

ДО 90-РІЧЧЯ ХТЗ

У жовтні нинішнього року виповниться 90 років Харківському тракторному заводу, який тривалий час був лідером тракторобудівної галузі України і своєю родиною візитівкою промислового Харкова. У зв'язку з цим хочемо нагадати про історію цього тракторобудівного велетня, яка складається з декількох важливих етапів розвитку та становлення.

Перший етап – зародження і освоєння виробництва тракторів: від 100 машин на добу до понад 40 тисяч тракторів на рік.

Другий етап – друге народження заводу після нищівної руйнації під час війни. Але вже у 1948 р. річний випуск тракторів сягнув 12 107 машин. Конструктори та інженери інтенсивно працювали над створенням замість гасових двигунів дизельної машини ДТ-54, без якої неможливо уявити процес освоєння цілих земель. У 1958 році з конвеєра сходять півмільйонний трактор. А вже у 1960 році завод перейшов на серійний випуск швидкісних гусеничних тракторів Т-75 замість ДТ-54. Нова модель трактора була потужнішою за попередню на 21 кінську силу і мала вищі швидкості, а також менше витрачала пального та мала меншу металоємність. Сумлінна праця конструкторів підприємства з усунення дефектів і подальше вдосконалення Т-75 відіграли важливу роль у створенні конструкції трактора Т-74 із дизелем СМД-14 Харківського заводу «Серп і молот».

20 січня 1967 року з головного конвеєра ХТЗ зійшов мільйонний трактор. У грудні 1973 – півторамільйонний. Ця модель стала своєю родиною візитівкою заводу-велетня, зокрема, за кордоном.

Третій етап (70-80 рр. ХХст.) відповідає переходу на випуск тракторів типу Т-150, що стало поштовхом до введення нових і реконструкції старих виробничих корпусів, технічного переозброєння заводу. Це – період розквіту та наполегливої праці. Враження Хрущова, які справили на нього американські високоуніверсальні потужні колісні трактори, спонукали його до ухвалення рішення про виготовлення подібних зразків та налагодження їх виробництва на ХТЗ. Пізніше тут вирішили створити сімейство уніфікованих тракторів: гусеничного Т-150 і колісного Т-150К.

У 1973 році після випробувань Державна комісія ухвалила рішення про запуск їх у серійне виробництво. Завдяки організаційно-технічним заходам ресурс трактора був підвищений до 8 тисяч мотогодин. Із 1973 по 1977 рік трактор Т-150К отримав 5 золотих нагород на міжнародних виставках. У 1981 році завод виготовив 52 000

тракторів різних модифікацій, а продуктивність праці в порівнянні з 1932 роком зросла у 17-18 разів.

І, нарешті, **четвертий період** у житті заводу настав із перетворенням його в акціонерне товариство, а згодом і зміною власників.

Звичайно, існування та розвиток промислового підприємства такого масштабу стало можливим лише за умови існування величезної рушійної сили, якою стали люди, фахівці, талановиті конструктори, технологи, робітники, неординарні особистості. Більшість з них присвятили себе вирішенню завдань найвищої складності. За своє 90-річне існування завод став рідним для багатьох видатних особистостей, про їхній внесок у справу розвитку вітчизняного тракторобудування можна розповідати безкінченно. І це треба робити, пам'ятаючи про тих людей, бо «хто не знає минулого....» Наразі я розповім лише про двох з них – про головного конструктора **ХТЗ Бориса Павловича Кашубу** та інженера-конструктора **Іллю Семеновича Чернявського**.

Борис Павлович Кашуба почав працювати на ХТЗ з 1952 року, а з 1971 по 1983 рік працював на посаді головного конструктора. Свій трудовий шлях він розпочинав на посаді інженера-конструктора заводу ім. Комінтерна, куди прийшов після закінчення з відзнакою ХАІ, де отримав кваліфікацію інженера-механіка з двигунобудування.

Грозивий 1941 рік... Евакуація до Челябінська, посада провідного інженера СКБ-75, далі – робота заступником головного конструктора на заводі №77 у Барнаулі. У 1943 році одразу після визволення Сталінграду за наказом Наркомату тракторної промисловості



Б.П. Кашуба

Кашубу Б.П. направляють на СТЗ. Важко збагнути той факт, що у лютому 1943 року почалася відбудова вщент зруйнованого тракторного заводу, а у червні 1944 року він вже відновив випуск тракторів марки СТЗ НАТІ.

До 1952 року Б. П. Кашуба працював на СТЗ головним конструктором з дизелів, заступником головного інженера та головним конструктором зі спецвиробництва.

З його ім'ям в історії Харківського тракторного заводу пов'язано декілька технічних рекордів. Вони не були досягнуті його попередниками та навряд чи будуть досягнуті в майбутньому. За 29 років роботи на посаді головного (деякий час – генерального) конструктора Б. П. Кашуба разом зі своїм колективом створив 12 моделей тракторів потужністю від 14 до 165 к.с. та 3 моделі дизельних двигунів потужністю від 14 до 80 к.с. із виробництвом паливної апаратури до них. Всього на ХТЗ за період від пуску заводу в жовтні 1931 року по грудень 1990 року було випущено 2 507 544 трактори. І 80% з них (а саме 2 062 136) створено під керівництвом Б.П.Кашуби.

У 1974 році Бориса Павловича було призначено Генеральним конструктором по енергонасичених орних тракторах галузі. За розробку наукових основ вибору параметрів, створення та впровадження у виробництво енергонасичених тракторів у 1976 році йому було присуджено звання Лауреата Державної премії, а згодом – звання Заслуженого машинобудівника України. Також Б.П. Кашуба мав інші державні нагороди: два ордени Червоної Зірки, 2 ордени Трудового Червоного Прапора, ордени Жовтневої революції та Дружби народів, медалі.

У 2011 році кафедра надійності машин Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка проходила наукова конференція, присвячена 80-річному ювілею ХТЗ та 100-річному ювілею Б.П.Кашуби. На ній була висунута пропозиція про встановлення меморіальної дошки конструктору. Пропозицію підтримали на ХТЗ, в ХНАДУ (ХАДІ) і почався пошук виконавця. На жаль, втілити цю ідею вдалося лише у 2020 році. Меморіальну дошку виготовив відомий скульптор Олександр Миколайович Рідний і 6 червня 2020 року її було відкрито на будинку по вул. Гіршмана 17, в якому Борис Павлович мешкав майже 30 років. Учасниками цієї події стали представники ХТЗ, ХНАДУ, ХНТУСГ, а також Суспільного телебачення. Голова Харківської обласної профспілки Сергій Анатолійович Тесленко висловив подяку ініціаторам вшанування Б.П. Кашуби і тим, хто сприяв виготовленню та встановленню пам'ятної дошки.

Але Б. П. Кашуба був не єдиним конструктором, який зробив величезний внесок у розвиток українського тракторобудування. Таким конструктором був і **Ілля Семенович Чернявський**, відомий тракторобудівник, неординарна особистість, дослідник у галузі надійності та міцності тракторної техніки. На жаль, 18 грудня 2020 р. він пішов із життя на 91 році, залишивши про себе вдячну пам'ять.

Ілля Семенович народився в січні 1930 року в місті Олександрія Кіровоградської області, в сім'ї робітників. Хлопчик закінчив чотири класи, коли почалася війна. Батько виступив на захист міста Харкова, а Ілля разом із мамою були евакуйовані до міста Ташкент, де він і

продовжив навчання. У 1944 році мати та Ілля повернулися до Харкова, тут він закінчив із медаллю середню школу №131 та без іспитів був зарахований до Харківського технологічного інституту на інженерно-фізичний факультет за фахом «Динаміка та міцність». У 1953 р. І.С. Чернявський закінчив інститут та став до роботи на посаді майстра Харківського заводу «Серп і молот».

У 1957 році І.С. Чернявський починає працювати на ХТЗ. Саме в цьому році у конструкторському відділі заводу за ініціативи головного конструктора Б. П. Кашуби було створене конструкторське Бюро розрахунків та наукових досліджень, а у 1961 році – лабораторія динаміки. Очолив бюро науковець, фундатор створення наукової школи з надійності машин Веніамін Якович Анілович (шкільний і вузівський товариш І.С. Чернявського), а з 1962 року – вже сам Ілля Семенович. Так розпочався його майже піввіковий шлях (1957-2004) у царині вітчизняного тракторобудування.



І.С. Чернявський

У 1968 р. І.С. Чернявський захищає кандидатську дисертацію на тему «Дослідження умов роботи зубчатих передач трансмісій тракторів і розробка шляхів забезпечення їх довговічності». Всі наукові розробки та дослідження дисертації мали реальне підґрунтя і розв'язували проблеми, з якими стикались конструктори трактора Т-74, який у ті часи серійно виробляв ХТЗ, а також потужного орного Т-125. Розробки І.С. Чернявського дали значний економічний ефект на ХТЗ, що обчислювався в 16 млн. радянських рублів у цінах 60-80 років ХХ ст. Це, до речі, відповідало вартості випуску 24 000 тракторів. Економічний ефект був значним не лише для ХТЗ, а й для всіх тракторних заводів Радянського Союзу. І це стало вагомим кроком на шляху покращення та вдосконалення нових типів тракторів усієї галузі.

Значним етапом історії тракторобудування було створення сімейства енергомісних тракторів типу Т-150. Проект нового трактора був схвалений і захищений після доповідей Б.П. Кашуби та І.С. Чернявського на засіданні науково-технічної ради міністерства тракторобудування та сільськогосподарського машинобудування в НАТІ. Під час проведення державних випробувань виникали дуже серйозні проблеми, що навіть ставили під сумнів можливість створення працездатної машини. Але всі недоліки були усунені.

Варто відзначити, що участь неординарного інженера-дослідника Іллі Семеновича Чернявського в багатьох нарадах союзного та республіканського рівнів була зумовлена його бездоганним знанням конструкцій тракторів, вмінням знайти причину негараздів та можливість її усунення, а також довести все до високого рівня досконалості. Разом з тим Ілля Семенович розумів, що всі виробничі досягнення мають супроводжуватись науковими розробками і дослідженнями. Тому він здійснював наукове керівництво кандидатськими та дипломними роботами. Не один здобувач наукового ступеня був вдячним йому за допомогу та корисні поради.

І.С. Чернявський став автором 26 винаходів, впроваджених на ХТЗ, співавтором понад 168 наукових робіт, що висвітлювали результати випробувань конструкторських розробок, мав 35 авторських свідоцтв, був неодноразово нагороджений медалями ВДНГ, грамотами профільного міністерства та інших організацій. Економічний ефект від впровадження його винаходів та модернізацій вимірювався не лише мільйонами карбованців, а й тисячами тон зекономленого прокату та інших матеріалів.

Після виходу на пенсію І.С. Чернявський продовжував активно публікувати свої роботи, консультував студентів-дипломників та жваво цікавився новинками тракторобудування...

Світлана Антонівна Кашуба,
к.т.н., доцент кафедри нарисної геометрії ХНТУСГ (1975-2005)
Опубліковано на сайті ХНТУСГ 08.02.2021.



