потім при необхідності вдосконалювати їх, або будувати залізницю нормального типу.

Писарська Н.В.
НТУ «ХПІ»

ВИРОРБНИЦТВО ТРАКТОРІВ НА ХТЗ ІМ. С.ОРДЖОНІКІДЗЕ ЗА ЧАСІВ КЕРІВНИЦТВА П.І. СВИСТУНА (1931 – 1932 РР., 1934 – 1938 РР.)

Як відомо, діяльність будь-якого підприємства, організації чи установи багато в чому залежить від людини, яка цією структурою керує, оскільки праця та, відповідно, її результативність є показником кваліфікації, у тому числі, і тих, хто стоїть на чолі підприємства.

Найважче, мабуть, керувати підприємством, яке щойно було засноване. Таке непросте завдання – керівництво тільки побудованим та відкритим Харківським тракторним заводом (ХТЗ) ім. С. Орджонікідзе – дісталося Пантелеймону Івановичу Свистуну. Діяльність свою він починав у 1920 р. на Полтавщині, потім продовжував на Миколаївщині, Київщині та Сумщині. З 30 вересня 1931 р. П.І. Свистуна призначили директором новоствореного ХТЗ ім. С. Орджонікідзе.

Перший трактор, що був виготовлений на заводі під керівництвом П.І. Свистуна, – це СХТЗ-15-30. Колісна машина, що працювала на гасі, мала потужність двигуна в 30 кінських сил і могла тягнути лише трикорпусний плуг із достатньо малою швидкістю – не більше, ніж 3,5 кілометрів за годину. Проте, це був найбільш універсальний радянський трактор того часу. Слід зазначити, що випуск СХТЗ-15-30 тривав протягом 1931 – 1937 р., за цей період з конвеєра вийшло більше, ніж 170 тисяч тракторів.

У період 1932 – 1934 р. на посаді директора заводу перебував Олександр Давидович Брускін, оскільки П.І. Свистуна призначили керівником Головного Управління автотракторної промисловості та членом колегії Наркомату важкої промисловості СРСР. Вдруге директором ХТЗ ім. С. Орджонікідзе П.І. Свистун став у 1934 р. і перебував на цій посаді до 1938 р.

У 1935 р. на заводі розпочато випуск перших колісно-балонних тракторів-тягачів, а з 1937 р. – гусеничного трактора СХТЗ-НАТІ-ІТА, який мав чотиритактний гасовий двигун ІМА водяного охолодження потужністю 52 кінських сил та відрізнявся удвічі більшою продуктивністю, ніж тогочасні колісні трактори. СХТЗ-НАТІ-ІТА був розроблений у період з 1931 по 1936 рр. Харківським і Сталінградським тракторними заводами, разом з науково-дослідним автотракторним інститутом НАТІ (м. Москва). До колісних тракторів, що виробляв ХТЗ ім. С. Орджонікідзе, належали також дослідні зразки тракторів Д-5, що випускалися у 1934 – 1935 рр. Протягом же 1935 – 1936 рр. підприємство розпочало випуск першої в СРСР серію тракторів з дизель-моторами Д-6 власної конструкції. Ці машини, яких було випущено близько 250 штук, добре зарекомендували себе в різних галузях народного господарства.

На жаль, незважаючи на значні успіхи, яких досяг завод під керівництвом П.І. Свистуна, першого директора було репресовано і його ім'я забуто на досить тривалий час.

Пичевский П. С.
НТУ «ХПИ»

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ТАНКА Т-64А

Вторая мировая война вызвала небывалый прогресс танкостроения – за шесть лет войны оно развилось гораздо больше, чем за предыдущие двадцать. К концу войны в СССР была создана машина, определившая дальнейшее направление развития танков не только в СССР, но в значительной мере и во всем мире. Средний танк Т-54 был разработан на Уральском танковом заводе (завод в Нижнем Тагиле создан в годы войны на базе Харьковского завода №183) под руководством главного конструктора А. А. Морозова. В нем наиболее удачно была реализована концепция «универсального танка», которая привела к созданию основного боевого танка.

Военная доктрина времен «холодной войны» предусматривала возможность широкого применения ядерного и других видов оружия массового поражения (ОМП). В этих условиях роль танков не только не уменьшилась, но и возросла, поскольку танковые войска наиболее устойчивы к применению ОМП. Ввиду огневого превосходства Т-54, при создании танков нового поколения страны НАТО сделали ставку на увеличение калибра пушки и совершенствование боеприпасов.

В ответ на новые танки «вероятного противника» уральские танкостроители продолжали разрабатывать модельный ряд Т-54. В результате появились Т-55, являющийся глубокой модернизацией Т-54 и новый танк Т-62, сохранивший силовую установку и ходовую часть Т-55, но впервые вооруженный гладкоствольной полуавтоматической пушкой калибра 115 мм.

Иначе подошел к проблеме создания танка нового поколения А. А. Морозов, который в 1951 году вернулся в Харьков и возглавил КБ завода №75 (Сейчас Харьковский завод транспортного машиностроения – ХЗТМ им. В. А. Малышева). Он понимал, что для создания качественно нового основного танка необходимы радикальные изменения и принципиально новые решения. В течение 1950-х г. в Харькове был спроектирован объект 430, применение нового двухтактного двухвального дизеля 5ТД мощностью 580 л.с., разработанного под руководством А. Д. Чаромского позволили принципиально по-новому скомпоновать моторно-трансмиссионное отделение (МТО) танка, которое занимает объем 2.6 м^3, вдвое меньше, чем у танка Т-54. Что касается танков НАТО, то у них объем МТО превышал 6 м^3. По новому была выполнена и ходовая часть, состоявшая из шести опорных катков малого диаметра с внутренней амортизацией и четырех поддерживающих роликов применительно к одному борту. Несмотря на такие революционные изменения в конструкции танка, его основные параметры почти не превосходили параметры Т-55,