



*H. B. Crawford*



# ОРГАНІЗАЦІЯ ІНСТИТУТУ

Постанова РНК СРСР від 12 червня 1930 р.  
 «Про організацію ВНІ і та ВНІ і»  
 і про переведення їх у відання відповідних наркоматів  
 у зв'язку з початком технічної реконструкції  
 сільського господарства у Харкові створено  
 Інститут механізації та електрифікації  
 сільського господарства

Висока за підписом РНК/237  
 Центрального Виконавчого Комітету  
 і Союзу Народних Комисарів Союзу СРСР  
 23 жовтня 1930 року  
 г. Москва. Харків.

О реорганизации вузов,  
 техникумов и рабфаков

Индустриально-техническое  
 образованіе высших учебных заведений.

и Специальные курсы	Организируются на базе	Переводятся в ведение
№/№	Специальных техникумов	ИЗВУЗов СССР,
и техникумов	и электротехнических	Трансформаторов
и электротехнических	и электротехнических	
и электротехнических	и электротехнических	
и электротехнических	и электротехнических	



Будинок по вул. Чайковського, 4,  
 в якому тимчасово розмістився ХІМБСГ  
 у 1930-1933 рр.



Перший навчально-лабораторний корпус ХІМБСГ  
 по вул. Старо-Московській, 45,  
 передній інституту у 1933 р.



Група студентів І курсу, 1930 р.

Турбожитко «Гігант»  
 Харківського технологічного  
 інституту, у якому 1930 року  
 навчали перші студенти ХІМБСГ



Студенти набору 1930 року,  
 перевезені з Полтавського та Харківського



# ТРИДЦЯТІ РОКИ

## Навчальний процес та виробнича практика студентів у 30-ті роки

Наприкінці 30-х років навчально-матеріальна база Інституту складалася з головного навчального корпусу (пр. Жовтєвський, 45 – 35000 м<sup>2</sup>), першого навчального корпусу (вул. Висоцька, 19 – 20000 м<sup>2</sup>), другого навчального корпусу (вул. Урацька, 18 – на 200 стовпів), навчально-експериментального корпусу (вул. Урацька, 18 – 25000 м<sup>2</sup>), студентського гуртожитку на 800 місць (Шевченка вуля – 48000 м<sup>2</sup>), студентського гуртожитку для сім'янок (Толочанів – 3000 м<sup>2</sup>), будівлю професорсько-викладацького складу (вул. Червоноармійська, 5 – 500 м<sup>2</sup>). Навчально-матеріальна база Інституту також включала 16 добре обладаних лабораторій та експериментальні заводи на 200 спеціалів. З 1931 по 1941 рік Інститут виховав понад 1000 інженерів-механіків, 168 інженерів-механіків (агрілогічне відділення в Інституті було відкрито в 1938 році), підготував і перевипустив близько 2000 механіків, трактористів і комбайнерів.

У 1939 році об'єм Праці вихованців і наукових завдань на розширенню науки усталює вказівка ЦК ВКП(б) однією із вимог ВУІ Харкова і нагороджує його Почесною грамотою.



Перші вибори до Верховної Ради СРСР. 30 червня 1938 р. Співробітники та студенти Інституту на передвиборчих зборах.



У бібліотеці Інституту, 1937 р.



Молода студентська група в курсі підготовки спеціалістів, 1939 р.



Проф. С.О.Алон  
завідувач кафедри  
сілезкогосподарських наук



Проф. В.О.Константинов  
завідувач кафедри тракторів



Проф. А.І.Супруненко  
завідувач кафедри агрохімії



Проф. С.М.Муравлянський  
завідувач кафедри  
гуртожитків



Проф. Ф.Д.Понсаров  
завідувач кафедри фізики



Проф. В.П.Крюженко  
завідувач кафедри  
сілезкогосподарських наук



Проф. А.А.Василенко  
завідувач кафедри  
ремонтної справи



Проф. І.М.Клецький  
завідувач кафедри  
організації сілезького  
господарства



Проф. Т.П.Тіденко  
професор кафедри  
опору матеріалів



Доц. П.М.Боліачов  
завідувач кафедри  
соціально-економічних  
дисциплін



Доц. М.С.Бере  
доцент кафедри  
механіко-тракторного  
парку



Доц. Г.К.Кизнік  
завідувач кафедри  
механіки ремонтів  
та деталей машин



Проф. С.П.Васильєв  
завідувач кафедри  
ремонтної справи  
(1938-1960 рр.)



Екзамени приймає проф. В.О. Константинов



Курс трактористів у Сілезькій області МТС  
Львівської області. Вихідні курсів – студент  
ХІМСТ П. Бузукович, березня 1931 р.



Студенти на практиці в МТС ім. Шевченка  
Березького району Сілезької області.  
На волю (ліва наперед): ст. механік  
Варшави, студенти Р.Болді, П.Шевченко,  
В.Логер, Г.Савицький, А.Жуковський,  
студентка В.Шевченко, І.Рогова, 1931 р.



Кадетів ХІМСТ Інституту у 1938-1939 навчальному році.  
Задіяні (ліва направо): Білош, Дриш, Віктор (обидва  
інженери), Козловський, Дзюбінський, ст. механік  
Полтавщини, Іванов, Волковський, Віктор, Заремко,  
Васильєв, Рогова, Шевченко.



Студенти на практиці в МТС ім. Шевченка  
у 1940 році. Задіяні (ліва направо):  
Іванов, Волковський, Віктор, Заремко,  
Васильєв, Рогова, Шевченко.



## ІНСТИТУТ У РОКИ ВІЙНИ

Війна порушила і загальмувала розвиток Інституту.  
У 1941 р. на фронт пішли 472 викладачі і студенти ХІМБСГ.  
Понад 150 із них загинули в бою за Батьківщину.  
Серед героїв війни – рядові, офіцери і генерали Радянської армії, партизани, підпільники.  
Наказом НКЗ УРСР від 27.09.41 р. (№254) ХІМБСГ було евакуйовано до Ташкенту, де він став факультетом механізації Ташкентського гідро-меліоративного інституту.



Перед тим, як піти на фронт, у червні 1941 р. сфотографувалися друзі-студенти ХІМБСГ – П. Муха, О. Вологов, В. Кордун, Д. Вахутський, М. Данилов, О. Якушні, П. Дегтаров, Г. Мельніков та ін.



Г. О. Жаріков, студент набору 1937 р., лейтенант танкових військ, загинув на Курській дузі у 1943 р.



М. А. Ефремов, випускник 1938 р., загинув у бій, похований в м.Зонцаг (Швейцарія).



І. Н. Проскуров (1907–1942 рр.), Герой Радянського Союзу, генерал-лейтенант авіації, студент ХІМБСГ у 1930–1931 рр., учасник війни в Іспанії, замісник командного ВПС Червоної Армії, командувач ВПС 7-ї армії.



І. К. Костуч, випускник 1937 р., старший лейтенант, загинув у бій 22 листопада 1944 р.



М. Каплан, випускник 1938 р., закінчив Рогачівську школу льотчиків, загинув у бій.



В. Г. Глазко, випускник 1936 р., 1942 р., Донський фронт, начальник штабу полку



Осінь 1944 р.  
Перший Український фронт.  
Винзу справа – командир танку Т-34 старший сержант М. М. Турченко, професор кафедр організації виробництва і менеджменту.



А. Бажданова, студентка набору 1940 р., добровольць Червоної Армії з 1942 р., учасниця штурму Берліну, старший сержант, санінструктор, після війни – викладач СІУТ.



А. С. Стахін, випускник 1938р., загинув у бій.



П. Рева, заступник партизанський командир у з'єднанні генерала О. М. Сабурова, загинув у 1942 р.



Війні закінчилася гаряче між Берліном, 1945 р., у центрі – командир І. Ф. Цукан, професор кафедри електротехніки.



М. М. Волоський, генерал-майор, студент ХІМБСГ у 1930–1931 рр., секретар комітету комсомолу Інституту, учасник Великої Вітчизняної війни.



О. С. Пензхан, випускник 1940 р., генерал-майор-інженер, учасник Великої Вітчизняної війни.



С. С. Служин, генерал-лейтенант інтендантської служби, випускник 1938 р., учасник Великої Вітчизняної війни.



## ІНСТИТУТ У 40-80-ті РОКИ

Війна зруйнувала матеріально-технічну базу інституту. Довелося відбудувати навчальні корпуси по Московському проспекту, 45 та вул. Вигельса, 19. Зведено в експлуатацію лабораторній корпус. У 60-80-ті роки інституту передано навчальні корпуси ІУГІ, спроектовані архітектором О.М. Бекетовим, по вул. Артема, 44 і вул. Мироносицькій, 92, зведені нові студентські гуртожитки. В навчально-дослідному господарстві побудовані корпуси для кафедр, спорткомплексу, приміщення для сільськогосподарської техніки та транспорту.



Фронтовики прийшли на навчання, 1947 р.



Заняття з електроприводу веде доц. С.П. Звонозоров, 1946 р.



Навчання їзди на автомобілі, 1951 р.



Реконструкція будівлі лабораторного корпусу, 1954 р.



Завдання співробітників виробничого лабіру в м. Рівнені. Робота з групу заводських електриків, інженерів В.В. Козло, (в центрі - зліва), 1966 р.



Док. Богдановичем групу електриків свої проводять студент Г.І. Богданов, майбутній директор Східноукраїнської ІЕС, відвідуєй дирекцію підприємств на урочищі в електрифікації сільськогосподарської техніки та транспорту.



Доктор Т.С. Сквупа в доповіді на з'їзді вчителів червоної праці, зліва ІК КВР, Пам. Мінстерія СРСР, ЖНКС та ІК ВДНМ нагородили грамотами ІВМІТ за заслуги у вивченні значення ІВМІТ на розвиток та успішні виконання плану економічного та соціального розвитку, 1963 р.



Студенти І курсу експериментального інституту за студентською системою підготовки кадрів. Факультет механізації сільськогосподарства, 1960 р.



Тринадцять в інституті стала участь у третій трудової семестрі. Група студентів-механіків на станції Кичеяс, 1958 р.



Вигорода зареєстрована вказівка органів ВО ІІТ СРСР з відвідної формально. Доктор Т.С. Сквупа з групою праці Східноукраїнського Інституту, 1979 р.



Студенти-дослідники на практичних занятках в кінографічному радіотехні.



Коллектив, який вивчає техніку в школі в містечку Барзіської області, 1960 р.



На підприємстві встановлення. Зліва - директор Інституту М.С. Солов'я.



Студентський будівельний загін 'Львів', нагороджений грамотою Міністерства за заслуги в області за І місто. З правого - викладач загону І.Солов'я, 1977 р.

У післявоєнні роки інститут значно розширив випуск інженерів для сільського господарства. У 1947 р. відкрито факультет заочної освіти, а в 1949 р. - зроблено перший набір студентів у кількості 75 осіб на факультет електрифікації сільськогосподарства. В цей же час інститут розпочав підготовку фахівців для інших країн.



Студент М. Гокхузін - зліва вказавши ті зображення зображення, 1962 р.



Кіночий хор, 1963 р.



А. Жуков, майстер слюсарського цеху в місті С.Рубіна, який працює в області електрифікації в 1979 р.

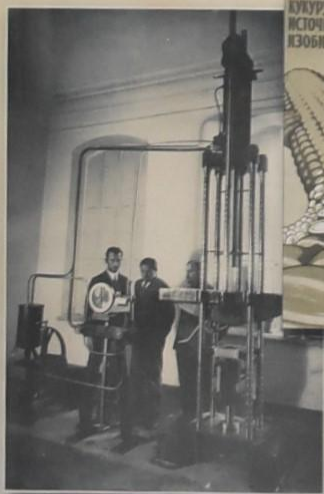
В. Михайлов, студент ІІІІ курсу Інституту, який працює в області електрифікації в 1980 р.





## НАУКА ТА ВИРОБНИЦТВО

Наукові школи ХІМЕСТ зароджувалися в 30-ті роки, коли на роботу в інститут прийшло багато відомих вчених в галузі сільськогосподарської механіки та інших областей знань. У післявоєнний період естафету наукових досліджень прийняло нове покоління вчених.



Універсальна машина на 50 т для випробування матеріалів на міцність, яка була побудована вперше в Радянському Союзі в 1936 р. під безпосереднім керівництвом, за проєктом та розрахунками проф. І.П.Тіщенко.



КУКУРУЗІ-ІСТОЧНИКІ ПІДБИВАННЯ



Проф. А.А. Василенко член - кореспондент АН УРСР, завідувач кафедри механіки у 1930-1935 рр., брав участь у розробці перших пересувальних машинів "Колосар", творець першого сучасного тракторного двигуна, академік АН УРСР, лауреат Державної премії України.



Проф. О.М. Семенов завідувач кафедри сільськогосподарських машин у 1969-1974 рр., великої уваги і педагог, спеціаліст в галузі теорії, розробки та проектування сільськогосподарських машин, а також експлуатації машинно-тракторного парку.



Проф. І.П. Кравченко член - кореспондент АН УРСР, завідувач кафедри сільськогосподарських машин у 1930-1941 рр., автор багатьох підручників, монографій. Професор великої уваги у розробку теорії сільськогосподарської техніки.



Проф. В.І. Старшин завідувач кафедри фізики у 50-60-х роки, перші декан факультету електрифікації сільського господарства, відомий вчений світового рівня в галузі фізики глибокості та фізики дислокацій, досліджений дієвості та безпеки України.



Проф. О.О. Азов один із організаторів інституту, завідувач кафедри сільськогосподарських машин у 1930-1935 рр., організатор УДІМТОВ, академік Карієвської наукової школи сільськогосподарської механіки.



Проф. М.А. Ковальов завідувач кафедри механіки та розробки машин у 1945-1974 рр., провідний вчений в галузі селекції технічних культур та підземної культури землеробства.



Проф. В.С. Константінів спеціаліст в галузі теорії, конструювання та розробки тракторних двигунів, великого зафари тракторів та комбайнів, автор багатьох підручників і наукових праць.



Проф. В.А. Литвинів завідувач кафедри машинно-тракторного парку у 1950-1951 рр., основоположник науки про використання машин у землеробстві, створивши вітчизняної науки і спеціаліст в галузі механіки сільського господарства.



Стенд для дослідження гідропневматики трактора Т-150К. Створено під керівництвом професора А.Т.Лебедєва, 1979 рік.



Дослідна машина для збирання врожаю буряків з агрегатів в трактором Т-40 у складі І.М. Брунзе Вінницької області. Конструкція розроблена під керівництвом проф. В.П.Шабельника, 1977 р.

УСКОРЕННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОГО ПРОЦЕСА ПЕРІОДИЧНО ВИЖИВАЄ



## В ЄДИНСТВЕ ПРОИЗВОДСТВА И НАУКИ - МОГУЩЕСТВО И БУДУЩНОСТЬ

У 60-80-роках розширилось творче співробітництво Інститутської науки з виробництвом. Вона кафедра тракторів та автомобілів і надійності та опору матеріалів (після керівництво професора А.П. Деліана, В.В.Акішкіна, М.Г.Саломарського) співпрацює з науковцями ІТЗ працюючи над програмою підвищення технічного рівня та довговічності трактора Т-150; викладачі та аспіранти кафедри експлуатації навіяно-тракторного парку (після керівництво професора В.В.Слободяна, Т.П.Сімонова та П.В.Гуржика) розробляють систему навантажень для міноралних та органічних добрив; викладачі та аспіранти кафедри сільськогосподарських машин, деталей машин, економіки та організації сільськогосподарського виробництва та науково-дослідної лабораторії вібраційних машинних машин (після керівництво професора П.М.Зайка, А.І.Мазурова та Г.С.Мазнея) розробили понад сто організаційних способів системи навантажень для сільськогосподарських машин, деталей машин, економіки та організації сільськогосподарського виробництва та виробництва електрообігрівальних підлог у штабелях та сямарника-автомобілів (авторів І.Г.Лазаренко, З.Д.Морозовська); удосконалили для штурманського управління тракторів (авторів П.С.Острова, І.М.Земляний, І.А.Гавришкіна).



Проф. О.І.Петрусов викладач кафедри сільськогосподарських машин у 1961-1969 рр., талановитий вчений в галузі сільськогосподарського машинобудування.



Проф. Г.Н.Дворонко викладач кафедри тракторів та автомобілів у 1982-1997 рр., провідний вчений в галузі повітряної двигуна внутрішнього згорання.



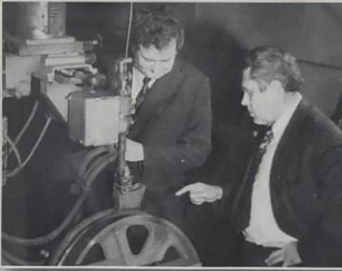
Проф. В.В.Акішкін викладач кафедри містотехніки та автомобілів у 1971 - 2001 рр., академік Інженерної академії України та Російської академії проблем якості, дослідник дієвості науки і техніки України, відомий вчений в галузі теорії, прогнозування та забезпечення надійності сільськогосподарської техніки.



Проф. І.М.Кузарзін викладач кафедри технічної металургії у 1982-1986 рр., відомий вчений в галузі матеріалознавства (шарпінг матеріалів), які застосовують в авіаційній та космічній промисловості.



Вібраційні машинно-оперативні машини. Керівник - Заслужений діяч науки УРСР, професор, доктор технічних наук П.М.Зайка. Автор: професори П.М.Зайка, Г.С.Мазнея.



Універсальний станок для наплавки деталей. Керівники - професори Л.С.Брозов, С.І.Сідашенко



Універсальний трактор з реверсним ходом. Науковий керівник - доцент А.І.Гриченко



Комплекс уніфікованих моделей для дослідження режимів роботи розподілених електричних мереж



Ультрафіолетове опромінення в штабелю штакетників. Розробка кафедри застосування електроенергії в сільському господарстві. Керівники - доценти П.С.Острова, І.М.Земляний



Важкоурахований-розкидавач органічних добрив. Керівник - М. З. Мазнея, 1979 р.



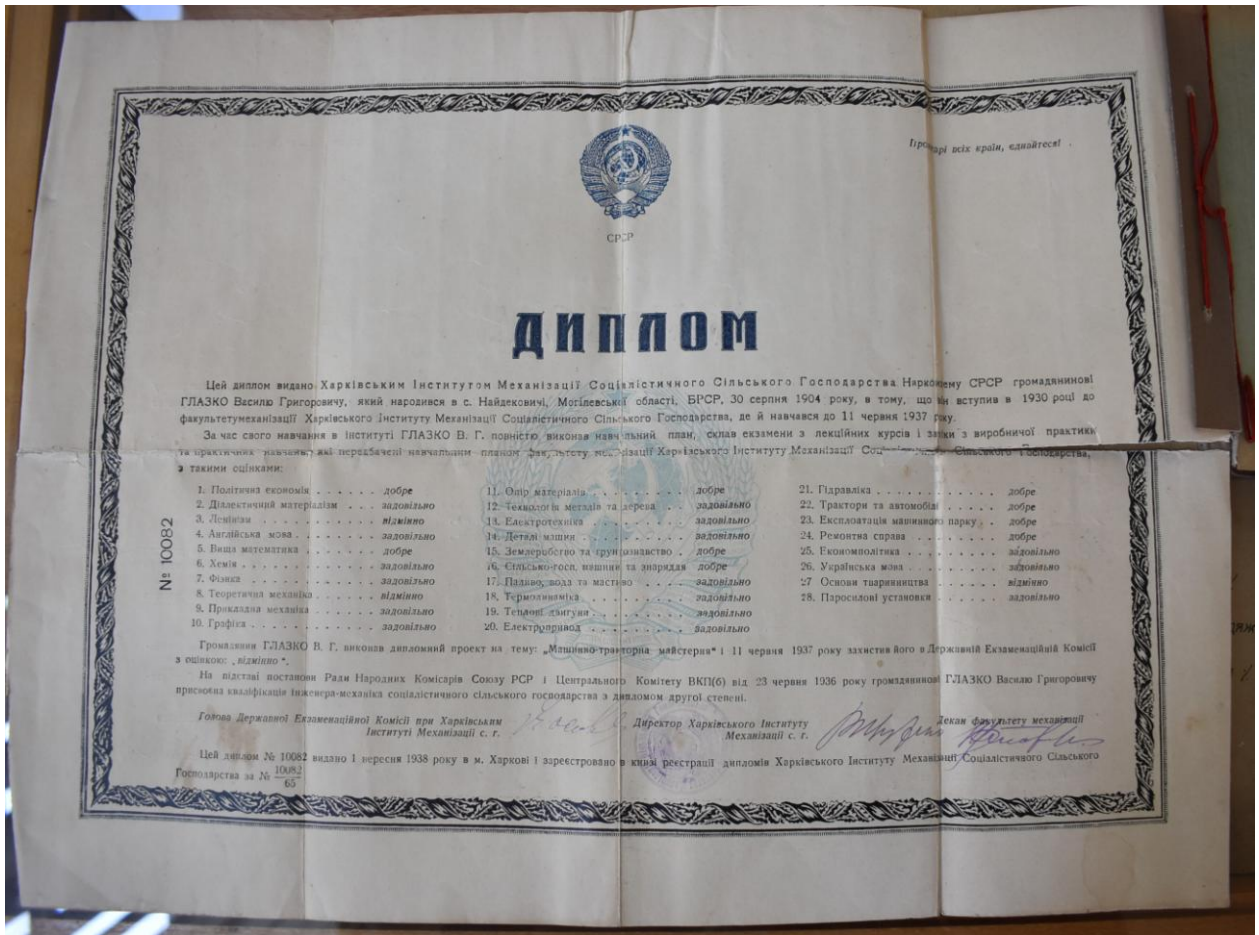
Наукові дослідження в лабораторії тракторних двигунів. Звіти - професор М. Г. Саломарський, співпраця - доцент Г. П. Мироненко, 1967 р.



Пневматична машина для висівання силосних добрив. Розробка кафедри експлуатації машинно-тракторного парку. Керівник - професор В.В.Слободяна.







# ДИПЛОМ

Диплом Харківського Інституту Механізації Сільськогосподарського Господарства ім. Г. П. Савченка, який нараховує в с. Паладишівці, Миколаївської області, УРСР, за період 1904 року, в тому числі Харківського Інституту Механізації Сільськогосподарського Господарства, де й навчався до 11 червня 1904 року, а в Інституті ГЛАЗКО В. Г. поповнив знання з окремих питань, склав екзамени з лекційних курсів, які передбачені навчальним планом для слухачів цього Харківського Інституту Механізації Сільськогосподарського Господарства.

добре	11. Опір матеріалів . . . . .	добре	21. Гідравліка
задовільно	12. Технологія металів та дерева . . . . .	задовільно	22. Трактори
відмінно	13. Електротехніка . . . . .	задовільно	23. Експлуатація
задовільно	14. Деталі машин . . . . .	задовільно	24. Ремонт
добре	15. Землеробство та ґрунтознавство . . . . .	добре	25. Економіка
задовільно	16. Сільсько-госп. машини та знаряддя . . . . .	добре	26. Українське сільське господарство
відмінно	17. Паливо, вода та масти . . . . .	задовільно	27. Основи механізації
задовільно	18. Термодинаміка . . . . .	задовільно	28. Підприємство
задовільно	19. Теплові двигуни . . . . .	задовільно	
задовільно	20. Електропривод . . . . .	задовільно	

Дипломний проект на тему: „Машинно-тракторна майстерня“ і 11 червня 1904 року.

Міністр Союзу РСР і Центрального Комітету ВКП(б) від 23 червня 1904 року присудив йому диплом сільськогосподарського сільського господарства з дипломом другої ступеня.

# ОРГАНІЗАЦІЯ ІНСТИТУТУ

Постанова РНК УРСР від 12 червня 1930 р.  
«Про організацію ВНІІ'ів та ВТІІ'ів  
і про передачу їх у відання відповідних народомістів  
у зв'язку з початком технічної реконструкції  
сільського господарства у Харкові створено  
Інститут механізації та електрифікації  
сільського господарства»

Висновки із постанови №40/237  
Центрального Виконавчого Комітету  
і Союзу Народних Комісарів Союзу ССР  
23 жовтня 1930 року  
г. Москва, Кремль

О реорганизации вузов,  
техникумов и рабфаков

Индустриально-техническое  
образование высших учебных заведений.

В Харьковские курсы и/или Харьковский институт механизации и электрификации сельского хозяйства	Организуется на базе Средней механической и электрификационной школы Харьковского и Полтавского сельскохозяйственных институтах	Передается в ведение НХСХ ССР, Трестракторостроения
--	---	---



Будинок по вул. Чайковського, 4,  
в якому тимчасово розмістився ХІМЕСГ  
у 1930-1933 рр.



Перший навчально-лабораторний корпус ХІМЕСГ  
по вул. Старо-Московській, 45,  
передній Інституту у 1933 р.



Група студентів І курсу, 1933



Гуртожиток «Гігант»  
Харківського технологічного  
інституту, у якому 1930 року  
мешкали перші студенти ХІМЕСГ



Студенти набору 1930 року  
переведені в Полтавський та Харківський  
сільськогосподарських інститутах



Харківська заводсько-тракторна фабрика,  
Інституту у 1933 р.



Перший навчально-лабораторний корпус ХІМЕСТ  
по вул. Старо-Московській, 45,  
переданий інституту у 1933 р.

## ТРИДЦЯТІ РОКИ

### Навчальний процес та виробнича практика студентів у 30-ті роки

Наприкінці 30-х років навчально-матеріальна база інституту складалася з головного навчального корпусу (ар. Московський, 45 - 35000 м<sup>2</sup>), другого навчального корпусу (вул. Визволення, 19 - 20000 м<sup>2</sup>), другого навчального корпусу (вул. Уральська, 18 - на 200 станків), навчально-експериментального корпусу (вул. Уральська, 18 - 25000 м<sup>2</sup>), студентського гуртожитку на 800 місць (Павлове поле - 48000 м<sup>2</sup>), студентського гуртожитку для сім'янок (Толкачівка - 3000 м<sup>2</sup>), будинку професорсько-викладацького складу (вул. Червонопаризька, 5 - 500 м<sup>2</sup>). Навчально-матеріальна база інституту також включала 16 добре обладнаних лабораторій та експериментальний завод на 200 станків. З 1933 по 1941 рік інститут випустило понад 1000 інженерів-механіків, 168 інженерів-сільгоспів (спеціаліста відділення в інституті було відкрито в 1938 році), підготувало і переідигодувало близько 2000 механіків, трактористів і комбайнерів.

У 1939 році обком Раді звичайних навчальних і наукових закладів на розширеному пленумі ухвалив вважати ХІМЕСТ одним із крамів ВНЗ Харків і нагородити його Пашевим грамотою.



Перші вибори до Верховної Ради СРСР. 20 червня 1938 р.  
Секретаріатів та студентів інституту на перекладацьких



Проф. О.О.Алієв  
завідувач кафедри  
сільськогосподарських машин



Проф. В.О.Константинов  
завідувач кафедри тракторів



Проф. А.І.Супруненко  
завідувач кафедри агрохімії



Проф. С.М.Мурав'єв  
завідувач кафедри  
гуртожитків



Проф. Ф.І.Шчербаков  
завідувач кафедри біології



Проф. Л.П.Краваренко  
завідувач кафедри  
сільськогосподарських машин



Проф. А.А.Василенко  
завідувач кафедри  
ремонтної справи



Проф. Д.М.Клецький  
завідувач кафедри  
організації сільськогосподарства



Проф. І.П.Тіщенко  
професор кафедри  
теорії матеріалів



Док. С.М.Бондаренко  
завідувач кафедри  
сільськогосподарських машин









В. Г. ПЛОТИЦЫН

МЕХАНИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ  
И ТРАКТОРНЫХ  
ДЕТАЛЕЙ

ОКТА - 1935



Для того чтобы представить себе объем тракторного производства в США, достаточно сказать, что в 1928 г. стоимость производства сельскохозяйственных машин в стране составляла 525 млн. долларов, а в 1929 г. эта цифра повысилась до 650 млн. долларов. Эти цифры, характеризующие весьма крупный объем данного производства, обуславливаются современным развитием тракторостроения, а в 1909 г. в США было построено 2 000 тракторов, в 1916 г. — около 62 000 тракторов. Влияние мировой войны, а в 1917 г. — около 133 000 машин.

Война 1914 г. дала толчок к развитию гусеничного трактора при заимствовании гусеничного хода у танков. Как уже упоминалось, гусеничный ход дает возможность увеличивать мощность трактора и сообщает ему лучшую проходимость по бездорожью. Это чрезвычайно важно, так как трактор предназначен главным образом на службу сельскому хозяйству при возделке полей. В настоящее время в эксплуатации находятся преимущественно колесные тракторы.

Табл. 2 дает представление о производстве тракторов на протяжении последнего десятилетия.

Таблица 2.

Год	Гусеничные тракторы		Колесные тракторы		Всего	
	тыс. шт.	млн. долл.	тыс. шт.	млн. долл.	тыс. шт.	млн. долл.
1920	—	—	—	—	204,9	198,2
1921	—	—	—	—	74,3	53,2
1922	4,2	9,0	95,9	41,9	100,1	50,9
1923	5,0	13,6	130,2	64,1	135,2	77,8
1924	4,6	13,9	116,2	60,8	120,8	74,7
1925	6,1	17,4	161,6	83,7	167,7	101,1
1926	7,8	22,0	174,2	100,8	182,0	122,8
1927	10,3	27,7	190,2	102,5	200,5	130,2
1928	19,2	48,2	156,7	114,7	175,9	162,9
1929	—	—	—	—	221,2	193,3
1930	—	—	—	—	—	—
1931	—	—	—	—	—	—

По данным статистики 1930 г. тракторы США производились 24 фирмами.

### 6. Автотракторная промышленность в СССР.

Автотракторная промышленность нашего Союза начала развиваться недавно, и потому понятно, что насыщение страны автомобилями и тракторами еще далеко не отвечает нуждам и потребностям нашего хозяйства.

Учитывая острую нужду в механической тяге по безрельсовому пути и имея все предпосылки для быстрого налаживания собственной автотракторной промышленности, первый пятилетний план индустриализации страны предусмотрел постройку нескольких тракторных и автомобильных заводов, расширение производства существующих заводов и создание мощной базы для эксплуатации и ремонта мастерских с большой пропускной способностью.

В настоящее время СССР имеет ряд автомобильных и тракторных заводов, выпускающих значительное количество автомобилей и тракторов. Среди них видное место занимает Автомобильно-борочный завод им. Молотова в г. Горьком с выпуском 150 000 машин в год, завод АМО в Москве с выпуском 50 000 машин в год и др. Тракторы изготавливаются на следующих заводах: Красный Путиловец, Харьковский, Сталинградский и Челябинский тракторные заводы с общим развернутым программным выпуском в 150 000 тракторов в год, причем на заводе Красный Путиловец изготавливается особый вид трактора для хлопковых и свекловичных культур (пропашник типа „Универсал“).

### 7. Характер производства автомобильных и тракторных заводов за границей и в СССР.

Широкое распространение автомобиля и трактора объясняется тем, что современные методы производства сумели удовлетворить основным требованиям, предъявляемым автомобилем и трактором со стороны потребителя. Эти требования могут быть кратко сформулированы следующим образом. Всякий автомобиль и трактор должен быть дешевле и экономичнее в эксплуатации.

Удовлетворить этим требованиям оказалось возможным лишь при изготовлении больших количеств машин, иными словами при организации массового производства. Блестящим доказательством этого положения служит производство заводов Форда, который при высоких суточных выпусках (см. § 3) сумел снизить стоимость легкого автомобиля до 450 рублей при высоком качестве выпускаемой им машины.

Массовое производство при поточном способе обработки и сборки автомобилей дало возможность на отдельных американских заводах довести выпуск машин на одного рабочего до 20 шт. в год, в то время как при серийном производстве эта цифра равняется в лучшем случае 2—3 машинам.

Сущность серийного и массового производства подробно разбирается в главе II. Ограничимся здесь общим указанием, что серийное производство есть такое производство, когда данный завод пропускает через свое оборудование обработку деталей изготавливаемых машин прерывными сериями, так что через одно и то же оборудование пропускаются различные детали, которые скопляются в кладовой, откуда по мере накопления идут на сборку машин. Со сборки через определенные промежутки времени одновременно выпускается партия в 10—20 машин.

Массовое же производство — производство непрерывного выпуска изделий. Отдельные детали выпускаемых машин непрерывно переходят от одной операции к другой и без перерыва в своем движении претерпевают последовательное превращение в своем движении в готовое изделие.

Если сравнивать с техникой точки зрения серийное и массовое производства, то мы приходим к выводам, которые говорят в пользу налаживания массового производства.

Так например цикл оборота материала, т. е. превращение сырого материала в готовый автомобиль, при массовом производстве на заводах Форда равняется 2 суткам, в то время как на заводах серийного производства продолжительность этого цикла обычно спускается ниже 200 дней. В массовом производстве представляется возможным широко использовать рабочую силу низкой квалификации — соотношение весьма ценное, влияющее на стоимость изделия и на бесперебойность комплектования штата производств. Целый ряд других явлений экономического и технического характера, сопутствующих массовому производству, в условиях широкого спроса на автомобили и тракторы создает обширное поле насыщения этого вида производства.

Взятые мощные темпы индустриализации страны и механизации сельского хозяйства СССР обусловили необходимость наличия значительного парка автомобилей и тракторов. Имея все данные для организации автотракторостроения в крупных масштабах (наличие сырьевой базы и неограниченный внутренний спрос на машины), во все наши вновь строящиеся и уже пущенные в ход производства этой отрасли промышленности заложен признак массового выпуска продукции.

Методы массового производства освоены на ряде наших заводов, что подтверждается хотя бы уже тем фактом, что изготовленные на Горьковском автозаводе машины блестяще выдержали осенью 1933 г. испытание в Каракумском пробеге, покрыв без серьезных поломок и аварий 9000 км.

Ряд существующих производств реконструирован на увеличенный выпуск (например АМО). Помещаемые ниже данные развернутого годового выпуска продукции характеризуют собой мощность отдельных наших заводов автотракторной промышленности.

Горьковский завод им. Молотова . . . . .	{ 150 000 легковых и грузовых автомобилей типа Форд с намеченным доведением выпуска по 2-й пятилетке до 300 000 единиц
АМО (Москва) . . . . .	{ 50 000 автомобилей (во 2-й пятилетке 80 000)
Ярославский автомобильный завод . . . . .	{ 16 000 грузовых машин (во 2-й пятилетке 25 000)
Завод Красный Путиловец . . . . .	{ 10 000 тракторов-пропашников типа „Универсал“

Сталинградский завод им. Дзержинского . . . . .	{ 50 000 тракторов типа „Интернационал“
Харьковский тракторный завод . . . . .	{ 50 000 тракторов типа „Интернационал“
Челябинский тракторный завод . . . . .	{ 40 000 тракторов типа „Катерпилаер“

Кроме этого во второй пятилетке намечены к постройке следующие автозаводы: Западно-Сибирский и Сталинградский с выпуском ежегодно по 100 000 грузовых 5-тонных машин каждый и Самарский завод на 25 000 машин.

### 8. Особенности автотракторного производства.

Автомобиль и трактор представляют собой сложную конструкцию машины. Условия работы машины предъявляют к ней высокие требования в смысле надежности работы отдельных частей и прочности конструкции при минимальном весе всей машины. Эти требования обуславливают собой применение высококачественного материала для деталей и тщательную обработку отдельных частей машины.

Для изготовления отдельных деталей, подверженных значительным напряжениям и работающим на трение, применяются высококачественные стали (хромистые, никелевые, ванадиевые, хромоникелевые и др.), подверженные сложной термической обработке. Ряд деталей выполняется из специальных сортов чугуна (блок, поршень, поршневые кольца и др.). В целях облегчения конструкции автомобиля для отливок поршня, картеров блока, коробок скоростей и других деталей находят применение сплавы алюминия. Целый ряд деталей выполняется из цветных металлов: бронза, латунь, баббит, специальные сплавы для отливок под давлением и т. д.

Кроме этого на всякого рода покрытия для предохранения деталей от коррозии употребляются цинк (оцинковка баков), олово, свинец, медь (омеднение контактов distributors и др.), кадмий, никель (покрытие многих подверженных ржавлению деталей), хром и целый ряд других металлов.

Применение высококачественных металлов в тракторостроении значительно ограничено, чем в автостроении, что объясняется конечно предъявлением к автомобилю повышенных технических требований по сравнению с трактором.

В отношении заготовок автотракторное производство характеризуется применением сложных отливок (блок цилиндров, карбюраторы, корпуса безрамных тракторов), точных и сложных штампованных заготовок (коленчатые валы, шатуны, передние оси, поворотные кулаки и др.). В массовом производстве к заготовкам предъявляются повышенные требования в смысле точности размеров при малых величинах припусков материала по обрабатываемым поверхностям. В силу этого автотракторное производство с массовым выпуском продукции имеют сильно развитые и современно оборудованные заготовительные цеха (кузнечный, литейный).



## РЕКТОРИ УНІВЕРСИТЕТУ

Іван Леонтійович Шапошніков, директор інституту у 1930-1931 рр.  
Данило Євменович Кудря, директор інституту у 1931-1932 рр.  
Анатолій Якович Ларов, директор інституту у 1932-1934 рр.



**С.В. Васильєв**  
директор інституту  
у 1935-1937 рр.



**Василь Семенович Цурко**  
директор інституту  
у 1937-1944 рр.



**Борис Петрович Радченко**  
директор інституту  
у 1944-1947 рр.



**Микола Максимович Чупіс**  
директор інституту  
у 1947-1949 рр.



**Євген Павлович Виноградов**  
директор інституту  
у 1949-1964 рр.



**Михайло Карпович Євсєєв**  
ректор інституту  
у 1964-1974 рр.



**Тихон Павлович Євсіюков**  
ректор інституту  
у 1975-1995 рр.



**Дмитро Іванович Мазоренко**  
ректор університету  
в 1996-2012 рр.

