

В.В. ЕПИФАНОВ, канд. техн. наук; **Н.В. ПИСАРСКАЯ**, НТУ «ХПИ»

**ОРГАНИЗАТОР ПРОМЫШЛЕННОСТИ УКРАИНЫ
(К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Н.А. СОБОЛЯ)**

Наведено основні етапи життя та творчої діяльності випускника Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» М.О. Соболя, який пройшов шлях від техника до директора потужного машинобудівного підприємства, видатного керівника промисловості України.

The main stages of life and creative activities of the National Technical University «Kharkiv polytechnical institute» graduation N.A. Sobol who has worked his way up from technician to director of the largest Machineruiling Enterprise and has become a monument leader of the industry of Ukraine are presented.



В 2010 году исполнилось 100 лет со дня рождения известного руководителя промышленности Украины, выпускника Национального технического университета «Харьковский политехнический институт» (НТУ «ХПИ») Николая Александровича Соболя.

Н.А. Соболев родился 6 (19) февраля 1910 года в селе Большая Рублевка Полтавской губернии в семье учителя. В 1929 году окончил Богодуховскую профшколу и начал трудовую деятельность техником на Харьковском паровозостроительном заводе (затем «Завод им. Коминтерна», «Завод №75», «Харьковский завод транспортного машиностроения им. В.А. Малышева», ныне – Государственное предприятие «Завод имени Малышева»). Без отрыва от производства закончил с отличием в 1936 году Харьковский механико-машиностроительный институт (сейчас – НТУ «ХПИ») по специальности «Сельскохозяйственное машиностроение» и получил квалификацию «инженер-механик». На заводе работал помощником начальника отдела технического контроля затем начальником отдела эксплуатации. При освоении производства танкового дизеля В-2 и танка Т-34 главными были вопросы технологии, культуры производства, качества продукции. Здесь Н.А. Соболю пришлось ломать старые традиции и перестраивать мышление и подход к делу работников завода, смело внедрять новые технологии. В период Великой Отечественной войны назначен заместителем начальника отдела технического контроля Уралвагонзавода (г. Нижний Тагил) [1, с. 17 – 18; 2, с. 32 – 33].

Сразу же после освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков Н.А. Соболев возвращается на родной завод. Восстановление и

расширение производства, создание элементарных условий труда и отдыха для работников предприятия – это были главные задачи, которые пришлось решать с первых дней после возвращения из эвакуации. Уже в конце августа 1943 года завод начал подготовку к организации ремонта танков Т-34. С октября этого же года восстановленные танки стали отправлять на фронт.

В 1947 году Николай Александрович назначен начальником производства, в 1949 году – главным инженером завода. Именно тогда развернулось серийное производство магистральных односекционных тепловозов ТЭ-1 и дизеля Д50. В 1952 году был спроектирован и произведен опытный образец магистрального двухсекционного тепловоза ТЭ-3 с дизелем 2Д100. В начале 1950-х годов коллектив заводского конструкторского бюро по разработке тяжелых гусеничных артиллерийских тягачей и инженерных машин на их базе (главный конструктор А.И. Автомонов) на основе тягача АТ-Т (артиллерийский тягач тяжелый) создал семейство машин: путепрокладчик, пункт управления противоракетной обороны, траншейная машина, специальный тягач для перевозки грузов и буксирования санных прицепов в условиях низких температур и машины для трансантарктических переходов в глубину континента. Н.А. Соболев принимал непосредственное участие в постановке на производство этих машин и в 1951 году вместе с коллегами был удостоен Государственной (Сталинской) премии СССР [1, с. 18; 3, с. 439, 694].

Понимая важность технической политики, Н.А. Соболев особое внимание уделял повышению квалификации кадров, функционированию различных направлений обучения рабочих и специалистов (школа мастеров, курсы повышения квалификации и по подготовке к вступлению в ВУЗы, техникумы, деятельность группы по сдаче кандидатского минимума, различные технические конференции и т.д.). Именно Н.А. Соболев сумел объединить усилия конструкторов различных направлений и производств по гармоничному развитию техники. Уже будучи директором, он развил эти контакты, что в целом обеспечивало эффективную деятельность всего многопрофильного комплекса предприятия. При нем была решена важная техническая задача – изготовление литых коленчатых валов. С 1954 года Н.А. Соболев стал во главе многотысячного коллектива завода. В это время было начато создание мощного быстроходного танкового турбопоршневого дизеля 5ТД (главный конструктор – А.Д. Чаромский) и принципиально нового танка «Объект 430», предшественника основного танка Т-64 (главный конструктор – А.А. Морозов). Кроме того, в 1956 году решена одна из главных задач предприятия – серийное производство ТЭ-3 и дизелей 2Д100, что позволило приступить к разработке перспективного четырехтактного тепловозного дизеля Д70 [1, с. 18; 4, с. 34 – 35; 5, с. 118 – 119].

Любовь людей Николай Александрович завоевал и постоянной заботой о них. Так, он начал организацию жилищного строительства хозяйственным способом (результатом чего стали поселки Герцена, Артема, Малышева),

зложил основы индивидуального участия в нем, строился комплекс для отдыха детей в пригороде Харькова. Над Н.А. Сободем довлел спрос не только за серийную технику, но и за новые разработки (в его времена завод подключился к созданию и производству стационарного установщика ракет на пусковой стол, оборудования для атомных заводов по обогащению урана, огнеметов, а еще – модификация всех серийных изделий), и во всем он был не только компетентным, но и активным создателем.

С 1958 года Н.А. Соболев председатель совета народного хозяйства (СНХ) Харьковского экономического административного района, с 1960 – председатель СНХ Украинской ССР, с 1961 – 1-й секретарь Харьковского обкома компартии Украины (КПУ), с 1963 – 2-й секретарь центрального комитета КПУ, с 1966 – 1-й заместитель председателя Совета Министров УССР, с 1972 – на пенсии. Ушел из жизни 22 апреля 1991 года, похоронен в Киеве.

Николая Александровича, как специалиста и умелого организатора, отличали высокий профессионализм, умение анализировать и предвидеть. Он всегда глубоко разбирался в существе вопросов, старался вникнуть в самую суть, доходить до тонкостей. Его деловитость базировалась на огромной трудоспособности, чувстве большой личной ответственности за дело. Принципиальность и требовательность сочетались у него с поддержкой, помощью, сочувствием, созданием творческой атмосферы. За заслуги перед государством Н.А. Соболев удостоен 2-х орденов Ленина, 4-х орденов Трудового Красного Знамени, орденов Красной Звезды и «Знак почета», многих медалей [2, с. 222; 5, с. 119 – 120; 6, с. 141].

Таким образом, Н.А. Соболев на одном предприятии прошел все этапы роста, становления и формирования как высококвалифицированный специалист, руководитель производства от техника до директора крупнейшего машиностроительного, многопрофильного завода, а впоследствии стал организатором промышленности Украины.

Список литературы: 1. Історія танкобудування України. Персоналії : Навчальний посібник / [Є.Є. Александров, І.Є. Александрова, Л.М. Бесов, В.Ф. Клімов, Г.В. Лісачук]. – Х. : НТУ «ХПІ», 2007. – 200 с. 2. Соболев Н.А. Воспоминания директора завода / [под. ред. А.С. Эпштейна]. – Х. : Прапор, 1995. – 223 с. 3. ХПЗ – Завод имени Малышева. 1895 – 1995. Краткая история развития / [А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др.]. – Х. : Прапор, 1995. – 792 с. 4. Кривомаз Н.Т. На рубеже веков. Харьковский паровозостроительный завод – завод имени В.А. Малышева: люди и судьбы: историко-публицистические очерки / Н.Т. Кривомаз. – Х. : «Митець», 2000. – 232 с. 5. История двигателестроения на ХПЗ – заводе имени Малышева. 1911 – 2001 гг. Историко-технические очерки о двигателях и их создателях / [А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др.]. – Х. : «Митець», 2001. – 480 с. 6. Еліта держави – видатні випускники Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» / [упоряд. Л.Л. Товажнянський, Ю.Д. Сакара, А.В. Бистриченко та ін.]. – Х. : НТУ «ХПІ», 2010. – 188 с.

Поступила в редколлегию 02.05.2011