

УДК 629.366(477)(09)

ТВОРЕЦЬ ПЕРШИХ ПОТУЖНИХ КОЛІСНИХ ТРАКТОРІВ НА ХТЗ

Абдула С.Л., академік АІН України
(Харківський тракторний завод)

В статті викладені результати діяльності талановитого конструктора О. А. Сошнікова, наведені нові факти історії створення першого в країні потужного колісного трактора загального призначення.

Ключові слова: О.А. Сошніков, Харківський тракторний завод, конструювання, потужні колісні трактори

Одну з яскравих сторінок у вісімдесятирічну історію Харківського тракторного заводу вписав його головний конструктор (1963-1967 рр.) Олександр Андрійович Сошніков (фото 1). Пропрацювавши головним конструктором нетривалий час, він дуже багато зробив для просування продукції заводу.

Сошніков О.А. стояв біля витоків створення потужних колісних тракторів, починаючи з формування їх макетів і завершуючи створенням трактора Т-125, який за результатами державних випробувань був рекомендований до виробництва. Цей трактор став прямим прообразом трактора Т-150К.



Розробка, а потім і виробництво потужних колісних тракторів, почалися на ХТЗ у 1959 році за прямим дорученням М.С. Хрушова, якому належить вибір заводу-виробника цих тракторів. Побувавши у США, спілкуючись з американськими фермерами, Хрушов дійшов висновку про економічну доцільність впровадження в сільськогосподарське виробництво потужних колісних тракторів замість гусеничних, які домінували в той час.

У відповідності з розпорядженням Ради Міністрів СРСР від 10.01.1959 р. №831 ХТЗ доручалося створення конструкції потужного колісного трактора загального призначення, класу 3, потужністю 130 к.с., надалі отримав позначення Т-125.

Роботу по створенню нового трактора на заводі доручили відділу нового проектування СКБ, очолюваному заступником начальника СКБ по новому проектуванню О.А. Сошніковим. СКБ в той час входило до складу відділу головного конструктора заводу (ГКБ), очолюваного Б.П. Кашубою. Очільником СКБ був А.Ф. Белоусов.

У цей період в країні домінувала репутація орних гусеничних тракторів загального призначення класу 3. Гусеничні орні трактори класу 3 ДТ-54 в країні виробляли три найбільші заводи: у Харкові, Волгограді і Рубцовсь-

ку. У 1959 році щорічний випуск цих тракторів досягав десятків тисяч. Тільки ХТЗ цього року справив понад 20 тисяч тракторів ДТ-54. Колісні орні трактори в країні не вироблялися.

Думка про перевагу гусеничних тракторів міцно утримувалася не тільки в науковому світі, але і серед керівників сільгоспвиробництва всіх рівнів, у тому числі серед рядових механізаторів. Такого ж переконання були державні і партійні керівники. Тому правомірно вважати рішення Хрущова революційним, а роботу перших творців потужних колісних орних тракторів першопрохідницею і нелегкою.

Виходячи з наведеної ситуації, спочатку ідеологом потужного колісного трактора був призначений не галузевий інститут тракторобудування НАТІ, а галузевий інститут автомобілебудування НАМІ.

Для всіх розробників, в тому числі і для фахівців НАМІ, при створенні потужного колісного трактора класу 3 першочерговим стало питання ширини трактора. У той час панувала обробка ґрунту відвальним плугом і тверде переконання, що на оранці трактор всіма колесами повинен пересуватися по незораному полю. Гусеничний трактор краще відповідав цій вимозі, оскільки конструктивно був вужчим. Але навіть у гусеничного трактора лінію опору плуга зміщували вправо від осі трактора, щоб гусениця трактора йшла по незораному полю з деяким запасом від борозни. Традиційно колісний трактор повинен був працювати на оранці по стерні всіма колесами. Але, за рахунок більшого зміщення плуга трактор на підвороті втрачав більше потужності. Зауважимо, що у всьому світі в той час колісні трактори орали переважно колесами одного борту в борозні. Гусеничний трактор такого собі дозволити не міг у зв'язку з великим зносом ходової

частини. Тільки в ході експлуатації колісних тракторів Т-150К шляхом експериментів було доведено, що оранка колесами в борозні дає значний вигравш.

Вище перераховані традиції штовхали творця макета чотириколісного повнопривідного трактора-тягача НАМІ-044 на арочних шинах відмовитися від застосування для повороту керованих коліс, примінивши на тракторі планетарно-фрикційний механізм повороту. Автором розробленого в НАМІ тягача НАМІ-044 був М.І. Коротоношко. На цьому тягачі були встановлені: 135 сильний двигун, 15-ти ступінчаста коробка передач. Маса макета становила 4900 кг, максимальна швидкість 45 км / год [3, 4].

У квітні 1959 року макет трактора-тягача НАМІ-044 був доставлений на ХТЗ, а його розробник М.І. Коротоношко став часто бувати на заводі в якості консультанта. Перш за все, на заводі був підданий критиці спосіб повороту тягача, тому що не дозволяв застосовувати трактор на найбільш поширеному для колісних тракторів виду робіт – транспортуванні вантажу. Щоб остаточно переконати в цьому прихильників повороту трактора шляхом гальмування бортом, О.А. Сошников, заздалегідь знаючи результат, запропонував посадити групу конструкторів і випробувачів в автобус, який слідував за тягачем НАМІ-044 по Ростовській дорозі в сторону Чугуєва. Кожен з нас через певний час пересідав в тягач поруч з водієм. Опитування учасників експерименту показало, що кожен з пасажирів потрапляв в складну (аварійну) ситуацію, пов'язану з небезпекою зіткнення з учасниками руху або небезпекою з'їхати в кювет.

При пошуку схеми управління трактора перемогла пропозиція О.А.

Сошникова – застосувати центральний шарнір рами. Цю схему підказав йому побачений в період війни трофейний італійський артилерійський тягач. Схема повороту трактора за допомогою центрального шарніра рами була втілена на першому макеті трактора Т-90 у 1959 році і відразу вирішила чотири проблеми: наявність фіксованого радіуса повороту, збереження мінімальної ширини трактора, мінімальний радіус повороту і безпечне застосування трактора на транспортних роботах. Ці переваги центрального шарніра рами плюс технологічність дозволили закріпитися цьому вузлу на тракторах ХТЗ і потужних «Кіровцях» на багато десятиліть.

Дещо пізніше, коли в Москві почали проводитися міжнародні виставки сільгосптехніки, ми переконалися, що схемі повороту з центральним шарніром рами на потужних колісних тракторах віддавали перевагу багато провідних зарубіжних фірм.

На макеті трактора Т-90 був встановлений двигун СДМ-17 виробництва заводу «Серп і Молот» потужністю 85-90 к.с., застосовані ачорні колеса, передній міст був підресорений. Вага конструктивна становила 5000 кг, номінальне тягове зусилля – 2500 кг.

Галузеві інститути в цей час наполягали на застосуванні на тракторі передніх керованих коліс. За рішенням головного інженера ХТЗ Серікова І.О. у 1960 році були розроблені і виготовлені макети тракторів Т-91 з поворотом за допомогою шарнірної рами і трактор Т-92 з поворотними передніми колесами. В цей же час виникло питання про застосування на тракторі шин низького тиску замість ачорних – з метою роз-

ширення універсальності трактора. Був виготовлений третій макет трактора Т-91-2Е з колесами 15-24 дюйма. На цих макетах був встановлений харківський дизель СМД-21 потужністю 100-105 к.с. Трактори розвивали номінальне тягове зусилля 3000 кг. Конструктивна вага складала 5000-5700 кг.

Після випробувань тракторів Т-91 і Т-92 суперечка остаточно вирішилася на користь центрального шарніра рами, який забезпечував мінімальний радіус повороту 4,8 м, в той час як трактор Т-92 з передніми керованими колесами мав мінімальний радіус повороту 8,7 м. По ширині трактор Т-92 програвав трактору Т-91 цілих 200 мм. Трактор Т-91-2Е також відрізнявся від базового Т-91 допрацьованими вузлами трансмісії, підвіски, збільшеною базою, кабіною з поліпшеними посадкою тракториста і оглядовістю. Макет трактора Т-91-2Е став базою для створення трактора Т-125.

О.А. Сошников умів так організувати роботу конструкторів, щоб відповіді на принципові питання отримати в найкоротший час, а кожний наступний дослідний зразок трактора більше відповідав технічному завданню.

Якщо завдання про розробку трактора було видано заводу в січні



1959 р., то в грудні того ж року трактор Т-90 був показаний на ВДНГ у

Москві, де він отримав високу оцінку механізаторів, фахівців сільського господарства і керівників країни.

Робота над створенням потужного колісного орного трактора проходила в період початку руху ударників комуністичної праці. Колективу розробників трактора, очолюваному О.А. Сошниковим, першому на заводі присвоїли звання колектив комуністичної праці, а сам О.А. Сошников був учасником першого з'їзду ударників компраці у Москві. Присвоєння цього звання колективу конструкторів в той час було вельми почесним. Фотографію цього колективу виконав кореспондент заводської газети «Темп» Капуста А.А.

У розробці дослідних тракторів Т-90, Т-91 і Т-92 активну участь брали конструктори СКБ: Вайнштейн Л.О., Дедов В.А., Гончаров Ю.П. (рульове керування і гідравліка); Кізілов А.М. (електрообладнання); Собко В.О. (системи двигуна); Карцев Г.І., Торбаков Б.О., Шевченко Г.І. (кабіна); Каган Ю.Й., Абдула С.Л. (рама і підвіска); Марков В.О., Іголкін А.І. (трансмісія); Тимін Г.М. (ведучі мости) та інші, в основному, молоді фахівці.

Залучення до самостійної роботи молодих фахівців булон правилом О.А. Сошникова. Велику частину часу він намагався проводити біля дошки з усіма розробниками. Обговорювалися переваги і недоліки варіантів, в обговоренні обов'язково брали участь розробники суміжних вузлів, пропонувалися нові рішення. На наступний день нові креслення об-

говорювалися. Така система роботи сприяла швидкому підвищенню кваліфікації молодих спеціалістів.

У листопаді 1960 р. у складі ВГК (ГКБ) ХТЗ було організовано підрозділ по розробці потужних колісних тракторів, яке очолив призначений заступником головного конструктора О.А. Сошников. Для роботи в новому підрозділі О.А. Сошников особисто відібрав з числа учасників розробки макетів трактора типу Т-90 в СКБ наступних переважно молодих спеціалістів: Бояринцев В.Я., Вайнштейн Л.О., Дедов В.А., Іголкін А.І., Подшивалов В.І., Сопко В.О., Тимін Г.М., Торбаков Б.О., Абдула С.Л., Боклаг В.М., Кудельський В., Одинцов В.А., Чуриков А.І.

У ході створення нового трактора Т-125 (см. фото) розкрився конструкторський та організаторський талант О.А. Сошникова. На базі проектового трактора паралельно були створені лісотехнічний трактор Т-127, дорожній Т-128, інженерний тягач КТ-125 та, разом з Орловським заводом навантажувачів, фронтальний навантажувач Т-126.

О.А. Сошников був одним з тих, хто відстояв вибір двигуна для трактора Т-125 – врівноваженого 6-ти циліндрового дизеля АМ-03 виробництва АМЗ. Цей двигун вже випускався для трактора Т-4 і непогано себе зарекомендував. Перевагою двигуна АМ-03 було те, що за багатьма деталями він уніфікований з двигунами ЯМЗ.

На початку 1961 року ХТЗ доручають створення колісного трактора потужністю 220-240 л.с., але в травні того ж року це завдання було передано Кіровському заводу, м. Ленінград. Директор Кіровського заводу І.С. Ісаєв, головний конструктор Ж.Я. Котін і його заступник В.О. Поляченко ознайомилися на ХТЗ з результатами розробки потужних колісних тракторів та отримали необхідну документацію.

У квітні 1963 року, щоб більше



розв'язати його творчу ініціативу, Сошникова О.А. призначають головним конструктором з розробки потужних колісних тракторів у новоствореному відділі ВГК ПКТ. Головний конструктор Б.П. Кашуба був призначений головним конструктором серійного виробництва (ВГК СВ). Заступниками у О.А. Сошникова були М.Ф. Калиновський і Й.Г. Брезінський, начальниками КБ: А.І. Іголкін (КП), Г.М. Тимін (ведучі мости), Л.О. Вайнштейн (рульове керування), В.Я. Бояринцев (рама, підвіска), В.А. Дєдов (гальма, пневмосистема і гідросистема навішування), І.О. Кузьменко (установка і системи двигуна), М.А. Корсун (агрегування), В.М. Донде (кабіна), О.І. Косолапов (електрообладнання), Л.М. Зеліковській, Ю.М. Шапіро (модифікації трактора), І.Ф. Настеко (КТ-125). У березні 1963 року трактори Т-125 були відправлені на державне випробування в ПівдКавМВС і КубНДІ-ТІМ.

З 1962 року до 1964 було виготовлено 30 дослідних зразків трактора Т-125, які проходили заводські, відомчі, експлуатаційні та державні випробування. Кожна наступна партія дослідних тракторів допрацьовувалася із врахуванням випробувань попередніх партій. Трактори з перших партій проходили відповідну модернізацію в дослідно-експериментальному цеху (ДЕЦ). У виготовлення дослідних зразків тракторів внесли вклад майстри заводу: Д.П. Ніколаєнко, А.П. Афанасьєв, О.П. Бурейко, збирачі: Є.Г. Грідін, О.Г. Яковлев, токарі: Г.С. Герасимов, В.О. Яценко та ін, випробувачі: заступник головного конструктора А.Д. Левітанус, В.А. Попков, С.П. Мішуров, В.П. Куденко, Г.А. Козловський та ін., начальники лабораторій: Е.Й. Кармазін, Л.Т. Червоний, О.І. Скандаков, Є.В. Лобойко;

начальник техвідділу З.К. Бобович; начальники ДЕЦ Г.П. Бадалов, В.М. Багуров, їх заступники - К.В. Остапенко, М.І. Романов, О.О. Віхляєв.

У липні 1963 року ВРНГ СРСР затвердила проектне завдання на реконструкцію ХТЗ і будівництво його філії в місті Лозова, що означало створення ЛКМЗ.

4 лютого 1964 об'єднана науково-технічна Рада ВО «Союзсільгосптехніка», Держкомітету автотракторного і сільськогосподарського машинобудування при Держплані СРСР і Мінсільгоспу СРСР підтримали пропозицію державної комісії про підготовку виробництва трактора Т-125 з одночасною поглибленою перевіркою трактора в машинівипробувальних станціях на транспорті та інших роботах. Прийнято рішення, враховуючи перспективність трактора Т-125, як виняток, розпочати підготовку виробництва трактора Т-125 і двигуна АМ-03.

Особливо успішно проходили випробування модифікації трактора: тягач КТ-125, обладнаний землерийною машиною виробництва Київського заводу «Буддормаш», а також трактор Т-127 з лісотехнічним обладнанням Радомишльського машзаводу. Ці модифікації підтвердили високі тактико-технічні показники і продуктивність. Випробування лісотехнічного трактора Т-127, а потім і Т-157, проводила Кавказька філія центрального НДІ і ПКПІ механізації та енергетики лісової промисловості (КФ ЦНІМЕ). Безпосередньо просуванням трактора Т-127 керував начальник відділу, а згодом заступник директора інституту Г.М. Казанцев. У господарствах Сибіру на тракторах Т-127, а потім і Т-157 встановлені рекорди по вивезенню деревини. Один з трактористів-операторів був удостоєний звання Героя Соціалістичної праці.

На підставі підсумків держвипробувань і підтримки Харківського раднаргоспу ВРНГ СРСР Постановою від 19.12.1964 року № 98 прийняла рішення про створення на ХТЗ у 1965-1968 роках потужностей по виробництву колісних тракторів Т-125 з річним випуском 70000 штук, передбачивши при цьому можливість випуску до 35 тисяч штук гусеничних тракторів, уніфікованих з трактором Т-125. У відповідності з цим рішенням ХТЗ у 1965 році випустив промислову партію тракторів Т-125 і його модифікацій в кількості 65 тракторів. Всього до 1969 року було випущено 195 тракторів Т-125 і 62 трактори його модифікацій.

В міру ознайомлення з можливостями потужного колісного орного трактора число прихильників у нього зростала. Ще в січні 1962 року газета «Правда» писала: «На глибокій оранці трактор-тягач у два рази продуктивніший ніж гусеничний трактор ДТ-54. Нова машина, об'єднуючи якості трактора та вантажного автомобіля, буде використовуватися в сільському господарстві цілий рік, в причепі трактор-тягач здатний перевозити одночасно до 10 тонн вантажу, розвиваючи швидкість до 35 км/год».

Однак сумніви в доцільності виробництва великої кількості потужних колісних тракторів весь час підтримувалися. Апологетами таких поглядів були академік ВАСГНІЛ В.М. Болтінський, зав. відділом ВІМ О.Я. Поляк, в Україні – начальник відділу УНДІМЕСГ О.О. Юшин.

Щоб оцінити, як трактор Т-125 був сприйнятий на місцях випробувань і в експлуатації, з ініціативи ХТЗ група фахівців, до якої входили: головний інженер В.В. Біблік, головний конструктор Б.П. Кашуба, начальник Управління Держплану СРСР І.Й. Дронг та інші у 1965 році організували поїздку по місцях випробувань та експлуатації тракторів. У КубНДІТІМ в роботі групи

брав участь заступник голови ВО «Союзсільгосптехніка» Л.І. Корбут, в ПівдКавМВС – голова Харківського раднаргоспу О.В.Соїч. І завідувач відділом ЦК КПРС С.К. Григор'єв. У Південно-Українській МВС, с.м.т. Якимівка, був вивчений позитивний досвід експлуатації тракторів Т-125 на обробці зернових на великих масивах.

Суперечка про те, потрібен чи не потрібен потужний орний колісний трактор вже не стояла, а поступово переросла у площину, яке має бути співвідношення у виробництві гусеничних і колісних тракторів. Верх почали брати прихильники гусеничних тракторів.

На проведених на ХТЗ у квітні 1966 року нараді, в якій взяли участь керівники Міністерства сільського господарства і ВО «Союзсільгосптехніка», а також галузевих інститутів, було рекомендовано обмежити випуск колісних тракторів 25-30 відсотками.

Через рік, у квітні 1967 року на ХТЗ відбулася зустріч В.М. Болтінського, О.Я. Поляка, Б.П. Кашуби і В.В. Бібліка, на якій було досягнуто угоду про створення на ХТЗ сімейства швидкісних уніфікованих тракторів: гусеничного Т-150 і колісного – потужністю 165 к.с. Спочатку пропозиція Болтінського і Поляка зводилися до повного припинення робіт над колісним трактором Т-125, щоб почати роботи тільки над швидкісним гусеничним трактором Т-150. Однак В.В. Біблік з цим не погодився, зійшлися на цифрах 50 тисяч гусеничних і 20 тисяч колісних тракторів. Гусеничний трактор перетворювався на базовий, але фактично ним так і не став, оскільки випуск колісних тракторів Т-150К завжди набагато перевищував випуск гусеничних тракторів Т-150. Треба визнати, що В.В. Біблік отримав на цій зустрічі дипломатичну перемогу: чекати фінансову підтримку для

впровадження трактора Т-125 не доводилося. А впровадивши трактор Т-75, ХТЗ випередив заводи ВгТЗ і АТЗ за технічним рівнем продукції і мав запас часу для її поновлення. В умовах централізованого планового розподілу такий варіант для ХТЗ був вигідним. Між іншим, мінімальні потужності з виробництва колісних тракторів Т-125 на заводі були створені, використовувати їх було б вигідно в умовах ринкового господарства. У програші, в умовах планового виробництва, залишалися тільки сільгоспвиробники.

Будучи глибоко соціально орієнтованим громадянином, що вклав у створення трактора Т-125 свої кращі творчі роки, О.А. Сошников не міг віддати забуттю на кілька років своє дітище і починати все спочатку. О.А. Сошникова на ХТЗ твердо підтримував його перший заступник М.Ф. Калиновський, який також вважав, що трактор Т-125 і його модифікації необхідно впровадити у виробництво, не виключаючи створення уніфікованих тракторів гусеничного і колісного. У новій обстановці в липні 1967 року О.А. Сошников прийняв пропозицію про призначення головним конструктором по тракторах на ПМЗ, місто Дніпропетровськ. Прощальна фотографія (з колективом-розробником трактора Т-125, виконана А.А. Капустою.

У цей час на ПМЗ випускалися трактори МТЗ-5МС/5ЛС потужністю 48-50 к.с. по документації МТЗ, а нечисленний конструкторський відділ займався серійним супроводом.

У 1965 році завод прийняв рішення про створення трактора ЮМЗ-6 власної розробки, але через серйозні недоліки трансмісії дослідний зразок був знятий з держвипробувань в КубНДІТІМ.

На ПМЗ приймають рішення про



організацію повноцінного КБ тракторного виробництва.

О.А. Сошников запропонував зміцнити КБ досвідченими фахівцями з ХТЗ: В.А. Попковим, В.А. Михайлівським і В.А. Дедовим, що було схвалено керівництвом ПМЗ. Зауважимо, що перші два фахівця свого часу обіймали посаду головного конструктора по тракторах на ПМЗ, а в період приходу на ПМЗ вони очолили відділи випробувань, серійного виробництва та нового проектування.

Конструкторська документація трактора ЮМЗ-6 була доопрацьована. У 1968 році трактор був спрямований на повторні держвипробування, за результатами яких рекомендований до серійного виробництва. У цьому величезна заслуга О.А. Сошникова.

У наступні роки під керівництвом О.А. Сошникова створюється реверсивний трактор ЮМЗ-6Р для роботи в агрегаті з навантажувачем цукрового очерету на Кубі, а також проводиться корінна модернізація базового трактора. Створено моделі ЮМЗ 6Л/6М. Останній трактор у 1971 році на ВДНГ, місто Москва, був визнаний кращим трактором року. Загальний обсяг випуску нових тракторів досяг 400 тисяч, у тому числі на експорт було поставлено 80 тисяч тракторів. Почалися роботи по створенню трактора потужністю 80 к.с.

У цей час О.А. Сошников прийняв пропозицію обійняти посаду засту-

ління Мінтракторосільгоспмаша (1975-1981 рр.). Примітно, що на час його приходу в Міністерство начальником технічного управління був перший головний конструктор ХТЗ М.С. Сидельников, призначений на цю по-

Народився О.А. Сошников у вересні 1919 року в місті Астрахань, Росія. Закінчив чотири курси (1937-1941 рр.) Ленінградського політехнічного інституту за фахом автомоторобудування. Продовжив освіту у Ленінградській бронетанковій академії (1941-1942 рр.), отримавши диплом за фахом військовий інженер-механік.

У 1942-1943 роках працює інженер-технологом бронетанкового ремонтного заводу, м. Москва. У 1944 році працює старшим інженером УРТ ГБТУ ЧА, а потім – заступником начальника танкоремонтної бази по Техчастині 1-го Білоруського фронту. У 1944-1945 роках – помічник заступника командира танкового корпусу по технічній частині, 1-й Український фронт. У 1945-1948 р – помічник заступника командира мехдивізії по техчастині, Ленінградський ВО.

У січні 1949 року О.А. Сошников переходить на роботу конструктором в СКБ ХТЗ (1949-1950 рр.), потім у тому ж підрозділі працює начальником сектору двигуна (1950-1954 рр.), заступником начальника (1954-1955 рр.), а потім начальником відділу нового проектування (1955-1960 рр.).

СКБ у складі ВГК (ГКБ ХТЗ) було створено в травні 1947 року для розробки швидкісних тягачів для потреб армії та народного господарства за ініціативи головного конструктора М.Г. Зубарева, який мав достатній досвід по розробці таких машин, працюючи на ХПЗ (завод імені Малишева). Ядро нового колективу конструкторів склали В. Каплій, І. Шевченко, К. Воловий, О. Сошников, А. Білоусов, О. Нечаєва, М. Юрков, М. Біле-

саду у 1939 році.

На пенсію О.А. Сошников пішов з посади завідувача відділу НАТІ (1981-1983 рр.).

нький, В. Сидорченко, М. Забелишинський, М. Яковенко, М. Хитрук [2]. Документація дослідного зразка тягача була видана в кінці 1947 року. Склад СКБ в цей час вже налічував 300 працівників. Дослідні зразки тягачів були готові у 1948 році, а у 1949 пройшли їх заводські випробування. З цього моменту О.А. Сошников активно включається в створення тягача, держвипробування якого почалися з 1950 року. У 1951-1952 машини успішно проходили випробування в арктичних районах і в пустелях Середньої Азії.

О.А. Сошников брав безпосередню участь у всіх видах випробувань нового тягача АТ-Л: в якості інженера-випробувача, контролера, механіка з обслуговування та усунення несправностей, в чому йому допомагав досвід, набутий в екстремальних воєнних умовах.

За свідченням працівників СКБ після трагічної загибелі в березні 1957 року начальника СКБ І.І. Шевченка першим претендентом на його посаду був О.А. Сошников. Перешкодила тримісячна армійська перепідготовка, яку він проходив у той період.

О.А. Сошникову належить ідея створення виробу «6» (броньованого варіанта арттягача) і виробу «8» (арттягач з легких сплавів). Але О.А. Сошников в цих роботах участь не брав, оскільки був призначений заступником головного конструктора з проектування потужних колісних тракторів.

Армійський вишкіл допомагав О.А. Сошникову швидко приймати правильні рішення не тільки в роботі, але і в життєвій обстановці. Як згадував Л.М. Зеліковській, начальник КБ

ВГК ПКТ, повага його до О.А. Сошнікова виросла після випадку під час їх спільного відпочинку в Криму. Під час морської прогулянки на катері їх застав сильний шторм. На їх очах два катери були розбиті об скелі. Та ж доля чекала і на їх катер, так як двигун не міг протистояти силі прибою. Тоді О.А. Сошніков, не роздумуючи, кинувся в машинне відділення, представився і наказав під свою відповідальність машиністу зняти обмеження подачі палива на паливному насосі двигуна. Двигун додав потужності і зміг протистояти стихії.

У багатьох працівників ХТЗ склалася в свій час думка, що О.А. Сошніков був поганим дипломатом. Проте це не зовсім так. Він просто не хотів ним бути. Він завжди говорив прямолінійно, як думав, а ретельно зважувати будь-які обставини у нього вистачало досвіду, характеру, цілеспрямованості. Між тим, навіть у таких «асів» дипломатії, як Б.П. Кашуба, саме дипломатії часом не вистачало. Так, В.В. Біблік розповідав, як одного разу вони з Б.П. Кашубою зустрічали на ХТЗ міністра сільського господарства СРСР Мацкевича, куди він заїхав по дорозі в ПівдКавМВС і КубНДІ-ТІМ (Ростовська область і Краснодарський край). Побачивши в багажнику машини мисливські рушніці та рибальські снасті, Б.П. Кашуба сказав: «З такими знаряддями вам легко буде інспектувати машиновипробувальні станції». Вже цим Кашуба насторожив Міністра. Під час бесіди в кабінеті В.В. Бібліка Мацкевич запитав: «У ВгТЗ трактори помаранчеві, а у вас які?» На що Б.П. Кашуба відповів: «Якщо ви трактори розрізняєте за кольором, то наші трактори сірі». Тут же Мацкевич попросив Б.П. Кашубу вийти з кабінету. Біблік пригощав міністра обідом і проводжав один, без Кашуби.

Як правило, першість вибору кращих варіантів конструкції належа-

ло О.А. Сошникову, його інтуїція рідко підводила. Так, довго не знаходили спосіб, щоб уникнути зіткнень пальців гусениці з середніми балансирами. Пропозиція Ю.Й. Кагана зменшити зазор між гребенем трака і ребордою опорного катка тут же підтримав О.А. Сошніков всупереч думці всіх інших. Захід виявився ефективним.

Незважаючи на те, що О.А. Сошніков не був позбавлений почуття гумору, часто, якщо це стосувалося конкретної ситуації, він реагував на жарт серйозно. Одного разу біля дошки він малював в аксонометрії фрагмент креслення і згадав, що в молодості захоплювався живописом, навіть брав участь в конкурсі, представивши дві картини. Картини зайняли перше і третє місця. Гострослови тут же пошкодували, що не була представлена третя картина. Тоді б О.А. Сошніков зайняв би всі три призові місця. О.А. Сошніков у притаманній йому серйозній манері став пояснювати, що це не так, випадковостей не буває.

Під час війни О.А. Сошніков потрапив після поранення до госпітально. Там він зробив пропозицію медсестрі, яка за ним доглядала і стала йому супутницею життя.

Коли родина оселилася в Харкові, О.А. Сошніков оформив земельну ділянку і побудував будинок за типом західноєвропейського. Будував переважно власноруч, навіть виготовляв меблі. Повернувшись додому о 21-22 годині, він одну годину присвячував риттю під будинком колодязя.

У післявоєнний період була звичка палити на робочому місці. О.А. Сошніков цигарки з рота не випускав, а коли відлучався (сидів він на початку робочого залу), конструктори тут же відкривали вікно, а деколи і двері. Повернувшись, О.А. Сошніков зачиняв вікно, запитуючи: «Кому тут так жарко?», так як дуже боявся протягів. Це негласне протистояння тривало постійно.

О.А. Сошников ніколи не був байдужим до соціальних питань, завжди мав свою тверду думку. Багато хто пам'ятає, як у роки перебудови О.А. Сошников давав на Червоній площі у Москві інтерв'ю кореспонденту. Основною його думкою було, що в країні треба щось міняти, бо існує парадокс, коли, перемігши у Світовій війні, СРСР значно поступається в економічному відношенні країні переможеним.

Творчий внесок О.А. Сошнікова у розвиток тракторобудування на ХТЗ переоцінити неможливо. Створене під його керівництвом сімейство колісних

тракторів Т-125 лягло в основу нового покоління потужних колісних тракторів Т-150К.

За бойові заслуги та внесок у розвиток тракторобудування О.А. Сошников нагороджений орденами Червоної Зірки, Вітчизняної війни другого ступеня, Знак Пошани, Трудового Червоного Прапора, а також багатьма радянськими і польськими бойовими медалями.

Свій життєвий шлях О.А. Сошников закінчив на дев'яносто другому році життя п'ятого лютого 2011 року. Похований у Москві.

ЛІТЕРАТУРА

1. Біблік В.В. Харківський тракторний завод ім. С. Орджонікідзе. Харків, «Прапор», 2008.
2. Белоусов А. Так починалося. Газета Темп», 23.05.1997 р.
3. Щугуров Л.М. Автомобілі Росії та СРСР. Ч.2. «Ілбі», Москва, 1998.
4. Кочнев Е.Д. Секретные автомобили советской армии. Научно-популярное издание «Война моторов»

Абдула С. Л. Создатель первых колёсных тракторов на ХТЗ. В статье изложены результаты деятельности талантливого конструктора А. А. Сошникова, приведены новые факты истории создания первого в стране мощного колёсного трактора общего назначения.

Ключевые слова: А. А. Сошников, Харьковский тракторный завод, конструирование, мощные колёсные тракторы.

Abdula S.L. Creator of the first powerful wheel tractors of KhTP. The article presents the results of the gifted constructor's O.A. Soshnykov work, new facts about the history of the first in the country powerful wheel ploughable general functionality tractor's creation.

Keywords: A. Soshnykov, Kharkov Tractor Plant, Construction, powerful wheel tractors.