**08-219 Т-4А гусеничный трактор 4-го тягового класса сельскохозяйственного назначения для работ на тяжелых почвах, мест 2, конструктивный вес 9.96 т, А-01М 130 лс, вперед/назад 9.52/7.04 км/час, Алтайский тракторный завод г. Рубцовск, 1970-98 г. в.**



**Изготовитель и разработчик:** Алтайский ордена Ленина (с 1967 г.) тракторный завод им. М.И. Калинина (с 1946 г.), г. Рубцовск Алтайского края. Основан в 1942 г. В 1974 году предприятие было преобразовано в производственное объединение и получило название ПО "Алтайский тракторный завод". В 1992 г. преобразован в ОАО «Алттрак». По информации на*avtomash.ru* выпущено всего 343000 экземпляровТ-4А, но это никак не вяжется с тем фактом, что в 1986 году был изготовлен миллионный трактор семейства Т-4А.

 Думаю, что именно в оптимально выбранном 4-м тяговом классе одна из причин долгой и плодотворной жизни этого трактора. Практически в разных вариациях он простоял на заводском конвейере с 1965 г. до закрытия завода в 2011 году. На моем прорабском опыте было очевидно, что на общестроительных работах шустрые бульдозера на ДеТешках не всегда эффективны, бульдозеры на сотках медлительны и с перебазировкой не всегда просто, а вот на алтайцах в самый раз, быстрый, нетяжелый и достаточно мощный.

*Источник: agroreport.ru. Спасибо.*

 Конечно, Т-4 не был создан с нуля. Еще в конце 1940-х в стране всерьез задумались о создании мощных тракторов, способных работать на тяжелых почвах с 4- и 5-корпусными плугами. В 1948 году Отделом главного конструктора АТЗ им. М. И. Калинина был спроектирован мощный гусеничный трактор ДТ-64, который стал чем-то средним между разработанным тогда ДТ-54 и уже выпускавшимся трактором «Сталинец» С-80. Применение планетарного механизма, который одновременно являлся и редуктором, позволило существенно сузить колею, обеспечив удобное агрегатирование орудий без поперечного смещения точки прицепа. В случае с ДТ-54 увязка ширины трактора и плуга была не самой удачной, из-за чего трактор при движении отклонялся от прямолинейного пути. На ДТ-64 применили полужесткий тип подвески, такой же, как на С-80. Конечно, о комфорте механизатора тогда и речи не шло, а решающим фактором стало то, что полужесткая подвеска имела больший тяговый КПД, чем у тракторов с балансирной подвеской. «В железе» собрали всего несколько опытных образцов, которые в 1952 году прошли комплекс испытаний. Из-за ряда выявленных недостатков и неудовлетворительной мощности двигателя трактор вернули на доработку. Спустя два года, в 1954 году АТЗ изготовил 4 опытных образца ДТ-70, из которых 3 были представлены на Госиспытания, а 1 экспонировался на Всесоюзной сельхозвыставке в Москве. По факту ДТ-70 стал модернизированной версией ДТ-64. При этом практически заново были созданы узлы коробки передач, независимого вала отбора мощности (ВОМ), доработана конструкция главной муфты сцепления. Но главным отличием трактора был новый двигатель Д-70 - дизельный 4-цилиндровый номинальной мощностью 70 л. с.

 Мощность двигателя ДТ-70 позволяла агрегатировать трактор с 4-корпусным плугом при глубокой пахоте на тяжелых почвах, а также использовать на мелиоративных и дорожно- строительных работах. У него было пять передач вперед с максимальной скоростью до 7,6 км/ч, четыре пониженные передачи с минимальной скоростью 1,8 км/ч и пять передач назад.

 Масса ДТ-70 составила 7200 кг. Максимальное тяговое усилие 6850 кг он развивал на второй пониженной передаче при скорости 2,2 км/ч, а по тяговому усилию на низшей передаче превосходил ДТ-54 в два с лишним раза. В течение нескольких лет ДТ-70 проходил всесторонние госиспытания. И хотя он оказался довольно удачным по многим показателям, в серию так и не пошел. Что тому стало причиной, до конца непонятно, но уже к началу 1960-х годов на Алтайском заводе были выпущены первые опытные образцы более мощного гусеничного трактора Т-4 «Алтай», ставшего модернизированной и улучшенной версией ДТ-70.

 В ходе совместных испытаний опытных образцов трактора Т-4 с серийным ДТ-54 и готовившимся к выпуску ДТ-75 «Алтай» он оказался эффективнее в среднем на 60–90%, чем ДТ-54, и на 30%, чем ДТ-75. На пахоте почв с высоким удельным сопротивлением производительность Т-4 превышала производительность Т-74 и ДТ- 75 на 50–60%. При весе 8200 кг удельное давление трактора на почву было даже немного меньше, чем у ДТ-54А и ДТ-75 (0,46 и 0,41 кгс/см2 соответственно против 0,38 кгс/ см2 у Т-4).

 Максимальное тяговое усилие на крюке при номинальной мощности двигателя составляло 5000 кгс. Оно достигалось при работе на 1–3-й передачах при рабочей скорости не более 4,5 км/ч. Для сравнения, максимальное тяговое усилие на первой передаче трактора ДТ-54А составляло 2850 кгс, ДТ-75 - 3000 кгс, а Т-74 - 3400 кгс. Удельная энергонасыщенность трактора Т-4 - 79 л. с. на один метр колеи, то есть на 28% выше, чем Т-100, и на 33%, чем Т-74. Удельная металлоемкость Т-4 - 73 кг/л. с., что в полтора раза меньше, чем у тракторов Т-100 и ДТ-54, и на 6% меньше по сравнению с Т-74 и ДТ-75. Обычная пахота на глубину 23 см с пятикорпусным плугом могла выполняться на скорости до 7 км/ч, а производительность при этом достигала 1,3 га/ч.

 Трактор Т-4 относится к гусеничным тракторам общего назначения тягового класса 4. Он предназначен для выполнения всех сельскохозяйственных операций, а также для работы в дорожной, строительной, лесной и других сферах народного хозяйства. Трактор выполнен по классической для гусеничных тракторов схеме: два лонжерона, прикрепленные к корпусу заднего моста и замкнутые спереди поперечным брусом, составляют его раму. Все основные и вспомогательные механизмы смонтированы на ней.

 Первые серийные тракторы Т-4 оснащались дизельным двигателем СМД-22М мощностью 95 л. с., а уже спустя несколько месяцев алтайские моторостроители запустили в серийное производство собственный 6-цилиндровый рядный мотор АМ-01, который разрабатывался специально для Т-4. Новый двигатель объемом 11,15 л развивал мощность 110 л. с. при 1600 об/ мин. Максимальный крутящий момент составил 570 Н·м с запасом не менее 15%. Для запуска дизеля АМ-01 был применен одноцилиндровый двухтактный карбюраторный пусковой двигатель ПД-10У с двухступенчатым редуктором. Запуск пускового двигателя мог осуществляться как из кабины трактора при помощи электрического стартера СТ- 350, так и вручную - прямо под капотом при помощи шнура.

 Для эксплуатации трактора при низких температурах в осенне-зимний период предусматривалась установка на двигатель жидкостного подогревателя типа ПЖ-300, который предназначен для предпускового подогрева двигателя, а также поддержания теплового режима неработающего двигателя при длительных остановках трактора.

 Трактор оснащался металлической закрытой двухместной кабиной с двумя распашными дверями. Переднее правое лобовое окно установлено в рамке, которая могла быть открыта и укреплена с помощью секторов. Кроме того, над этим стеклом имелся стеклоочиститель с ручным приводом. Окна дверей оснащены механическими стеклоподъемниками. Крыша кабины - металлическая, но имелась и картонная теплоизоляция.

 В кабине два пружинных сиденья. Положение тракториста и пассажира можно регулировать только вдоль оси трактора. На задней стенке кабины устанавливался бачок для питьевой воды емкостью 2,5 л. На передней стенке слева - вещевой ящик. Справа на боковой - футляр для аптечки.

 Для обеспечения герметизации кабины отверстия на передней стенке и зазоры в полу уплотнены резиновыми прокладками. Для обогрева в холодное время года предусматривалось обогревательное устройство. Теплый воздух, подаваемый вентилятором двигателя от водяного радиатора трактора, через заборник поступает в кабину. В теплое время года обогревательное устройство необходимо было снимать с трактора. Для обеспечения нагнетания свежего воздуха в кабину в крыше есть электрический вентилятор.

 Спрос и применение Т-4 приобрели такие масштабы, что, выпустив первый трактор этой модели в начале 1965 года, уже весной 1968-го алтайские тракторостроители собрали юбилейный 10-тысячный Т-4 «Алтай». Затем на смену Т-4 пришел его модернизированный и улучшенный последователь, самый массовый и известный трактор АТЗ - Т-4А, который сходил с конвейера в разных вариациях вплоть до банкротства и закрытия завода в 2010-е годы. Т-4А принципиально не отличался от своего предшественника Т-4. Просто улучшений и изменений накопилось достаточно, чтобы добавить в индекс модели букву «А». Окончательный переход на новую модель завершился в 1976 г.

 Описание и ТТХ см. в приложенном PDF 1975 года.

 Фактически имелась одна массовая модификация – промышленный Т-4АП и его модернизированный вариант Т-4АП2. Поставлялась в двух комплектациях: Т-4АП-С1 с выводом трубопроводов гидравлической системы на перед и Т-4АП-С2 – с задним выводом.

 **Сам** Т-4А традиционно мог поставляться в следующих комплектациях:

Т-4А-С1 - полностью оборудованный агрегатами гидравлической навесной системы и с двумя выносными силовыми цилиндрами;

Т-4А-С2 - оборудованный агрегатами гидравлической системы, но без основного и выносных силовых цилиндров и без механизма навески;

Т-4А-С3 - без агрегатов гидравлической системы и без механизма навески;

Т-4А-С4 - оборудованный, как и трактор T-4-C1, но без выносных цилиндров.

 В 1977 году были собраны опытные образцы гусеничных тракторов Т-5, а в 1979 — опытные образцы с новым верхним строением и с другими изменениями. На тракторе установлен двигатель А-01Т Алтайского моторного завода, являющийся модернизацией двигателя А-01М с установкой турбокомпрессора и.

 Основные отличия трактора Т-5 от Т-4А являются:

− установка на двигатель турбокомпрессора ТКР-11Н, что повлекло за собой изменение систем впуска и выпуска и установку воздухоочистителем с бумажными фильтр-патронами;

− регулировка топливного насоса на 170 л.с. и 1800 об/мин;

− внедрение дисковых тормозов заднего моста;

− установка балансиров опорных катков.

После развала СССР на рынке стали появляться тракторы иностранного производства. Кроме того, в сельском хозяйстве пошла тенденция по отказу от гусеничных тракторов в пользу колесных. Стали востребованы более мощные тракторы. На АТЗ пытались обновить ассортимент тракторной техники. Т-4А превратился в Т-4А.01 с обновленной кабиной. Потом был Т-4.02 (402), который внутри оставался тем же Т-4А, несмотря на внешние изменения. Следующим этапом стал Т-4.04 (Т-404), разработка которого началась в 1995 году по программе поэтапного перехода от трактора Т-4А к трактору Т-250. Первый опытный образец трактора был собран в этот же год. 5 мая 1999 г. на 2-ом сборочном конвейере собран первый трактор 4-5 тягового класса Т-404, началось производство гусеничного трактора мелкими сериями. В начале 2002 году собран трактор Т-404 с новым верхним строением.

 Касаемо самого Т-250 , работа над которым началась еще в середине 70-х!!! И до конца 00-х алтайцы не сдавались и пытались пустить его на конвейер. Даже в 2006 году премьер Фрадков положительно оценивал проект Т-250, а алтайцы ждали господдержки. АТЗ готовился к запуску в серию Т-250. Но что-то пошло не так, фактически началось медленное банкротство завода "Алттрак". Не хватило сторонней, в том числе государственной поддержки.

 Завод продержался на плаву до 2011 года, после чего из-за накопившейся задолженности его признали банкротом. Двумя годами позже был создан ООО "Завод Алтай трактор", который даже попытался возобновить производство Т-404. Но на начало 2018 года ООО «Завод Алтай Трактор» является малой компанией с уставным капиталом 20000 рублей и нулевой финансовой отчетностью за 2015 и 2016 годы...