

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Фирма «Ланц»: от паровой машины к полудизелю



Сенопогрузчики и сеноперевозчики



№

57

модель номера

D 7506 A «Булльдог»



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00057

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины

ТРАКТОР

3

Модель номера: трактор D 7506 A «Булдого»

«Булдого» фирмы «Ланц» творит историю

ПОРТРЕТ КОМПАНИИ

10

Фирма «Ланц»: от паровой машины к полудизелю

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ТЕХНИКА

14

Сенопогрузчики и сеноперевозчики

Тракторы: история, люди, машины 12+

Выпуск № 57, 2017

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов

Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции:

121087, г. Москва,

ул. Барклая, 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, 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

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

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

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

RR Donnelley

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз

Цена: 629 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 © 2017

Ашет Коллекция

Copyright © 2017

Hachette Collections

Copyright © 2017

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: 03.02.2017.

Дата выхода в свет: 20.04.2017.

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.traktory-collection.ru

МОДЕЛЬ НОМЕРА

Трактор D 7506 А «Булльдог»

Колеса

Стальные колеса со спицами делают трактор универсально-пропашным и многоцелевым.

Двигатель

Неприхотливый двигатель надежно и с полной отдачей работает на любом жидком топливе.

Клиренс

Клиренс 470 мм обеспечивает оптимальную защиту растений от повреждений.

Подвеска

Независимая подвеска колес дает увеличение тяги, улучшает проходимость и комфортность езды.

Шины

Благодаря массивным резиновым шинам трактор может работать как в поле, так и на дороге.

Подъемник

Подъемный механизм с приводом от двигателя облегчает навешивание многих дополнительных устройств.

Характеристика. Трактор D 7506 А «Булльдог» компании «Ланц» был первым немецким универсальным трактором сельскохозяйственного назначения с пневматическими шинами. Он мог одинаково успешно работать в поле и двигаться по дороге.

Кабина. Компания «Ланц» улучшила комфортность: дооборудование варьировалось от всепогодной крыши кабины до подрессоренной подушки сиденья.

Усовершенствование. С 1939 до 1952 года предприятие значительно усовершенствовало свою самую популярную модель. Колесная база сократилась с 1685 до 1680 мм, а вес снизился с 2550 до 2100 кг.

Категория. Трактор принадлежал к самой успешной серии фирмы – HN 3. С 1939 года эти недорогие универсальные тракторы покорили поля.



«Бульдог» фирмы «Ланц» творит историю



*«Бульдого» покорили поля благодаря
экономичному и надежному двигателю и непревзойденным
рабочим характеристикам.*

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Трактор «ЛАНЦ» D 7506 A Серия HN 3

Корпус

Конструкция: блочная, безрамная

Период производства:

1936–1952 годы

Максимальная скорость: 15,1 км/ч

Двигатель

Конструкция: калоризаторный,
двухтактный, без клапанов,
с горизонтальным цилиндром

Охлаждение: термосифон
и вентилятор

Мощность: 25 л. с. (18,3 кВт)

Число оборотов: 760 об/мин,
с 1937 года – 850 об/мин

Диаметр цилиндра / ход поршня:
170 мм / 210 мм

Рабочий объем цилиндра:
4767 см³

Коробка передач:
шесть скоростей переднего
и две заднего хода

Привод: задние колеса

Габаритные размеры

Длина: 2960 мм

Ширина: 1600 мм

Высота: 2010 мм,
с 1945 года – 2025 мм

Колесная база: 1685 мм,
с 1945 года – 1680 мм

Колея (передних / задних) колес:
1110 мм / 1225 мм,
с 1945 года – 1176 мм / 1298 мм

Собственная масса: 2550 кг,
с 1945 года – 2260 кг

Покрышки (передних/задних)
колес: 6,00-20 / 11,25-24



▲ Комфорт в поле и на лугу: модель «Бульдог-Аккерлюфт» с лобовым стеклом, тентом и задними грязезащитными крыльями.

В начале XX века автопуги и тракторы еще не были обязательной принадлежностью сельскохозяйственного производства. А паровые двигатели, приводившие в действие различные сельскохозяйственные механизмы, использовали лишь на крупных подворьях и в поместьях – в первую очередь на востоке Германской империи. Большинство мелких крестьянских хозяйств по-прежнему не могли позволить себе сельскохозяйственные машины, поскольку те потребляли много бензина. Поэтому и в 1910-х, и даже в 1920-х годах все



так же можно было видеть, как плуг на полях привычно продолжала тянуть запряженная лошадь. И это продолжалось до тех пор, пока мангеймская компания «Генрих Ланц» не выпустила абсолютно новый экономичный трактор, прозванный «Бульдог».

В чем сходство

Название компании «Ланц» из Мангейма неразрывно связано с главным ее детищем – трактором «Бульдог». Это название в контексте тяжелых полевых работ говорит само за себя: бульдог неизменно ассоциируется с мощью, стремительностью и мертвой хваткой. На самом деле этим прозвищем трактор обязан специфической форме двигателя. Его конструкция получилась удлиненной, изящной, но с широкой, округлой и большой передней частью. После установки всего блока двигателя на шасси немедленно возникает внешнее сходство с бульдогом.

Машина по сей день считается одной из основополагающих в мире техники, а слово «бульдог» в разговорной речи немцев сделалось синонимом сельскохозяйственного трактора. Компактный и вместе с тем массивный, он был настоящим сгустком энергии на четырех колесах и образцом технической надежности. С самого начала он получил характеристику «неубиваемый». Трактор из Мангейма идеально подходил для сельского хозяина, который был вынужден довольствоваться обработкой небольших угодий. Эта машина была просто обречена на успех. И она его добилась, хотя и отнюдь не сразу и не без временных отступлений: с первой модели HL 12 начала 1920-х годов до прощальной модификации, «Ланц» D 4016, 1956 года, «Бульдог» претерпел целый ряд превращений.

Серия HN 3 и «Бульдог» D 7506 A

Трактор D 7506 A серии HN 3 – модель до сего дня неизменно стоящая в центре всей истории «Бульдога». Выпущенный в 1935 году 20-сильный трактор D 7506 серии HN 3 стал первой машиной компании с четырьмя цифрами номера модели. До 1936 года в Мангейме изготовили 1475 экземпляров. Уже буквенный индекс после номера указывал на чрезвычайно широкое применение трактора. Буква A обозначает «универсальный» от немецкого слова Allzweck. Его массивные пневматические резиновые покрышки резко контрастировали с общепринятыми тогда для сельхозтехники стальными колесами. Благодаря резиновым шинам ездить на этом тракторе стало значительно



© Creative Commons CC-BY Oliver Hallmann

комфортнее везде, не только по подворью. И это еще не всё: не менее удобным в управлении универсалом машину D 7506 A делало стандартное пусковое зажигание. При переключении между полевым и дорожным режимами было доступно шесть скоростей. Кроме того, привод через ременной шкив входил в основную комплектацию. К ней предлагался ряд дополнительных приспособлений: в зависимости от потребностей и региона крестьянин мог выбрать необходимую оснастку. Компания «Ланц» попала в яблочко, позволив покупателям комплектовать «Бульдог» по своему усмотрению, тем самым чрезвычайно увеличив в их глазах его привлекательность. Серия HN 3 обеспечила «Бульдогу» компании «Ланц» прорыв по всему фронту: крестьян

▲ Блочная безрамная конструкция «Бульдога» модельного ряда D.



© Coll. J.-P. Noret

◀ Изображение бульдога стало фирменным знаком мангеймской компании «Генрих Ланц АГ».



КРАТКИЙ ОБЗОР

Многоцелевые модели серии HN 3

В рамках серии HN 3 было пять различных вариантов исполнения. «Аккербульдог» D 7500 – основная сельскохозяйственная модель со стальными колесами, «Аккербульдог» D 7506 – та же модель, но с колесами, обутыми в шины. D 7511 соответствует комбинированному варианту исполнения, с шинами и усилителем для барабанного тормоза. «Бульдог» D 7521 – трактор в дорожном исполнении, а D 7532 – быстроходный вариант, способный развивать на дороге скорость 23 км/ч. Единственный экземпляр D 75039, быстроходный дорожный вариант с кабиной, построен в начале 1939 года. Кроме того, выделяется 7506 N, оснащенный газогенератором или просто рамой для его установки, и универсальный «Бульдог» 7506 A.

убедило сочетание удобства в работе и практичности. И эти наглядные преимущества обеспечили малозаметные новшества: стальные листы, ограничивающие место водителя, горизонтальная и вертикальная рессорная подвеска передних колес для улучшения удобства езды, съемная подушка сиденья с пружинами, возможность установки режущего бруса косилки или привода режущего аппарата косилки и опускания и поднятия тента и лобового стекла.

Неприхотливый мотор

Подлинный секрет успеха «Бульдога» (или как минимум замечательное усовершенствование) заключался в двигателе с калильной головкой. По сегодняшним меркам это настоящий курьез, и не только из-за неудобства запуска. Подача

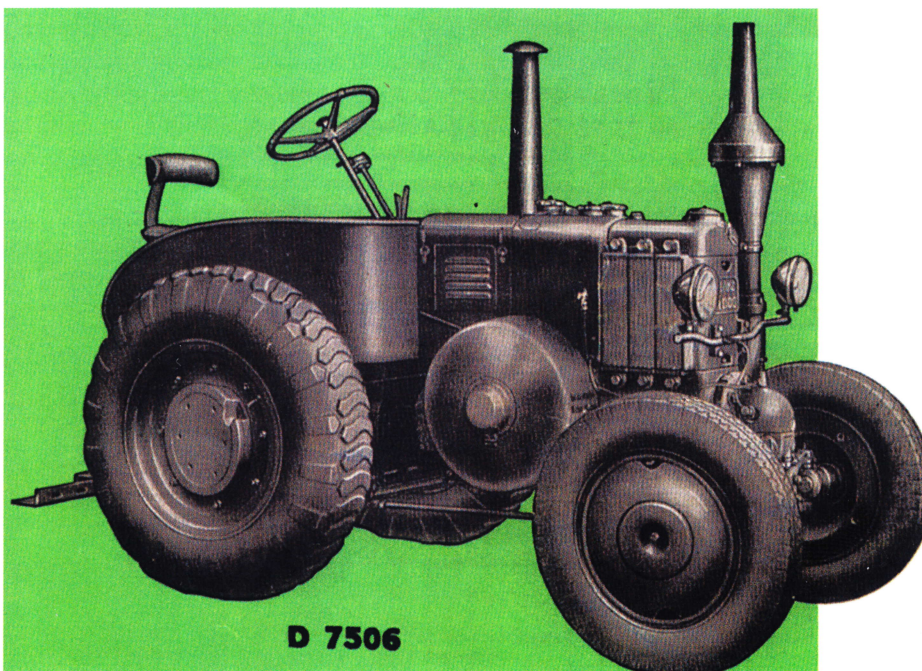
и сгорание топлива в двухтактном моторе тоже выглядят странно. Уже в 1920 году на рынке были гораздо более совершенные двигатели, однако этот отличался неприхотливостью к топливу. Двигатель «Бульдога» глотал практически всё: от парафина, ворвани и каменноугольного масла до тяжелых фракций нефти. «Черное золото» – побочный продукт производства бензина и доступно в огромных количествах. В то время, когда Дизель уже изобрел свой мотор, но широкого распространения тот еще не получил, Фриц Хуберт нашел решение столь же гениальное, как и простое: в своем двухтактном двигателе с калильной головкой Хубер уменьшил давление сжатия, дабы топливная форсунка и впрыскивающий топливный насос без проблем могли отвечать требованиям, предъявляемым к двигателям на тяжелых фракциях нефти.

Послевоенные годы

После войны, в 1945–1948 годах, хотя восстановление цехов шло стремительными темпами, производственные показатели оставались очень низкими. Согласно многочисленным источникам, несмотря на то, что производственные мощности сильно пострадали от бомбежек, весьма значительный запас отливок (головки цилиндров и блоков) остался цел. Эти резервы были особенно важны, поскольку литейный чугун с перлитной структурой, из которого изготавливались двигатели «Ланц», начинал соответствовать требуемым техническим характеристикам только после долгих месяцев хранения на воздухе.

► D 7506 – версия «Бульдог-Аккерлюфт» с пневматическими шинами и 25-сильным двигателем.

John Deere-Lanz Verwaltungs-AG





Насущнейшей проблемой при возобновлении производства после 1945 года стало изготовление необходимых запчастей для ремонта примерно 40 тыс. тракторов «Ланц», эксплуатировавшихся по всему миру. Изготовление новых тракторов началось только после Лондонской конференции в июне 1948 года: разразилась холодная война, отношения западных держав и Советского Союза заметно обострились и Германия оказалась разделена на четыре оккупационные зоны.

Основную выгоду из способствовавшего росту экономики плана Маршалла извлекли западные оккупационные зоны. Поэтому в 1948 году производство тракторов «Ланц» тоже стало постепенно увеличиваться, сначала за счет 35-сильных тракторов серии HR 7, которые вплоть до цветовой схемы практически не отличались от предвоенных моделей. Старый серый цвет сменил темно-синий. Кроме того, построили несколько менее мощных (20 л. с.) тракторов HN 5, представлявших «экономичную версию» серии HN 3. Производство же базовой модели HN 3 мощностью 25 л. с. и универсального трактора А вновь запустили только к концу 1948 года. Однако постепенно линейка тракторов «Ланц» расширялась. Так, в 1949 году возобновился выпуск серии HR 8 мощностью от 45 до 55 л. с.

Модернизация

С точки зрения механики послевоенные тракторы серии HN 3 не отличались от предшественников. Однако вскоре инженеры фирмы «Ланц» приступили к совершенствованию машин. Так, они оснастили их большим газойлевым фильтром, с тремя характерными барашковыми гайками. С 1948 года на моделях с динамо его перенесли на корпус вентилятора. С 1949 года фирма «Ланц» дополнила трактор HN 3 инновациями, которые в первую очередь повышали комфорт, например металлическое сиденье сменилось креслом с мягкой обивкой. Для упрощения чистки выхлопной трубы глушитель сделали съемным. С 1949 года для облегчения запуска рулевое колесо из листового металла устанавливалось на ременном шкиве. С 1950-го на трактор поставили подключенный к батарее 12 В электрический стартер с качающимся рычагом. Кроме того, по-новому оформили кузов: на смену круглым пришли прямые грязезащитные крылья со скругленными углами, вместо чугуна крышку топливного бака стали изготавливать из мягкого листового металла, а передние колеса оснастили сборными из четырех частей грязезащитными крыльями. Сверх того, можно было



заказать обширную дополнительную оснастку, например механический или гидравлический подъемный механизм, вал отбора мощности, компрессор для накачивания шин и ветровое стекло, а также кабину с брезентовым тентом.

Конец эпохи

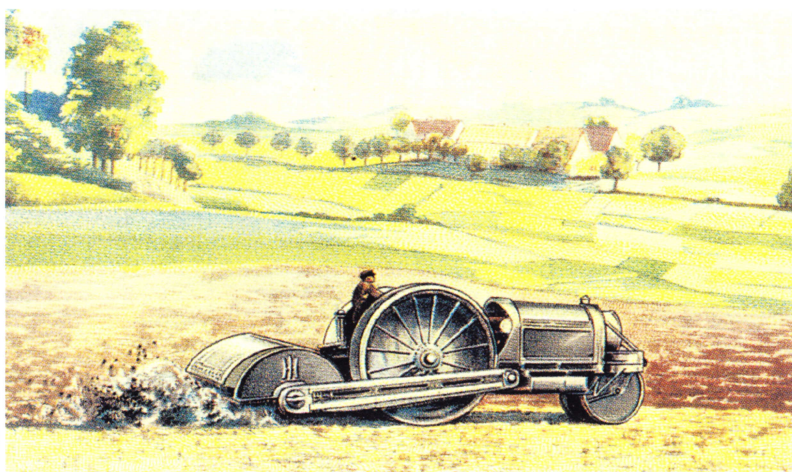
После 1948 года, как и до войны, «Ланц» вновь предложил универсальную модель серии HN 3. В стандартной комплектации трактор поставлялся с круглыми грязезащитными крыльями. Эта модель выпускалась до прекращения производства в 1952 году, когда эпоха немецкого полудизеля с калильной головкой закончилась. Фирма перешла на полный дизельный двигатель. Тем не менее серии HN и HR по сей день являются самыми массовыми и известными тракторами компании из Мангейма.

▲ **Определенное сходство:** бульдогами эти тракторы прозвали за их характерную переднюю часть, напоминающую морду этой собаки.



Фирма «Ланц»: от паровой машины к полудизелю

Компании «Ланц» не существует с 1960-х годов, но сегодня она по-прежнему известна. Еще в начале XX века, задолго до выпуска популярных тракторов «Бульдог», фирма входила в число немногих производителей сельхозтехники, прославленных на весь мир.



A – © Sammlung C. Routier

▲ Во втором прототипе земледельческой машины передние колеса, как у рядкового культиватора, связаны с одной осью. Кроме того, конструкция имеет задний культиватор. Она основана на системе Кёшеги.

Генрих Ланц родился в 1938 году в немецком городе Фридрихсхафене в семье владельца транспортного предприятия. В 22 года он основал свою первую компанию, всего с двумя сотрудниками, специализировавшуюся на ремонте малых сельскохозяйственных машин. В 1864-м расширил ее и открыл филиал в Регенсбурге. Дела шли настолько хорошо, что в 1867 году Генрих решил производить сельскохозяйственную технику и учредил на окраине города Мангейма новый филиал. Среди первых машин – силосорезки, зерновые мельницы и небольшие ручные молотилки. Однако Ланц продолжал ремонт сельхозтехники. В 1869 году компания импортировала паровые машины из Англии, в том числе плуги Фаулера. Сельскохозяйственный сектор находился на подъеме, разработка удовлетворяющих запросы потребителя машин создала фирме легендарную репутацию, и компания процветала.

Заказов становилось всё больше, и одного работника было уже недостаточно. Сначала для вращения большой молотилки Ланц построил конный ворот (поворотный механизм

на конной тяге), однако одновременно в каталогах своей продукции рекомендовал применять паровой привод.

Эпоха парового привода

В 1879 году Ланц выпустил на рынок свои первые паровые машины. Они пользовались невероятным спросом. Уже в 1880 году было продано более 100 экземпляров, при этом большинство на экспорт. К началу XX века территория завода занимала 58 га, а на фирму работало 2000 человек. Ежегодно компания производила около 1500 локомотивов и паровых машин и свыше 800 молотилок. В 1900 году компания выпускает самую большую в мире молотилку мощностью 260 л. с.!

В 1905 году предприниматель умирает. Но дело, как и прежде, продолжает процветать, конструкция машин совершенствуется. Мощность паровых установок повышается, поскольку вместо прежних золотников для регулировки пара применяют клапаны. К этому времени у фирмы семь филиалов в Германии и множество за границей (в Великобритании, Австрии, Бельгии, Франции, Италии, России, Швейцарии). Еще в 1908 году в ходе разработки одного из тракторов на фирме проходят испытания двигателя внутреннего сгорания, более легкого и эффективного, чем паровые на локомотивах.

Первые тракторы

Первый прототип трехцилиндрового двигателя для сельхозмашин мощностью 45 л. с. появился в 1908 году. За ним последовал второй прототип, с культиватором. Серийное производство началось в 1911 году. Окончательная версия модели LB снабжена 80-сильным двигателем с четырьмя установленными в ряд цилиндрами. За два года построено 40 экземпляров этого громадного, более чем пятитонного транспортного средства. И с этого времени



до конца Первой мировой войны компания выпустила более 120 штук серии LC. Эта продукция в основном предназначалась для армии, которая использовала машину как артиллерийский тягач.

Первые «Бульдози»

В июне 1921 года компания «Ланц» представила на Лейпцигской ярмарке новый трактор – «Бульдог» серии HL 12, с нефтяным полудизельным двигателем, разработанный инженером Фрицем Хубером. Одноцилиндровый и с калильной головкой, испарительным охлаждением и 6,24-литровым рабочим объемом цилиндра (190 × 220 мм) трактор дает мощность от 12 до 15 л. с. при 420 об/мин и пятитонной тяге на скорости 4,5 км/ч. Благодаря надежной механике и конструкции он становится идеальной сельскохозяйственной машиной для несведущих в технике клиентов. А низкие эксплуатационные расходы и дешевизна топлива – убедительными аргументами, развевающими любые опасения фермеров. Кроме того, невысокая мощность двигателя отлично отвечает размерам и структуре тогдашних крестьянских хозяйств, поскольку после мировой войны ощутим сильный недостаток как людей, так и лошадей.

Успех в период кризиса

В то время как Германия находилась посреди страшного экономического кризиса, трактор неожиданно начал пользоваться массовым спросом. В 1921–1927 годах изготовлено более 6000 экземпляров. Кризис же побудил фирму «Ланц» создать «Мопса» серии HM 8. У этого уменьшенного трактора, получившего название по породе маленьких собачек, рабочий объем цилиндра равен 3,82 л, а мощность 8 л. с. при 500 об/мин. Он на четверть меньше HL 12, но конструктивно от него не отличается. Внешние отличия сводятся к количеству спиц переднего колеса: вместо 7 спиц HL 12 у «Мопса»

в каждом переднем колесе только 6. Однако трактор продается не особенно хорошо: с 1923 по 1926 год изготовлено всего 250 штук.

Трактор «Аккербульдог»

В эпоху кризиса тем более неожиданно появление на рынке такой модели, как «Аккербульдог» серии HR, трактора с полным приводом и шарнирным сочленением рамы. HR оснащен 15-сильным двигателем HL 12, при этом водный резервуар для испарительного охлаждения установлен над цилиндром. Передние колеса меньше задних. С 1923 по 1926 год выпущено 723 экземпляра таких машин, втрое больше чем HM 8. В 1925 году появляется HR 1. У него одноцилиндровый двигатель с калильной головкой как у HL 12, но объемом 10,23 л (225 × 260 мм) и мощностью 25 л. с. при 500 об/мин. Благодаря четырехскоростной передаче он может ездить на дальние расстояния. Для заднего хода необходимо менять направление вращения двигателя. С водным резервуаром над цилиндром он выглядит более угловатым, чем HL 12. Тракторов HR 1 выпущено всего шесть штук, и еще три «Бульдога» серии HF с культиватором сзади.

В результате этих экспериментов фирма «Ланц» разработала модель «Гроссбульдог» («Большой бульдог») HR 2. В противоположность HR 1 его топливный бак лучше вписан в обводы корпуса и одновременно служит крышкой водного резервуара. Испарительное охлаждение остается ахиллесовой пятой «Бульдогов», поскольку теплообмен быстро нарушается накипью, которую невозможно удалить без соляной кислоты. С 1926 по 1929 годы произведено 7223 штук трех вариантов серии HR 2.

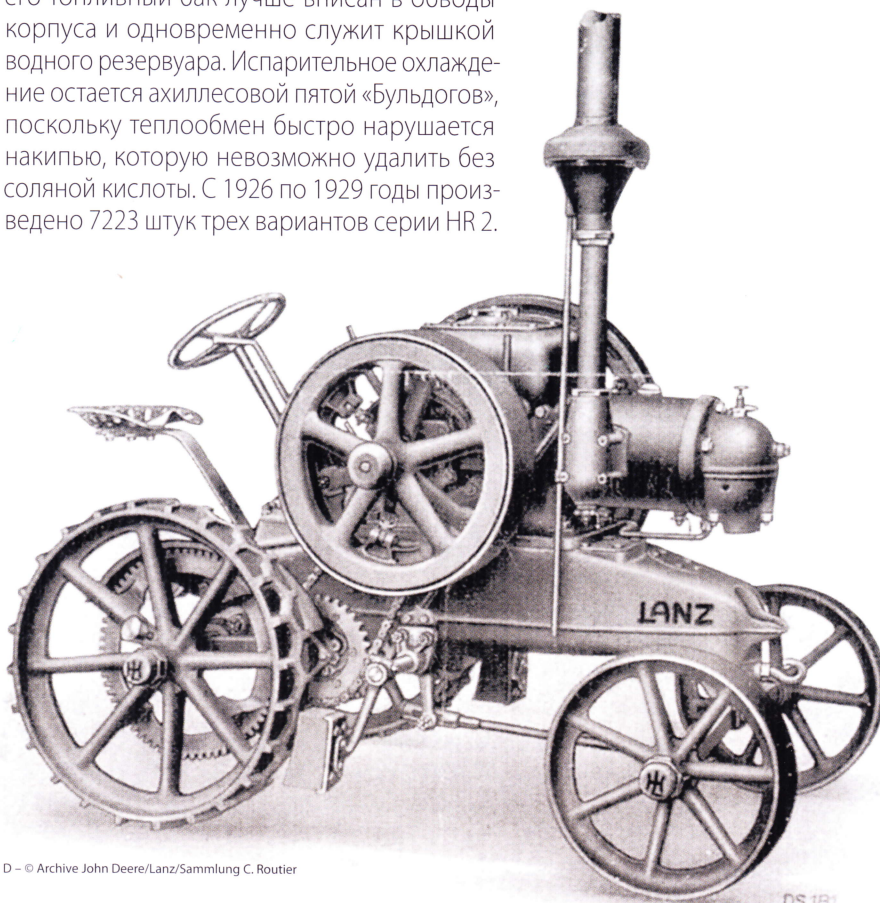
▼ В 1921 году фирма «Ланц» представляет на Лейпцигской ярмарке надежную модель HL 12. Небольшой трактор скоро становится основной продукцией компании: до 1927 года выпущено 6000 штук.



ИСТОРИЯ ТРАКТОРОВ

Перед войной

До начала Первой мировой войны немецкая компания «Ланц» произвела 35 тыс. паровых двигателей, 22 500 молотилок, 8500 прессов и всего пару десятков двигателей для сельхозмашин. В то время на предприятии работало более 4000 человек.

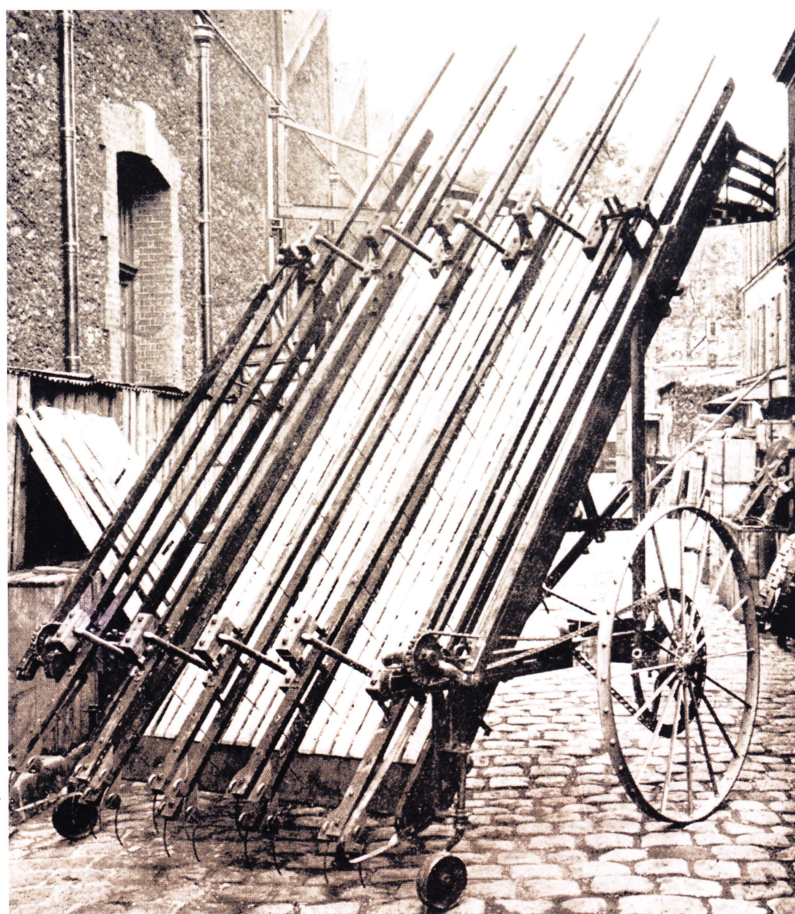


D – © Archive John Deere/Lanz/Sammlung C. Routier



Сенопогрузчики и сеноперевозчики

Погрузка сена со времен Средневековья считалась важной на крестьянских подворьях. Вплоть до нынешних времен этот трудоемкий вид работы должен выполняться без задержек, зачастую в жару, чтобы убрать и сохранить урожай до очередного дождя.



А – © Archive Christophe Routier

▲ Этот сенопогрузчик появился в начале 1920-х годов. Он представляет собой систему подачи с решеткой и деревянным счесывающим барабаном.

Для снижения затрат физической силы при разгрузке сена в начале XIX столетия изобрели новые способы, облегчающие транспортировку собранного урожая. Эти способы позволили также сократить число работников в сельскохозяйственной отрасли. Сеноперевозчики – телеги и тележки для перевозки сена – были и остаются традиционным видом производственного оборудования. Без них транспортировку собранного урожая и представить себе трудно. В разные периоды и в разных регионах они могли быть

и четырехколесными, и одноосными, а также отличаться по форме. Изготавливались они мастерами-каретниками, как их тогда называли. Те же каретники производили различные виды сельхозоборудования из дерева, в том числе колеса для них. Некоторые мастера еще в середине XIX века специализировались на изготовлении таких прицепов для перевозки сена. Были мастера, решившие усовершенствовать производственные технологии, постепенно переходя от изготовления деревянных изделий к производству соответствовавших требованиям времени стальных прицепов и прицепных платформ на колесах с пневматическими шинами. Часть этих изделий широко распространена на рынке сельхозоборудования и поныне.

Сенопогрузчики

Традиционно множество людей с помощью обычных вил и применяя определенные выработавшиеся приемы нагужали сено на телеги на конной тяге. При этом приходилось поднимать сено на высоту нескольких метров. Лишь во второй половине XIX века благодаря изобретателям появились устройства, захватывавшие и погружавшие сено или скошенную траву на телеги для дальнейшей транспортировки.

Американские фирмы, такие, например, как «Маккормик», первыми предложили самые совершенные на тот период сенопогрузчики. Их прицепляли непосредственно к телеге. Состоял такой сенопогрузчик из сенозахватного барабана с длинными зубцами из стальной проволоки. Приводимый в движение от колес и вращающийся против хода барабан собирал сено с земли и подавал на широкое транспортировочное устройство.

Существуют модификации сенопогрузчиков с барабаном и загрузочными роторами. Сенозахватный барабан при этом вращается по



В — © Archive Christophe Routier

ходу и забирает сено, загрузочный же ротор, вращаясь против хода, передает движение барабану, и барабан уже поднимает сено на транспортировочное устройство.

Цепной и качающийся транспортеры

В зависимости от модели применяются две различные системы транспортировки: первая состоит из цепной ленты, которая, подобно конвейеру, движется непрерывно. Ее приводят в движение колеса машины: усилие передается через шестеренную систему и цепную систему. Вторая система снабжена решеткой, с которой гребенки с помощью длинных деревянных или металлических шипов подают сено наверх. Шипы эти постоянно приводятся в движение колесами и порциями подают сено на транспортировочное устройство, а оно в свою очередь — на предназначенную для перевозки

грузовую платформу. Чтобы сено не падало или его не сдувало ветром, сенопогрузчик оснащен боковинами, а поверх погрузочной зоны — расположенными через равные интервалы гибкими рейками. В результате сено беспрепятственно попадает в верхнюю сужающуюся часть погрузчика и там направляется таким образом, что поступает только на определенный участок грузовой платформы. Одно важное преимущество: описываемый агрегат за 5 минут загружает тонну, а обслуживают машину 2 человека: водитель и работник, который следит за равномерностью погрузки. Устройство доказало на практике свою пригодность и полезность и широко применялось в особенности в период после 1918 года, когда нехватка рабочих рук в деревне была особенно ощутимой. До конца 1950-х годов бизнес, связанный с производством сенопогрузчиков, процветал. Часть этих агрегатов дожила до середины 1960-х годов. Затем они постепенно исчезли, будучи полностью вытесненными сеновзаклками и пресс-подборщиками малой и средней плотности прессования, а также погрузчиками непрессованного сена.

▲ Трактор «Титан 10-10», как и погрузчик, произведен фирмой «Интернейшнл Харвестер компани». 1921 г.

▼ Представленный на снимке сенопогрузчик с сенозахватным барабаном и загрузочным ротором подают сено наверх непосредственно на предназначенную для перевозки грузовую платформу.

КРАТКИЙ ОБЗОР

Фирма «Маккормик»

В производстве сенопогрузчиков для непрессованного сена свыше 150 лет лидирует фирма «Маккормик». В 1831 году Сайрус Маккормик (1809–1984) изобрел и изготовил в штате Виргиния (США) жатку-сноповязалку (Virginia Reaper). В 1855 году фирма приступила к производству оборудования в Англии, в 1863-м Маккормик лично привез свои машины в Гамбург. В 1900 году компания открыла филиал в Берлине. Бренд «Маккормик» до 1985 года существовал в рамках фирмы «Интернейшнл Харвестер компани». В 2000 году группа АРГО приобрела бренд и в 2001 году основала дочернюю фирму «Маккормик Тракторз Интернейшнл Лимитед».

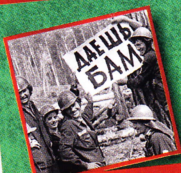


С — © Archive Christophe Routier

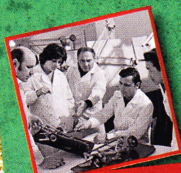
В номере 58

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Байкало-Амурская
магистраль



Целинный институт



модель номера

ДТ-75
«Казахстан»



hachette

**ДТ-75
«Казахстан»**

В номере:

- Байкало-Амурская магистраль
- Целинный институт

Спрашивайте в киосках уже через две недели!