

ГАБТУ - ЧТЗ - ГСКБД ВРЕМЯ, ДЕЛА И ЛЮДИ

Андрей Петрович Маслов, к.т.н., главный конструктор проекта



Челябинский тракторный завод (до 6 октября 1941 года - Челябинский тракторный завод им. И.В. Сталина, до 20 июня 1958 года - Кировский завод наркомтанкопрома в г. Челябинске, с 10 ноября 1971 по 1 октября 1992 года - производственное объединение "Челябинский тракторный завод имени В.И. Ленина") - машиностроительное предприятие по разработке и производству колесной и гусеничной дорожно-строительной техники (бульдозеров, трубоукладчиков, фронтальных погрузчиков), двигателей внутреннего сгорания, запасных частей и прочей высокотехнологичной машиностроительной продукции.



Переведенцев Петр Павлович
Генеральный директор

История образования Главного автобронетанкового управления берет начало в 1929 году, когда для разработки мероприятий по технической реконструкции Красной Армии была создана специальная комиссия под председательством С.С. Каменева. Одним из выводов ее работы было: "Учитывая масштабы начинающегося строительства в области механизации и моторизации, важность и новизну этого дела, признать совершенно необходимой скорейшую организацию особого Центрального управления Народного комиссариата по военным и морским делам, ведающего всеми вопросами моторизации и механизации". В связи с этим, третьего ноября 1929 года на заседании Реввоенсовета было принято решение о создании Управления по механизации и моторизации РККА. Приказом Реввоенсовета СССР от 22 ноября 1929 года введено в действие положение об этом управлении, созданном на базе отдела механической тяги и секции механизации НТК ГАУ, автомобильного отдела и автотракторной секции НТК ГНУ и инспекции бронетанковых частей РККА.

Челябинский тракторный завод (ЧТЗ) был введен в строй действующих предприятий страны 1 июня 1933 года, приказом от 01.06 1933 г. № 506 народного комиссара тяжелой промышленности С. Орджоникидзе. К апрелю 1940 года с конвейера завода сошел юбилейный 100 000-й трактор, и до начала Великой Отечественной войны на заводе было выпущено 115 тысяч гусеничных тракторов, это около 40 тракторов в сутки.

В начале войны в результате объединения трех заводов Ленинградского Кировского, Харьковского дизель-моторного и Челябинского тракторного заводов был образован Челябинский Кировский завод (ЧКЗ). В короткий срок было разработано, налажено и освоено поточное производство тяжелых танков КВ, ИС и средних танков Т-34. За годы войны завод стал крупнейшим танкостроительным предприятием, на котором было разработано и организовано производство 13 моделей бронетанковой техники и самоходных артиллерийских установок на базе танков КВ, ИС и Т-34. За годы войны было выпущено 18 тысяч танков и артиллерийских самоходов, а также 48,5 тысяч танковых дизелей, т.е. каждые сутки с конвейера завода выходило двенадцать танков и тридцать три танковых двигателя.

За доблестный труд в военные годы коллективу завода 33 раза вручалась переходящее знамя Государственного комитета обороны, два из которых переданы на вечное хранение. Завод был награжден орденами Красной Звезды (1944 год), Кутузова 1 степени (1945 год). Кроме этого, входящие в состав ЧТЗ Опытный завод (в 1944 году) и специализированное конструкторское бюро ГСКБД

(в 1945 году) были награждены орденами Ленина. Все вышеуказанные достижения по разработке, организации производства и успешного применения в годы войны и последующие десятилетия невозможно представить без участия плеяды прославленных конструкторов, обеспечивших превосходство русской творческой мысли.

При этом следует оценить способности И.В. Сталина ставить на руководящие должности специалистов, которые смогли в невероятных условиях и в жесткие сроки обеспечить необходимый уровень разработок и производства техники военного назначения. Любая ошибка И.В. Сталина в вопросе назначения на руководящие должности имела бы катастрофические последствия, времени на исправление ошибок не было.

Фактически, была сформирована эффективная творческая группа специалистов по разработке и организации производства продукции военного назначения. Специалисты завода неоднократно выезжали в действующую армию, что позволяло эффективно решать актуальные задачи и обеспечивать высокий технический уровень продукции военного назначения. Эта работа выполнялась в тесном сотрудничестве со специалистами ГАБТУ.



Зальцман Исаак Моисеевич
(9(22).12.1905 - 17.07.1988)

В 1938 г. после ареста прежнего руководства завода в возрасте 32 лет Исаак Моисеевич был назначен директором Кировского машиностроительного завода в Ленинграде. Будучи директором крупнейшего завода по производству танков в СССР, он добивался увеличения их производства. С 1939 года он сумел запустить в массовое производство новейшие по тому времени танки КВ и ряд других. Одним из залогов успеха стало тесное взаимодействие с конструкторским бюро завода, которое возглавлял Ж.Я. Котин. За первые три месяца Великой Отечественной войны Кировский завод выдал больше танков КВ, чем за период с января по июнь 1941 г. За выдающиеся заслуги в обеспечении Красной Армии танковой техникой в трудных условиях военного времени Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 сентября 1941 года Зальцману Исааку Моисеевичу и Котину Жозефу Яковлевичу были присвоены звания Героев Социалистического Труда с вручением орденов Ленина и золотой медали "Серп и Молот". В октябре 1941 г. Исаак Моисеевич был командирован в Челябинск и до февраля 1942 г., а также с июля 1943 г. был директором Кировского завода в Челябинске (ЧКЗ). Исаак Моисеевич являлся организатором центра танкового производства, созданного в годы войны на базе ЧТЗ. Одновременно в 1941 - 1942 годы он занимал пост заместителя наркома, а в 1942 - 1943 годы наркома танковой промышленности. Под его руководством в кратчайшие сроки был налажен выпуск танка Т-34 на Уральских заводах. За годы войны на ЧКЗ был освоен выпуск 7 типов танков и САУ, 6 типов танковых дизелей.

Награды: Герой Социалистического труда, лауреат Сталинской премии, лауреат Государственной премии СССР. Награжден тремя орденами Ленина, двумя Трудового Красного Знамени, Суворова, Кутузова, Красной Звезды.



Котин Жозеф Яковлевич
(10.03.1908 - 21.10.1979)

За выдающиеся заслуги в создании и освоении производства тяжелых танков в условиях военного времени Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 сентября 1941 года Ж.Я. Котину было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали "Серп и Молот". В июне 1941 г. Ж.Я. Котин был назначен заместителем Народного комиссара танковой промышлен-

ности (до 1943 года), главным конструктором наркомата танковой промышленности и главным конструктором танкового завода в Челябинске. В период 1943 - 1944 годы под руководством Ж.Я. Котина на базе танков KB, T-34 и ИС были созданы самоходные артиллерийские установки СУ-152, ИСУ-152, ИСУ-122.

С 1968 - заместитель Министра оборонной промышленности СССР. Депутат Верховного Совета СССР в 1946 - 1950 и в 1966 - 1970 годах. Доктор технических наук (1943).

Лауреат четырех Сталинских премий СССР (1941, 1943, 1946, 1948). Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1968).

Воинские звания: военинженер 2-го ранга, военинженер 1-го ранга, генерал-майор технических войск (06.01.1942), генерал-лейтенант инженерно-танковой службы (31.07.1944), генерал-полковник инженерно-технической службы (13.11.1965), генерал-полковник-инженер (1971).



Духов Николай Леонидович
(13 (26) 10. 1904 - 01.05.1964)

После окончания института Николай Леонидович был направлен на Ленинградский Кировский завод. В 1936 году его, как инженера автотракторной специальности, привлекли к работе по улучшению бронетанковой техники. Духов перешёл в СКБ-2 Кировского завода.

В 1941 году Ленинградский Кировский завод был эвакуирован в Челябинск, где на базе Челябинского тракторного завода начали разворачивать производство танков KB. Николай Леонидович стал заместителем главного конструктора, а Постановлением Государственного Комитета Оборона от 26 июня 1943 года был назначен главным конструктором. Он налаживает поточно-конвейерное производство танков KB, возглавляет разработку их модификаций (KB-1С, KB-85) и самоходных артиллерийских установок (СУ-152, ИСУ-152), осуществляет коренную модификацию средних танков Т-34.

Но главным достижением руководимого Н.Л. Духовым коллектива явилось создание тяжёлых танков серии ИС (Иосиф Сталин) - ИС-1, ИС-2, ИС-3, ИС-4, отлично зарекомендовавших себя на фронтах Великой Отечественной войны, показавших высокие боевые качества и преимущества перед танками немецко-фашистской армии.

В 1944 году Н.Л. Духов возглавил кафедру гусеничных машин в Челябинском механико-машиностроительном институте (ныне Южно-Уральский государственный университет).

Н.Л. Духов - один из самых награжденных людей в стране. Он добился успехов на многих поприщах: конструктор танков, один из создателей ядерного щита СССР, член-корреспондент Академии наук СССР (1953), доктор технических наук (1953), генерал-лейтенант инженерно-технической службы (31.05.1954).

Награждён четырьмя орденами Ленина (17.04.1940 "за успешную работу и проявленную инициативу по укреплению обороноспособности нашей страны", 15.08.1944, 16.09.1945, 25.10.1954), орденами Суворова II степени ("за выдающиеся заслуги в создании танков и самоходок", 19.04.1945), Трудового Красного Знамени (24.01.1944), Красной Звезды (за освоение танка KB-1С (15.06.1942) и медалями, в том числе "За трудовую доблесть" за разработку противоминного трала (07.3.1940).

Он трижды Герой Социалистического труда (1945, 1949, 1954), лауреат Ленинской премии (1960), пяти Сталинских премий (1943, 1946, 1949, 1951, 1953), лауреат Государственной премии СССР (1954).



Челпан Константин Федорович
(1899 - 1937)

Создание танкового дизеля В-2 в первую очередь связано с именем Константина Федоровича Челпана, начальника дизельного отдела Харьковского паровозостроительного завода. Константин Федорович участник гражданской войны, добровольцем вступил в РККА, участвовал во взятии Перекопа и форсировании Сиваша. В 1924 году после окончания Харьковского технологического института работал на Харьковском паровозостроительном заводе (ХПЗ). В 1928 - 1929 году Константин Федорович

проходит стажировку на заводах Германии, Швейцарии и Англии. По возвращению из командировки возглавляет дизельный отдел ХПЗ, где была создана отдельная конструкторская группа под руководством Я.Е. Вихмана, занимающаяся изучением проблем, связанных с созданием быстроходных танковых дизелей. В марте 1935 г. Постановлением ЦИК СССР за создание новых мощных современных конструкций машин, в том числе танкового дизеля БД-2, завод был награжден орденом В.И. Ленина. Этим орденом были награждены директор завода И.П. Бондаренко, начальник дизельного отдела К.Ф. Челпан, а также непосредственный руководитель работ Я.Е. Вихман. Дальнейшие работы по созданию дизеля БД-2 были связаны с решением сложных технических, технологических и организационных задач. Технические проблемы и отсутствие опыта тормозило дальнейшее совершенствование дизеля. О проблемах по совершенствованию дизеля в марте 1937 года Константин Федорович доложил на партийном собрании отдела. Для доводки дизеля нарком авиационной промышленности командировал на завод специалистов ЦИАМа, которые внесли более 2000 больших и малых изменений в конструкцию. К.Ф. Челпан был отстранен от должности начальника дизельного отдела, а в конце 1937 года по ложному обвинению во вредительстве был уволен с завода, арестован и впоследствии расстрелян.



Вихман Яков Ефимович (Яков-Израиль Иерухимович Вихман)
(1896-1976)

Советский конструктор дизельных двигателей, один из руководителей конструкторского коллектива по созданию и производству дизельных двигателей для советских танков.

Родился в 1896 году в Бобруйске (ныне Могилёвская область, Беларусь). Поступил в Харьковский технологический институт в 1916 году, однако в связи с революцией, Гражданской войной и разрухой смог окончить его только в 1924 году. После окончания института работал на ХПЗ конструктором, старшим конструктором, заведующим конструкторским по-

дотделом дизельного отдела завода, а с 1931 года начальником конструкторского бюро по дизельному двигателю. В марте 1935 года Постановлением ЦИК СССР за создание новых мощных современных конструкций машин, в том числе танкового дизеля БД-2, был награжден орденом В.И. Ленина. С 1939 года - заместитель главного конструктора завода № 75, с 1941 года - заместитель главного конструктора СКБ-75 Кировского завода в Челябинске.

Награды: орден Ленина (1935, 1945), Сталинская премия второй степени (1946) - за создание танковых дизель-моторов, орден Отечественной войны 1 степени, медали.



Чухахин Тимофей Петрович (1896 - 1966)

Работы по совершенствованию и доводке двигателя БД-2 продолжил назначенный в конце августа 1937 года начальником дизельного отдела Чухахин Тимофей Петрович. Наиболее сильной стороной Тимофея Петровича была не теория, а практика. Возглавляя дизельный отдел, он в основном занимался доводочными работами с конструкторами и испытателями. Его помощником по

опытным работам был И.Я. Траштуин. В мае - июне 1939 года были успешно проведены 100-часовые государственные испытания доработанного дизеля В-2 и приказом №115 от 05.09.1939 г. по наркомату среднего машиностроения он был рекомендован к серийному производству, а 19.12.1939 г. постановлением Комитета обороны были приняты на вооружение три модификации дизеля: В-2 мощностью 500 л.с., для легкого танка БТ-7М; В-2К мощностью 600 л.с. - для тяжелого танка КВ-1 и В-2В мощностью 375 л.с. - для артиллерийского тягача "Ворошиловец". С началом войны Т.П. Чухахин назначается главным конструктором по дизелям Свердловского турбомоторного завода, а работы по танковым двигателям В-2 после эвакуации Харьковского завода в Челябинск возглавил И.Я. Траштуин.

Награды: орден Ленина, орден Трудового Красного знамени, два ордена Красной звезды, медали. Сталинская премия второй степени - за разработку новой конструкции дизеля - 1941 год, Сталинская премия 1953 год. Инженер - полковник, кандидат технических наук, доцент.



Траштуин Иван Яковлевич (1906 - 1986)

Инженер, генерал-майор, дважды Герой Социалистического труда (1966, 1976), дважды лауреат Государственной премии СССР, почетный гражданин г. Челябинска (1978). Принял участие в создании первого танкового дизельного двигателя, за который в 1941 году был удостоен ордена Ленина. С началом Великой Отечественной войны вместе с Харьковским моторным заводом был эвакуирован в Челябинск. Под его руководством создано семейство дизелей В-2, применявшихся в тяжелых танках КВ и ИС, среднем танке Т-34, а также в широкой гамме самоходных артиллерийских

ракетных комплексов и других боевых машинах. Двигатели, созданные под его руководством, использовались более чем в 70 ти-

пах боевых машин и явились основой силовых установок боевых машин, спроектированных в послевоенные годы.

Награжден орденами Ленина (1941, 1945, 1966, 1976), Красной Звезды (1942), 7 медалями.

После ухода И.Я. Траштуина на пенсию в 1981 году работы по дизелям специального назначения продолжил В. И. Бутов.



Бутов Владимир Иванович (25.10.1934 - 06.11.1999)

Владимир Иванович окончил Харьковский политехнический институт (1957), инженер-механик. Под его руководством выполнена модернизация двигателей типа В-2: В-84, В-58, В-92. Впервые в стране исследована и реализована силовая характеристика с постоянной мощностью в двигателе В-42 для трактора типа ДЭТ-250. Разработан новый вид дизелей 2В в 6-, 8-, 12- и 16-цилиндровом исполнении для перспективных военно-гусеничных и колесных машин, не уступающих по удельной

мощности и весогабаритным показателям лучшим зарубежным образцам, а по ряду параметров превосходящих их.

В 1957-1958 гг. Владимир Иванович - инженер-испытатель Кировского завода (Челябинск), в 1958-1997 гг. - инженер-исследователь, старший инженер-исследователь, руководитель группы, начальник бюро, заместитель главного конструктора, а в 1981-1999 годы генеральный конструктор головного СКБ по двигателям ОАО "Челябинский тракторный завод".

Награды: лауреат Государственной премии СССР (1995), заслуженный изобретатель РСФСР (1983), заслуженный конструктор РФ (1993), Герой Социалистического Труда (1985), ордена Ленина (1985), медаль "Серп и Молот", "Знак Почета" (1976) и прочими медалями.

Перспективы дальнейшего развития двигателестроения на заводе связаны с такими направлениями как:

- применение электронного управления работой различных систем управления и контроля двигателя на основе комплексной многопараметрической оптимизации;
- применение современных методов проектирования двигателей и его систем на основе компьютерного проектирования и имитационного моделирования;
- использования перспективных материалов с применением методов топографической оптимизации.

По мнению специалистов завода, это позволит обеспечить преемственность поколений и обеспечит необходимый уровень выпускаемой на заводе продукции.

