

УДК 629.366(477)(09)

**ВИДАТНІ ПОСТАТІ ВІТЧИЗНЯНОГО ТРАКТОРОБУДУВАННЯ:  
СЕРГІЙ ЛЕОНІДОВИЧ АБДУЛА****Кривоконь О.Г.**, канд. філос. наук, ст. наук. співр.*(Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»)*

*Стаття присвячена аналізу життєвого шляху та визначенню ролі науково-технічної діяльності конструктора Харківського тракторного заводу, академіка Академії інженерних наук України, заслуженого машинобудівника України Сергія Леонідовича Абдули. На основі проведеного автором інтерв'ю, встановлені деякі нові факти про діяльність конструкторського колективу заводу, а також названі документи, що стосуються діяльності підприємства на різних етапах його функціонування. Розглянуто погляди С.Л. Абдули на проблеми і перспективи розвитку вітчизняного тракторобудування.*

*Ключові слова: Абдула С.Л., Харківський тракторний завод, тракторобудування, машинобудування, конструювання.*

Розвиток вітчизняної історії науки і техніки тісно пов'язаний зі здобутками конкретних людей, які завдяки своїй натхненній кропіткій праці, світлому розуму, наполегливості та сміливості просували інноваційні ідеї, впроваджували власні винаходи, вдосконалювали, поглиблювали існуючі положення, тим самим забезпечуючи суспільний прогрес. Не можна не погодитися з думкою Л. М. Бесова, висловленою ним в одному з перших вітчизняних навчальних посібників, присвячених проблемам історії науки і техніки, що «видатні вчені можуть спрямовувати розвиток цивілізації не шляхом породження війн і конфліктів, кризових явищ і суперечностей, а зовсім іншим руслом» [3, с.3]. Ці слова, на наш погляд, дуже вдало ілюструють значення внеску тих науковців і практиків, які здійснювали розвиток вітчизняного сільськогосподарського машинобудування та його провідної галузі – тракторобудування.

Дійсно, вітчизняне тракторобудування пройшло славетний шлях: від копіювання іноземних зразків в кінці XIX – на початку XX ст., через створення й апробацію перших власних моделей у 50-60 рр. XX ст., до розвинутої науково-дослідної та виробничої бази тракторів на рубежі XXI сторіччя. Для нашої аграрної країни науково-технічний прогрес у сільськогосподарському машинобудуванні має стратегічне значення. Тому важливо пам'ятати, що всі перераховані здобутки стали можливими завдяки діяльності цілої плеяди видатних людей, фахівців, зокрема і тих, хто самовіддано працював на одному з легендарних вітчизняних машинобудівних підприємств – Харківському тракторному заводі імені С. Орджонікідзе (далі – ХТЗ).

Роль працівників ХТЗ в аспекті розвитку українського тракторобудування неможливо переоцінити. Завдяки доробкам цих конструкторів, інженерів, технологів на різних етапах існування

заводу з'явилися і були успішно впроваджені такі популярні моделі тракторів як СХТЗ-НАТІ, ДТ-54, ХТЗ-7, Т-150К, Т-150. Серед тих, хто доклав власних зусиль і присвятив своє життя справі сільськогосподарського машинобудування на ХТЗ, були: В. В. Біблік, Б. П. Кашуба, П. Ю. Саблев, П. І. Свистун, В. Т. Сепітов, М. С. Сідельников, О.А. Сошніков та ін. [4, 6].

Вагомий внесок у створення, виробництво та модернізацію деяких з перерахованих моделей здійснив один із ідеологів сучасного тракторобудування, легендарний конструктор, академік Академії інженерних наук України, заслужений машинобудівник України, людина, що віддала Харківському тракторному більш ніж 50 років творчої праці, – Сергій Леонідович Абдула.

Метою даної публікації є стислий аналіз життєвого шляху та висвітлення значення науково-технічної діяльності С. Л. Абдули – генерального конструктора Харківського тракторного заводу імені С. Орджонікідзе з 1982 по 2005 рр., в контексті розвитку вітчизняного тракторобудування.

Матеріали, представлені нижче, частково були зібрані нами з існуючих публіцистичних джерел [1, 2, 5], але більшою мірою отримані в ході інтерв'ю, яке шановний Сергій Леонідович люб'язно дав автору у січні 2013 року. Сформульовані запитання були спрямовані на:

- встановлення об'єктивних фактів із трудової біографії самого С.Л. Абдули та його колег по ХТЗ;
- з'ясування точки зору Сергія Леонідовича стосовно найбільш значимих подій, досягнень заводчан та документів, що започатковували, супроводжували чи фіксували ці факти та події;
- виявлення ставлення колишнього головного конструктора до проблемних, спірних періодів розвитку як

самого заводу, так і тракторобудування в Україні в цілому;

- окреслення перспектив вітчизняної промисловості та сільськогосподарського машинобудування.

Сергій Леонідович Абдула народився 22 жовтня 1934 року в м. Валки Харківської області в сім'ї робітників. Його дід і батько були шанованими, працьовитими людьми, що мали схильність до навчання і техніки. Наприклад, Леонід Васильович (батько) першим у Валках склав велосипед, потім – мотоцикл, а згодом і автомобіль.

Спадкові техніко-конструкторські здібності проявилися і у Сергія Леонідовича, що дало змогу у 1953 році успішно закінчити школу зі срібною медаллю та зумовило його професійний вибір. Так, у 1958 році С. Л. Абдула закінчив Харківський політехнічний інститут, факультет тракторного та сільськогосподарського машинобудування, отримавши спеціальність інженер-механік. Одразу після випуску розпочалася трудова біографія С. Л. Абдули на ХТЗ. З 1959 р. його перевели у відділ головного конструктора на посаду інженера-конструктора, з 1964 р. він став керівником групи потужних колісних тракторів, з 1968 р. – начальником конструкторського бюро, з 1975 р. – заступником головного конструктора, а з 1982 по 2005 – головним і генеральним конструктором.

Сам Сергій Леонідович стверджує, що великою мірою його кар'єрному зростанню сприяла робота у Раді молодих спеціалістів, де його з перших років обрали головою. Згодом він неодноразово обирався до заводського комітету комсомолу, парткому і профспілкового комітету. Однак замість того, щоб підійматися партійними кар'єрними сходинками, молодий спеціаліст обрав шлях конструкторської роботи, про що ніколи не шкодував.

Більше того, у своєму інтерв'ю, С.Л. Абдула вказує, що йому дуже по-таланило, бо свій творчий шлях він розпочав одночасно з ініціацією розробки на ХТЗ потужного колісного трактора. Цими роботами на той час керував талановитий радянський конструктор О. А. Сошніков. Відтак, Сергій Леонідович був свідком і безпосереднім учасником створення перших дослідних зразків і подальшого випуску колісного трактора третього класу Т-125. Згодом, вже під керівництвом Б.П. Кашуби він брав участь у створенні уніфікованого сімейства тракторів третього класу: колісного Т-150 К та гусеничного Т-150.

Варто підкреслити, що на той час не було досвіду по створенню вузлів шарнірної рами, підвіски і пневмосистеми колісного трактора типу Т-150 К. Ряд оригінальних конструкторських рішень разом зі всебічними теоретичними й експериментальними дослідженнями дозволили С. Л. Абдулі оптимізувати параметри цих вузлів і забезпечити їх високу надійність і довговічність. Створення та модернізація зазначеної вище групи машин стало великим досягненням для колективу заводу та для вітчизняного тракторобудування в цілому, оскільки завдяки конструюванню цих моделей, була закладена база для подальших розробок.

У період з 1975 по 1982 рр. С. Л. Абдула керував підрозділом, що забезпечував проведення науково-дослідних робіт, спрямованих на створення сімейства колісних і гусеничних тракторів Т-150 К, Т-155, Т-156, Т-158, Т-150, проведення їх лабораторних, польових й експлуатаційних випробувань у всіх регіонах країни, впровадження їх у серійне виробництво, подальше підвищення їх технічного рівня і конкурентоспроможності для задоволення внутрішнього ринку і ек-

порту в багато країн світу. Вагомим здобутком на цьому етапі стало розширення сфери застосування тракторів за рахунок впровадження нових колісних і гусеничних комплектацій для лісового господарства і будівництва. З початку 70-х рр. ХХ ст. ХТЗ почав поставляти десятками тисяч потужні колісні енергонасичені трактори, а згодом, і уніфіковані з ними гусеничні.

Сам Сергій Леонідович називає цей період «малою революцією в механізації сільського господарства країни», в результаті якої значно зросли продовольчі ресурси країни, зокрема і за рахунок парку нових тракторів ХТЗ.

На етапі 90-х рр. під керівництвом С. Л. Абдули були створені і впроваджені нові моделі колісних і гусеничних тракторів з різними типами двигунів українського, російського і німецького виробництва сімейства ХТЗ-121, що дозволило у подальшому застосовувати ці могутні машини для обробітку просапних культур за рахунок широкозахватних знарядь. Важливо підкреслити, що завдяки праці колективу, очолюваному С. Л. Абдулою, у цей період було здійснено значний внесок у створення ресурсо-заощаджувальної і екологічно захисної колійної технології обробітку цукрових буряків, а також були розроблені трактори Т-08, Т-012, ХТЗ-1410, Т-151КМ, ХТЗ-181, ХТЗ-17221, ХТЗ-17222 та створені зразки ТЕТ-1000, Т-251, ХТЗ-200, ХТЗ-100, ХТЗ-21041, ХТЗ-18040.

Новизна розробок С. Л. Абдули закріплена 21 авторським свідоцтвом, патентами, низкою науково-технічних публікацій. Його доробок у науковому напрямку діяльності склав не менш ніж 80 % всього обсягу виконаних робіт. За свій внесок у розвиток вітчизняного тракторобудування Сергій Леонідович нагороджений орденом «Трудового Че-

рвоного прапора», медаллю «За трудову доблесть», Почесною грамотою Президії Верховної Ради УРСР, обраний дійсним членом Академії інженерних наук України, йому присвоєно звання «заслужений тракторобудівник».

Варто відмітити скромність і високі моральні якості Сергія Леонідовича Абдули, який в інтерв'ю зазначив, що «ніколи не працював заради нагород, ніколи на них не претендував та ніколи нікому із нагороджених не заздри». Натомість він вважає, що державні нагороди мають вручатися за заслуги при захисті Вітчизни, за проявлений героїзм у надзвичайних ситуаціях. А задля визнання заслуг в господарській, науковій і державній діяльності існують державні премії, звання, обрання членами Національної чи галузевих академій, нагороди переможцям конкурсів тощо.

Не менший інтерес викликають і думки конструктора стосовно періодизації становлення ХТЗ, основних здобутків колективу даного підприємства та тих документів, які супроводжували та/або фіксували найбільш визначні віхи заводу.

Зокрема, розвиваючи погляди колишнього генерального директора ХТЗ В. В. Бібліка, С. Л. Абдула виділяє такі «ключові» звершення, що ознаменували певні етапи розвитку Харківського тракторного.

По-перше – етап від зародження (1931 р.) до освоєння виробничого процесу з достроковим досягненням проектного випуску 100 тракторів за добу через сім місяців після запуску заводу. У 1934 році випуск тракторів вже становив 40379 штук [7]. Цей період був відмічений присвоєнням заводу першого ордену Леніна.

Друге народження заводу (і, відповідно, – другий етап) пов'язується з відновленням повністю зруйнованого у період Великої Вітчизняної війни під-

приємства. У 1948 р. середньодобовий випуск тракторів перевищив уже довоєнний рівень і склав 12107 машин. І за відновлювальні роботи колектив заводу був удостоєний орденом Трудового Червоного Прапора.

Третій етап (70-80 рр. ХХ ст.) відповідає переходу на випуск тракторів типу Т-150, що стало поштовхом до введення нових і реконструкцію старих виробничих корпусів, технічного переозброєння заводу. Це – період розквіту і наполегливої праці.

Особливий інтерес, на наш погляд, представляє передісторія розвитку легендарного Т-150. Почалося все з того, що М. С. Хрушов, перебуваючи у США, був вражений високою універсальністю американських потужних колісних тракторів. Ним було прийняте рішення доручити Національному автомобільному інституту (НАМІ) виготовити подібні зразки машин, а їх виробництво налагодити на ХТЗ.

Спеціалісти НАМІ розробили такий трактор. Дослідний зразок пройшов випробування на ХТЗ, але створювали його автоконструктори. Тому цей зразок не відповідав багатьом вимогам, що пред'являються до тракторів. Відтак, за справу взялися заводські конструктори на чолі з О. А. Сошніковим, на той час головним конструктором заводу. В результаті чого в 1967 році була створена перша модель трактору Т-125.

Пізніше прийняли рішення про створення сімейства уніфікованих тракторів: гусеничного Т-150 і колісного Т-150К. Трактори пройшли випробування в різних кліматичних зонах СРСР. І в 1973 році Державна комісія прийняла рішення про провадження їх до виробництва. Варто відмітити, що перехід на виробництво нових тракторів відбувався без його зупинки, з постійним зростанням об'єму випуску. Завдяки організаційно-технічним захо-

дам ресурс трактора був підвищений до 8 тисяч мотогодин. З 1973 по 1977 рік трактор Т-150 К отримав 5 золотих нагород на міжнародних виставках. Високі тяго-економічні показники цього трактора були підтверджені на випробуваннях, проведених у 1979 році в США. Тому американські спеціалісти відразу охрестили його, як «трактор, що здатний підняти сам себе».

На підтвердження особливого розквіту ХТЗ у цей період С. Л. Абдула наводить цифри, що у 1981 році завод виготовив 52 000 тракторів різних модифікацій, а продуктивність праці в період з 1932 року зросла у 17-18 разів. В цей час реалізовувався план еволюційного розвитку заводу, йшло становлення творчого колективу інженерно-технічних працівників, службовців і кваліфікованих робітників.

І, нарешті, четвертий період у житті заводу настав із перетворенням його в акціонерне товариство, а згодом і зі зміною власників. Прикро, що у 2011 році випуск тракторів складав всього 1700 машин. Таке падіння випуску тракторів, на думку С. Л. Абдули, не можна пояснити лише переходом до ринкових відносин та бережним ставленням до техніки з боку фермерів чи їх низькою платіжною спроможністю. Велику роль зіграла недолуга політика держави на зовнішньому і внутрішньому ринку, кадрові помилки, небажання власників вкладати кошти у виробництво тощо.

Щодо документування процесу створення та виробництва тракторів в Україні, то Сергій Леонідович Абдула стверджує, що значною перевагою народного господарства СРСР була можливість зосередити матеріальні, фінансові та людські ресурси на розвиток промислового об'єкту за умови наявності урядового рішення. Першим доле-

носним документом для ХТЗ було рішення уряду про будівництво Українського тракторного заводу. Доручення по цьому рішенню було оголошено наказом Вищої ради народного господарства (ВРНГ) СРСР № 455 від 23 грудня 1929 року.

Наступним значимим документом для ХТЗ, на думку С. Л. Абдули, стало Розпорядження Ради міністрів СРСР від 10.01.1959 р. № 831 «Про створення колісного трактора третього класу потужністю 130 к. с. (Т-125). За результатами державних випробувань Постановою ВРНГ СРСР від 19.12.1964 р. № 98 прийнято рішення про створення на ХТЗ в 1965 – 1968 рр. потужностей по виробництву колісних тракторів Т-125 з річним випуском 70 тис. од., передбачивши при цьому можливість збільшення випуску до 35 тис. од. гусеничних тракторів, уніфікованих з колісними тракторами. Згідно цієї Постанови передбачалася реконструкція та будівництво як нових цехів та соціальної інфраструктури ХТЗ, так і нових підприємств: Лозівського ковальсько-механічного заводу, Харківського заводу тракторних двигунів, Чугуївського заводу паливної апаратури та інших.

Серед дуже важливих документів у контексті розвитку ХТЗ, С. Л. Абдула також називає Постанову ЦК КПРС, Ради міністрів СРСР від 29 травня 1969 р. № 409 «Про створення потужностей для виробництва тракторів типу Т-150 на ХТЗ». Саме цей документ дав старт одному із найуспішніших етапів модернізації та розвитку підприємства у 70-80 рр. ХХ ст., про що вже йшлося вище.

Насамкінець хочемо надати інформацію стосовно поглядів видатного конструктора-тракторобудівника про майбутнє цієї важливої галузі та сільського господарства країни в цілому. Зок-

рема, Сергій Леонідович вважає, що Україна рівною мірою має як промисловий, так і аграрний потенціал і здатна забезпечити виробництво та збут сучасної сільськогосподарської техніки. Тракторна промисловість має особливі переваги: як і виробництво автомобілів, випуск тракторів тягне за собою випуск гідравлічних агрегатів, розвиток шинної, електротехнічної, металургійної та інших галузей. Це, в свою чергу сприятиме створенню нових робочих місць та підняттю економіки держави в цілому.

Для реалізації вищезазначених завдань уряд має прийняти та реалізувати довгострокову програму науково-технічного розвитку усіх галузей промисловості. Сергій Леонідович особливо підкреслює, що мають бути не декларації, а конкретні програми розвитку: «В одному стовпчику має бути об'єкт, в другому, – джерела фінансування (в тому числі державні субвенції), а в третьому – строки реалізації». Тільки державницький погляд на фінансування і впровадження результатів науково-технічного прогресу в межах конкретних програм, а також боротьба з корупцією на усіх рівнях управління, дозволять подолати труднощі, які постали перед вітчизняною економікою та сільським господарством сьогодні.

\* \* \*

Висновки. За допомогою методу інтерв'ю вдалося з'ясувати низку питань щодо життєвого і творчого шляху видатного конструктора, тракторобудівника та організатора виробництва С. Л. Абдули. Спираючись на висловлені ним погляди та відомості щодо розвит-

ку тракторобудування в цілому, й на ХТЗ зокрема, встановлені нові факти про конструкторський колектив заводу, а також визначені документи, що, на думку С. Л. Абдули, зіграли особливо важливу роль у діяльності підприємства на різних етапах його функціонування.

В межах представленої однієї публікації доволі складно повною мірою відобразити інформацію щодо величезного життєвого досвіду, широти світогляду, креативних, прогресивних поглядів та активної життєвої позиції видатного науковця, конструктора, керівника з великої літери – Сергія Леонідовича Абдули, якому цьогогоріч виповниться 80 років.

Життя Сергія Леонідовича, тісно пов'язане з історією флагмана вітчизняного тракторобудування – Харківського тракторного заводу ім. С. Орджонікідзе. Саме це дозволяє йому назвати історію ХТЗ – «суцільною екстремальною ситуацією», оскільки усі періоди розвитку підприємства характеризувалися напруженою працею його колективу, спрямованою на інтенсивний розвиток вітчизняного машинобудування.

В подальших публікаціях ми обов'язково будемо звертатися до матеріалів, отриманих в ході інтерв'ю з видатним конструктором, тракторобудівником та організатором виробництва С. Л. Абдулою, зокрема тих, що стосуються його спогадів про спільну діяльність з такими відомими особистостями – тракторобудівниками, як Б. П. Кашуба, О. А. Сошніков, В. В. Біблік та ін.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Абдула С. Л. Создатели первых колесных тракторов на ХТЗ. / С. Л. Абдула // Газета «Темп». – 2013. – №21-23 (9229 - 9231). – С. 3–4.
2. Абдула С. Л. Воспоминания о главном конструкторе. К 100 летию со дня рождения Б. П. Кашубы / С.Л. Абдула // Вісник Харківського національного технічного

університету сільського господарства імені Петра Василенка. Випуск 114. – Харків, 2011. – С. 6–10.

3. Бесов Л. М. Наука і техніка в історії суспільства: навч. посібн. / – Х.: Золоті сторінки, 2011. – 464с.

4. Біблік В. В. Харківський тракторний завод імені С.Орджонікідзе (сторінки історії) / В. В. Біблік // – Харків : ВАТ «Видавництво «Прапор», 2008. – 260 с.

5. Гаман В. П. Розмови з академіками / В. П. Гаман. – Київ.: «Логос», 2004. – С. 226–244.

6. Кривоконь О. Г. Представники вітчизняного тракторобудування: повернення із забуття / О. Г. Кривоконь // Українознавчий альманах. Випуск 14. – Київ, 2013. – С. 187–190.

7. Тракторное и сельскохозяйственное машиностроение (под. общ.ред. И. Ф. Сеницына). – Москва : Издательство «Машиностроение», 1970. – 415 с.

**Кривоконь А.Г. Выдающиеся фигуры отечественного тракторостроения: Сергей Леонидович Абдула.** *Статья посвящена анализу жизненного пути и определению значения научно-технической деятельности конструктора Харьковского тракторного завода, академика Академии инженерных наук Украины, заслуженного машиностроителя Украины – Сергея Леонидовича Абдулы. На основе проведенного автором интервью, установлены некоторые новые факты о деятельности конструкторского коллектива завода, а также названы документы, касающиеся деятельности предприятия на разных этапах его функционирования. Рассмотрены взгляды С.Л. Абдулы на проблемы и перспективы развития отечественного тракторостроения.*

*Ключевые слова: Абдула С.Л., Харьковский тракторный завод, тракторостроение, машиностроение, конструирование.*

**Krivokon A.G. Prominent figures of the domestic tractorbuilding: Sergey Abdula.** *This article analyzes the life way and determines the value of scientific and technical activities of the legendary designer of the Kharkov Tractor Plant named after S.Ordgonikidze, Academician of Engineering Sciences of Ukraine, Honored Engineer - Sergei Leonidovich Abdula. There were found some new facts about the design team of the plant as well as documents relating to the activities of the enterprise at different stages of its producing history. These facts are based on author interviews with S. L. Abdula. Also there are considered the S. L. Abdula views on the problems and prospects of the domestic tractorbuilding development.*

*Keywords: S.Abdula, Kharkov Tractor Plant, tractorbuilding, engineering, construction.*