

О СОЗДАТЕЛЕ ПЕРВЫХ МОЩНЫХ КОЛЕСНЫХ ТРАКТОРОВ НА ХТЗ

Абдула С.Л., главный конструктор (1982-2005 г.г.)
Харьковский тракторный завод

Представлены результаты деятельности талантливого конструктора, А.А. Сошникова, в частности, история создания первого в стране мощного колесного пахотного трактора.

Одну из ярких страниц в восьмидесятилетнюю историю Харьковско-го тракторного завода вписал его главный конструктор (1963-1967 г.г.) Сошников Александр Андреевич. Проработав главным конструктором небольшой период времени, он сделал для продвижения продукции завода, учитывая период времени, в котором творил, очень много.



Сошников А.А. стоял у истоков создания мощных колесных тракторов, начиная от создания их макетов и завершив созданием трактора Т-125, который по результатам государственных испытаний был рекомендован к производству. Этот трактор стал прямым прообразом трактора Т - 150К.

Разработка, а затем и производство мощных колесных тракторов, началась на ХТЗ в 1959 году по прямому поручению Н.С. Хрущева, которому принадлежит выбор завода-производителя этих тракторов. Побывав в США, общаясь с американскими фермерами, Хрущев пришел к выводу об экономической целесообразности внедрения в сельскохозяйственное

производство мощных колесных тракторов взамен гусеничных.

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 10.01.1959 г. №831 ХТЗ поручалось создание конструкции мощного колесного трактора общего назначения, класса 3, мощностью 130 л.с., в дальнейшем получившего обозначение Т-125.

Работу по созданию нового трактора на заводе поручили отделу нового проектирования СКБ, возглавляемому заместителем начальника СКБ по новому проектированию А.А. Сошниковым. СКБ в то время входило в состав ОГК завода (ГКБ), возглавляемого Б.П. Кашубой. Возглав-

лял СКБ А.Ф. Белоусов.

В этот период в стране прочно удерживалась репутация пахотных гусеничных тракторов общего назначения класса 3. Гусеничные пахотные тракторы класса 3 ДТ-54 в стране производили три крупнейших завода: в Харькове, Волгограде и Рубцовске. В 1959 году ежегодный выпуск этих тракторов достигал десятков тысяч. Только ХТЗ в этот год произвел свыше 20 тысяч тракторов ДТ-54. Колесные пахотные тракторы в стране не производились.

Мнение о преимуществе гусеничных тракторов прочно удерживалось не только в ученом мире, но и среди руководителей сельхозпроизводства всех уровней, в т.ч. среди рядовых механизаторов. Такого же убеждения были государственные и партийные руководители. Поэтому правомерно считать решение Хрущева революционным, а работу первых создателей мощных колесных пахотных тракторов первопроходческой и нелегкой.

Исходя из приведенной ситуации, первоначально идеологом мощного колесного трактора был назначен не отраслевой институт тракторостроения НАТИ, а отраслевой институт автомобилестроения НАМИ.

Для всех разработчиков, в том числе и для специалистов НАМИ, при создании мощного колесного трактора класса 3 первоочередным стал вопрос ширины трактора. В то время господствовала обработка отвальным плугом и твердое убеждение, что на пахоте трактор всеми колесами должен передвигаться по невспаханному полю. Гусеничный трактор лучше отвечал этому требованию, т.к. конструктивно был уже. Но, даже у гусеничного трактора линию сопротивления плуга смещали вправо от оси трактора, чтобы гусеница трактора шла по невспаханному полю с некоторым запасом от борозды. Традиционно колесный трактор должен был работать на пахоте по стерне всеми колесами. Но, за счет большего смещения плуга трактор на подворотах терял больше мощности. Заметим, что во всем мире в то время колесные тракторы пахали преимущественно колесами одного борта в борозде. Гусеничный трактор такого себе позволить не мог в связи с большим износом ходовой части. Только в ходе эксплуатации колесных тракторов Т-150К путем экспериментов было доказано, что пахота колесами в борозде имеет значительный выигрыш.

Выше перечисленные традиции толкали создателя макета четырехколесного полноприводного трактора-тягача НАМИ-044 на арочных шинах отказаться от применения для поворота управляемых колес, применив на тракторе планетарно-фрикционный механизм поворота. Автором разработанного в НАМИ тягача НАМИ-044 был Н.И. Коротыношко (рис.1).

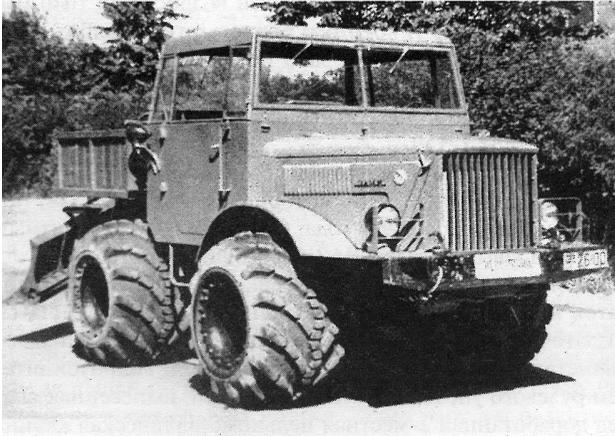


Рис. 1. Тягач НАМИ-044

На этом тягаче были установлены: 135 сильный двигатель, 15-ти ступенчатая коробка передач. Масса макета составляла 4900 кг, максимальная скорость 45 км/час.

В апреле 1959 года макет трактора-тягача НАМИ-044 был доставлен на ХТЗ, а его разработчик Н.И. Коротоношко стал часто бывать на заводе в качестве консультанта. Прежде всего, на заводе был подвергнут критике способ поворота тягача, т.к. не позволял применять трактор на наиболее распространенном для колесных тракторов виде работ – транспорте. Чтобы окончательно переубедить в этом сторонников поворота трактора путем торможения бортом, А.А. Сошников, заранее зная результат, предложил посадить группу конструкторов и испытателей в автобус, который следовал за тягачом НАМИ-044 по Ростовской дороге в сторону г. Чугуева. Каждый из нас через определенное время пересаживался в тягач рядом с водителем. Опрос участников эксперимента показал, что каждый из пассажиров попадал в сложную (аварийную) ситуацию, связанную с опасностью столкновения с участниками движения или слететь в кювет.

При поиске схемы управления трактора победило предложение А.А. Сошникова применить центральный шарнир рамы. Эту схему подсказал ему увиденный в период войны трофейный итальянский артиллерийский тягач. Схема поворота трактора при помощи центрального шарнира рамы была воплощена на первом макете трактора Т-90 в 1959 году и сразу решила четыре проблемы: наличие фиксированного радиуса поворота, сохранение минимальной ширины трактора, минимальный радиус поворота и безопасное применение трактора на транспортных работах. Эти преимущества центрального шарнира рамы плюс технологичность позволили закрепиться этому узлу на тракторах ХТЗ и мощных Кировцах на многие десятилетия.

Несколько позже, когда в Москве начали проходить международные выставки сельхозтехники, мы убедились, что схеме поворота с центральным шарниром рамы на мощных колесных тракторах отдавали предпочтение многие ведущие зарубежные фирмы.

На макете трактора Т-90 (рис. 2) был установлен двигатель СДМ-17 производства завода «Серп и Молот» мощностью 85-90 л.с., применены арочные колеса, передний мост был поддрессорен. Вес конструктивный составлял 5000 кг, номинальное тяговое усилие – 2500 кг.

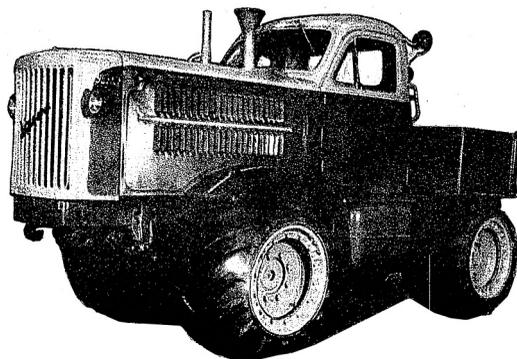


Рис. 2. Трактор Т-90

Отраслевые институты в это время настаивали на применении на тракторе передних управляемых колес. По решению главного инженера ХТЗ Серикова И.А. в 1960 году были разработаны и изготовлены макеты тракторов Т-91 с поворотом при помощи шарнирной рамы и трактор Т-92 с поворотными передними колесами (рис. 3, 4). В это же время возник вопрос о применении на тракторе шин низкого давления вместо арочных – с целью расширения универсальности трактора.

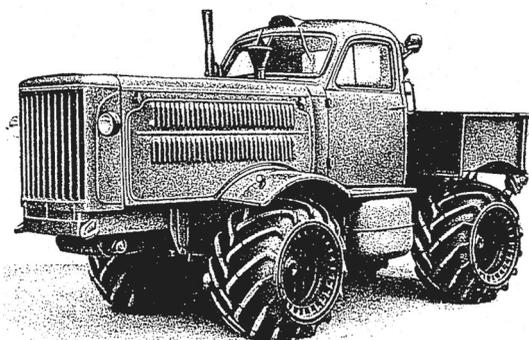


Рис. 3. Трактор Т-91

Был изготовлен третий макет трактора Т-91-2Э с колесами 15-24 дюйма. На всех макетах был установлен харьковский дизель СМД-21 мощностью 100-105 л.с. Тракторы развивали номинальное тяговое усилие 3000 кг. Конструктивный вес составлял 5000-5700 кг.



Рис. 4. Трактор Т-92

После испытаний тракторов Т-91 и Т-92 спор окончательно решился в пользу центрального шарнира рамы, который обеспечивал минимальный радиус поворота 4,8 м, в то время как трактор Т-92 с передними управляемыми колесами имел минимальный радиус поворота 8,7 м. По ширине трактор Т-92 проигрывал трактору Т-91 целых 200 мм. Трактор Т-91-2Э также отличался от базового Т-91 доработанными узлами трансмиссии, подвески, увеличенной базой, кабиной с улучшенной посадкой тракториста и обзорностью. Макет трактора Т-91-2Э стал базой для создания трактора Т-125.

А.А. Сошников умел так организовать работу конструкторов, чтобы ответы на принципиальные вопросы получить в самое короткое время, а каждый последующий опытный образец трактора все ближе отвечал техническому заданию.

Если задание о разработке трактора было выдано заводу в январе 1959 г., то в декабре того же года трактор Т-90 был показан на ВДНХ в Москве, где получил высокую оценку механизаторов, специалистов сельского хозяйства и руководителей страны.

В разработке опытных тракторов Т-90, Т-91 и Т-92 активное участие принимали конструкторы СКБ: Вайнштейн Л.А., Дедов В.А., Гончаров Ю.Ф. (рулевое управление и гидравлика); Кизилев А.Н. (электрооборудование); Собко В.А. (системы двигателя); Карцев Г.И., Торбаков Б.А., Шевченко Г.И. (кабина); Каган Ю.И., Абдула С.Л. (рама и подвеска); Марков В.А., Иголкин А.И. (трансмиссия); Тымин Г.М. (ведущие мосты)

и другие, в основном, молодые специалисты.

Непременным правилом А.А. Сошникова было привлечение к самостоятельной работе молодых специалистов. Большую часть времени он старался проводить у доски со всеми разработчиками, обсуждались преимущества и недостатки вариантов, в обсуждении обязательно принимали участие разработчики смежных узлов, предлагались новые решения. На следующий день новые прорисовки обсуждались. Такая система работы способствовала быстрому повышению квалификации молодых специалистов.

В ноябре 1960 г. в составе ОГК (ГКБ) ХТЗ было организовано подразделение по разработке мощных колесных тракторов, которое возглавил назначенный заместителем главного конструктора А.А. Сошников. Для работы в новом подразделении А.А. Сошников лично отобрал из числа участников разработки макетов трактора типа Т-90 в СКБ следующих преимущественно молодых специалистов: Бояринцев В.Я., Вайнштейн Л.А., Дедов В.А., Иголкин А.И., Подшивалов В.И., Сопко В.А., Тымин Г.М., Торбаков Б.А., Абдула С.Л., Боклаг В.М., Кудельский В., Одинцов В.А., Чуриков А.И.. В ходе создания нового трактора Т-125 (рис. 5) раскрылся конструкторский и организаторский талант А.А. Сошникова.



Рис. 5. Трактор Т-125

На базе проектируемого трактора параллельно были созданы лесотехнический трактор Т-127, дорожный Т-128, инженерный тягач КТ-125 и фронтальный погрузчик Т-126 (совместно с Орловским заводом погрузчиков).

А.А. Сошников был один из тех, кто отстоял выбор двигателя для трактора Т-125 – уравновешенного 6-ти цилиндрового дизеля АМ-03

производства АМЗ. Этот двигатель уже выпускался для трактора Т-4 и неплохо себя зарекомендовал. Преимуществом двигателя АМ-03 было то, что по ряду деталей он унифицировался с двигателями ЯМЗ.

В начале 1961 года ХТЗ поручают создание колесного трактора мощностью 220-240 л.с., но, в мае того же года это задание было передано Кировскому заводу, г. Ленинград. Директор Кировского завода И.С. Исаев, главный конструктор Ж.Я. Котин и зам главного конструктора В.О. Поляченко ознакомились на ХТЗ с результатами разработки мощных колесных тракторов и получили необходимую документацию.

В апреле 1963 года, чтобы больше развязать его творческую инициативу, Сошников А.А. назначают главным конструктором по разработке мощных колесных тракторов во вновь созданном отделе ОГК МКТ. Б.П. Кашуба в это время был назначен главным конструктором серийного производства (ОГК ОП). Заместителями у А.А. Сошникова были Н.Ф. Калиновский и И.Г. Брезинский, начальниками КБ: А.И. Иголкин (КП), Г.М. Тымин (ведущие мосты), Л.А. Вайнштейн (рулевое управление), В.Я. Бояринцев (рама, подвеска), В.А. Дедов (тормоза, пневмосистема и гидросистема навески), И.А. Кузьменко (установка и системы двигателя), М.А. Корсун (агрегатирование), В.Н. Донде (кабина), А.И. Косолапов (электрооборудование), Л.М. Зеликовский, Е.М. Шапиро (модификации трактора), И.Ф. Настеко (КТ-125). В марте 1963 года тракторы Т-125 были отправлены на госиспытание в Сев Кав МИС и КубНИИТИМ.

С 1962 года до 1964 было изготовлено 30 опытных образцов трактора Т-125 которые проходили заводские, ведомственные, эксплуатационные и государственные испытания. Каждая последующая партия опытных тракторов дорабатывалась с учетом испытаний предыдущих партий. Тракторы из первых партий проходили соответствующую модернизацию в ОЭЦ. В изготовлении опытных образцов тракторов внесли вклад мастера Д.П. Николаенко, А.П. Афанасьев, А.П. Бурейко, сборщики: Е.П. Гридин, А.Г. Яковлев, токари: Г.С. Герасимов, В.А. Яценко и др., испытатели: замглавного конструктора А.Д. Левитанус, В.А. Попков, С.П. Мишуров, В.П. Куденко, Г.А. Козловский и др., начальники лабораторий: Э.И. Кармазин, Л.Т. Червонный, А.И. Скандаков, Е.В. Лобойко; начальник техотдела З.К. Бобович; начальники ОЭЦ Г.П. Бадалов, В.М. Багуров, заместители начальника ОЭЦ К.В. Остапенко, Н.И. Романов, А.А. Вихляев.

В июле 1963 года ВСНХ СССР утвердил проектное задание на реконструкцию ХТЗ и строительство его филиала в городе Лозовая, что означало создание ЛКМЗ.

4 февраля 1964 года объединенный научно-технический Совет В/О «Союзсельхозтехника», Госкомитета автотракторного и сельскохозяйст-

венного машиностроения при Госплане СССР и Минсельхоза СССР поддержал предложение государственной комиссии о подготовке производства трактора Т-125 с одновременной углубленной проверкой трактора в МИСах на транспорте и других работах. Принято решение, учитывая перспективность трактора Т-125, в порядке исключения, начать подготовку производства трактора Т-125 и двигателя АМ-03.

Особенно успешно проходили испытания модификации трактора: тягач КТ-125, оборудованный землеройной машиной производства Киевского завода «Стройдормаш», а также трактор Т-127 с лесотехническим оборудованием Родомышльского машзавода. Эти модификации подтвердили высокие тактико-технические показатели и производительность. Испытания лесотехнического трактора Т-127, а затем и Т-157, проводил Кавказский филиал центрального НИИ и ПКТИ механизации и энергетики лесной промышленности (КФ ЦНИМЭ). Непосредственно продвижением трактора Т-127 руководил начальник отдела, а впоследствии зам директора института Г.М. Казанцев. В хозяйствах Сибири на тракторах Т-127, а затем и Т-157 установлены рекорды на вывозке леса. Один из трактористов-операторов был удостоен звания Героя Социалистического труда.

На основании результатов госиспытаний и поддержке Харьковского совнархоза ВСНХ СССР Постановлением от 19.12.1964 года №98 принял решение о создании на ХТЗ в 1965-1968 годах мощностей по производству колесных тракторов Т-125 с годовым выпуском 70 тысяч штук, предусмотрев при этом возможность выпуска до 35 тысяч штук гусеничных тракторов, унифицированных с трактором Т-125. В соответствии с этим Постановлением ХТЗ в 1965 году выпустил промышленную партию тракторов Т-125 и его модификаций в количестве 65 тракторов. Всего до 1969 года было выпущено 195 тракторов Т-125 и 62 трактора его модификаций.

По мере ознакомления с возможностями мощного колесного пахотного трактора число сторонников у него возрастало. Еще в январе 1962 года газета «Правда» писала: «На глубокой вспашке трактор-тягач в два раза продуктивнее гусеничного трактора ДТ-54. Новая машина объединяет качества трактора и грузового автомобиля, будет использоваться в сельском хозяйстве круглый год, в прицепе трактор-тягач способен перевозить одновременно до 10 тонн груза, развивая скорость до 35 км/час».

Однако сомнения в целесообразности производства большого количества мощных колесных тракторов все время поддерживались. Апологетами таких взглядов были академик ВАСХНИЛ В.Н. Болтинский, зав. Отделом ВИМ О.Я. Поляк, в Украине – начальник отдела УНИМЭСХ А.А. Юшин.

Чтобы оценить, как трактор Т-125 был воспринят на местах испытаний и в эксплуатации по инициативе ХТЗ группа специалистов, в которую входили: главный инженер В.В. Библик, главный конструктор Б.П. Кашуба, начальник Управления Госплана СССР И.И. Дронг и другие в 1965 году организовали поездку по местам испытаний и эксплуатации тракторов. В КубНИИТИМе в работе группы участвовал заместитель председателя ВО «Союзсельхозтехника» Л. Корбут, в СевКавМИС – председатель Харьковского совнархоза О.В. Соич. И заведующий отделом ЦК КПСС С.К. Григорьев. В Южно-Украинской МИС, п.г.т. Акимовка, был изучен положительный опыт эксплуатации тракторов Т-125 на возделывании зерновых на больших массивах.

Спор о том, нужен или не нужен мощный пахотный колесный трактор уже не стоял, а постепенно перерос в плоскость, какое должно быть соотношение в производстве гусеничных и колесных тракторов. Верх начали брать сторонники гусеничных тракторов.

На состоявшемся на ХТЗ в апреле 1966 года совещании, в котором приняли участие руководители Министерства сельского хозяйства и ВО «Союзсельхозтехника», а также отраслевых институтов, было рекомендовано ограничить выпуск колесных тракторов 25-30 процентов.

Через год, в апреле 1967 года на ХТЗ состоялась встреча В.Н. Болтинского, А.Я. Поляка, Б.П. Кашубы и В.В. Библика, на которой было достигнуто соглашение о создании на ХТЗ семейства скоростных унифицированных тракторов гусеничного Т-150 и колесного – мощностью 165 л.с. Первоначально предложение Болтинского и Поляка сводилось к полному прекращению работ над колесным трактором Т-125, чтобы начать работы только над скоростным гусеничным трактором Т-150. Однако В.В. Библик с этим не согласился, сошлись на цифрах 50 тысяч гусеничных и 20 тысяч колесных тракторов. Гусеничный трактор превращался в базовый, но, фактически ним так и не стал, так как выпуск колесных тракторов Т-150К всегда намного превышал выпуск гусеничных тракторов Т-150. Надо признать, что В.В. Библик получил на этой встрече дипломатическую победу: ожидать финансовую поддержку для внедрения трактора Т-125 не приходилось. Внедрив трактор Т-75, ХТЗ опередил заводы ВгТЗ и АТЗ по техническому уровню продукции и имел запас времени для ее обновления. В условиях планового распределения такой вариант для ХТЗ был выгодным. Между тем, минимальные мощности по производству колесных тракторов Т-125 на заводе были созданы, использовать их было бы выгодно в условиях рыночного хозяйства. В проигрыше, в условиях планового производства, оставались только сельхозпроизводители.

Будучи глубоко социальноориентированным гражданином, вложившим в создание трактора Т-125 свои лучшие творческие годы, А.А. Сош-

ников не мог предать забвению на несколько лет свое детище и начинать все сначала. А.А.Сошников на ХТЗ твердо поддерживал его первый заместитель Н.Ф. Калиновский, также считавший, что трактор Т-125 и его модификации необходимо внедрить в производство, не исключая создания унифицированных тракторов гусеничного и колесного. В новой обстановке в июле 1967 года А.А.Сошников принял предложение о назначении главным конструктором по тракторам на ЮМЗ, город Днепропетровск.

В это время на ЮМЗ выпускались тракторы МТЗ-5МС/5ЛС мощностью 48-50 л.с. по документации МТЗ, а немногочисленный конструкторский отдел занимался серийным сопровождением.

В 1965 году завод принял решение о создании трактора ЮМЗ-6 собственной разработки, но из-за серьезных недостатков трансмиссии опытный образец был снят с госиспытаний в КубНИИТИМ.

На ЮМЗе принимают решение об организации полноценного КБ тракторного производства.

А.А. Сошников предложил укрепить КБ опытными специалистами с ХТЗ: В.А. Попковым, В.А. Михайловским и В.А. Дедовым, что было одобрено руководством ЮМЗ. Заметим, что первые два специалиста в свое время занимали должность главного конструктора по тракторам на ЮМЗ, а в период прихода на ЮМЗ они возглавили отделы испытаний, серийного производства и нового проектирования.

Конструкторская документация трактора ЮМЗ-6 (рис.6) была доработана. В 1968 году трактор был направлен на повторные госиспытания, по результатам которых рекомендован к серийному производству. В этом огромная заслуга А.А. Сошникова.

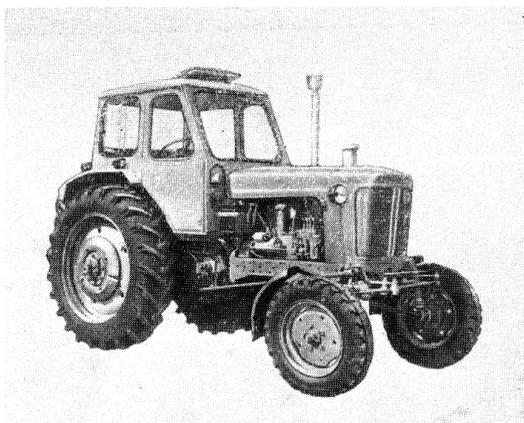


Рис. 6. Трактор ЮМЗ-6

В последующие годы под руководством А.А.Сошникова создается реверсивный трактор ЮМЗ-6Р для работы в агрегате с погрузчиком сахарного тростника на Кубе, а также проводится коренная модернизация базового трактора.

Созданы модели ЮМЗ 6Л/6М (рис.7). Этот трактор в 1971 году на ВДНХ, город Москва, был признан лучшим трактором года. Общий объем выпуска новых тракторов достиг 400 тысяч, в том числе на экспорт было поставлено 80 тысяч тракторов. Начались работы по созданию трактора мощностью 80 л.с.

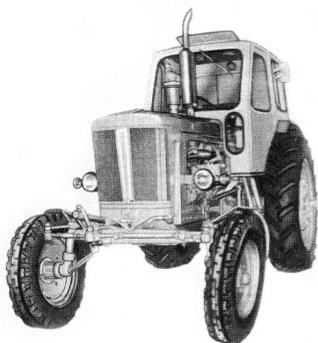


Рис. 7. Трактор ЮМЗ 6Л/6М

В это время А.А. Сошников принял предложение занять должность заместителя начальника технического управления Минтракторосельхозмаша (1975-1981 г.г.). Примечательно, что на время его прихода в Министерство начальником технического управления был первый главный конструктор ХТЗ М.С. Сидельников, назначенный на эту должность в 1939 году.

На пенсию А.А. Сошников ушел с должности завотдела НАТИ (1981-1983 гг.).

Родился А.А. Сошников 2 сентября 1919 года в городе Астрахань, Россия. Закончил четыре курса (1937-1941 г.г.) Ленинградского политехнического института по специальности автомоторостроение. Продолжил образование в Ленинградской бронетанковой академии (1941-1942 г.г.) получив диплом по специальности военный инженер-механик.

В 1942-1943 годах работает инженер-технологом бронетанкового ремонтного завода, г. Москва. В 1944 году работает старшим инженером УРТ ГБТУ КА, а затем – заместителем начальника танкоремонтной базы по техчасти 1-го Белорусского фронта. В 1944-1945 годах – помощник заместителя командира танкового корпуса по технической части, 1-й Украинский фронт. В 1945-1948 г – помощник заместителя командира мех-

дивизии по техчасти, Ленинградский ВО.

В январе 1949 года А.А. Сошников поступает на работу конструктором в СКБ ХТЗ (1949-1950 г.г.), затем в том же подразделении работает начальником сектора двигателя (1950-1954 г.г.), заместителем начальника (1954-1955 г.г.), а затем начальником отдела нового проектирования (1955-1960 г.г.).

СКБ в составе ОГК (ГКБ ХТЗ) было создано в мае 1947 года для разработки скоростных тягачей для потребностей армии и народного хозяйства по инициативе главного конструктора Н.Г. Зубарева, который имел достаточный опыт по разработке таких машин, работая на ХПЗ (завод имени Малышева). Ядро нового коллектива конструкторов составляли В. Каплий, И. Шевченко, К. Воловой, А. Сошников, А. Белоусов, О. Нечаева, М. Юрков, М. Беленький, В. Сидорченко, М. Забельшинский, М. Яковенко, М. Хытрук. Документация опытного образца тягача была выдана в конце 1947 года. Состав СКБ в это время уже насчитывал 300 работников. Опытные образцы тягачей были готовы в 1948 году, а в 1949 прошли их заводские испытания. С этого момента А.А. Сошников активно включается в создание тягача, госиспытания которого начались с 1950 года. В 1951-1952 машины успешно проходили испытания в арктических районах и в пустынях Средней Азии.

А.А. Сошников принимал непосредственное участие во всех видах испытаний нового тягача АТ-Л: в качестве инженера-испытателя, контролера, механика по обслуживанию и устранению неисправностей, в чем ему помогал опыт, приобретенный в экстремальных военных условиях.

По свидетельству работников СКБ после трагической гибели в марте 1957 года начальника СКБ И.И. Шевченко первым претендентом на его должность был А.А. Сошников. Помешала трехмесячная армейская переподготовка, которую он проходил в тот период.

А.А. Сошникову принадлежит идея создания изделия «6» (бронированного варианта арттягача) и изделия «8» (арттягача из легких сплавов). Но, А.А. Сошников в этих работах участие не принимал, так как был назначен заместителем главного конструктора по проектированию мощных колесных тракторов.

Армейская выучка помогала А.А. Сошникову быстро принимать правильные решения не только в работе, но и в житейской обстановке. Как вспоминал Л.М. Зеликовский, начальник КБ ОГК МКТ, уважение его к А.А. Сошникову выросло после случая во время их совместного отдыха в Крыму. Во время морской прогулки на катере их вместе застал сильный шторм. На их глазах два катера были разбиты о скалы. Та же участь ждала и их катер, так как двигатель не мог противостоять силе прибоя. Тогда А.А. Сошников, не раздумывая, бросился в машинное отделение, представился и получил разрешение машиниста снять ограничение подачи

топлива на топливном насосе двигателя. Двигатель прибавил мощность и смог противостоять стихии.

У многих работников ХТЗ сложилось в свое время мнение, что А.А. Сошников был плохим дипломатом. Это не совсем так. Он просто не хотел им быть. Он всегда говорил прямолинейно, как думал, а тщательно взвешивать любые обстоятельства у него хватало опыта, характера, целеустремленности.

Как правило, первенство выбора лучших вариантов конструкции принадлежало А.А. Сошникову, его интуиция редко подводила. Так, долго не находили способ, чтобы избежать соприкосновений пальцев гусеницы со средними балансирами. Предложение Ю.И. Кагана уменьшить зазор между гребнем трака и ребордой опорного катка тут же поддержал А.А. Сошников вопреки мнению всех остальных. Мероприятие оказалось эффективным.

Несмотря на то, что А.А. Сошников не был лишен чувства юмора, часто, если это касалось конкретной ситуации, он реагировал на шутку серьезно. Однажды у доски он рисовал в аксонометрии фрагмент чертежа и вспомнил, что в молодости увлекался живописью, даже участвовал в конкурсе, представив две картины. Картины заняли первое и третье места. Острословы тут же пожалели, что не была представлена третья картина. Тогда бы А.А. Сошников занял бы все три призовые места. А.А. Сошников в присущей ему серьезной манере стал объяснять, что это не так, случайностей не бывает.

Во время войны А.А. Сошников попал после ранения в госпиталь. Там он сделал предложение медсестре, которая за ним ухаживала и стала ему спутницей жизни.

Когда семья поселилась в Харькове, А.А. Сошников оформил земельный участок и построил дом по типу западноевропейского. Строил преимущественно сам, даже изготавливал мебель.

Обладая большой любовью к труду, возвратившись домой в 21-22 часа, он один час посвящал рытью под домом колодца.

В послевоенный период была привычка курить на рабочем месте. А.А. Сошников папирсы изо рта не выпускал, а когда отлучался (сидел он в начале рабочего зала), конструкторы тут же открывали окно, а порой и дверь. Возвратившись, А.А. Сошников закрывал окно, спрашивая: «Кому тут так жарко?», так как очень боялся сквозняков. Это негласное противостояние продолжалось постоянно.

А.А. Сошников никогда не был равнодушным к социальным вопросам, всегда имел свое твердое мнение. Многие помнят, как в годы перестройки А.А. Сошников давал на Красной площади интервью корреспонденту. Основной его мыслью было, что в стране надо что-то менять, ибо существует парадокс, когда победивший в Мировой войне СССР значительно уступает в экономическом отношении стране побежденной.

Творческий вклад А.А. Сошникова в развитие тракторостроения на ХТЗ переоценить невозможно. Созданное под его руководством семейство колесных тракторов Т-125 легло в основу нового поколения мощных колесных тракторов Т-150К, на которых заимствованы: компоновочная схема, система поворота, рама, мосты, рулевое управление, карданы, пневмосистема, подвеска и другое. От семейства тракторов типа Т-150 трактор Т-150К унаследовал прогрессивную трансмиссию с переключением на ходу (разработчик Л.М. Зеликовский).

За боевые заслуги и вклад в развитие тракторостроения А.А. Сошников награжден орденами: Красной Звезды, Отечественной войны второй степени, Знак Почета, Трудового Красного Знамени и многими советскими и польскими боевыми медалями.

Свой жизненный путь А.А. Сошников закончил на девяносто втором году жизни пятого февраля 2011 года. Похоронен в Москве.

Список использованных источников

1. В.В. Біблік. Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе. Харків, «Прапор», 2008.
2. А. Белоусов. Так начиналось. Газета «Темп», 23.05.1997 р.
3. Л.М. Щугуров. Автомобили России и СССР. Ч.2. «Илби», Москва, 1998.
4. Научно-популярное издание Война моторов, Е.Д. Кочнев. Секретные автомобили советской армии.

Анотація

ПРО ТВОРЦЯ ПЕРШИХ ПОТУЖНИХ КОЛІСНИХ ТРАКТОРІВ НА ХТЗ

Абдула С.Л.

Представлені результати діяльності талановитого конструктора, зокрема, історія створення першого в країні могутнього колісного орного трактора.

Abstract

ABOUT CREATOR OF FIRST POWERFUL WHEELED TRACTORS ON HTZ

Abdula S.L.

Presents the results of the gifted constructor's work, particularly, the history of the first in the country powerful wheel agrogenic tractor's creation.