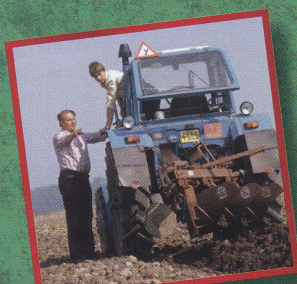


ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Безопасность
на тракторе



Американский
трактор Со-ор



№
48

модель номера

ТТ-4М



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

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

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

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

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

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

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

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон
Україна»

Юридический адрес: ул. Шевковичная, 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: 9 900 экз.

Цена: 599 руб.

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

Copyright © 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: 16.09.2016.

Дата выхода в свет: 15.12.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

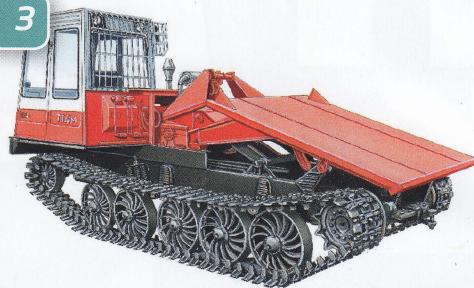
www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Трелевочный трактор ТТ-4М



История тракторостроения

8

Безопасность на тракторе



Тракторы мира

10

Американский трактор Со-ор



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



Среди разнообразных отечественных тракторов существует особый вид машин, предназначенных для механизации работ на заготовке и восстановлении леса, – лесопромышленные тракторы. Поскольку их условия эксплуатации весьма специфичны, они отличаются и от сельскохозяйственных, и от промышленных. Самые распространенные среди лесопромышленных машин – трелевочные тракторы. Часто они становятся базой для техники другого профиля.

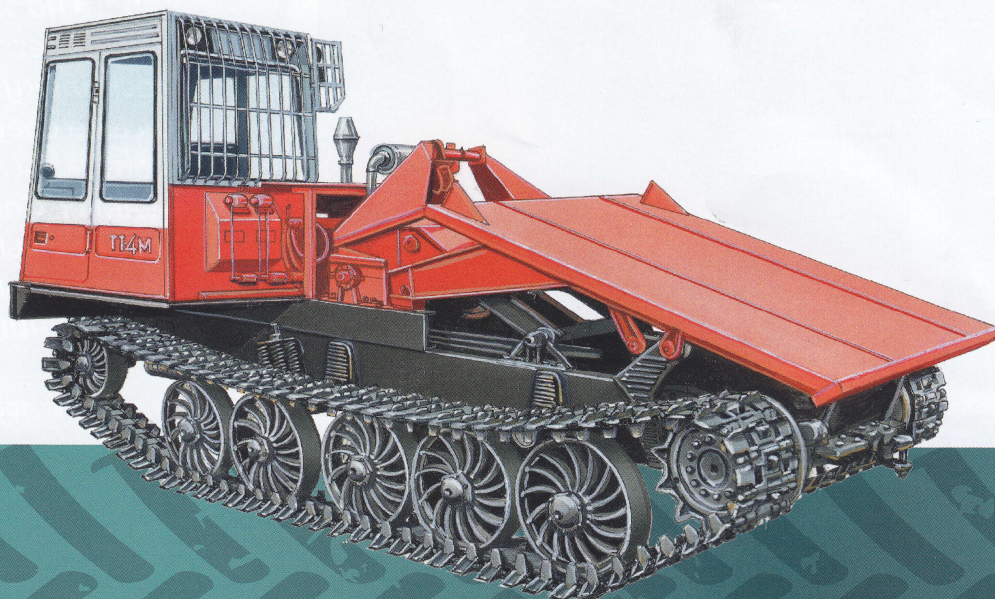


Трелевочные тракторы требуют особых условий производства. Так сложилось, что в России два тракторных завода специализируются на лесопромышленной технике – Онежский (в Петрозаводске) и Алтайский (в Рубцовске). Трелевочный ТТ-4М стал своего рода визитной карточкой Алтайского тракторного завода (АТЗ). Этот трактор используется в качестве тягово-транспортно-энергетической базы для машин разнообразного назначения: валочно-трелевочных, валочно-пакетирующих, трелевочных бесчokerных, сучкорезных, погрузочных, землеройных, геологоразведочных, дорожно-строительных, лесохозяйственных, эксплуатирующихся в условиях бездорожья и пересеченной местности.



Трелевочный трактор ТТ-4М

При проектировании модели ТТ-4М был использован весь отечественный опыт создания трелевочных тракторов, поэтому новая машина надолго заняла прочное место в отрасли.



Трактор ТТ-4М.

Особенности компоновки трелевочного трактора определились еще при проектировании первой такой специализированной машины, КТ-12, и сохранялись затем во всех последующих. Они обусловлены самим предназначением трелевочника (транспортировка пачек нераспиленных деревьев) и особыми условиями работы в лесу: пересеченная местность,

специфические препятствия (пни, бурелом, деревья, срубленный, но не вывезенный лес и др.), заболоченные участки, влажная почва в период дождей, снежный покров до 120 см зимой. Кабину сдвинули вперед, к двигателю, чтобы улучшить обзор пути для тракториста и освободить заднюю часть рамы для рабочего оборудования. Значительный дорожный просвет повысил проходимость.

Зарубежный заменитель

Устройство трактора ТТ-4М позволяет устанавливать зарубежный двигатель WD10GI78E25. Он разработан фирмой Steyr (Австрия) и производится компанией Weichai Power (Китай). Это четырехтактный четырехцилиндровый дизель, с турбонаддувом и жидкостным охлаждением, мощностью 131 л. с. при 1850 об/мин. Завод гарантирует 18 месяцев бесперебойной работы двигателя или 2000 моточасов. К этому мотору подходят все запасные и расходные материалы от двигателей грузовиков HOWO и SHACMAN, которые значительно дешевле отечественных.



Проходимость и маневренность трелевочного трактора повышается за счет мелкозвенчатой гусеничной ленты, набранной из большого количества траков.

Для предохранения узлов и агрегатов от повреждений при наезде на препятствие днище сделали сплошным. Для необходимой поперечной устойчивости выбрали довольно широкую колею. Высокая проходимость по бездорожью, снежной целине, грунтам с низкой несущей способностью и большая (до 12 т) грузоподъемность стали главными чертами и трактора ТТ-4М.

Ретроспективный взгляд

История Алтайского тракторного завода началась с сельскохозяйственных тракторов, причем не своей разработки. Первым трактором, который вновь созданное предприятие

По желанию заказчика трактор можно оборудовать одно-, двух- или трехместной кабиной, резиноармированными гусеницами, которые позволяют трактору передвигаться по дорогам общего пользования. По предварительному заказу можно установить гидростатическую трансмиссию, повышающую плавность хода и срок службы двигателя и ходовой части.



Трелевочник на лесозаготовке. 1965 г.

стало выпускать в 1943 году, был гусеничный СХТЗ-НАТИ, переданный со Сталинградского и Харьковского заводов. В 1952 году оттуда же в Рубцовск пришел ДТ-54 и задержался здесь на 15 лет дольше, чем на украинских заводах. В 1957 году АТЗ начал выпускать трелевочный трактор ТДТ-60, разработанный на Минском тракторном заводе.

В 1960-х годах на конвейерах появились долгожданные собственные разработки. Причем параллельно для поля и для леса. Сначала Т-4 – пахотный трактор, предназначенный для тяжелых почв Сибири, Казахстана и Средней Азии. Затем – трелевочный ТДТ-75. Его рама, подвеска и гусеницы были унифицированы с трактором ТДТ-60, а двигатель, муфта сцепления, коробка передач, задний мост, механизм управления – с трактором Т-4.

В следующем десятилетии началось серийное производство трелевочного ТТ-4, опять же сочетавшего черты ТДТ-75 и Т-4 (трелевочного и сельскохозяйственного). Его производительность по сравнению с ТДТ-75 увеличилась на 25 %, а себестоимость 1 кубометра древесины снизилась на 15 %. В это же время завод стал выпускать модернизированный Т-4А, который от предшественника отличался более мощным двигателем, более надежными узлами и лучшими условиями для механизатора.

Трактор ТТ-4М, поставленный на производство в 1991 году, с его широкими возможностями агрегатирования, начал период, когда на АЗС превалирует лесопромышленная техника, хотя и сельскохозяйственные тракторы не ушли в прошлое.



ТТ-4 на вывозке древесины с лесосеки в Томской области. 1974 г.

Хозяин леса

ТТ-4М отличается от предшественника на 25 л. с. более мощным двигателем, некоторыми усовершенствованными узлами, вариативностью ряда устройств, агрегатов и комплектаций.

ТТ-4М – трактор с канатно-чокерным трелевочным оборудованием: погрузочным устройством, гидроприводом погрузочного устройства, блоком лебедки с раздаточной коробкой. Он предназначен для вывозки крупномерного и среднего леса в полупогруженном состоянии из лесосеки, торцовки и окучивания хлыстов и деревьев в штабеля высотой до 1 м перед их погрузкой на лесовозный транспорт. Модульная кабина со встроенным каркасом безопасности герметизирована, термо-шумо-виброизолирована, имеет высокопрочные стекла, защитную решетку заднего окна, оборудована поворотным сиденьем, дополнительным задним постом управления, эффективной системой обогрева и вентиляции.

Трактор оснащен четырехтактным шестицилиндровым дизелем А-01МРСИ, с непосредственным впрыском топлива и водяным охлаждением, производства Алтайского моторного завода. Его номинальная мощность – 135 л. с. при 1700 об/мин. Мотор отличается простотой конструкции, надежностью и соответствует по выбросам вредных веществ ГОСТ Р 41.96-2005. В дизеле применены гильзы из специального чугуна с обработкой рабочей поверхности методом плосковершинного хонингования, поршни с трехколечным комплектом, оптимизированным профилем боковой поверхности и графитизированной юбкой, блок-картер с увеличенной прочностью и с улучшенным охлаждением гильз цилиндров. В усовершенствованной конструкции уменьшен расход масла на угар и увеличен моторесурс до 12 000 моточасов.

Дополнительные функции

ТТ-4М выпускается в нескольких комплектациях. Дополнительное оборудование дает возможность кроме трелевки леса выполнять и другие операции. ТТ-4М-04 укомплектован толкателем с гидроприводом. Такой вариант позволяет более удобно и быстро выравнивать комли и окучивать стрелеванные пачки перед погрузкой на лесовозный транспорт, выполнять различные вспомогательные работы: расчистку волоков, подготовку площадок и т. д. ТТ-4М-06 с гидронавеской приспособлен к работе в агрегате с навесными, полунавесными и прицепными сельскохозяйственными орудиями (почвообрабатывающими, посевными, посадочными, уборочными и др.) класса 3 и 4 в сельском и лесном хозяйствах. ТТ-4М-07 с бульдозерным оборудованием предназначен для устройства волоков, погрузочных площадок, подъездных путей, содержания дорог, обустройства мастерских участков и теплых стоянок, разработки рыхлых грунтов первой и второй категории.

Модель номера

ТТ-4М-15 с корчевательно-собирательным оборудованием может корчевать кустарник, отдельные пни (диаметром до 30 см), сгребать их в кучи или за пределы осваиваемой полосы.

ТТ-4М-16 с рыхлительным оборудованием используют для послойного рыхления плотных незамерзших грунтов, слежавшихся материалов, мерзлых и сыпучих скальных грунтов третьей и четвертой категорий.

ТТ-4М-17 с клинкорчевательным оборудованием применяют для укладывания вывезенного леса в штабеля, расчистки от порубочных остатков, валежника, обломков ствольной древесины и пней (диаметром до 40 см) полос шириной 2,8 м под посадку лесных культур и создания противопожарных полос. Он также может быть использован для расчистки дорог и других объектов от снега и мусора, прокладки зимних дорог по снежной целине.



Трактор ТТ-4, предшественник ТТ-4М.

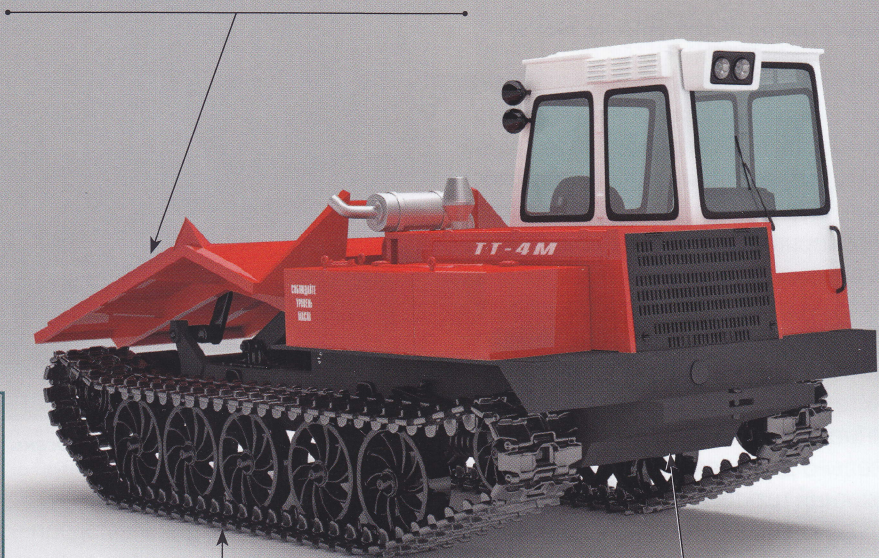
ХАРАКТЕРИСТИКА ТТ-4М

Назначение

Трелевка крупномерного и среднего леса, окучивание хлыстов и деревьев с высотой штабеля не более 1 м и погрузка на лесовозный транспорт, работы с различными навесными и прицепными лесозаготовительными машинами и орудиями.



Управление подъемом и опусканием щита – гидравлическое, из кабины трактора.



Для поворота трактора одна из гусениц фиксируется.

Остов трактора рамной конструкции с днищем, которое защищает двигатель и трансмиссию от повреждений.

Изготовитель

Алтайский тракторный завод

Время выпуска

С 1991 года

Мощность двигателя, л. с. (кВт)

130 (95,5)

Конструктивная масса, кг

14 460

Число передач вперед / назад

8 / 4

Диапазон скоростей движения вперед / назад, км/ч

0–11

Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм

6070 × 2700 × 2957



Для формирования больших плотов при сплаве используют погрузчики-штабелеры, созданные на базе трелевочного трактора.

Коллеги трелевочника

Трелевочный трактор АТЗ стал хорошей основой для машин, предназначенных для таких важных операций при заготовке леса, как обрезка сучьев и погрузка леса.

Сучкорезная машина ЛП-33Б представляет собой трактор ТТ-4М, на котором смонтировано навесное технологическое оборудование: опора и поворотная в вертикальной и горизонтальной плоскостях стрела с сучкорезной и приемной головками, по направляющим которой перемещается захват протаскивающего устройства, приводимый в действие лебедкой с гидроприводом.

ЛТ-188 – это челюстной лесопогрузчик перекидного типа. Он вступает в действие после трелевочного трактора: грузит лес на лесовозный транспорт или собирает его в штабеля на лесных складах и перевалочных базах лесозаготовительных предприятий. Работает по принципу переноса груза над кабиной оператора и представляет собой грузоподъемную машину, состоящую из навесного оборудования, смонтированного на тракторе ТТ-4М. Погрузчик-штабелер ЛТ-72Б складывает сортименты в штабеля и грузит их на лесовозные автопоезда, сортирует древесину на береговых и нижних складах, сбрасывает сортименты в воду. При замене рабочего органа погрузчик-штабелер можно использовать на погрузке осмола (просмоленной древесины хвойных пород, очищенной и разделенной на куски), на вспомогательных и мелиоративно-строительных работах.

Еще одна необходимая лесная машина – лесопожарная. На базе ТТ-4М их создано несколько. ЛТ-4М, например, предназначен для тушения

низовых и почвенных пожаров жидким огнетушащим составом, прокладывания новых и восстановления ранее проложенных минерализованных заградительных полос.

На шасси ТТ-4М

ТТ-4М-01 – трактор без трелевочного оборудования, с масляным баком увеличенной емкости и дополнительным приводом гидронасосов – выпускают специально для того, чтобы смонтировать на нем сварочное, бурильное или

крановое оборудование. Получившиеся машины не принимают участия в лесозаготовке или лесовосстановлении, но также нуждаются в очень хорошей проходимости, поскольку часто работают в неосвоенных местах, на бездорожье.

На шасси ТТ-4М монтируют фургон утепленной каркасной конструкции, внутри которого находится сварочное оборудование. Эта установка, УЭТ-1, предназначена для сварки неповоротных стыков труб диаметром до 1420 мм при строительстве магистральных нефте-газопроводов.

ТТ-4М на широких (600 мм) гусеницах, с крановой установкой КС-5671, применяют для проведения погрузочно-разгрузочных и монтажных работ в труднодоступных местах, куда обычный подъемный кран не проедет. Бурильно-крановая машина БУЕР LS 2656-001 также на шасси ТТ-4М нужна для строительства линий электропередач и связи, работ по обслуживанию и ремонту электросетей, натяжки проводов, перевозки опор ЛЭП и свай, завинчивания винтовых свай диаметром до 200 мм. Бурильно-крановые машины на базе ТТ-4М участвуют в поисках твердых полезных ископаемых (например, УСБ-5ТМ), нефти и газа, строительных материалов и подземных вод (УРБТ-4Т), бурят скважины для самых разных целей (строительные, геологоразведочные, взрывные и др.), в том числе в вечноммерзлых грунтах I–VI категорий (БКМ-534), при температуре от –40 до +40 °С (УСБ-5ТМ) и т. д.



На лесозаготовительных работах используют как гусеничную, так и колесную технику.

Безопасность на тракторе

Одна из категорий требований к трактору – безопасность труда на нем. Из всех средств защиты тракториста первое и наиболее важное – прочная кабина, из которой при аварии легко выбраться.

При работе на тракторе нередко аварийные ситуации. Так, многие сельскохозяйственные тракторы рискуют опрокинуться на бок и даже совершить несколько оборотов. В карьерах или горных разработках на крышу промышленных тракторов нередко падают камни. Лесопромышленные должны быть готовы к падению веток, сучьев и деревьев. Для защиты тракториста разработаны различные конструкции кабин. При опрокидывании, возгорании, падении в воду или попадании под лед тракторист должен иметь возможность быстро покинуть кабину. Это также предусмотрено в ее конструкции.

Вначале, когда появились первые «железные кони», кабина считалась не самой важной частью трактора. К нашему времени она стала довольно сложным инженерным сооружением, ее стоимость составляет 40–50 % от стоимости трактора в целом. Кабина выполняет целый комплекс функций.

Однако защита от травм при авариях остается главной.



Кабина трактора должна быть рассчитана на аварийные ситуации.

До появления кабины

Первые тракторы вообще не имели кабин. На таких ранних советских моделях, как «Запорожец» (начало выпуска – 1923 год), «Карлик» (1924) и «Универсал» (1934), сиденье и руль были вынесены назад, даже за задние колеса. Работа тракториста напоминала цирковое представление, так как ему требовалось немало ловкости, чтобы держаться на маленьком жестком сиденье прямо над полем сзади пылящей и грохочущей машины, да еще и управлять ею. Правда, скорости были невысоки и сойти с трактора можно было прямо на ходу. На «Фордзоне-Путиловце» (1924) и СХТЗ-15/30 (1930), производившихся по американским образцам, место тракториста находилось над задним мостом, но было не более удобным. Исключением в 1920-е годы стал гусеничный трактор «Коммунар» (1924), который делали по немецкому образцу. На нем тракториста защищали низкие загородки и полукруглая крыша. Зато из-за жесткой подвески тряска была невероятной.

В следующем десятилетии ситуация чуть улучшилась. Челябинские С-60 (1932) и С-65 (1937) и Липецкие КД-35 (1947) имели мягкое сиденье, рассчитанное на двух человек, и полужесткую подвеску.

Защита плюс комфорт

СХТЗ-НАТИ (1937) – первый трактор полностью отечественной разработки – уже имел полузакрытую кабину. Его усовершенствованный вариант, модель ДТ-54 (1949), – закрытую. В 1950-е годы закрытая кабина уже не была новинкой, однако многие тракторы выпускали в разных вариантах: без кабины, с возможностью установить тент, с полукабиной, с кабиной. Некоторые модели получали кабину через несколько лет выпуска. Так, минский МТЗ-5 (1957) первоначально кабины не имел, а модификация МТЗ-5Л оснащалась съемной кабиной, которую можно было превратить в полузакрытую или в тент. Такой же особенностью отличался владимирский трактор Т-28 (1958).

К 1960-м годам кабина окончательно закрепилась на тракторах и стала выполнять не только защитную функцию, но и служить для создания благоприятного микроклимата. В ней появилась система отопления и вентиляции. Затем – кондиционирования. Кабину продолжали совершенствовать, чтобы снизить вибрацию, изолировать от шума, повысить обзорность. Продолжались поиски оптимального расположения рычагов и педалей управления, контрольно-измерительных приборов. Положение сиденья и рулевой колонки стали регулируемы. Конструкторы работают над тем, чтобы обеспечить удобный доступ к рабочему месту, поскольку некоторые операции требуют постоянного чередования деятельности тракториста в кабине и вне ее.

Специально для трелевщиков

Работа на лесозаготовках особенно травмоопасна, поэтому прочности кабин лесохозяйственных тракторов уделяют особое внимание. На них также используют средства защиты от опрокидывания и на окнах со стороны манипулятора устанавливают металлические сетки.

Первые тракторы, как, например, этот «Фордзон», кабин не имели.





Каркас безопасности кабины лесопожарной машины «Онежец-310» на базе трактора «Онежец-300» отвечает требованиям международных стандартов, а переднее и заднее окна защищены металлическими сетками.

ПЕРЕДВИЖНАЯ КАБИНА

На тракторе Xerion 2000 немецкой фирмы Claas кабина устанавливается в три разных положения, обеспечивая разные варианты применения. С центральным положением кабины трактор используют как классический тягач. С расположением сзади и возможностью поворота на 180° – как системное транспортное средство. С кабиной над двигателем – для транспортировки полуприцепов.

Защитный каркас

Постепенно были разработаны различные конструкции кабин. На сельскохозяйственных тракторах обычно используют многостоечные защитные каркасы. Жесткий каркас – корпус кабины – устанавливают с помощью резиновых виброизоляторов, а панели внутри облицовывают шумоизоляционными материалами. Корпус может быть собран из штампованных стальных элементов, соединенных сваркой, или из жестких поясов толстолистового проката. Еще один вариант – каркас из стандартного проката: вертикальных трубчатых стоек и поперечных балок.

На промышленных тракторах часто защитное устройство, в виде П-образного разъемного каркаса из профиля прямоугольного сечения и козырька, накрывает сверху кабину. Оба крепятся к остоу трактора.

Особое стекло

Так как трактор часто работает в отдаленных от населенного пункта местах, а при его опрокидывании возможно заклинивание дверей, то кабина оборудуется не менее чем тремя аварийными выходами в противоположных сторонах. Это люк на крыше

и разбиваемые окна. Стекла из сталинита, которые используют на тракторах, при аварии обычно рассыпаются на мелкие осколки с тупыми краями. На случай, если стекло осталось целым, в кабине должны находиться средства, чтобы разбить или выставить его. На новейших моделях применяют триплекс, еще менее травмоопасное стекло, осколки которого в разбитом состоянии держит специальная пленка.

Обзорность с рабочего места

Риск аварии на тракторе гораздо ниже при хорошей обзорности с рабочего места тракториста. Ее обеспечивают большие окна со всех сторон кабины. Но не только. Помогают зеркала заднего вида, поворотный пост управления или сиденье, противосолнечный козырек, телевизионные установки и устройства, дающие информацию в виде графических мнемосхем, световых и звуковых сигналов. Кроме того, обзорность зависит от компоновки машины.

Традиционное для сельскохозяйственного трактора размещение кабины над задней осью было обусловлено работой с прицепными орудиями. На современных машинах, работающих и с сельскохозяйственными, и с промышленными орудиями, навешиваемыми впереди, кабину часто располагают в середине. А на трелевочных тракторах – впереди.



Круговое остекление создает хороший обзор, а открывающиеся окна – запасные выходы при аварии.

Американский трактор Со-ор

Как можно понять по названию, Со-ор («Ко-оп») был сельскохозяйственным кооперативом, созданным для производства дешевых тракторов.

Трактор
Cockshutt 50
(Со-ор E-5)
мощностью 60 л. с.



Трактор Cockshutt 40 с регулируемой передней колесей.



Трактор Cockshutt 30 отличался близко установленными передними колесами.

Собственно, это был союз фермеров, который сотрудничал с разными заводами, производившими тракторы. Поэтому под маркой Со-ор тракторы сходили с конвейеров разных предприятий. Кооператив активно действовал в 1930-е годы, во время Великой депрессии, последовавшей за Биржевым крахом 1929 года. Тем не менее первые модели Со-ор датируются еще докризисным периодом.

Довоенные модели

Заклучив договор с компанией BF Avery & Sons, которая стала снабжать Со-ор станками и инструментами, кооператив занялся поисками конструкторов, которые согласились бы представить свои тракторы под маркой Со-ор. Фирмы Allis-Chalmers и Huber предложили ему ряд своих моделей. Однако, чтобы не быть слишком зависимой, государственная компания Farm Bureau, управлявшая кооперативом, решила заняться производством собственных машин. Разработка тракторов была поручена Денту Паррету. В 1910–1920-х годах

он уже создал несколько моделей. Их изготавливала компания Duplex Printing Press Co. («Дайплекс Принтинг Пресс») из Батл-Крика в штате Мичиган. Первые машины Со-ор сошли с конвейеров предприятия Duplex Machinery («Дайплекс машинери») в 1936 году. Это были тракторы № 1, 2 и 3, которые производились вплоть до 1941 года (суммарно было выпущено несколько тысяч машин). Пронумерованы модели не в хронологическом порядке. Первые экземпляры № 2 и 3 были выпущены в 1936 году, а № 1 – лишь год спустя. Первые две предназначались для 14-дюймовых (35,5 см) двухлемешных и трехлемешных плугов и были оснащены шестицилиндровыми двигателями Chrysler. Их мощность на крюке – 30 и 37 л. с. соответственно. Что же до модели № 1, то это был маленький трактор для однолемешных плугов, с четырехцилиндровым двигателем Waukesha. Когда компания Duplex отказалась от производства тракторов, оно было перенесено в Шелбивилль (штат Индиана), под ответственность промышленного кооператива National Farm Machinery

Тракторы-братья

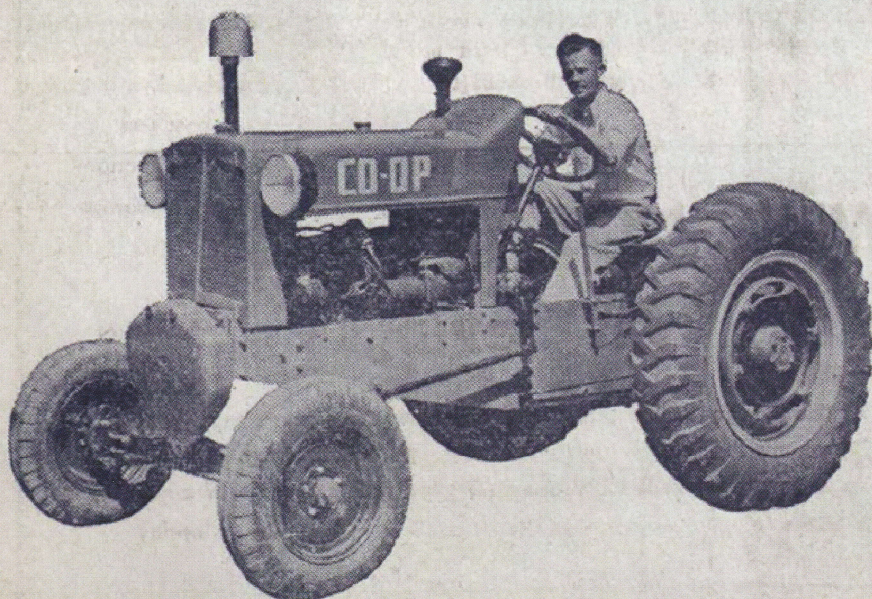
National Farm Machinery Cooperative (NFMC) – сельскохозяйственный кооператив, базировавшийся в Бельвю, штат Огайо. Он был основан в 1942 году 13 региональными кооперативами. NFMC выпускал тракторы Со-ор в городе Шелбивилль, штат Индиана, используя свои собственные производственные мощности. Некоторые из этих тракторов были идентичны моделям кооператива Farmer's Union Co-op («Фамс Юнион Ко-оп»), которые также производила компания Duplex Machinery.

Cooperative (NFMC). В 1939 году компания Cletrac («Клетрак») передала Со-ор модель G, идентичную трактору Cletrac GG. Ее производили до 1941 года.

Военная линейка

Во время Второй мировой войны была создана новая линейка тракторов, В-1, В-2 и В-3, которые производились в 1940–1942 годах.

Farm Bureau in 1936 . . . Builds Co-op Tractor



Газета Michigan Farm News 7 ноября 1936 года сообщила о новых тракторах – Co-op.

Трактор В-1, идентичный старой модели G, был единственной гусеничной машиной компании. Тракторы В-2 и В-3 были близки к моделям № 2 и 3. Однако в 1944–1945 годах компания Oliver купила фирму Cletrac, и ее сотрудничество с Co-op прекратилось. В 1944 году, несмотря на то, что военные условия сказались на производстве, на рынок поступила модель С, с двигателем Continental. Серия В-3 продолжала совершенствоваться. Кроме того, в 1945 году был выпущен трактор D-3. В 1948 году модель получила название 3-S. Этот трактор собирали не в Индиане, а в городе Сент-Пол, в Миннесоте. Модель была оснащена ножным тормозом и более мощным шестицилиндровым двигателем Chrysler.



Некоторые модели Cockshutt, предназначенные для продажи в США, отличались оранжевым цветом.

На пике успеха

После войны Co-op заключил соглашение с канадской компанией Cockshutt («Кокшет»), и она стала поставлять ему свои тракторы Cockshutt 30, которые получили маркировку Co-op E-3. Эту модель предприятие разработало еще в годы войны. Трактор Cockshutt 30 был предназначен для работы с двух- и трехлемешным плугом. Машина оснащалась двигателем Buda американского моторного завода из города Харви (штат Иллинойс). Рабочий объем мотора – 2,51 л.

Модель Cockshutt 30 была окрашена в яркий цвет, с кремовыми колесами и такой же надписью на капоте. Трактор Co-op E-3, который с 1946 года стал появляться



Отреставрированный трактор Co-op № 2.

УНИВЕРСИТЕТСКАЯ ПРОВЕРКА

Для активизации продаж Co-op E-3 в Соединенных Штатах Америки в 1947 году фирма Cockshutt отправила один экземпляр трактора Co-op E-3 в Университет штата Небраска в Линкольне. Тестирование показало, что трактор вырабатывает 32,95 л. с. (24,57 кВт) на шкиве и 28,43 л. с. (21,20 кВт) на крюке.



Трактор Co-op E-3.

у американских фермеров на Среднем Западе, был оранжевым, с черной маркировкой. В 1947 году было изготовлено 6263 экземпляра Cockshutt 30, в 1948-м – 10 665. Именно на эти годы пришелся пик популярности трактора как в Канаде, так и в США.

Последние кооперативные модели

С 1949 года предприятие Cockshutt стало производить для США более мощную (43 л. с. / 32 кВт) модель Co-op E-4 (Cockshutt 40). Она отличалась алым цветом с белой маркировкой и мягким сиденьем. В 1952 году вышла модель E-2, мощностью 30 л. с. (22 кВт), для работы с двухлемешным плугом, а в 1953-м – E-5, мощностью 60 л. с. (45 кВт), для четырех- и пятилемешного плуга. Последняя вновь обрела оранжевый цвет. Маркировка осталась белой, а название Co-op теперь красовалось и на носу трактора.

Канадская фирма также продавала в США через Co-op свои зерновые комбайны. Менее конкурентоспособная компания NFMC в конце концов пошла ко дну, и ее перекупила та же компания Cockshutt. Начиная с 1953 года предприятие Co-op занималось сбытом только канадских тракторов. В 1957 году все кооперативные организации были закрыты.

В номере 49



В номере:

- Рис и рисоводство
- За чистоту производства

МТЗ-82Р

Спрашивайте в киосках уже через две недели!