

## **Х ЮБИЛЕЙНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

В мае 2011 года в Харьковском национальном техническом университете имени Петра Василенко состоялась десятая юбилейная международная научно-практическая конференция «Проблемы надежности машин и средств механизации сельскохозяйственного производства», посвященная памяти академика Вениамина Яковлевича Аниловича. Организатором была кафедра Прочности и надежности машин им. Аниловича, которой руководит профессор, д.т.н. Кухтов Валерий Георгиевич.

На конференции были представлены доклады ученых и работников машиностроения многих вузов, научных организаций и предприятий Украины и Российской Федерации. Материалы конференции, опубликованные в тематическом сборнике, касаются направлений оценки и прогнозирования надежности, конструкторско-технологических и ремонтно-эксплуатационных методов ее обеспечения, моделирования и внедрения компьютерных технологий при исследованиях надежности машин и оборудования, а также экономических и организационных вопросов управления надежностью.

Один день работы конференции был посвящен памяти Генерального конструктора ХТЗ Кашубы Бориса Павловича, в связи со 100-летием со дня его рождения.

Свою производственную деятельность Борис Павлович постоянно совмещал с педагогической работой. Многие годы был председателем государ-

ственной экзаменационной комиссии в ХПИ, преподавал в ХАДИ. Решением Высшей аттестационной комиссии в 1964 г. он утвержден в ученом звании профессора по кафедре «Автомобили и двигатели», а с 1981 г. – по кафедре «Автомобили и тракторы» ХИМЭСХ.

Валерий Георгиевич, знавший лично Кашубу Б.П., пригласил работников ХТЗ, которые поделились своими воспоминаниями о совместной работе, трудностях и победах. Была приглашена и племянница Бориса Павловича доцент кафедры ИТД Академии дизайна и искусств Кашуба С.А.

Кашуба Борис Павлович родился 23 сентября 1911 года в селе Шевченко, Пологовского района Запорожской области. В 1931 году окончил Харьковский автомеханический техникум. Проработав автотехником в разных организациях и конструктором на Харьковском заводе №135, он в 1937 году окончил с отличием Харьковский авиационный институт по специальности инженер-механик по моторостроению.

С 1937 по 1941 год работал ведущим конструктором завода №75 в г. Харькове. Именно этот период связан с его участием в создании дизеля В-2. Вот что вспоминает Л.И. Гром-Мозничевский, член-корреспондент НААН Украины: «Я учился в Киевском политехническом институте со специализацией по автотракторостроению. Во время ознакомления с дизелем В2 танка Т-34 мне стало известно, что главный конструктор этого легендарного дизеля Кашуба сейчас работает на ХТЗ. Фамилия «Кашуба» стала синонимом конструкторского гения. С 1966 года я встречался с Борисом Павловичем во время ежегодных конференций тракто-

ростроителей. Его выступления отличались четкостью изложения сути текущих и перспективных задач тракторостроения, а оценки и предложения были весомы и убедительны. Внешне это был властный и в чем-то загадочный, погруженный в свои мысли главный конструктор ХТЗ. В кругу коллег он был общительным собеседником. Его меткие экспромты, афоризмы и анекдоты вошли в обиход общения тракторостроителей и запомнились навсегда».

В 1941-1942 годах работал на заводе ЧТЗ ведущим конструктором и заместителем главного конструктора завода №77, г. Барнаул.

В 1943-1952 годах работал на СТЗ (Сталинградский тракторный завод) главным конструктором по дизелям, заместителем главного инженера и главным конструктором по спецпроизводству. Февраль 43г. – Сталинград освобожден. Началось восстановление полностью разрушенного тракторного завода. Май 43г. – Борис Павлович принят на должность главного конструктора. Июнь 44г. – выпуск тракторов марки СТЗ НАТИ мощностью 36/52 л.с. был возобновлен.

В 1947-49 г.г. конструкторы СТЗ совместно с работниками Алтайского тракторного завода и ХТЗ создали гусеничный трактор ДТ – 54. Дизельный двигатель, огромное поле деятельности.

С 1 сентября 49 г. по 2 апреля 50 г. Кашуба прошел полный курс обучения на Высших инженерных курсах повышения квалификации работников Министерства Автомобильной и тракторной промышленности при Московском автомеханическом институте Министерства высшего образования СССР. Тема на «отлично» защищенной аттестационной работы:

«Централизованное специализированное производство свинцово-бронзовых вкладышей для заводов Главтракторпрома».

В 1952г. распоряжением заместителя Министра Филиппова Кашубу Б.П. переводят на ХТЗ на должность главного конструктора.

Из воспоминаний С.Л. Абдулы, главного конструктора ХТЗ в 1982-2005г.г. «С именем главного конструктора Б.П. Кашубы в истории Харьковского тракторного завода связано несколько технических рекордов. Они не были достигнуты в период деятельности на заводе его предшественников и, очевидно, не будут достигнуты в будущем. Проработав на ХТЗ в должности главного (генерального) конструктора 29 лет, он создал со своим коллективом только из числа поставленных на производство 12 моделей тракторов мощностью от 14 до 165 л.с. и 3 модели дизельных двигателей мощностью от 14 до 80 л.с. с производством топливной аппаратуры к ним и для дизелей, производившихся другими заводами. Всего на ХТЗ произведено в физическом исчислении 2062136 указанных тракторов. Напомним, что с момента пуска завода 1 октября 1931 года до 31 декабря 1990 года заводом выпущено 2507544 трактора, свыше 80% из них созданы под руководством Б.П. Кашубы. Вряд ли и этот рекорд в нашей стране был достигнут другими разработчиками.»

На Харьковском тракторном заводе Б.П. Кашуба в полной мере проявил свои глубокие инженерные знания и интуицию настоящего конструктора, умение точно определять основные тенденции в развитии тракторостроения и, главное, умело нацеливать коллектив на решение конструкторских задач по созданию и освоению новых тракторов.

В 1952-1967 гг. Б.П. Кашуба возглавил и успешно осуществил работы по созданию и освоению прогрессивных конструкций тракторов: ДТ- 54А, ДТ-54М, ДТ-14, ДТ-20, Т-25, Т-75 и Т-74.

Тракторы ДТ-14 и ДТ-20 с дизельными двигателями разработки ХТЗ впервые были произведены в стране и существенно облегчили труд в садах и огородах, если учесть, что с учетом тракторов ХТЗ-7 и Т-25 их было поставлено потребителям в 1951... 1972 годах более 382 тысяч, в том числе на экспорт - более 23 тысяч.

Борис Павлович был твердо убежден в том, что пахотные трактора, обрабатывающие необъятные поля Союза, должны быть энергонасыщенными, скоростными и гусеничными. Это убеждение не совпадало с мнением руководства. Генсек Никита Сергеевич Хрущев после посещения Америки решил, что трактора должны быть только колесными. Естественно, инакомыслящие попали в немилость, отстранялись от работы. Тракторостроители всей страны объединили свои усилия, расчетами и практическими примерами доказали свою правоту и здравый смысл победил. Гусеничным тракторам «даровали право на существование».

Важнейшим творческим достижением Б.П. Кашубы является создание принципиально нового семейства унифицирован-



**Кашуба Борис Павлович**



**Анилович В.А. демонстрирует Кашубе Б.П. достижения научных работников кафедры**

ных колесных и гусеничных тракторов типа Т-150 высокой энергонасыщенности.

В 1973 году Госкомиссия приняла решение о готовности семейства тракторов типа Т-150 к серийному выпуску, а в 1974 году было принято Постановление о создании мощностей по их производству.

Это были принципиально новые тракторы, имевшие: трансмиссии с переключением передач на ходу, герметичные кабины, легкое удобное рулевое управление, новые узлы гидравлики, большегрузные шины. Но, главное, унификация тракторов достигала 60%, а технологическая унификация на основном заводе — до 40%. Это облегчало маневры при внедрении и позволяло, при необходимости, изменять соотношение в выпуске колесных и гусеничных тракторов. Этот немаловажный фактор сыграл свою роль, когда завод вступил в рыночные отношения.

По мере расширения производства тракторы типа Т-150 завоевывали все большее признание у работников сельского хозяйства, где отмечалось не только повышение производительности тракторных агрегатов, но и универсальность тракторов, улучшение условий труда, хорошая приспособленность для работы с силосоуборочными машинами и транспортными прицепами.

Всего было выпущено более 753 тысяч колесных тракторов Т-150К и их модификаций и более 86,6 тысяч гусе-

ничных тракторов Т-150. Парк этих тракторов сыграл не малую роль в подъеме сельскохозяйственного производства в 70-80-ых годах прошлого столетия.

С внедрением тракторов типа Т-150 завод увеличил экспорт. Заполняя нишу мощных тракторов, тракторы Т-150К привлекли внимание зарубежных фермеров. С 1976 по 1990 годы в США, Канаду, Австралию, страны Европы, Азии и Африки было поставлено 21863 колесных трактора Т-150К и 1000 тракторов Т-150 в Болгарию. С 1973 по 1977 год трактор Т-150К получил пять золотых наград на международных выставках. В 1979 году на испытаниях в штате Небраска (США) трактор показал высокие тягово-экономические показатели, что нашло отражение в так называемой «Красной книге». Американские спе-

циалисты назвали трактор Т-150К трактором, который может сам себя поднимать, т.к. на испытаниях трактор развил тягу, которая почти равнялась его весу. В 1980 году ХТЗ была присуждена международная премия «Золотой меркурий» за мир и сотрудничество.

В 1974 г. Б.П.Кашуба был назначен Генеральным конструктором по энергонасыщенным пахотным тракторам в отрасли.

За разработку научных основ выбора параметров, создание и внедрение в производство скоростных энергонасыщенных тракторов в 1976 году Б.П.Кашубе присуждено звание Лауреата Государственной премии СССР.

Б.П.Кашуба был автором более 28 изобретений, большинство из них были внедрены в конструкцию энергонасыщенных тракторов.

За большой вклад в развитие оборонной техники в период второй мировой войны и отечественного тракторостроения Б.П.Кашуба отмечен высокими правительственными наградами: двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Октябрьской революции и Дружбы народов, медалями. Ему присуждено звание - Заслуженный машиностроитель Украины.