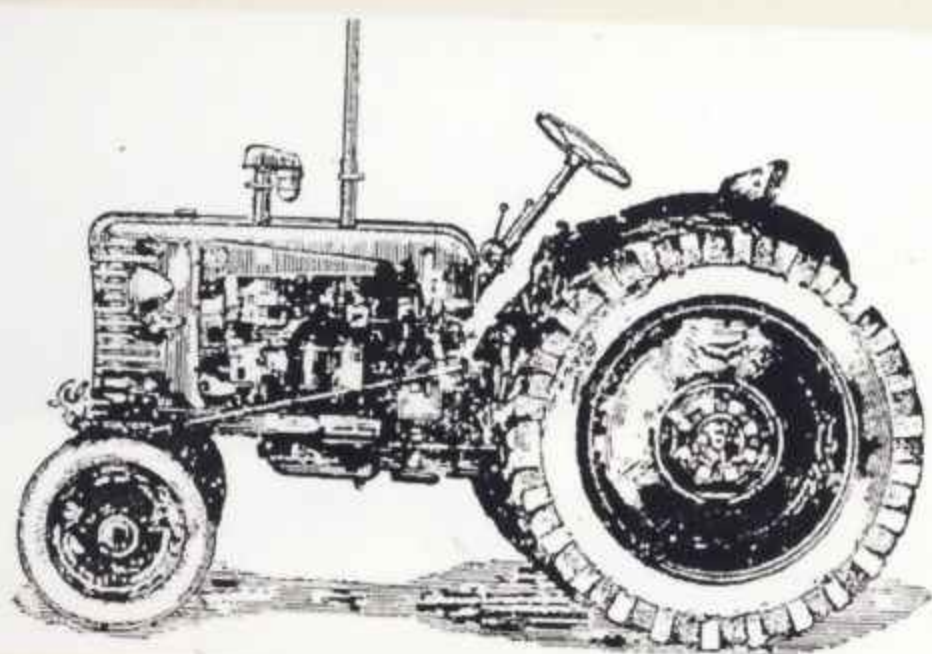
История заводов

10

Ташкентский тракторный завод

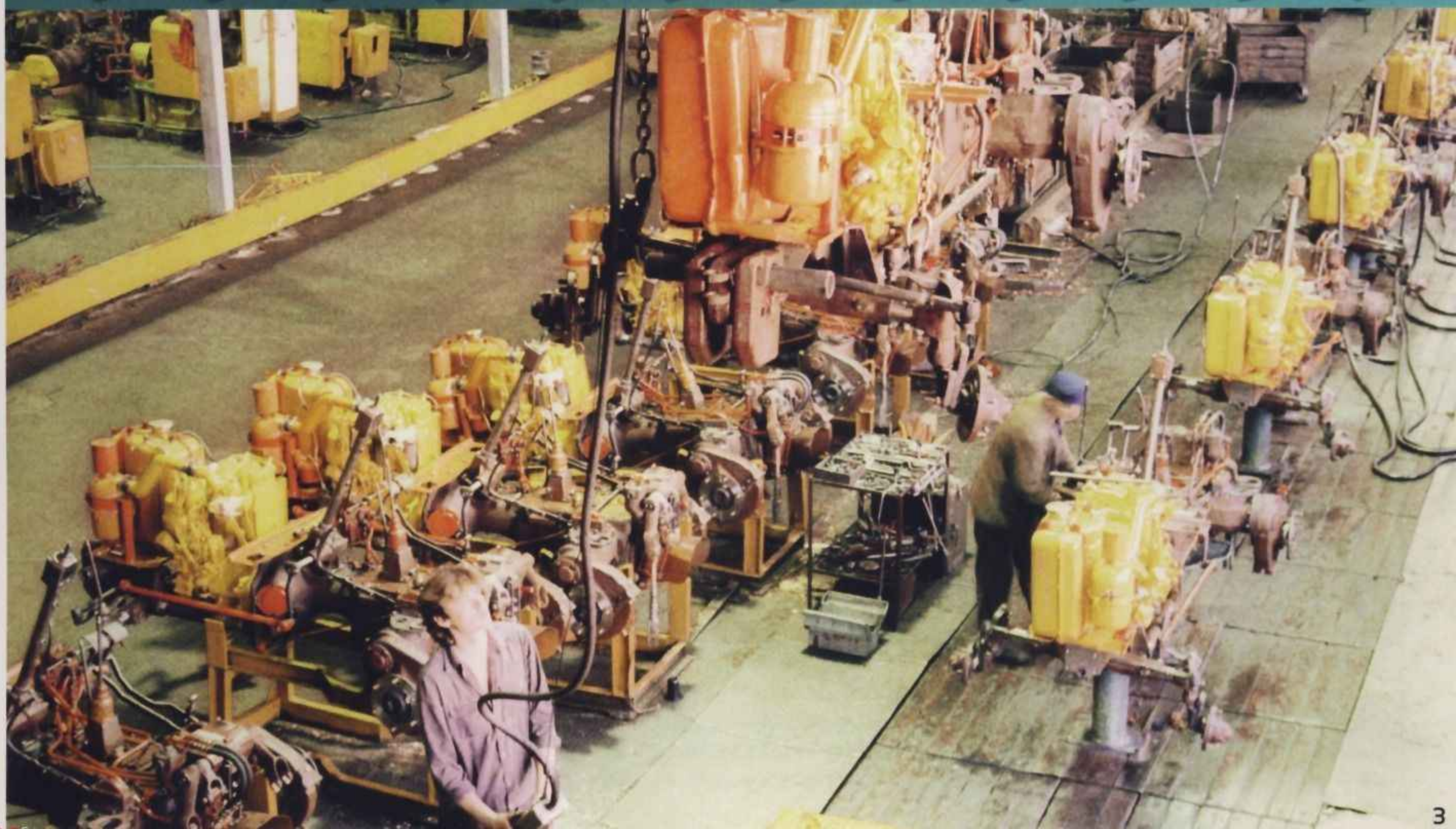


Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (в середине), 4, 5 (в середине) © частная коллекция; стр. 4 (внизу), 10 © ИТАР ТАСС;
стр. 5 (вверху, справа), 7 (вверху) © фотобанк Лори; стр. 6 © О. Иванов; стр. 7 (внизу), 8, 9, 11 © РИА Новости;
Автор текстов: стр. 8-11 О. Ветрова.



Не каждая новая разработка становится вехой в истории машиностроения. Срок жизни некоторых моделей бывает очень недолог. Именно это произошло с трактором ДТ-24-2. Он послужил своего рода ступенькой между двумя более популярными моделями. ДТ-24 был разработан на Владимирском тракторном заводе (ВТЗ) в 1955 году как смена безнадежно устаревшему «Универсалу».

Однако уже в 1958-м его сменил более мощный и экономичный Т-28. Только хлопководческие модификации ДТ-24 продолжали выпускать до 1970 года в Узбекистане. Несмотря на недолгую историю, ДТ-24 был серьезным шагом вперед по отношению к существовавшим на тот момент пропашным тракторам. Главным новшеством стали пневматические резиновые шины, обеспечивавшие лучшую маневренность. Древний керосиновый двигатель «Универсалов» сменился современным дизелем, что позволило значительно увеличить максимальную скорость. Регулируемая колея делала трактор особенно эффективным в междурядной обработке высокостебельных культур. Предназначенный именно для этих целей ДТ-24-2 стал наиболее популярной из трех модификаций базового ДТ-24.



Универсально-пропашной трактор ДТ-24-2

ДТ-24-2 – первая самостоятельная разработка Владимирского тракторного завода. Инженеры предприятия значительно усовершенствовали конструкцию универсально-пропашного трактора.



Трактор ДТ-24-2

История ВТЗ началась со знаменитого «Универсала». В 1944 году, в разгар Великой Отечественной войны, во Владимир были доставлены детали этого трактора, эвакуированные с Кировского завода в Ленинграде. Первые машины рабочие завода собирали вручную, буквально под открытым небом. В 1945 году состоялось открытие первой линии завода, а в 1949 году он вышел на полную мощность. Первые десять лет своего существования ВТЗ выпускал исключительно «Универсалы». Модель, которая уже в 1940-е годы не отвечала требованиям времени, производилась во Владимире вплоть до 1955 года. Несмотря на некоторые усовершенствования,

этот трактор, работавший на керосине и имевший литые колеса, уже безнадежно устарел. На смену ему пришел ДТ-24 с вихрекамерным двухцилиндровым дизелем. В силу необходимости как можно скорее заменить устаревшую технику новый трактор разработали и поставили на производство в рекордные сроки – за год. Несмотря на это, конструкции и трактора, и его двигателя были полностью оригинальными и отличались многими новшествами.

Универсальнее «Универсала»

Главные отличия ДТ-24 от предшественника – это дизельный двигатель большой мощности и пневматические шины. Сочетание этих особенностей позволило трактору развивать большую скорость и обеспечивало лучшую маневренность. ДТ-24 выпускался в трех базовых модификациях. ДТ-24-1 предназначался для обработки высокостебельных пропашных культур, ДТ-24-2 – для низкостебельных, а ДТ-24-3 – для хлопка.

Три модификации отличались главным образом числом и расположением колес. В остальном – и это еще одна особенность ДТ-24 – их узлы были совершенно одинаковыми. Унификации и стандартизации подверглись двигатели, силовые передачи, гидравлические системы, элементы ходовой части и остова трактора. Это обеспечивало ДТ-24 легкость в ремонте и эксплуатации. Кроме того, унификация узлов облегчала

Пневматические шины

В середине 1950-х годов в советском тракторостроении происходил массовый переход на колеса с пневматическими шинами. По сравнению с традиционными колесами с жестким ободом они обладали целым рядом преимуществ:

- колеса с пневматическими шинами работали более экономично, так как расходовали на перекачивание значительно меньшую мощность;
- трактор становился более устойчивым и одновременно меньше разрушал структуру почвы, чем такая же машина с металлическими колесами;
- пневматические шины амортизировали толчки, что благоприятно сказывалось на состоянии тракториста и сроке службы машины;
- они позволяли развивать большую скорость, что расширяло область применения трактора.

Недостаток у пневматических шин был всего один: они не обеспечивали такого сцепления с поверхностью, как колеса со шпорами, и потому чаще буксовали.



Значок с изображением трактора ДТ-24-2.

МОТОРНЫЙ РЯД

Конструирование и совершенствование тракторных двигателей стало специальностью Владимирского тракторного завода. К 1958 году дизель Д-24 был разогнан до 28 л. с. и получил соответствующую маркировку. Именно это послужило причиной того, что ДТ-24-2 так быстро сменил Т-28, оборудованный новым двигателем. Всего год спустя, в 1959 году, ВТЗ освоил производство дизелей с воздушным охлаждением Д-30, повысив мощность еще на 2 л. с. Именно на этом предприятии впервые в советском двигателестроении началось серийное производство четырехцилиндровых дизелей Д-37М. Впоследствии Владимирский завод был даже переименован из тракторного в моторотракторный. Предприятие существует и совершенствует свои двигатели и по сей день.



Предшественник ДТ-24 трактор «Универсал», модель У-2.

Независимо от числа и расположения колес, тракторы этой серии имели высокий дорожный просвет и хорошую маневренность. Размер колеи можно было регулировать, однако этот процесс у разных модификаций осуществлялся по-разному. У ДТ-24-2 изменялось расстояние как между передними, так и между задними колесами, у ДТ-24-1 – только между задними. Колея у ДТ-24-3 регулировалась путем ремонта.

Высокий и маневренный

Из-за необычной конфигурации колес ДТ-24-1 был наиболее маневренным из трех. Управление трактором осуществлялось поворотом передней оси и торможением отстающего ведущего колеса. Кроме того, ДТ-24-1 отличался от ДТ-24-2 более высоким дорожным просветом. Это позволяло использовать его для обработки как низкостебельных,



Владимирский тракторный завод.



Некоторые экземпляры ДТ-24 до сих пор на ходу.

Раз, два, три

ДТ-24 не имел как таковой базовой модели. Все три модификации разрабатывались и выпускались параллельно, хотя наибольшее распространение получил ДТ-24-2. Отличия между тремя моделями касались главным образом конструкции ходовой части. ДТ-24-2 имел четыре колеса, ДТ-24-3 – три. Номинально у ДТ-24-1 колес тоже было четыре, однако передние располагались очень близко друг к другу.

и совершенствование конструкции. Вероятно, именно потому модернизированная версия трактора, Т-28, появилась уже в 1958 году. ДТ-24 во всех трех модификациях мог работать как с прицепными, так и с навесными орудиями. Основным предназначением трактора были пропашные работы, однако трактор можно было применять и на пахоте, и на других видах сплошной обработки. Использовали его и в качестве транспорта.

Модель номера

так и высокостебельных культур. Единственное ограничение – под трактором должно было проходить четное количество рядов.

На любую колею

В свою очередь, широко расставленные передние колеса ДТ-24-2 обеспечивали ему лучшую поперечную устойчивость. Эту модификацию можно было использовать для работы в узких междурядьях, не боясь повредить посевы.

Четность рядков, проходящих под трактором, также не имела для ДТ-24-2 какого-либо значения, поскольку ширина колеи регулировалась на передних и задних колесах независимо друг от друга в диапазоне от 1200 до 1800 мм. Неудивительно, что из трех модификаций ДТ-24-2 был самым популярным. С другой стороны, дорожный просвет у него был ниже, чем у других модификаций. Из-за этого для выполнения последних операций обработки высокостебельных культур он не годился.

Золотая середина

ДТ-24-3 сочетал в себе достоинства двух других моделей. У этой модификации был самый высокий дорожный просвет из трех – до 900 мм. Хотя спереди у ДТ-24-3 было только одно колесо, его задние колеса были снабжены дополнительными бортовыми передачами. За счет этого ДТ-24-3 был более устойчивым и маневренным, что обеспечивало отличную проходимость в узких междурядьях. Такое сочетание характеристик

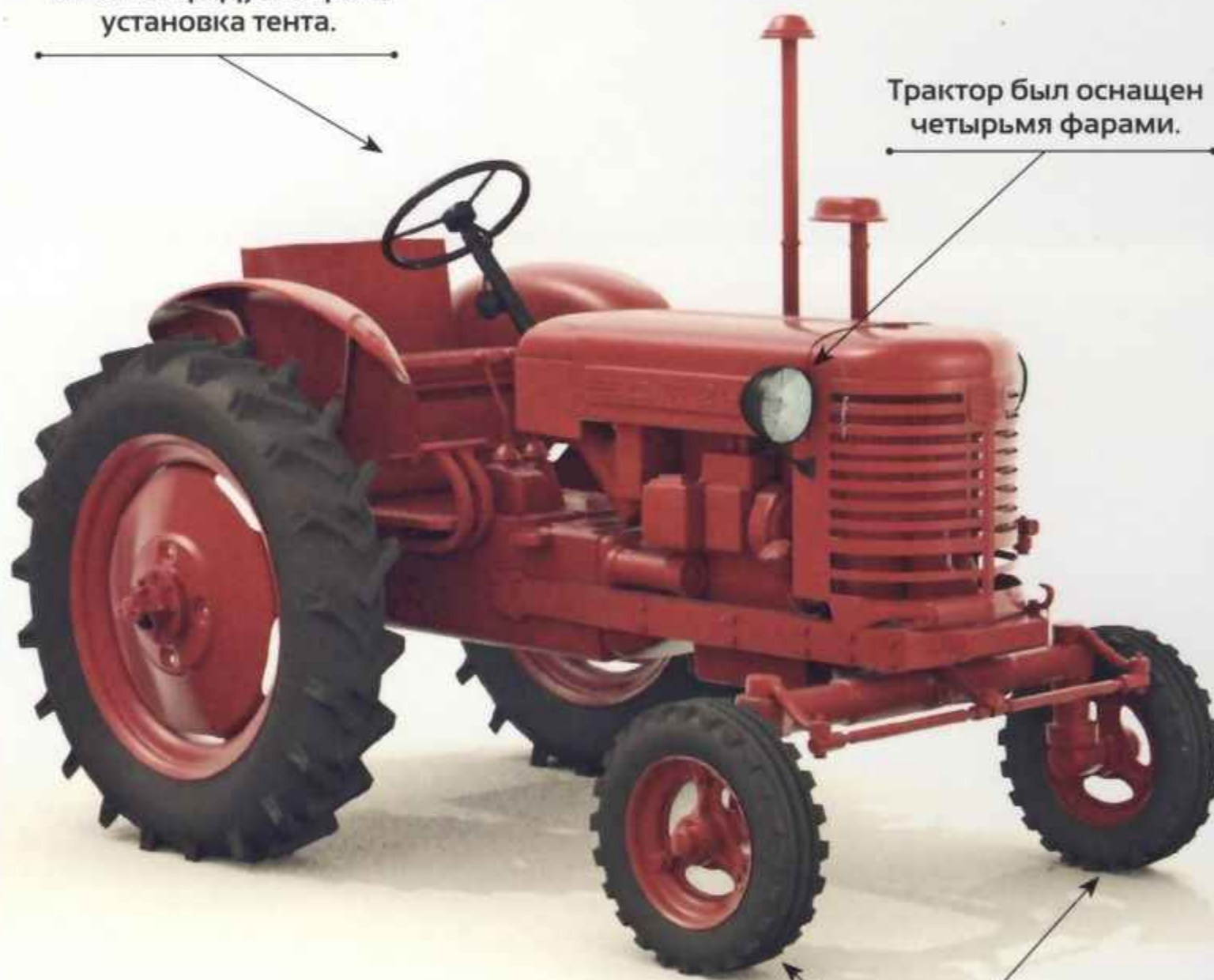
ХАРАКТЕРИСТИКА ДТ-24-2

Назначение

Междурядная обработка пропашных культур, особенно в узких междурядьях, а также транспортные и другие работы.



Трактор не имел кабины, но была предусмотрена установка тента.



Трактор был оснащен четырьмя фарами.

Передние колеса Д-24-2, в отличие от других модификаций, широко расставлены.

Изготовитель

Владимирский
тракторный завод

Время выпуска

1955–1958

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

24 (17)

Эксплуатационная масса, кг

2590

Число передач вперед / назад

5 / 2

Диапазон скоростей
движения вперед, км/ч

4,7–18,9



Памятник трактору «Универсал» в Ростовской области.

расположением цилиндров в общем блоке. Топливо фильтровалось дважды. Сначала оно проходило через металлический щелевой фильтр грубой очистки, затем – через нитчатый хлопчатобумажный фильтр тонкой очистки. Скорость подачи топлива регулировалась автоматически, в зависимости от режима, установленного с помощью акселератора.

Д-24 был оборудован системой принудительного водяного охлаждения с паровоздушным клапаном. Интенсивность охлаждения регулировалась с помощью жалюзи.

Особенности конструкции

ДТ-24-2 был оборудован гидравлическим подъемником, валом отбора мощности с зависимым и независимым приводами и приводным шкивом. Коробка передач трактора шестеренчатая, трехходовая, с двухступенчатым ходоуменьшителем. Все узлы крепились на полурамном остоле.

Трактор имел ленточные наружные тормоза. Управлять ими можно было с помощью педалей, как отдельно, так и совместно. В шины задних колес можно было залить жидкий балласт, что увеличивало сцепной вес и уменьшало буксование.

Вначале все модификации ДТ-24 комплектовались унифицированными гидроподъемниками НС-37 с приводом управления и механизмом навески. Тракторы последних выпусков имеют отдельно-агрегатную гидросистему.

делало эту модификацию незаменимой в поливном хлопководстве.

Еще одной особенностью ДТ-24-3 была конструкция его заднего моста. Он у этой модификации был раздвижным, что достигалось изменением рабочей длины телескопических рукавов полуосей. Конечной передачей моста служил дополнительный редуктор, состоящий из трех шестерен одинакового диаметра: ведущей, промежуточной и ведомой. Такая конструкция позволяла регулировать колею задних колес в широких пределах – от 1800 до 2400 мм.

на бензине. Для этого в конструкции двигателя была предусмотрена дополнительная камера сгорания. Правда, запуск двигателя по старинке, вручную, поскольку автомобильные аккумуляторы на тот момент в тракторостроении еще не применялись. В 1957 году конструкторы ВТЗ работали над внедрением электрической системы пуска, однако в связи со снятием ДТ-24 с производства эти работы были свернуты.

Д-24 представлял собой двухцилиндровый дизельный двигатель с вертикальным

Долгожители-хлопководы

В 1957 году модельный ряд ДТ-24 расширился за счет нескольких более узкоспециализированных модификаций: ДТ-24-3Т, ДТ-24-3М и ДТ-24-2М. Все они использовались на хлопковых плантациях. Четырехколесный ДТ-24-2М и трехколесный ДТ-24-3М предназначались преимущественно для уборки хлопчатника и ухода за полями. ДТ-24-3 и ДТ-24-3Т были более универсальными моделями. Их можно было применять для возделывания почвы, посева, культивации, внесения удобрений, сбора хлопка-сырца и курака, а также для обработки других высокостебельных культур. Из всех модификаций ДТ-24 хлопководческие имели самую долгую жизнь. После того как эти тракторы были сняты с производства на ВТЗ, их продолжали выпускать на Ташкентском тракторном заводе вплоть до 1970 года.

Дизель Д-24

ДТ-24-2, как и другие модификации, комплектовался дизельным двигателем Д-24 мощностью 24 л. с. Особенностью этого дизеля была система запуска, который осуществлялся



Сборка моторов на Владимирском тракторном заводе.

Хлопководство Узбекистана

Экономика Узбекистана была одной из самых специализированных в СССР и основывалась почти исключительно на выращивании хлопчатника. Неудивительно, что производство хлопковой модификации ДТ-24 передали непосредственно туда, где эти машины были особенно востребованы.



Солистка танцевального ансамбля «Анар» помогает убирать хлопок.

Первые селекционеры

В 1895 году известный московский фабрикант и меценат Савва Морозов создал под Ташкентом опытную научно-исследовательскую станцию (сейчас НИИ им. Р. Р. Шредера). Основой сегодняшних широко распространенных сортов, культивируемых в Узбекистане, стали виды, полученные на этой станции путем скрещивания местного сорта с американским.

подъем, в частности стала быстро развиваться текстильная промышленность, а поставки из США резко сократились из-за гражданской войны 1861–1865 годов. России остро потребовалось собственное сырье. Проблему решило присоединение Центральной Азии. Южные регионы (Узбекистан, Таджикистан и Туркмения), где климат был благоприятен для хлопководства, а население вело оседлый образ жизни, стали базой для производства отечественного хлопка. На первых порах процесс был взаимовыгодным: Россия получала

В 1980-х годах хлопководство и переработка хлопка давали более 65 % валовой продукции республики. Площадь, отведенная под хлопчатник, достигла в 1986 году почти 3,5 млн га. Ежегодный сбор хлопка-сырца составлял в среднем 4,5 млн т. В этой сфере было занято около 40 % рабочей силы. Советский Союз не только не ввозил хлопок, но стал вывозить его в обмен на зерно. К 1990 году в стране производили 8 млн т хлопка, из которых 6 млн – в Узбекистане. Однако жизненный уровень узбекских крестьян (декхан) был самым низким в государстве: доход на душу населения был вдвое ниже, чем в среднем по стране. А ведь так было не всегда.

Традиционное занятие

Как и на других землях Средней Азии, в Узбекистане хлопок начали культивировать в глубокой древности, около 2,5 тыс. лет назад. В X веке в Зарафшанской долине и Мервском оазисе хлопководство уже процветало. Арабский историк Истархи отмечал высокое качество местных тканей, которые пользовались большим спросом на рынках Самарканда и Бухары, в Ташкенте и Хорезме.

В России не было регионов с климатом подходящим для хлопководства. До XIX века ей вполне хватало хлопка, импортируемого из Америки. После отмены крепостного права в 1861 году начался промышленный



На хлопковом приемном пункте. Сырдарьинская область.



Уборка хлопка в совхозе «Самарканд». Сырдарьинская область Узбекистана.

Цена советского хлопка

С приходом советской власти коллективизация и командно-административная система разрушили начавшее было устанавливаться благополучие народа. Производство хлопка росло за счет расширения площадей под эту культуру и безжалостного грабежа земледельцев. За тонну хлопка-волокна государство платило узбекским колхозникам до 1990 года 810 рублей, тогда как, по оценкам специалистов, рыночная цена составляла 2700 рублей. Безусловно, предпринимались и шаги для улучшения хозяйствования: увеличивалась ирригационная сеть, колхозы снабжали тракторами и другой техникой, удобрениями и ядохимикатами. Однако уже к концу XX века стало очевидно, что некоторые меры принесли больше вреда, чем пользы. Забираемая из Амударьи и Сырдарьи вода только наполовину доходила до полей, многие земли заболачивались и становились непригодными. Реки перестали пополнять запас воды в Аральском море, и оно стало катастрофически уменьшаться. Там, где были дельты, образовались пустынные солончаки, откуда ветры теперь несут пыль и соль. Климат стал более жестко континентальным, что тоже не благоприятствует хлопководству. Из-за нерационального землепользования почвы истощались и заражались пестицидами. К началу XXI века остаточное количество их в Узбекистане на 1 кв. км составляло 72 кг (для сравнения: в США – 1 кг, в России – 4 кг). Все эти проблемы, вместе со сложившимся крайне несправедливым распределением доходов и детским трудом на хлопковых полях, перекочевали в независимый Узбекистан.

КУДА ВЫВОЗЯТ УЗБЕКСКИЙ ХЛОПОК?

В октябре 2011 года Комиссия Европейского Парламента единогласно приняла решение не продлевать договор на поставку текстиля из Узбекистана. Среди причин – экологические и социальные (принудительное использование детского труда). Узбекистан поставляет хлопок и изделия из него в Россию, Китай, Бангладеш, Вьетнам, Японию, ОАЭ, Иран, Турцию, Пакистан, Южную Корею и Сингапур.

все больше своего, более дешевого, хлопка, Узбекистан – инвестиции, железную дорогу, новые предприятия, новые сорта – словом, подъем экономики.

Экономические стимулы

Чтобы стимулировать хлопководство, правительство приняло специальные меры. Во-первых, увеличило ввозные пошлины на импортный хлопок (с 40 копеек за пуд в 1878 году до 3 рублей 15 копеек в 1894-м). Во-вторых, предложило декханам переходить на оптимальный для Узбекистана американский сорт – лапланд. Налоги на него были в четыре раза ниже. Через шесть лет, в 1890 году, площадь полей под лапландом увеличилась в 196 раз. Поняв выгодность дела, в Среднюю Азию устремился и частный капитал. В 1912 году здесь действовало 233 хлопкоочистительных завода на водяных и паровых двигателях. Многие из них освещались электричеством и были оборудованы новейшей техникой. Так, было завезено 700 американских хлопкоочистительных машин – коттон-джингов. Выходящее из них чистое волокно формовали в широкую и толстую ленту, а затем прессовали в кипы весом 120 кг с помощью гидравлических и винтовых прессов.

Расцвету хлопководства содействовала и построенная в конце XIX века железная дорога от Красноводского залива до Самарканда, а затем Ташкента, и в начале XX-го – от Ташкента до Оренбурга. Раньше хлопок

доставляли караванами в Оренбург, а уже оттуда по железной дороге в центры текстильной промышленности. Теперь хлопок везли без перегрузки, и он стал еще дешевле. Только за два года, с 1907 по 1909 год, поставки белого золота в Россию выросли на 30 %.

Землю – декханам

В Средней Азии земля находилась во владении крупных баев или была собственностью мечетей и сдавалась в аренду крестьянам. Крупные байские плантации были малоэффективными, и правительство провело земельное переустройство. В статье 260 Закона об управлении краем, принятого в 1886 году, было указано, что постройки и насаждения, произведенные арендаторами земли, переходят «в полную собственность означенных лиц». Фактически главным производителем стал крестьянин-единоличник, часто не имевший ничего, кроме клочка земли. Но на то время такое устройство стало оптимальным. Во время уборки хлопка в поле с утра до вечера работала вся семья, в том числе старики и дети. Сбыт хлопка был гарантирован. Кроме того, правительство заменило все многочисленные поборы единым поземельным налогом, составлявшим 10 % общей стоимости урожая. И хотя это было совсем не мало, а еще надо было расплачиваться с кредиторами и посредниками, у декхан оставались наличные деньги. В их домах появились не только необходимые для жизни вещи, но и, например, довольно дорогие тульские самовары.

Ташкентский тракторный завод

Параллельно с Владимирским тракторным специализированные тракторы для возделывания хлопчатника выпускал Узбекский тракторосборочный завод. В 1970 году его переименовали в Ташкентский тракторный (ТТЗ).

Узбекский тракторосборочный завод, расположенный на северо-востоке Ташкента на административной границе города, был создан в военном 1942 году. Тогда в Ташкент эвакуировали не одно предприятие из Украины, Белоруссии, России. Сюда перебрались также многие учебные и научные заведения и просто жители самых разных городов. На базе нескольких эвакуированных заводов и появился новый. Он хоть и назывался тракторосборочным, выпускал мины, бомбы, снаряды для реактивных минометов и другие боеприпасы для фронта. В 1944 году завод перешел на изготовление мирной продукции: оборудования для пищевой промышленности и товаров народного потребления.

Главное направление

С 1950 года завод связан с главной сферой экономики Узбекистана – хлопководством. В этом году он начал производить оборудование для хлопкоочистительной промышленности: волокноотделители, пухоотделители, барабанные очистители марки БЧ, хлопковые сушилки различных модификаций. В 1956-м – выпускать тракторные прицепы для бестарной перевозки хлопка. В эти же годы завод начинает осваивать выпуск хлопководческих тракторов и запасных частей к ним. При этом производство прицепов идет в том же темпе. 29 января 1970 года стало днем рождения первого серийного трактора Т-28Х4, модернизированного варианта ДТ-24, производства Узбекского тракторосборочного завода. Ташкентские тракторы отправились на поля Узбекистана и плантации Индии, Кубы, Египта,

Отправка новых машин с Ташкентского тракторного завода.

Греции и Судана. Выпуск трактора Т-28Х4 и его модификаций продолжался на Ташкентском тракторном заводе до 1995 года.

Кроме того, предприятие освоило выпуск запасных частей к автомобилю ГАЗ-51: коленчатых валов, распределительных валов, шестерен и т. д.

С белорусским партнером

В 1977 году в кооперации с Минским тракторным заводом Ташкентский освоил выпуск энергонасыщенного трактора МТЗ-80Х. Продолжая свое расширение и реконструкцию, ТТЗ начал в городе Ассака Андижанской области строительство литейного завода

Каменный город

Под разными названиями Ташкент упоминается с I–II века до н. э. С XI века он фигурирует уже под своим нынешним именем. Как считают специалисты, название это означает «Каменный город». И сегодня старинные строения, такие как Медресе Кукельдаш, Медресе Баракхан, мавзолеи Каффалья Шаши и Шейха Ховенди ат-Тахура, поражают своим величием и гармонией. С 1865 года город входит в состав Туркестанского края Российской империи. С 1924-го вместе с Узбекской ССР – в состав СССР. В 1930 году город становится столицей Узбекистана. Все, побывавшие в современном Ташкенте, отмечают, что несмотря на восточный колорит, это скорее советский мегаполис. Крупнейший по численности населения город Узбекистана и Средней Азии, Ташкент входит в пятерку самых населенных городов стран СНГ: в нем живет более 2,3 млн человек.



К 2009 году на ТТЗ производили:

- ТТЗ-80.10 – универсально-пропашной трактор (мощность двигателя 80 л. с.);
- ТТЗ-80.11 – хлопководческий трактор (80 л. с.);
- ТТЗ-60.10 – универсально-пропашной трактор (60 л. с.);
- ТТЗ-60.11 – хлопководческий трактор (60 л. с.);
- ТТЗ-100.10 – универсально-пропашной трактор (100 л. с.);
- ТТЗ-100.11 – хлопководческий трактор (100 л. с.);
- ТТЗ-82Р – универсально-пропашной полноприводной трактор (80 л. с.), выпускается по заказу потребителей;
- прицеп тракторный 2ПТС-793А-03А с увеличенным объемом;
- прицеп тракторный 2ПТС-793А-04А.

В стадии освоения находились: экскаватор на базе трактора ТТЗ-80.10, дорожно-ремонтная машина (асфальторез), камышекосилка, автомобильный прицеп самосвальный, вилочный погрузчик гидроцилиндров, автовоз для перевозки легковых автомобилей, контейнеровозов и ассенизационных машин и др.



Конструкторы Ташкентского тракторного завода у новой модели.

и завода прицепов с увеличенной емкостью кузова. Также на предприятии производили тракторы марки Т-28Х4М, трехколесные и четырехколесные (пропашные и транспортные). Было выпущено более 5000 экземпляров, переоборудованных в трехколесный вариант тракторов Минского тракторного завода МТЗ-80Х, более 100 тыс. четырехтонных тракторных прицепов с наращенными бортами и системой гидравлической разгрузки хлопка. На заводе выпускали элементы ходовой части тракторов, при этом двигатели и резино-технические изделия поставляли смежные предприятия со стороны.

В 1979 году конструкторское бюро кабин и технической эстетики завода спроектировало недорогую кабину для хлопководческой техники, с кондиционером испарительного типа, звукоизолирующим остеклением и другими новшествами, и разработало логотип ТТЗ.

Крупнейшее и единственное

В начале XXI века предприятие стало крупнейшим производителем тракторного машиностроения в Узбекистане и единственным

в центрально-азиатском регионе. Производственная программа завода включает не только хлопководческие тракторы, но и мини-тракторы для садоводства и огородничества, прицепы, экскаваторы на базе тракторов, навесные плуги, фронтальные погрузчики и разбрасыватели удобрений.

Предприятие также выпускает бороны, бульдозерное оборудование, корпусные отливки и станины для станкостроительной отрасли, пожарные гидранты, ротационные мотыги, отливки для изготовления насосов и арматуры, модельно-стержневую оснастку любой сложности и даже чугунные скамейки, канализационные люки, решетки и ограды. Продукция ТТЗ экспортируется в страны СНГ, Афганистан, Турцию.

В 2014 году Ташкентский тракторный завод был преобразован в АО «Ташкентский завод сельскохозяйственной техники» и включен в холдинговую компанию сельскохозяйственного машиностроения «Узагропроммашхолдинг». Под новым названием предприятие продолжает выпуск той же техники, в основном ориентированной на хлопководство.



Продукция Ташкентского тракторного завода.

В номере 32



В номере:

- Газогенераторный транспорт в 1930–1940-е годы
- David Brown из Англии

T-100

Спрашивайте в киосках уже через две недели!