

мами . – 2013. – № 2. – С. 61–72. – Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua/j-pdf/>. 6. Філософський словник соціальних термінів // Під заг. ред. В.П. Андрущенко. – Харків: Корвін, 2002. – с. 672. 7. Чиббер М.Л. Духовное лидерство / М. Л. Чиббер. – Режим доступу: <http://www.ashram.ru/leadership>. 8. Ямпольская Л. И. Феномен формирования интеллектуальной элиты в образовательной парадигме технического университета / Л. И. Ямпольская : автореф. дис. ... канд. филос. наук : 09.00.11 Томск, 1999. – Режим доступу: <http://www.dissercat.com/content/fenomen-formirovaniya-intellektualnoi-elity-v-obrazovatelnoi-paradigme-tekhnicheskogo-univer#ixzz3GQ1Gom59>

*Писарська Н.В.
м. Харків, Україна*

ОСОБИСТІЙ ВНЕСОК КОНСТРУКТОРІВ ХАРКІВСЬКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДУ ІМ. С. ОРДЖОНІКІДЗЕ У ВИРОБНИЦТВО ГУСЕНИЧНОЇ ТЕХНІКИ

Важливе значення у загальній картині виробництва важкої техніки посідає виготовлення гусеничних машин, які використовувались як для сільськогосподарських потреб, так і для потреб армії. Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе (ХТЗ) мав світову славу і як такий, що виготовляв техніку для потреб господарства так і, хоча й меншою мірою, для військових потреб. Проте, неможливо уявити собі виробництво будь-яких речей, а також техніки, без участі людини. Тому у доповіді мова піде про конструкторів, які зробили значний внесок у проектування гусеничної техніки.

Першим гусеничним виробом сільськогосподарського призначення, який було виготовлено на ХТЗ, став трактор СХТЗ-НАТІ. Активну участь у виробництві цієї машини брав тогочасний директор ХТЗ П.І. Свистун, а також головний інженер заводу П.А. Альбов, заступник директора І.Н. Василенко, начальник управління реконструкції М.А. Турчин, заступник головного інженера А.І. Ситниченко та ін. У роки війни ХТЗ евакуювали на Алтай, де було виготовлено трактор АСХТЗ-НАТІ, головним конструктором на той час був М.С. Сидельніков [1, с. 52].

Після повернення заводу до Харкова, було створено іще декілька моделей гусеничних тракторів сільськогосподарського призначення, зокрема: ДТ-54 (1949 р.), дослідні зразки якого виготовили ще на Алтайському тракторному заводі. Наступний гусеничний трактор створено у 1962 р. – це Т-75, у його розробці брали участь конструктори: Б.П. Кашуба, Г. Огій, Л. Зеліковський, Г. Кутьков, А. Рак, І. Якименко, М. Тонкий, Г. Бежик.

Трактор Т-150 має цікаву історію та тривалий шлях від початку розробки до самого випуску. Запропоновано створити такий трактор було ще наприкінці 60-х рр., проте він довгий час не проходив державні випробування і через це серійне виробництво цієї машини постійно відкладалось. Над створенням Т-150 працювали: Б.П. Кашуба, О.А. Сошніков, А.Д. Левітанус та інші конструктори заводу. Т-150 на довгі роки залишався основною моделлю гусеничного трактора, що виготовляв ХТЗ ім. С. Орджонікідзе [1, с. 127, 135].

М.С. Сидельников – керував роботами з бронетрактора ХТЗ-16. На ХТЗ з 1934 року – конструктор, керівник групи, начальник КБ (1940 р.); головний конструктор – заступник головного інженера (1940–1941 рр.), головний конструктор заводу № 77 (1941–1942 рр.), головний конструктор Алтайського тракторного заводу (АТЗ) (м. Рубцовськ) (1942–1948 рр.); головний інженер АТЗ (1949–1952 рр.); головний інженер Волгоградського тракторного заводу (1952–1963 рр.); начальник управління Міністерства тракторного та сільськогосподарського машинобудування СРСР (1965–1979 рр.) [2, с. 153–154; 3, с. 76; 1, с. 56, 86, 95–96, 101, 144, 237; 4, с. 315–316; 5, с. 164, 172].

М.Г. Зубарєв очолював проектування тягача АТ-Л. Микола Гордієвич у 1930 році закінчив Харківський механіко-машинобудівний інститут (зараз Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут» (НТУ ХПІ)); працював на Харківському паровозобудівному заводі ім. Комінтерна (ХПЗ) начальником КБ, головний конструктор з тракторів і тягачів (1930–1941 рр.), під його керівництвом створено гусеничний трактор «Комінтерн» і тягач «Ворошиловець»; головний конструктор з тягачів заводу № 183 (м. Нижній Тагіл) (1941–1943 рр.); заступник головного конструктора заводу № 75 (м. Харків) (1943–1946 рр.); головний конструктор ХТЗ (1946–1952); начальник управління Міністерства автомобільної промисловості СРСР (1952–1953 рр.); заступник начальника управління Міністерства машинобудування СРСР (1953–1954 рр.). За створення трактора ДТ-54 й впровадження його у виробництво М.Г. Зубарєв, разом із колективом, у 1950 році удостоєний Державної премії СРСР.

І.І. Шевченко при координуванні М.Г. Зубарева очолював роботи з випробувань та постановки на виробництво АТ-Л. Іван Іванович у 1948–1950 рр. – начальник КБ ХТЗ; начальник ОКБ – заступник головного конструктора (1950–1954 рр.); начальник ГСКБ (1954–1957 рр.).

Белоусов А.Ф. очолював створення МТ-ЛБ і сімейства машин на його базі. Анатолій Флорович працював на ХТЗ з 1944 р. після закінчення Московського вищого технічного училища ім. М.С. Баумана (МВТУ); старший майстер цеху (1944–1947 рр.); інженер-конструктор,

ВГК (1947–1950 рр.), старший інженер-конструктор, начальник сектора ВГК (1950–1954 рр.); начальник конструкторського відділу, заступник начальника ГСКБ (1954–1957 рр.); начальник ГСКБ (1957–1960 рр.); головний конструктор ВГК-Т (1960–1986 рр.). За створення військових гусеничних машин у 1969 р. разом із колективом отримав Державну премію СРСР. Кандидат технічних наук (1970). Заслужений машинобудівник України (1985).

М.Г. Олейніков керував модернізацією виробів. Микола Георгійович працював конструктором ГСКБ (1955–1963 рр.); начальником КБ, заступником головного конструктора ВГК-Т (1963–1986 рр.); головним конструктором ВГК-Т (1986–1995 рр.).

В.К. Коваленко очолював роботи з удосконалення конструкцій машини. Віктор Кузьмич закінчив ХПІ у 1960 році. Конструктор, начальник КБ ВГК-Т (1960–1985 рр.); заступник головного конструктора ВГК-Т (1985–1995 рр.); головний конструктор ВГК-Т (1995–1996 рр.).

Є.П. Пономарьов керує пошуком нових технічних рішень. Євген Павлович працює на ХТЗ з 1975 р. після закінчення ХПІ. Конструктор, начальник КБ ВГК-Т (1975–1996 рр.), головний конструктор ВГК-Т з 1996 р.

Таким чином, у проектуванні та виготовленні гусеничної техніки на ХТЗ ім. С. Орджонікідзе брали участь колективи конструкторів під керівництвом талановитих розробників. Завдяки оригінальним розробкам та винаходам цих людей завод тривалий час мав світову славу, а техніка, спроектована на ХТЗ, і досі використовується для потреб країни.

Список літератури: 1. Харківський тракторний завод імені С. Орджонікідзе. (Сторінки історії) / [авт. тексту В.В. Біблик]. – Х. : Прапор, 2008. – 260 с. 2. Харьковское конструкторское бюро по машиностроению имени А.А. Морозова / [А. И. Веретенников, И.И. Рассказов, К.В. Сидоров, Е.И. Решетило. Под общ. ред. М.Д. Борисюка]. – Х. : 2007. – 188 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. Александров Е.Е. Быстроходные гусеничные и армейские колесные машины : краткая история развития. / Е.Е. Александров, В.В. Епифанов – Х. : НТУ «ХПИ», 2001. – 176 с. 5. Харьковский тракторный завод имени Орджоникидзе (1931–1951) / ред. Ю. Шовкопляс. – Х. : Харьковское книжно-газетное издательство, 1951. – 176 с.