**08-240 ХТЗ Т-125 4х4 колёсный трактор общего назначения 3 тягового класса, сочленённый, мест 2, прицеп/полуприцеп до 10/20 т, конструктивный вес 6.94 т, АМ-03 130 лс, вперед/назад 29/11.3 км/час, 195 экз. + 62 модификации, ХТЗ г. Харьков 1962-67/69 г.**



*Источник: tractorreview.ru. Спасибо неизвестному автору.*

10 января 1959 года вышло Распоряжением Совета Министров СССР №831 о создании на ХТЗ нового мощного колёсного трактора общего назначения, 3-го тягового класса, мощностью 130 л.с. Кстати, знаменитая 12-дневная поездка Н. С. Хрущева по Соединённым Штатам, после которой он якобы велел создать данные трактора, состоялась лишь осенью того же 1959-го г.

 Конструкторское бюро ХТЗ приступило к их разработке и испытаниям. Кое-какие наработки в данной теме имелись, ещё до 1959 года. А именно – опытный колёсный трактор-тягач НАМИ-044 массой 4900 кг со 135-сильным дизелем, 15-ти ступенчатая коробка переключения передач. Этот образец, доставленный в апреле 1959-го года на Харьковский тракторный завод, и стал основой для собственной разработки специалистов предприятия. Исходная первоначальная конструкция подверглась кардинальным изменениям. В поисках схемы управления трактора победило предложение Сошникова – использовать центральный шарнир рамы. Данную схему подсказал ему увиденный в годы войны трофейный итальянский артиллерийский тягач. Схема поворота трактора при помощи центрального шарнира рамы была реализована на первом опытном образце будущего трактора (Т-90, в 1959 году). Она сразу же решила четыре проблемы: наличия фиксированного радиуса поворота, сохранения минимальной ширины трактора, минимального радиуса поворота и безопасного применения трактора на транспортных работах. Данные преимущества центрального шарнира рамы, в сочетании с технологичностью, позволили закрепиться данному узлу на тракторах ХТЗ и мощных тракторах марки Кировец на долгие десятилетия.

 В декабре 1959 года опытный трактор Т-90 был показан на ВДНХ в Москве, получил высокую оценку механизаторов, специалистов сельского хозяйства и руководства страны. После завершения разработок и испытаний, в начале 1962 года, было запущено мелкосерийное производство нового трактора. В 1964 году было решено приступить к наращиванию производственных мощностей ХТЗ для выпуска 70 000 единиц Т-125 ежегодно и о создании на его базе гусеничного трактора, который был бы унифицирован с колёсным. В итоге на предприятии создали опытный трактор ДТ-125 – тот же Т-125, только на гусеничном ходу. Такая унификация была осуществлена на ХТЗ впервые не только в СССР, но и в мире. Эта машина послужила основой для создания гусеничного трактора нового поколения — Т-150, полностью унифицированного с колёсным Т-150К (который, в свою очередь, стал «потомком» Т-125). Несмотря на то, что Т-125 не стал массовым трактором в сельском хозяйстве Советского Союза, эта модель стала прочной основой для создания по-настоящему легендарного семейства тракторов Т-150, нашедших в агропромышленном комплексе нашей страны самое широчайшее применение. В общей сложности, Харьковский тракторный завод с 1962 по 1967 год выпустил 195 экземпляров колёсных тракторов Т-125, и ещё 62 единицы данной техники в специальных модификациях.

*«Это не танк, а трактор. Огромный Т-90 «Украина» от БИБИП на dzen.ru*

 Для освоения целины требовался новый энергонасыщенный колесный трактор, который бы имел тяговый класс не менее трех. В то время в НАМИ, экспериментировали с полноприводным колесным тягачом НАМИ-044 с повышенной силой тяги. Благодаря широким арочным шинам он имел малое давление на грунт и при необходимых доработках мог бы использоваться как пахотный трактор.НАМИ-044 оборудовался дизельным двигателем ЯМЗ-204В мощностью в 135 л.с. Он обеспечивал отличную подвижность тягача и энерговооруженность. 44-й был способен выполнять те же пахотные работы, что и гусеничный трактор ДТ-54, при этом имея меньшее удельное давление на грунт 0,3 кг/см2 против 0,41 кг/см2 у ДТ.

 В 1958 году, НАМИ-044 был доставлен в Харьков для изучения. После первых заводских испытаний, было отмечено ряд недостатков тягача. Так мощность мотора была излишней, для тягача массой всего 5,1 тонны, а арочные шины выступали за ширину захвата плуга. Кроме того, способ поворота путем подтормаживания колес с одного борта, оказался мало приемлем для колесной машины, а при сложных дорожных условиях даже опасным. В итоге, машину решили основательно переделать. Так родился проект Т-90 Украина.

 Первым делом был заменен двигатель на менее мощный 85-сильный СМД-17, а вот как реализовать схему поворота мнения разошлись. Курирующие проект чиновники из отраслевого министерства, настаивали на традиционной схеме с передними управляемыми колесами, а инженеры ХТЗ хотели применить новаторскую систему поворота с помощью шарнирной рамы.

 В конечном итоге было принято соломоново решение и построено два прототипа, с разными схемами управления. Трактор с шарнирным механизмом обозначался как Т-91, с поворотными колесами, как Т-92. Новая схема управления сразу же показала себя во всей красе. Т-91 имел куда лучшую маневренность, по сравнению с Т-92. Вдобавок, шарнирная рама была в целом технологичнее в производстве. По итогам дальнейших испытаний, было принято продолжать работы в этом направлении.

 Благодаря проекту Т-90, шарнирно-сочлененная поворотная схема надолго пропишется в тракторах советского производства. Сам же Украинец к производству не планировался, но он стал важной ступенькой к тракторам Т-125 и Т-150.

 Колесный трактор Т-125 предназначен для выполнения сельскохозяйственных, транспортных, дорожно-строительных и других работ.  В сельском хозяйстве он  может быть использован   на   пахоте, сплошной культивации, лущении, дисковании, севе и уборке. Трактор может также использоваться на транспортных работах с полуприцепами и прицепами грузоподъемностью 10—20 т на магистральных дорогах и в условиях бездорожья на скоростях от 12,9 до 29 км/час.

 Двигатель – 6-цилиндровый дизель АМ-03 с водяным охлаждением и запуском при помощи пускового двигателя с электростартером. По многим узлам мотор был унифицирован с широко распространенными дизелями ЯМЗ-236. Трактор оснащался двумя ведущими мостами, причем задний жестко стыковался с рамой. Передний мост имел рессорную подвеску и подключаемый с места водителя привод. Сама рама состояла из двух частей, соединенных между собой шарнирным узлом. Конструкция мостов и колес позволяла осуществлять регулировку колеи на два фиксированных значения – 1630 и 1910 мм. Для привода вспомогательных и навесных устройств на задней части трактора имелся вал отбора мощности. Для него существовали два комплекта сменных шестерен, которые обеспечивали частоту вращения 540 или 1000 оборотов.

 Трансмиссия - двухдисковая сухая постоянно замкнутая муфта сцепления, коробка передач четырёхходовая с ходоуменьшителем, смена передач осуществлялась зубчатыми муфтами, имелась циркуляционная система смазки коробки. Раздаточная коробка двухступенчатая, оба моста являются ведущими, передний – отключаемый, главная передача переднего и заднего мостов – коническая, имелись колёсные редукторы планетарного типа.

 Цельнометаллическая кабина водителя имела два раздельных сидения и оснащалась эффективной системой обогрева и вентиляции. Дополнительную вентиляцию в жаркое время можно было осуществлять через откидное лобовое стекло. Большая площадь остекления дверей и задней части кабины обеспечивали хороший обзор для водителя трактора Т-125.

Рулевое управление – гидроцилиндр управлявший поворотом половины рамы, рама из двух половин.

 Тормозная система – колодки на всех колёсах, привод пневматический.

Передняя подвеска была рессорной.

Гидрооборудование – насос с независимым приводом, гидрораспределитель золотникового типа 3-секционный, 2-3 точечная навесная система, имелся гидрокрюк.

 На базе трактора был создан ряд модификаций, таких как версия для леспромхозов Т-127, дорожная машина Т-128, инженерный трактор КТ-125 и погрузчик с фронтальной загрузкой Т-126. Семейство машин выпускалось недолго, до 1969 года, и за это время было собрано всего 195 тракторов базовой версии и еще 62 машины различных модификаций.

Модификации.

 Наряду с основным колёсным трактором Т-125, ещё на стадии его проектирования, в параллельном режиме на его базе были созданы:

- лесотехнический трактор-трелевочник Т-127,

- дорожный трактор Т-128,

- инженерно-строительный тягач КТ-125 с землеройным оборудованием от киевского завода «Строймаш»,

- фронтальный погрузчик Т-126 (совместно с Орловским заводом погрузчиков).

|  |
| --- |
| Технические характеристики тягачей НАМИ-044 и НАМИ-044Т |
| Модель | НАМИ-044 | НАМИ-044Т |
| Двигатель | ЯМЗ-204В | СМД-9 |
| Максимальная мощность, л.с. | 135 | 75 |
| Вес снаряженного тягача, кг | 5100 | 4750 |
| Вес трактора при пахоте, кг | 6200 |
| Сила тяги при скорости 5 км/ч и буксовании 12%, кг | 3000 |
| число передач: а) переднего хода б) заднего хода | 15 3 |
| Максимальная скорость, км/ч | 45 | 37 |
| Минимальная скорость, км/ч | 0,5 |
| Минимальный радиус поворота | 0,851,71 |
| Размер шин | 1140–700 |
| База, мм | 1850 |
| Колея, мм | 1710 |
| Дорожный просвет, мм | 410 |

**Технические характеристики Т-125**

Тип трактора колесный, общего назначения Класс тяги, кН 30
Марка двигателя АМ-03
Тип двигателя 6-цилиндровый рядный, 4-тактный, водяного охлаждения.
Номинальная мощность двигателя, л. с. 130
Диаметр цилиндра, мм 130, Ход поршня, мм 140
Частота вращения коленчатого вала при номинальной мощности, об/мин - 1700
Частота ращения ВОМ, об/мин 545 и 1000
Удельный расход топлива, г/л.с.-ч 190
База, мм 2860
Колея, мм 1630 и 1910
Дорожный просвет, мм 400
Размер шин, '' 18,4/15 – 24

Габаритные размеры, мм: Длина 5805, Ширина 2095, Высота 2700
Вместимость топливного бака, л 330
Масса конструктивная, кг 6940