

ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Аграрная политика
и структура
в 1990-2000 годах



А. М. Макаров,
легендарный директор



модель номера

ЮМЗ-6А



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

12+

Коллекция для взрослых

Тракторы: история, люди, машины

Выпуск № 37, 2016

РОССИЯ

Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Скляр 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-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

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: 10 500 экз.

Цена: 599 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 © 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 неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.

Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 29.04.2016.

Дата выхода в свет: 14.07.2016.

Узнайте больше о коллекции на сайте:

www.traktory-collection.ru

Содержание

Модель номера

3

Сельскохозяйственный трактор ЮМЗ-6А



В контексте времени

8

Аграрная политика и структура в 1990–2000 годах



Портреты

10

А. М. Макаров, легендарный директор



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

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.

Модель номера



Трактор ЮМЗ-6 выпускали с 1970 по 2001 год – 30 лет. За это время сменилось несколько модификаций. Одни были больше приспособлены к сельскохозяйственным работам, и тогда к обозначению прибавлялась буква А, другие – к промышленным, и тогда к названию добавлялась К. Эти же сокращения расшифровывались и по-другому: А – автоматическое управление гидравликой, К – кабина с улучшенной обзорностью.

Кроме того, ко многим названиям моделей ЮМЗ добавляли Л или М, которые обозначали способ запуска дизеля: пусковым двигателем или электростартером. Однако, по большому счету, какие бы литеры ни стояли после названия ЮМЗ-6, потребитель знал, что это универсальный, простой, надежный трактор. Изготовитель – днепропетровский завод «Южмаш», производивший продукцию для армии и космоса, – был гарантом высочайшего качества. ЮМЗ-6 применяли и применяют в сельском хозяйстве, промышленности, строительстве, для коммунальных работ. Сегодня наряду с новыми моделями Южмаша продолжают использоваться и продаваться тракторы ЮМЗ-6 (последний экземпляр был выпущен в 2001 году). Запасные части к ним можно купить, кажется, в любом уголке России, а конструкция машины так проста, что отремонтировать при наличии запчастей ее совсем не трудно. Неудивительно, что и трактор, и экскаватор на его базе чрезвычайно востребованы.



Сельскохозяйственный трактор ЮМЗ-6А

Универсальный колесный трактор 1,4-тягового класса, выпускавшийся на секретном заводе, носил Знак качества и считался лучшим в СССР.

Трактор ЮМЗ-6.



Первый трактор ЮМЗ-6 появился в 1966 году на заводе с секретным названием № 586, или П/я 186. Правда, в этом же году предприятие получило другое название – Южный машиностроительный завод. Однако профиль производства вместе с названием не поменялся: завод оставался крупным изготовителем ракетно-космической техники, а тракторы были побочной, второстепенной продукцией. Но сельхозмашины от этого только выигрывали: их делали так же тщательно и на таком же высоком уровне, как баллистические ракеты и ракетносители. Правда, для сохранения секретности трактор собственной разработки завода сначала носил маркировку «Беларусь», как и предыдущие машины, МТЗ-2 и МТЗ-5, переданные Южмашу с Минского тракторного завода. Но отчасти это было справедливым, ведь первые ЮМЗ-6, которые в литературе называют также ЮМЗ-6Л, были очень похожи на МТЗ-5. Куда больше, чем следующая белорусская модель – МТЗ-50. Усовершенствованные тракторы уже по праву носили имя собственного завода.

От МТЗ-5 к ЮМЗ-6

Трактор ЮМЗ-6 был создан на базе трактора МТЗ-5, который выпускали на Южмаше с конца 1950-х до 1972 года. С минскими

МТЗ-50 и МТЗ-80, разработанными в то же время на той же основе, днепропетровский ЮМЗ-6 имеет множество взаимозаменяемых деталей и схожих решений, но некоторые узлы и агрегаты существенно отличаются (см. таблицу).

Главной частью остова модели ЮМЗ-6 были два швеллера, жестко сцепленные брусом, либо рама с закрепленными на ней двигателем, задним мостом, сцеплением и коробкой передач. Передний отсек корпуса



МТЗ-5 «Беларусь», предшественник ЮМЗ-6.

Некоторые отличия потомков

Узел	МТЗ-50 (МТЗ-80)	ЮМЗ-6
Муфта сцепления	Однопоточная	Двухпоточная
Управление КПП и редуктором	Двумя рычагами	Одним рычагом
Привод ВОМ	Переключаемый: двухскоростной независимый или синхронный	Двухскоростной полунезависимый
Гидронавесная система	Раздельно-агрегатная с автоматическим регулированием глубины пахоты и сцепного веса	Раздельно-агрегатная без автоматизации
Рулевая колонка	Для МТЗ-50 нерегулируемая	Регулируемая по высоте и углу установки

ДВА ВИДА ЗАПУСКА

В зависимости от комплектации двигатель в ЮМЗ-6 запускался с помощью пускового двигателя (пускателя) или электростартера СТ212Р1. Разница с началом работы была достаточно большой – неслучайно даже в названии машин подчеркивался вид запуска дизеля. Если трактор оснащен электростартером, для начала работы надо просто повернуть ключ в замке зажигания. Запуск через пусковой двигатель требует целого ряда операций, причем их выполнение требует и сноровки, и особых знаний.

ЮМЗ-6АКМ на расчистке снега.



ЮМЗ-6 на последнем этапе сборки.

колонка в более поздних версиях трактора регулировалась по нескольким параметрам. Из-за высокого расположения центра тяжести модель не рекомендовали использовать на уклоне более 10°, но практически трактор уверенно преодолевал и более крутые дороги. Гидравлическая система тракторов ЮМЗ-6 рассчитана на управление задней навеской. Это комплексная структура, состоящая из масляного насоса, масляного фильтра, запорочного бака, распределителя гидроцилиндров, арматуры, предназначенной для подключения гидрофицированных органов агрегируемых машин.

Два мотора

ЮМЗ-6 комплектовался двумя типами моторов – Д-242-71 или Д-65. В более ранние версии устанавливали Д-242-71, 4,75-литровый, мощностью 45,6 л. с., в более поздние – 4,94-литровый Д-65 мощностью 60 л. с. Оба они были четырехтактными дизельными двигателями, без турбонаддува, с рядным вертикальным расположением цилиндров, непосредственным впрыском дизельного топлива и воспламенением от сжатия, жидкостным охлаждением. Номинальная частота вращения коленчатого вала составляла 1800 об/мин. Удельный расход топлива был равен 245 г/кВт в час.

Двигатель Д-65 поставлял Южмашу Рыбинский моторостроительный завод. Он разработал несколько вариантов этого дизеля. Д-65Н, Д-65М, Д-65НТ, Д-65МТ устанавливали на тракторы ЮМЗ-6. Кроме этих машин двигатель Д-65 работал на тракторах ЛТЗ-55 и 5МС/5ЛС «Беларусь», экскаваторах ЭО-3311Д и ЭО-3311Г, буровых установках УГБ-1ВС и УГБ-50М, а также, трелевочной лебедке ТЛ-4М.

Секреты пускала

Перед запуском двигателя надо правильно подготовить пусковой шнур. Его узел завести в один из пазов на маховике пускового двигателя и намотать шнур на маховик по часовой стрелке, если смотреть на пусковой двигатель со стороны маховика. Свободный конец шнура следует держать в руках, но не наматывать на руку, чтобы ее не дернуло на механизмы и не травмировало. Затем надо резко потянуть за шнур, и двигатель начнет работать. Если этого не произошло после нескольких попыток, требуется очистить кривошипную камеру. Спускную пробку картера придется вывернуть, разъединить привод и свечу и, проворачивая коленчатый вал за маховик, продуть механизм. Заработавший пусковой двигатель сначала прогревают на малых оборотах. Затем запускают дизель. Как только его коленчатый вал начинает проворачиваться, включают

передаточной коробки включал понижающий редуктор, задний – управление системой тормозов, вал отбора мощности и дифференциал. Габариты трактора: высота – 2750 мм, ширина – 1884 мм, длина – 4140 мм.

Ходовая часть ЮМЗ-6 состояла из жесткой подвески переднего моста. Ее отличали несложный механизм управления передаточных усилий и применение поточной муфты сцепления. Колесная база модели составляет 2450 мм, дорожный просвет – 645 мм (задние колеса) и 450 мм (передние колеса), радиус поворота – 5000 мм. На ЮМЗ-6 монтируются колеса с шинами пониженного давления. Рулевая

Модель номера

подачу топлива в цилиндры. Теперь пусковой двигатель надо остановить – дизель и пусковик не должны работать одновременно более 15 минут.

Модификации

Семейство ЮМЗ-6 представлено несколькими модификациями, которые выпускались в разные периоды и несколько отличались

друг от друга, принаравливаясь к потребностям экономики страны. С 1970 по 1977 год Южмаш производил трактор МТЗ-6Л. Большая часть элементов модели этой ранней серии повторяла конструкцию МТЗ-5. Внешне МТЗ-6Л можно отличить по капоту со скругленной радиаторной решеткой. Машина ЮМЗ-6АЛ отличалась регулируемой по высоте и углу наклона рулевой рейкой, видоизмененной приборной панелью,

прямоугольным капотом и конструктивными доработками в тормозной системе. Трактор ЮМЗ-6АК был впервые выпущен в 1978 году. Его кабина отличалась лучшей обзорностью, а гидравлическая система стала оснащаться силовым и позиционным регулированием. В 1991–2001 годах усовершенствованная модель, с автоматическим устройством управления гидравлической системой, получила обозначение ЮМЗ-6АКЛ/АКМ.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЮМЗ-6А

Назначение

Работы в сельском хозяйстве с навесным, полунавесным и прицепным специальным оборудованием, приведение в движение отдельных элементов стационарных машин, выполнения транспортных задач. Кроме того, трактор используется на производстве, в строительстве, при выполнении коммунальных работ.



Изготовитель

Южный машиностроительный завод, Днепропетровск

Время выпуска

1970–2001

Мощность двигателя,
Д-242-71 / Д-65 л. с. (кВ)

45,6 / 60

Конструктивная масса, кг

3350

Число передач вперед / назад

5 / 1

Диапазон скоростей
движения вперед, км/ч

7,6–24,5

В 1974 году СССР продал Швеции документацию на ЮМЗ-6. В 1976–1982 годах эта страна производила Volvo BM-700, который представлял собой модернизацию ЮМЗ-6.

Продолжение в новом веке

Жизнь семейства ЮМЗ-6 продолжается и сегодня. Выпущенные в конце XX века тракторы по-прежнему верно служат хозяевам, а завод совершенствует трактор и выпускает новые модели с усложненными обозначениями. Сегодня на официальном сайте Южмаша заявлено пять моделей: ЮМЗ-6АКМ40.2, ЮМЗ-8040-2, ЮМЗ-8040-2М, ЮМЗ-8244-2, ЮМЗ-8244-2М. Первый в списке, универсальный колесный трактор мощностью 60 л. с. с передней осью арочного типа, – самая популярная в странах СНГ сельскохозяйственная машина. Он хорошо агрегируется и работает со свеклоуборочными, кукурузными и картофелеуборочными комбайнами, а на дороге, при перевозке груза, развивает скорость до 32,35 км/ч. Поскольку на трактор относительно легко устанавливать оборудование специального назначения со сменными рабочими органами, его применяют как дорожно-строительную и землеройную машину, экскаватор, бульдозер и погрузчик. Машина полезна в лесном хозяйстве, строительстве и промышленности.



Экскаватор ЭО-2621 с бульдозерным отвалом и свезавинчивающим оборудованием.

Экскаватор ЭО-2621 ЮМЗ

Эту машину, пользующуюся большим спросом, разработали на Челябинском тракторном заводе, взяв за основу трактор ЮМЗ-6АЛ/6АМ. Экскаватор справляется с грунтом любой из четырех категорий вне зависимости от сложности поставленной задачи. Трактор ЮМЗ-6 изначально не предназначался для подобных целей: его рама не была рассчитана на большие нагрузки при работе отвалом или ковшом. Разработчики усилили конструкцию дополнительной обвязочной рамой, бульдозерный отвал стал выполнять и функцию опоры, стрелу копательного ковша смонтировали на поворотной колонне.

Замена оборудования и рабочих органов очень проста и проводится на месте оператором и его помощником. Благодаря уникальной геометрии ковша можно использовать как обратную и прямую лопату. Всего ЭО-2621 агрегируется с 22 видами сменного оборудования и применяется на широком фронте работ. Это рытье и засыпание котлованов, траншей, сбрасывание грунтов, чистка дорог, сгребание строительного мусора, возведение насыпей, разработка забоев и погрузка на транспорт посредством лопаты. Важно и то, что экскаватор одинаково надежно работает в различных климатических условиях, при температурах от –40 до +40 °С.



Парк ракет – выставка продукции Южного машиностроительного завода. 2014 г.



Тракторы ЮМЗ предназначены прежде всего для работ с навесными, полунавесными и прицепными сельскохозяйственными машинами и орудиями.

Аграрная политика и структура в 1990–2000 годах

На последнее десятилетие производства трактора ЮМЗ-6 пришлось начало реформ в аграрном секторе страны.

В ведение талонов на основные продукты питания в конце 1880-х годов подтверждало кризис сельского хозяйства и необходимость срочных изменений в этой сфере, как, впрочем и во всех остальных. Опыт западных стран показывал, что оптимальный вид сельскохозяйственного предприятия в рыночной системе – семейная ферма. Но опросы общественного мнения на селе и трезвый анализ ситуации свидетельствовали, что быстрый переход к такой форме хозяйствования в России невозможен. Лишь 10–15 % жителей села готово было открыть собственную ферму. Большинство колхозников и работников совхозов были узкими специалистами, а ведение своего хозяйства требует универсальных навыков. Кроме того, крестьяне просто отвыкли брать на себя какую-либо серьезную ответственность за конечный результат. Сложившиеся экономические условия также совсем не благоприятствовали фермерству: инфраструктура и технологии аграрного производства были сформированы в расчете на крупные предприятия.

Индивидуальные доли

Начавшаяся в 1992 году реорганизация колхозов и совхозов заключалась в следующем. Земля и неземельные средства производства становились собственностью трудовых коллективов сельскохозяйственных предприятий. Эта собственность делилась на индивидуальные паи. Формально каждое хозяйство перерегистрировалось в одну из организационно-правовых форм, разрешенных законодательством (сельскохозяйственные кооперативы, общества с ограниченной ответственностью, закрытые акционерные общества, колхозы, совхозы, ассоциации крестьянских хозяйств и др.).

Заметим, что индивидуальные доли были условны, то есть не были отмечены на местности. Владелец имел право получить участок, но его местоположение всякий раз отдельно обсуждалось. Эта условность земельных долей оказалась удачной для развития земельного рынка. Владельцы долей опасались продавать их, надеясь на будущее

подорожание, и потому сдавали в аренду. Несельскохозяйственные инвесторы – арендаторы крупных территорий (в некоторых регионах до 300 тыс. га) испытывали бы почти непреодолимые трудности, если бы земля была поделена физически. Условные же доли они сначала концентрировали в своих руках, а уже затем обращались к хозяйствам и получали не разбросанные маленькие участки, а единый крупный массив. Владельцу доли это также было удобно: после истечения срока аренды он мог потребовать свою долю обратно и получить участок на границе землепользования арендатора.

Странная структура

В 1992–1994 годах около 300 тыс. домохозяйств вышли из коллективных хозяйств и организовали собственные семейные фермы. Остальные сельские жители предпочли остаться наемными работниками, а свои земельные доли сдали в аренду своему хозяйству. В следующие несколько лет в России сохранялась довольно противоречивая аграрная структура. Сельскохозяйственные предприятия использовали около



Первым фермерам пришлось нелегко: им надо было вновь научиться быть настоящими бережливыми и расчетливыми хозяевами.

Типы сельскохозяйственных производителей в 1990–2000 годах

Формы хозяйствования	1990		2000	
	Число, тыс.	Производство, % к итогу	Число, тыс.	Производство, % к итогу
Сельскохозяйственные организации	29,4	73,4	27,6	43,4
Фермерские хозяйства и индивидуальные предприниматели	4,4	0	261,7	3
ЛПХ	16 300	26,6	16 000	53,6

НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫЕ ЗЕМЕЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ 1990–2000 ГОДОВ

- 1990. Законы «О крестьянском (фермерском) хозяйстве», «О земельной реформе», «О социальном развитии села».
- 1991. Указ Президента РФ «О неотложных мерах по осуществлению земельной реформы РСФСР», постановление Правительства РФ «О порядке реорганизации колхозов и совхозов».
- 1992. Закон «О праве граждан Российской Федерации на получение в частную собственность и на продажу земельных участков для ведения личного подсобного и дачного хозяйства, садоводства и индивидуального жилищного строительства».
- 1993. «Порядок купли-продажи гражданам Российской Федерации земельных участков».
- 1993. Конституция РФ (закрепила право частной собственности на землю в РФ).
- 1994. Постановление Правительства РФ «О порядке определения нормативной цены земли».
- 1997. Закон «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним».
- 1998–2001. Законы «О государственном земельном кадастре», «О землеустройстве», «О разграничении государственной собственности на землю», Земельный кодекс РФ.



В первое десятилетие земельной реформы масса горожан продолжала обеспечивать себя овощами и картошкой самостоятельно.

90 % сельхозугодий и пашни, при этом их доля в производстве валовой продукции составляла меньше половины. Личные подсобные хозяйства, занимая 3–4 % земли, расширили производство за счет картофеля, овощей и фруктов с 33 до 54 %. Но они продавали только 13 % своей продукции, а остальное потребляли сами. Земли и производство фермеров пока занимали слишком ничтожную долю на рынке. Дело в том, что резкий спад производства на коммерческих, рыночно ориентированных сельхозпредприятиях отражал спад потребления из-за снижения покупательной способности населения.

Запасной вариант

Произошедшая в 1998 году девальвация рубля привела к росту цен на импортные продукты и переместила внимание вновь к отечественным. Спрос на землю и ее цена начали расти, а рынок земельных долей развиваться. Около 5–6 % сельхозугодий ежегодно меняло своих пользователей. Характерной особенностью земельного рынка стал приход внешних инвесторов. Они создали крупные агропромышленные холдинги на обширных земельных массивах. Причины действий этих предпринимателей были разными. Для переработчиков сельскохозяйственной продукции, трейдеров, вертикальная интеграция продовольственной цепи, обращение к внутренним поставщикам при удорожании импортного сырья было порой единственным выходом. Другие инвесторы, раньше никак не связанные с сельским хозяйством, из нефтяной, газовой, финансовой областей, пытались найти «запасные варианты» для вложения средств, и сельское хозяйство, не требовавшее значительных

капитальных вложений, с льготным режимом налогообложения, при грамотном ведении давало неплохие результаты. Сегодня холдингам принадлежит ведущая роль в модернизации сельского хозяйства. Однако количество фермерских хозяйств и их доля в производстве тоже значительно выросла за первое десятилетие реформ.

Первый десяток

Специалисты Государственного университета по землеустройству А. Варлоамов и С. Гальченко так оценили итоги земельной реформы: «В России в 1991–2001 гг. возникло приблизительно 275 тыс. крестьянских (фермерских) хозяйств; были расширены земли сельских населенных пунктов; создан фонд



К 1990-м годам сельскохозяйственная техника была рассчитана на крупные общественные хозяйства.

перераспределения земель; начался процесс приватизации земли под предприятиями; приняты законодательные земельные акты; начался рыночный оборот земель; введена платность землепользования; стала формироваться автоматизированная система ведения государственного земельного кадастра, была обеспечена потребность населения в земельных участках для личного подсобного хозяйства, садоводства, огородничества, дачного хозяйства; существенный рост получило индивидуальное жилищное строительство. Вместе с тем... не были решены вопросы сохранности земель и повышения эффективности их использования... большие площади сельскохозяйственных угодий заросли кустарником и мелколесьем, заболочены, эродированы, опустошены и деградировали».

А. М. Макаров, легендарный директор

Когда на Южном машиностроительном заводе начали выпускать трактор ЮМЗ-6, директором предприятия был Александр Максимович Макаров.

Макаров был связан с крупнейшим в СССР ракетным заводом 38 лет, из них 25 лет (1961–1986), вплоть до своего 80-летия, он работал на посту директора. Закономерно, что в 2000 году, уже после смерти легендарного директора, предприятию присвоили его имя.

Непростое начало

Когда в 1948 году Макарова направили на строящийся в Днепропетровске крупнейший автозавод, Александр Максимович уже имел за плечами большой производственный и жизненный опыт. Родившись в 1906 году в станице Цимлянкой Ростовской области и окончив Ростовский механический институт инженеров путей сообщения, за 15 лет он успел сменить не одно место работы. Руководил НИИ в Ростове-на-Дону, авторемонтной станцией, Могилевским авторемонтным заводом, горьковским заводом «Красная Этна», петропавловским заводом малолитражных двигателей, мотоциклетным заводом в городе Ирбит Свердловской области. Не по своей воле молодой специалист с прекрасными организаторскими и административными способностями переходил

с предприятия на предприятие, переезжал из одного конца страны в другой. Его, члена компартии, направляли на трудные участки, что было в те времена делом обычным. Не было ничего удивительного и в том, что по ложному обвинению его на два года отправили в заполярные лагеря, а во время войны так же неожиданно освободили и вернули на руководящую работу. В этот период Макаров получил свою первую награду – орден Трудового Красного Знамени. Позднее он заслужил его еще раз, пять раз удостоился ордена Ленина, один – ордена Ярослава Мудрого, дважды стал Героем Социалистического Труда, лауреатом Ленинской и Государственных премий СССР.

Счастлирое решение

И образование, и опыт позволяли Макарову уверенно чувствовать себя в должности начальника производства автомобильного завода. Однако когда предприятие в одночасье стало военным, производящим ракеты, он не надеялся остаться здесь: многих специалистов с более благонадежной биографией перевели на другие заводы. Александра Максимовича оставили, причем на той же высокой должности. Как показала практика, для завода это было верным и даже счастливым решением. Упорный и энергичный, Макаров освоил новую сферу так, что на равных обсуждал вопросы ракетной промышленности с академиками. Когда в 1954 году Особое конструкторское бюро возглавил Михаил Кузьмич Янгель, убежденный сторонник использования в боевых ракетах высококипящих компонентов топлива и автономных инерциальных систем управления, он сразу нашел в лице главного инженера единомышленника. Мало того, Макаров предложил перенести создание опытных образцов, их испытания и доработку



А. М. Макаров.

с экспериментального производства при ОКБ непосредственно на завод. Он подсчитал, что так время подготовки продукции к серийному выпуску сократится. Так и вышло.

Сотрудничество двух специалистов переросло в дружбу, а оба коллектива, которые они возглавляли, конструкторский и производственный, работали слаженно и эффективно, объединенные общими взглядами и целями. Результатом этого сотрудничества стала Р-12, первая ракета, не скопированная с зарубежного образца, а разработанная отечественными специалистами, изготовленная на ЮМЗ и принятая на вооружение Советской армии в 1959 году.

Одержимый

Серийный выпуск следующей модели Янгеля, Р-14, и первой в мире межконтинентальной стратегической ракеты на высококипящих компонентах топлива, Р-16, требовал серьезной реконструкции цехов завода. Макарову удалось организовать ее без остановки серийного производства Р-12. В феврале 1961 года ракета Р-16 успешно стартовала, а в марте Александр Максимович стал директором завода.

Вскоре практически все заводчане смотрели на проблемы производства глазами Макарова. Его главное качество – одержимость делом – передавалось сотрудникам.

Защитница и провокатор

Р-12 – советская жидкостная одноступенчатая баллистическая ракета средней дальности (БРСД) наземного базирования. На ее базе были созданы Ракетные войска стратегического назначения. В 1960 году Р-12 встала на боевое дежурство в четырех полках в Белоруссии и Латвии и в трех – на Кубе в 1962 году. Последнее вызвало так называемый Карибский кризис, чуть не спровоцировавший ядерную войну.



ТРАКТОРНЫЕ ДАТЫ

Основное внимание на заводе уделялось ракетной технике, но и все, что производили дополнительно, будь то газовые баллоны, детские велосипеды или чертежные приборы, делали так же качественно и ответственно. Тем более это касалось тракторов, история которых была так же неразрывно связана с Южмашем, как история ракет. Вот важные даты тракторного производства, которые пришлось на время руководства Макарова.

- 1962 год. Завод выпустил 250-тысячный трактор.
- 1966 год. Изготовлен первый трактор разработки Южмаша – ЮМЗ-6.
- 1972 год. Начат серийный выпуск тракторов ЮМЗ-6. Трактор ЮМЗ-6Л/6М признан лучшей машиной 1971 года.
- 1974 год. Государственной аттестационной комиссией трактору ЮМЗ-6Л/6М присвоен Знак качества.
- 1978 год. С главного конвейера тракторного производства сошел 1 000 000-й трактор.
- 1986 год. Южный машиностроительный завод выпустил 1 500 000-й трактор.

приборного, сборочного, двигательного производств, собственной ТЭЦ комбинат не зависел от поставщиков и вообще внешних условий. Организуя и контролируя столь огромную работу, Макаров не упускал и другую сторону деятельности руководителя крупного предприятия – социальную. Он сумел добиться для рабочих-ракетчиков высоких зарплат. Жилищный фонд завода был фактически городом в городе – около трети Днепропетровска. К началу 1980-х годов примерно из 50 тыс. работников Южмаша около 20 тыс. со своими семьями ежегодно выезжали на базы отдыха, в санатории и пансионаты. Завод постоянно пополнялся молодыми специалистами из вузов Москвы, Ленинграда, Казани, Харькова. Им директор сразу старался выделить отдельные квартиры, места в детских садах. На Южмаше действовал крупнейший комбинат общественного питания, существовало заводское подсобное хозяйство. В 1970 году в городе был открыт Дворец водных видов спорта, в то время лучший бассейн страны, в 1983-м – универсальный Дворец спорта «Метеор».



Ростовский университет путей сообщения (бывший Ростовский-на-Дону механический институт инженеров путей сообщения), который в 1933 году окончил А. М. Макаров.

К специалистам, возглавлявшим ключевые посты, директор предъявлял особые требования: они должны были работать с такой самоотдачей и в таком темпе, как он сам, что не каждому по силам. Но иначе нельзя было двигать такое сложное дело, как создание базы для Ракетных войск и мирного освоения космоса. Отрасль требовала особой точности, ответственности, использования самых последних достижений науки. Поэтому даже опытных работников Макаров побуждал получать специальное образование. По его настоянию при Днепропетровском университете было открыто отделение для ускоренной переподготовки руководящих кадров. Молодые же специалисты, окончившие физтех, продолжали образование на заводе. Техническая библиотека Южмаша обладала фондом сравнимым с библиотеками академических институтов. Заводское бюро рационализаторства и изобретательства помогало заводчанам не только патентовать

свои изобретения, но и защищать кандидатские и докторские диссертации. Доктор технических наук, профессор, Александр Максимович сам был живым примером самосовершенствования.

Производство и люди

Трудно перечислить все достижения коллектива Южмаша за годы директорства Макарова. В это время появились четыре поколения боевых ракет и ракетно-космических комплексов, ракетносители «Циклон» и «Зенит», разгонные блоки для проекта «Энергия-Буран», ряд космических аппаратов для исследования Земли и Солнца, мониторинга земной поверхности и околоземного пространства, такие как «Космос», «Интеркосмос», «Океан», АУОС - СМ, лунный модуль и др.

Макаров сделал Южмаш автономным предприятием, с замкнутым циклом производства. За счет своего инструментального, металлургического, химического, экспериментального,

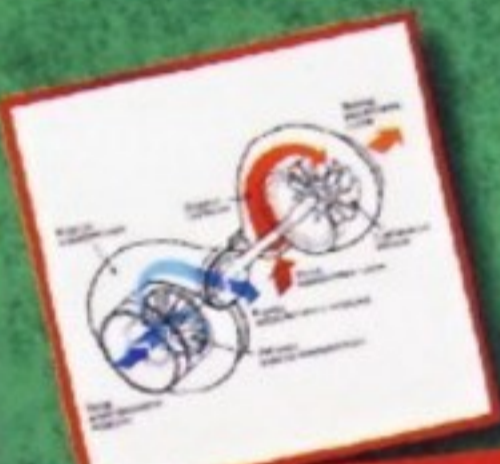


Ракета Р-12 простояла на вооружении Ракетных войск 30 лет, до 1990 года. Теперь ее можно увидеть как памятник в белорусском городе Барановичи.

В номере 38

ТРАКТОРЫ

ИСТОРИЯ, ЛЮДИ, МАШИНЫ



Турбонаддув
для дизеля



Австрийские
тракторы Lindner



№
38

модель номера

T-330

ISSN 2311-2131



9 772311 213608

hachette

T-330

В номере:

- Турбонаддув для дизеля
- Австрийские тракторы Lindner

Спрашивайте в киосках уже через две недели!