

ІСТОРІЯ МАШИНОБУДУВАННЯ

УДК 621.436

Епифанов В.В., канд. техн. наук; Писарская Н.В.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (К 105-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ И. Я. ТРАШУТИНА)



Иван Яковлевич Трашутин родился 5 (18) января 1906 года в заводском поселке Горловка Екатеринославской губернии (ныне город Донецкой области). Семья жила в крайней бедности, из семи детей выжили только двое, и в 1914 году родители решили перебраться в Харьков. Отец стал работать в литейном цехе Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ) (сейчас – ГП "Завод имени Малышева"). Не раз водил сына по цехам, рассказывал и показывал, как строят моторы. Увиденное будоражило воображение мальчика. Весной 1918 года Яков Трашутин ушел добровольцем в Красную Армию. На три года семья осталась без кормильца. Двенадцатилетний Ваня, закончивший три класса церковно-приходской школы, устроился на завод, где раньше работал отец, рассыльным. Быстро

освоился в тепловом цехе, работал подручным слесарем, а затем слесарем на сборке двигателей.

Активного и инициативного парня, принятого в 1920 году в комсомол, вскоре избрали членом Харьковского городского комитета комсомола. В 1922 году он получил путевку на рабочий факультет Харьковского технологического института (ХТИ) (ныне – Национальный технический университет "Харьковский политехнический институт"), а в 1925 году поступает на механический факультет. Учился легко, считался одним из одаренных студентов. В марте 1930 года закончил институт и получил диплом инженера-механика по специальности "Двигатели внутреннего сгорания" [1; 2, с. 149; 3, с. 176].

После окончания института возвращается на родной завод на должность инженера-конструктора в отдел тепловых двигателей. Отдел разрабатывал моторы для паровозов и тракторов, в частности новый бескомпрессорный дизель Д-40, и И.Я. Трашутин с энтузиазмом включился в эту работу. Его научный интерес – тепловые двигатели и все, что было создано в этой области техники, – определился еще в студенческие годы. Это помогло ему войти в курс реальных проблем конструирования двигателей. Начальник конструкторского подразделения дизельного отдела Яков Ефимович Вихман (выпускник ХТИ 1924 года) отмечал у молодого инженера задатки талантливого конструктора.

Весной 1931 года изучившего английский язык И.Я. Трашутина руководство завода направляет в длительную командировку на учебу в США, в Массачусетский технологический институт. Каждый день был заполнен до отказа: работа в библиотеке, поездки на заводы, в лаборатории. Во время летних каникул Иван работал контролером по приемке у американских фирм оборудования для строящегося Челябинского тракторного завода (ЧТЗ). В конце 1933 года он успешно защищает диссертацию с присвоением степени магистра технических наук [4, с. 144; 5, с. 77-79].

Иван Яковлевич, вернувшийся в декабре 1933 года на ХПЗ, назначен старшим инженером-конструктором дизельного отдела, где активно включается в работы по

доводке и освоению серийного производства первого танкового дизеля БД-2 (позднее переименован в В-2), сосредоточившись на наиболее проблемных вопросах – на совершенствовании конструкции и надежности, на доработке узлов мотора, на разработке технологии его производства. В-2 создавался на топливоподающей аппаратуре немецкой фирмы "Bosh", но в 1937 году ее поставки были прекращены. Нужна была своя, отечественная, поэтому в том же году первый в стране цех топливной аппаратуры, пущенный на ЧТЗ, стал школой для харьковчан. Тогда же Иван Яковлевич впервые побывал в Челябинске. С февраля 1937 года работает помощником начальника отдела опытных работ. Во многом благодаря его самоотверженной работе в 1938 году состоялись первые, а в 1939 году – повторные государственные испытания. Дизель-мотор показал хорошие ходовые и эксплуатационные качества. Конструкторы начали поиски резервов мощности В-2. Увеличив число оборотов, удалось довести мощность до 600 лошадиных сил. Новому мотору присвоили обозначение В-2К и установили на тяжелом танке КВ (Клим Ворошилов), разработка которого велась в специализированном конструкторском бюро (СКБ) Ленинградского Кировского завода под руководством главного конструктора Жозефа Яковлевича Котина (в период 1927-1930гг. – студент ХТИ). В 1930-е годы по стране стали нарастать репрессии, которые не щадили никого. В мае 1938 года был арестован и И.Я. Трашутин по стандартным обвинениям во вредительстве и шпионаже (аукнулась командировка за рубеж). Он оказался одним из немногих, кому удалось избежать кары – в феврале 1939 года его освободили с восстановлением на работе.

В эти же годы на ХПЗ шла работа над проектом новой высокоманевренной военной машины. Прародительнице легендарного танка Т-34 был присвоен индекс А-32, на нее был поставлен дизель В-2-34 мощностью 500 лошадиных сил. Иван Яковлевич работал в тесном контакте с главным конструктором танка М.И. Кошкиным, чтоб лучше "связать" мотор и боевую машину. В начале 1939 года дизельное производство было выделено из состава предприятия в самостоятельный государственный союзный завод № 75. Трашутин возглавил СКБ по конструкторскому обеспечению серийного производства дизеля В-2. В декабре 1940 года был назначен заместителем главного конструктора КБ по серийному производству завода № 75 [6, с. 46-47; 7. с. 57].

В первые месяцы Великой Отечественной войны И.Я. Трашутин успешно участвует в наращивании выпуска дизелей В-2 в соответствии с мобилизационным планом, за что в сентябре 1941 года награжден орденом Ленина. Осенью этого же года завод № 75 эвакуирован в Челябинск, где на базе Харьковского, Ленинградского Кировского и местного тракторного (ЧТЗ) был создан мощный танкостроительный комбинат – Челябинский Кировский завод (ЧКЗ), ставший известным во всем мире под названием Танкоград. С октября 1941 года И.Я. Трашутин – главный конструктор по моторостроению ЧКЗ и СКБ-75 (сейчас – Головное СКБ "Трансдизель"), которое он возглавлял в течение 40 последующих лет. Первой задачей стало развертывание эвакуированных производств и скорейшее начало выпуска двигателей. Ее решили в немыслимо короткие сроки – через 35 дней с момента прибытия на Урал первого эшелона из Харькова был собран первый дизель.

Заводские конструкторы постоянно ездили на фронт, они должны были знать, как ведут себя машины в боевых условиях. Не раз в течение войны выезжал в действующую армию и Иван Яковлевич, чтобы на месте разобраться в результатах танковых боев, вскрыть слабые места созданных им двигателей и вырабатывать конструкторские решения для их устранения. Также написал учебное пособие "Рекомендации по эксплуатации двигателя В-2 и его модификаций", которые всю войну печатались массовыми тиражами и рассылалось в части действующей армии, учебные полки и танковые училища. И.Я. Трашутин обладал так называемым "чувством двигателя". Он знал дизель, как говорят, "на зубок", ощущал каждую его деталь и узел. В июне 1942 года за образцовое выполнение правительственных заданий

по производству танков, танковых двигателей и бронекорпусов И.Я. Трашутин награжден орденом Красной Звезды. В годы Великой Отечественной войны моторный завод выпускал 6 модификаций дизелей, было изготовлено 48,5 тысяч танковых моторов, 85 тысяч комплектов топливной аппаратуры. Конструкторы внесли более 750 крупных изменений в конструкцию двигателя, которые повысили надежность работы серийной продукции, улучшили эксплуатационные качества мотора и повысили на треть его гарантийный срок. В январе 1945 года И.Я. Трашутину присвоено воинское звание инженер-полковник, в апреле 1945 года за выдающиеся заслуги в создании и усовершенствовании конструкции танковых дизелей СКБ-75 и лично главный конструктор награждены орденами Ленина. В январе 1946 года за создание танковых дизель-моторов Иван Яковлевич удостоен Сталинской (Государственной) премии СССР [1; 8, с. 51-53, 85-86; 9, с. 65-69].

В послевоенный период под руководством И.Я. Трашутина создан двигатель КДМ-46 для трактора С-80. Дизель В-2 был приспособлен для самых разнообразных нужд народного хозяйства, в том числе для рыболовецких судов, нефтебуровых установок, стационарных и передвижных электростанций, земснарядов, другой техники. Двигатели выпускались не только в СССР, но и по лицензии в зарубежных странах. Большой удачей конструктора стал дизель В-404С для антарктического снегохода "Харьковчанка" (машина, которая работала в условиях разреженного воздуха, сверхнизких температур), ставший родоначальником семейства моторов для работающей в холодных условиях техники. Впервые в стране был создан двигатель В-748 для дизель-электрического трактора ДЭТ-250 (это было одно из самых неординарных решений, изобиловавшее новаторскими и смелыми находками). Дизель стал основным для дизель-электрических и дизель-электромеханических тракторов.

Основным направлением работы СКБ оставалось создание и внедрение в производство новых образцов специальных дизелей для боевой техники: двигателей В-12, В-54, В-55 и их модификаций, которые на долгие годы стали базовыми для бронетанковой и другой военной техники. В 1960-е годы под руководством И.Я. Трашутина разработано новое поколение многотопливных двигателей В-46 с наддувом для основного танка Т-72. Ивану Яковлевичу в феврале 1966 года за выдающиеся заслуги в развитии отечественного моторостроения присвоено звание Героя Социалистического Труда, в ноябре 1974 года за создание и внедрение образцов мощных многотопливных дизелей с применением наддува присуждена вторая Государственная премия СССР, а в январе 1976 года за выдающийся вклад в обороноспособность страны он повторно удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Всего при участии и под руководством И.Я. Трашутина создано более семидесяти только основных типов двигателей, в том числе для легких, средних, тяжелых, основных танков, артиллерийских тягачей, самоходных артиллерийских установок, бронетранспортеров, плавающих танков и бронемашин, гусеничных и колесных шасси под ракетные комплексы, паромно-мостовые машины, специальные артиллерийские и ракетные шасси, самоходные орудия. Кроме того, в народном хозяйстве на его дизелях работали и продолжают работать самоходные подъемные краны, гусеничные экскаваторы, вездеходы, транспортные путеукладчики, котлованные машины, многие типы тракторов. В 1981 году Иван Яковлевич вышел на пенсию по состоянию здоровья, передав руководство СКБ Владимиру Ивановичу Бутову (выпускник Харьковского политехнического института 1957 года по специальности "Двигатели внутреннего сгорания"). Скончался И.Я. Трашутин 6 марта 1986 года. Похоронен в городе Санкт-Петербурге [1; 5, с. 87-92; 8, с. 86-87, 97-120; 10, с. 150-152].

Таким образом, И.Я. Трашутин прошел путь от рабочего до главного конструктора крупнейшего машиностроительного предприятия, одного из основоположников научной школы конструирования транспортных дизелей.

Литература: 1. Герои страны. Трашутин Иван Яковлевич. Дважды герой Соц. Труда [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=10076. 2. Еліта держави – видатні випускники Національного технічного університету "Харківський політехнічний інститут" / [упоряд. Л.Л. Товажнянський, Ю.Д. Сакара, А.В. Бистриченко та ін.]. – Х.:НТУ "ХПІ", 2010. – 188с. 3. Большая Советская Энциклопедия (В 30-ти томах). Том 26. – Москва: Советская Энциклопедия, 1977. – 624с. 4. ХПЗ – Завод имени Малышева. 1895-1995. Краткая история развития [А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др.]. – Х.: Прапор, 1995. – 792с. 5. Карташов Н. Главный конструктор// Урал. – 1978. – №1. – с. 77-92. 6. История двигателестроения на ХПЗ – Заводе имени Малышева. 1911 – 2001гг. Историко-технические очерки о двигателях и их создателях [А.В. Быстриченко, Е.И. Добровольский, А.П. Дроботенко и др.]. – Х.: "Митець", 2001. – 480с. 7. Ибрагимов Д.С. Противоборство/ Д.С. Ибрагимов. – Москва: ДОСААФ, 1989. – 495с. 8. Карташов Н.Ф. Свет золотых звезд: [Докум. повесть о И.Я. Трашутине]/ Н.Ф. Карташов. – Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1979. – 120с. 9. ЧТЗ – Моя биография/ [Сост. А.Г. Киреев, Е.Г. Ховив]. – Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1983. – 159с. 10. Комаров Л.С. Летопись Челябинского тракторного. 1945-1980/ Л.С. Комаров, В.Г. Боярчиков. – Москва: Профиздат, 1982. – 392с.

Bibliography (transliterated): 1. Geroi strany. Trashutin Ivan Jakovlevich. Dvazhdy geroj Soc. Truda [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=10076. 2. Elita derzhavi – vidatni vipuskniki Nacional'nogo tehničnogo universitetu "Harkivs'kij politehničnij institut" / [uporjad. L.L. Tovazhnjans'kij, Ju.D. Sakara, A.V. Bistrichenko ta in.]. – H.:NTU "HPI", 2010. – 188s. 3. Bol'shaja Sovetskaja Jenciklopedija (V 30-ti tomah). Tom 26. – Moskva: Sovetskaja Jenciklopedija, 1977. – 624s. 4. HPZ – Zavod imeni Malysheva. 1895-1995. Kratkaja istorija razvitija [A.V. Bystrichenko, E.I. Dobovol'skij, A.P. Drobotenko i dr.]. – H.: Prapor, 1995. – 792s. 5. Kartashov N. Glavnyj konstruktor// Ural. – 1978. – №1. – s. 77-92. 6. Istorija dvigatelestroenija na HPZ – Zavode imeni Malysheva. 1911 – 2001gg. Istoriko-tehničeskie ocherki o dvigateljah i ih sozdateljah [A.V. Bystrichenko, E.I. Dobovol'skij, A.P. Drobotenko i dr.]. – H.: "Mitec", 2001. – 480s. 7. Ibragimov D.S. Protivoborstvo/ D.S. Ibragimov. – Moskva: DOSAAF, 1989. – 495s. 8. Kartashov N.F. Svet zolotyh zvezd: [Dokum. povest' o I.Ja. Trashutine]/ N.F. Kartashov. – Cheljabinsk: Juzh.-Ural. kn. izd-vo, 1979. – 120s. 9. ChTZ – Moja biografija/ [Sost. A.G. Kireev, E.G. Hoviv]. – Cheljabinsk: Juzh.-Ural. kn. izd-vo, 1983. – 159s. 10. Komarov L.S. Letopis' Cheljabinskogo traktornogo. 1945-1980/ L.S. Komarov, V.G. Bojarchikov. – Moskva: Profizdat, 1982. – 392s.

Єпіфанов В.В., Писарська Н.В.

**ГОЛОВНИЙ КОНСТРУКТОР ДИЗЕЛЬНИХ ДВИГУНІВ
(ДО 105-РІЧЧЯ З ДНЯ НАРОДЖЕННЯ І.Я. ТРАШУТИНА)**

Наведено основні етапи життя та творчої діяльності випускника Національного технічного університету "Харківський політехнічний інститут" І.Я. Трашутіна, який пройшов шлях від робітника до головного конструктора з моторобудування потужного машинобудівного підприємства.

Epifanov V.V., Pysarskaya N.V.

**CHIEF CONSTRUCTOR OF THE DIESEL ENGINES
(TO 105-ANNIVERSARY OF J. YA. TRASHUTIN'S BIRTHDAY)**

The main stages of life and creative activities of the National Technical University "Kharkov Polytechnic Institute" graduate J. Ya. Trashutin who has worked his way up from worker to Chief Constructor of the largest Machinebuilding Enterprise.
