

#18-19 от 05.10.2011



Любому событию в истории страны предшествуют первопричины, без которых это событие не произошло бы или осталось незамеченным. Нет сомнений в том, что работы по созданию дизелей, начатые 100 лет назад на одном из самых крупных машиностроительных предприятий Украины – Харьковском паровозостроительном заводе, завершились бы их освоением в производстве. Но стала бы впоследствии Украина державой с высокоразвитым дизелестроением, многочисленными предприятиями, обеспечивающими выпуск дизелей самого различного назначения, от автомобильных до судовых и тепловозных, с техническим уровнем, соответствующим мировым стандартам, это, как говорится, вопрос риторический.

Для решения глобальных задач по созданию сложнейшего энергетического объекта, к которым относится дизель, нужны профессионалы, специалисты, глубоко понимающие процессы, связанные с функционированием объекта создания, – теоретики, конструкторы, организаторы производства, технологи.

По многолетним оценкам специалистов МГТУ имени Н. Баумана – ведущего в СНГ технического вуза – пионером и лидером в подготовке кадров для дизелестроения Украины была и остается кафедра двигателей внутреннего сгорания Национального технического университета «Харьковский политехнический институт».



У истоков чтения курсов лекций по ДВС в 1909 году, создания в 1918 году специальности по двигателям внутреннего сгорания стоял граф С. И. Доррер, что позволило в 1922 году осуществить первый выпуск двигателестроителей. Одним из его первых студентов-слушателей и учеников был Василий Трофимович Цветков (1887–1954) – выдающийся ученый-теплотехник и инженер-практик, талантливый педагог и организатор. В. Т. Цветков с отличием окончил ХТИ в 1911 году и пришел на Харьковский паровозостроительный завод, где сразу же включился в разработку проекта двухтактного дизеля мощностью 900 л. с. До 1914 года он занимает должность конструктора по двигателям средней мощности в конструкторском бюро тепловых двигателей.

С 1914 по 1920 годы В. Т. Цветков работает помощником начальника цеха. Под его руководством завершена доводка мощных газовых двигателей для металлургии и быстроходных двухтактных дизелей для подводных лодок. В 1920–1928 годах он был помощником главного инженера и начальником машиностроительного отдела, принимал участие в создании дизелей. С 1928 по 1932 годы В. Т. Цветков – технический директор Харьковского паровозостроительного завода. На этом посту полностью раскрылся его талант как конструктора и организатора. Под его руководством были разработаны и запущены в серийное производство трактор «Коммунар», первые советские танки.



Одновременно В. Т. Цветков поддерживает тесные связи с родным институтом, способствует открытию специальности «Двигатели внутреннего сгорания», принимает активное участие в подготовке специалистов по ДВС, а в 1921 году возглавляет кафедру тепловых двигателей. Именно к этому периоду относится разработка профессором В. Т. Цветковым теории продувки двухтактных двигателей внутреннего сгорания, выход в свет монографии по этому вопросу и ее переиздание в Германии, родине дизельных двигателей. В 1929 году по инициативе В. Т. Цветкова, имеющего к этому моменту громадный опыт по созданию исследовательской базы дизелей на ХПЗ, в ХПИ была создана лаборатория двигателей внутреннего сгорания, которая стала одной из лучших лабораторий этого профиля в высших учебных заведениях страны.

В июле 1930 г. создана кафедра «Двигатели внутреннего сгорания», и ее первым заведующим был назначен профессор В. Т. Цветков (заведовал кафедрой ДВС ХПИ с 1930 г. по 1954 г.). В этом же 1930 году он стал и первым заведующим кафедрой авиационных двигателей в Харьковском авиационном институте. В ноябре 1931 г. В. Т. Цветков переходит на постоянную работу в институт, и в 1940 г. ему присуждена ученая степень доктора технических наук.

В это время в Харькове активно развивается дизелестроение. Начинают работать заводы «ХТЗ» и «Поршень» (1930 г.), организовывается Харьковское конструкторское бюро по двигателестроению (1931 г.). Коллектив кафедры активно включился в индустриализацию Харькова и Украины, проводя большую учебную, научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу. Эти работы ведутся в тесной связи с харьковскими заводами, Коломенским тепловозостроительным заводом и другими предприятиями.

По инициативе профессора В. Т. Цветкова на кафедру приходят молодые талантливые ученые и инженеры. Среди них Николай Матвеевич Глаголев, ставший впоследствии выдающимся ученым в области теории ДВС (заведовал кафедрой ДВС с 1954 г. по 1970 г.). Привлекается к научной и преподавательской деятельности на кафедре Алексей Александрович Воронкин, который руководил исследованиями и проектными работами по созданию мощных двухтактных судовых быстроходных дизелей. На кафедре работают также В. А. Константинов, Ю. Б. Моргулис, Я. Е. Вихман, другие талантливые преподаватели и научные работники.

Сотрудники кафедры и ее выпускники К. Р. Челпан, А. Г. Ивченко, И. Я. Трашутин, Я. Е. Вихман принимают активное участие в создании дизеля В-2 для легендарного танка Т-34, двигателей для народного хозяйства – судовых 30Д, 37Д, тепловозных 40Д, 45Д и других. Крепкое содружество ученых кафедры с промышленностью способствовало высокому уровню подготовки инженерных кадров. Бывшие студенты ХПИ активно участвуют в развитии двигателестроения. Ж. Я. Котин, И. Я. Трашутин и Я. Е. Вихман стали Героями Социалистического Труда, главными конструкторами военной танковой техники.

Конструкторам – выпускникам и сотрудникам ХПИ – принадлежит заслуга создания танка Т-34, а также всех последующих: от Т-54 и Т-55 до «Булата» и «Оплота».

Великая Отечественная... Преподаватели, сотрудники кафедры идут на фронт. В боевых действиях принимают участие: Юрий Иванович Базавлук, Николай Семенович Борисенко,

Василий Николаевич Бугай, Василий Иванович Гудименко, Степан Андреевич Дейкало, Григорий Трофимович Ерко, Ростислав Викторович Казачков, Григорий Леонтьевич Коленов, Геннадий Александрович Кох, Петр Пантелеевич Мищенко, Владимир Николаевич Погарский, Петр Федосеевич Суббота, Константин Константинович Фотенко, Александр Сергеевич Цеслинский, Николай Константинович Шокотов, Николай Семенович Шульженко, Авраам Евсеевич Швльман.



Институт эвакуируется в город Красноуфимск, где продолжают учебный процесс и научная работа. Кафедра ДВС своим самоотверженным трудом активно включилась в борьбу за Победу: А. А. Воронкин выполняет заказ Миноборонпрома по созданию совершенной военной моторной техники; А. Б. Ибрагимов проектирует H-образный дизель с оригинальной кинематикой для Военно-Морского Флота; Г. В. Ильин начал исследования по созданию судового дизеля Д-2 – прототипа дизелей 37Д Коломенского завода.

1943–1950 годы стали периодом восстановления кафедры, материальной базы лаборатории, крепких творческих связей с промышленностью. Осенью 1943 года корпуса института стояли полуразрушенные, в помещениях отсутствовало теплоснабжение и освещение, оборудование было разграблено. Преподаватели, механики, сотрудники кафедры ДВС в первые дни после освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков смогли восстановить и запустить в лаборатории дизель РК-30. Это позволило электрифицировать институт и часть Киевского района города.

В сжатые сроки были выполнены работы по восстановлению учебной базы, пособий, подготовке к проведению лекций и к новому учебному году. Первого сентября 1944 года начались занятия студентов. Студенты-двигателистроители принимают активное участие в восстановлении корпусов и аудиторий, общежитий, спортивной базы. Преподаватели, сотрудники кафедры вместе со студентами трудятся на восстановлении жилья и других жизненно необходимых объектов Киевского района и города, в том числе, Южного вокзала, ХТЗ; работают по выявлению и устройству детей-сирот, которые потеряли родителей в годы войны.



Коллектив кафедры активно участвует в восстановлении промышленности Харькова, постановке производства тепловозных и судовых двигателей Д50 и Д100 на ХЗТМ, в организации моторного производства на ХТЗ, в ремонте дизельных электростанций предприятий. На восстановленном оборудовании ведутся исследования по судовым дизелям 37Д, ДН23/30 для Коломенского завода, для завода «Русский дизель» (г. Ленинград).

Определяющим этапом в развитии кафедры ДВС и научной школы стала успешная защита в 1949 году Н. М. Глаголевым докторской диссертации, посвященной разработке нового метода расчета рабочих процессов двигателей внутреннего сгорания, которая во многом предопределила на будущее направления научных исследований кафедры ДВС ХПИ и всех харьковских двигателестроителей. Этот этап фактически завершил становление научной школы по двигателям внутреннего сгорания в Национальном техническом университете «Харьковский политехнический институт».