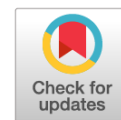


УДК 629.36

DOI: <https://doi.org/10.17816/0321-4443-108130>

Историческая статья



# Создатели гусеничных сельскохозяйственных тракторов. К 90-летию первого отечественного тракторного конструкторского бюро

В.В. Косенко

Волгоградский государственный технический университет, Волгоград, Россия

## АННОТАЦИЯ

90 лет назад, в 1932 г., на Сталинградском тракторном заводе был организован конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО СТЗ) – первое специализированное конструкторское подразделение по тракторостроению в нашей стране. За время существования этого подразделения главными конструкторами завода были В.Г. Станкевич (1932–1938), М.М. Романов (1938–1940), В.А. Каргополов (1943–1949), А.К. Платонов (1949–1950), А.Я. Мерилов (1951–1957), М.А. Шаров (1958–1980), В.П. Шевчук (1980–1996), В.Я. Боков (1996–1998), И.А. Долгов (1998–2005), В.В. Косенко (2006–2010). В статье рассмотрены основные достижения, сделанные коллективом под руководством каждого из них. За эти годы на Сталинградском (с 1961 г. Волгоградском) тракторном заводе было разработано пять семейств гусеничных сельскохозяйственных тракторов: СТЗ-НАТИ, ДТ-54, ДТ-75, ДТ-175С и ВТ-100, с большим количеством специализированных модификаций (транспортной, болотоходной, крутосклонной, торфяной, пахотно-пропашной и др.) и комплектаций. Приведены краткие истории создания и характеристики этих машин, их преимущества перед предшественниками. Тракторы СТЗ (ВГТЗ) работали как в сельском хозяйстве, так и во многих других отраслях народного хозяйства нашей страны, экспортировались за рубеж, пользовались заслуженным авторитетом и любовью у трактористов и специалистов, занимавшихся их эксплуатацией и ремонтом. Всего по документации, разработанной конструкторами СТЗ (ВГТЗ) или при их непосредственном участии, было выпущено около 4 млн тракторов.

**Ключевые слова:** тракторный завод; конструкторская служба; главный конструктор; гусеничный трактор; модификация; проектирование; конструирование; производство; модернизация; совершенствование.

## Для цитирования:

Косенко В.В. Создатели гусеничных сельскохозяйственных тракторов. К 90-летию первого отечественного тракторного конструкторского бюро // Тракторы и сельхозмашины. 2022. Т. 89, № 2. С. 81–90. DOI: <https://doi.org/10.17816/0321-4443-108130>

DOI: <https://doi.org/10.17816/0321-4443-108130>

Historical Article

# The creators of tracked agricultural tractors. Dedicated to the 90th anniversary of the first domestic tractor engineering bureau

Vyacheslav V. Kosenko

Volgograd State Technical University, Volgograd, Russia

## ABSTRACT

90 years ago, in 1932, Design and Experimental Department (DED STP) was established at Stalingrad Tractor Plant – the first specialized design department of tractor engineering in our country. During the time of existence of this department, the factory chief design engineers were V.G. Stankevich (1932–1938), M.M. Romanov (1938–1940), V.A. Kargopolov (1943–1949), A.K. Platonov (1949–1950), A.Ya. Merilov (1951–1957), M.A. Sharov (1958–1980), V.P. Shevchuk (1980–1996), V.Ya. Bokov (1996–1998), I.A. Dolgov (1998–2005), V.V. Kosenko (2006–2010). The article contains the review of main achievements, made by the department, led by each of them. Throughout these years 5 families of tracked agricultural tractors were developed at Stalingrad (Volgograd from 1961) Tractor Plant, such as STZ-NATI, DT-54, DT-75, DT-175S and VT-100, with a wide range of special modifications (transport, swamp, hillside, peat, plowing and cultivating, etc) and configurations. Short stories of the creation of these machines, their characteristics and advantages over the predecessors are given. The tractors of STP (VgTP) were used in agriculture as well as in many other areas of our country's economy, were exported to foreign countries and deserved respect and love from tractor drivers and maintenance specialists. Overall about 4 million tractors were produced according to technical documentation, developed by design engineers of STP (VgTP) or with their direct involvement.

**Keywords:** tractor plant; engineering department; chief design engineer; tracked tractor; modification; design; development; production; modernization; refinement.

## Cite as:

Kosenko VV. The creators of tracked agricultural tractors. Dedicated to the 90th anniversary of the first domestic tractor engineering bureau. *Tractors and Agricultural Machinery*. 2022;89(2):81–90. DOI: <https://doi.org/10.17816/0321-4443-108130>

Received: 20.04.2022

Accepted: 30.04.2022

Published: 15.05.2022

90 лет назад, **весной 1932 г.**, на Сталинградском (СТЗ), позже Волгоградском (ВГТЗ), тракторном заводе было организовано первое в отрасли тракторостроения СССР конструкторское подразделение – конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО).

Сталинградские, волгоградские тракторы, наверняка, знают все. Создателей же этих тракторов, в т.ч. главных конструкторов разных лет, знают гораздо меньше, чем их детища. Между тем, в истории конструкторской службы СТЗ (ВГТЗ) много славных страниц, больших достижений, технических побед, воплощенных в миллионах гусеничных машин-тружеников. Большая заслуга в этом руководителей службы – главных конструкторов.

Как известно, первый сталинградский колесный трактор СТЗ-1 [1] изготавливался по документации американской фирмы *McCormick Deering* (справедливости ради следует отметить, что документация была переработана из дюймовой системы мер в метрическую уже в СССР). Но специалисты понимали, что для почвенно-климатических условий нашей страны более подходит гусеничный трактор. И вот, спустя всего два года после пуска СТЗ, по приказу существовавшего тогда Всесоюзного автотракторного объединения было организовано КЭО СТЗ под конкретную задачу – разработку на замену колесному трактору СТЗ-1 гусеничного сельскохозяйственного трактора отечественной конструкции. При этом ставилось условие обеспечить возможность использования нового гусеничного трактора и в качестве военного транспортного тягача.

## 1932–1938 гг.



**Рис. 1.** В.Г. Станкевич.  
**Fig. 1.** V.G. Stankevich.

Первым главным конструктором и организатором КЭО был Вячеслав Георгиевич Станкевич (1899–1968) (рис. 1). Выпускник МВТУ им. Баумана (1924 г.), технически грамотный и талантливый инженер, мудрый и энергичный организатор, он зарекомендовал себя еще во время проектирования СТЗ, работая в Сталинградском филиале института «ГИПРОМЕЗ».

Под руководством В.Г. Станкевича сталинградскими конструкторами при тесном сотрудничестве с учеными Научно-исследовательского тракторного института НАТИ (руководитель группы – В.Я. Слонимский<sup>1</sup>) был спроектирован, успешно испытан, в дальнейшем с подключением конструкторов и Харьковского тракторного завода (ХТЗ) доработан и в июле 1937 г.

<sup>1</sup> По другим данным работами руководил директор НАТИ (ГИПРОАВТО-НАТИ) П.С. Каган.

поставлен на производство трактор, получивший марку СТЗ-НАТИ [2–4], известный также под марками СТЗ-3, СТЗ-НАТИ-1ТА мощностью 38 кВт. Вскоре выпуск этого трактора был налажен на ХТЗ, а во время Великой Отечественной войны (ВОВ) – и на Алтайском тракторном заводе (АТЗ). Всего с 1937 по 1952 г. тремя заводами было выпущено более 210 тыс. тракторов этого семейства.

Конструкция трактора отличалась оригинальностью и рациональностью. Благодаря рациональности и в первую очередь гусеничному движителю СТЗ-НАТИ по сравнению с предшественником – колесным трактором СТЗ-1 – при более мощном на 73% двигателе имел на 40% более высокий тяговый КПД, развивал вдвое большую крутящую мощность и силу тяги, был на 25% экономичнее [3, 5].

Одновременно с СТЗ-НАТИ был создан и широко унифицированный с ним транспортный трактор СТЗ-5 (СТЗ-НАТИ-2ТВ), выпущенный почти в 10 тысячах экземплярах, ставший самым распространенным тягачом в Красной Армии периода ВОВ [4].

Трактор СТЗ-НАТИ оказался весьма удачным. В 1938 г. он заслуженно удостоивается Гран При на Международной выставке в Париже. Заложенные в его конструкцию технические решения использовались и до сих пор используются в тракторах ВГТЗ, ХТЗ и китайских УТО.

К сожалению, В.Г. Станкевич с группой своих подчиненных – ведущих конструкторов КЭО – в 1938 г. по клеветническому доносу был арестован и несправедливо репрессирован. Виновным себя ни по одному пункту обвинения не признал и в 1940 г. был освобожден. Но на завод не возвратился; по приглашению бывшего технического директора СТЗ, Э.А. Сателя, уехал в Москву, где работал в области ракетной техники.

## 1938–1940 гг.



**Рис. 2.** М.М. Романов.  
**Fig. 2.** M.M. Romanov.

В 1938 г. КЭО СТЗ был разделен на два самостоятельных подразделения: по сельскохозяйственным тракторам и по военной технике. Тракторный КЭО возглавил пришедший на завод в 1932 г. Матвей Максимович Романов (1904–1983), (рис. 2), выпускник Новочеркасского авиационного института.

Это были требовавшие постоянного участия конструкторов годы освоения серийного производства трактора СТЗ-НАТИ, его болотоходной модификации СТЗ-8 и упомянутого транспортного трактора СТЗ-5 [3]. В этот период также активно велась разработка для перечисленных машин дизельного двигателя 1-МД, во время ВОВ продолженные на АТЗ.

В 1940–1941 гг. М.М. Романов был деканом авто-тракторного факультета и заведовал кафедрой «Тракторостроение» Сталинградского механического института (ныне Волгоградский государственный технический университет – ВолгГТУ).

Во время ВОВ М.М. Романов воевал в танковых частях, обучал курсантов Камышинского танкового училища. После войны продолжал трудиться на СТЗ на руководящих должностях, в т. ч. в 1950–1953 гг. главным конструктором Особого конструкторского бюро (ОКБ) по оборонной технике [2], затем в Сталинградском /Волгоградском Совнархозе, в Волгоградском НИИ технологии машиностроения – ВНИИТМАШ.

С августа 1941 г. до середины 1943 г. конструкторские работы по тракторам на СТЗ не велись. Производство сельскохозяйственных тракторов было приостановлено. Конструкторы-трактористы до оставления завода советскими войсками в октябре 1942 г. занимались военной техникой, в т. ч. танком Т-34<sup>2</sup>. Часть конструкторов СТЗ и ХТЗ, будучи эвакуированными в г. Рубцовск Алтайского края на только что созданный АТЗ, занимались тракторной тематикой: конструкторским сопровождением постановки на производство АСХТЗ-НАТИ, разработкой трактора ДТ-54 и дизеля для него с использованием вывезенной из Харькова и Сталинграда документации.

### 1943–1949 гг.



**Рис. 3.** В.А. Каргополов.  
**Fig. 3.** V.A. Kargopolov.

Главный конструктор СТЗ этого периода – Виктор Алексеевич Каргополов (1907–1997) (рис. 3). По окончании Московского автотракторного института им. Ломоносова (ныне Московский политехнический университет) он в 1932 г. был направлен на работу в только что организованный КЭО, принимал участие в разработке трактора СТЗ-НАТИ.

В годы ВОВ во время эвакуации он работал на заводе «Уралмаш» зам. начальника цеха по сборке танков. В 1943 г. В.А. Каргополов отзывается из эвакуации и назначается главным конструктором СТЗ. Завод восстанавливают, летом 1944 г. возобновляется производство трактора СТЗ-НАТИ.

Под руководством В.А. Каргополова конструкторы СТЗ вместе с коллегами с ХТЗ и АТЗ разрабатывают поистине легендарный дизельный трактор ДТ-54 [4–6] мощностью 40 кВт. По сравнению с предшественником – СТЗ-НАТИ – выросли производительность, надежность, а особенно – на 35–45% – топливная экономичность

новой машины, в первую очередь, благодаря применению дизельного двигателя вместо карбюраторного керосинового. В этот период также создаются болотоходная ДТ-55 и газогенераторная ГБ-58 модификации пахотного ДТ-54.

В.А. Каргополов был одним из инициаторов создания заводского испытательного отряда, располагавшегося в Краснодарском крае и превратившегося впоследствии в известный Кубанский НИИ испытания тракторов и сельхозмашин (КубНИИТиМ).

Вся дальнейшая судьба В.А. Каргополова была связана с тракторами. В 1949–1952 гг. он – главный инженер СТЗ; в 1952–1958 гг. – главный инженер, а затем директор АТЗ; в 1958–1963 гг. – заместитель председателя, председатель Алтайского Совнархоза, одновременно возглавляет кафедру «Автомобили и тракторы» Алтайского политехнического института, получает звание профессора; в 1963–1972 гг. – директор НАТИ и главный редактор нашего журнала «Тракторы и сельхозмашины».

В 1950 г. за создание трактора ДТ-54 В.А. Каргополов в группе работников АТЗ, СТЗ и ХТЗ<sup>3</sup> был удостоен Государственной (Сталинской II степени) премии [2]. В.А. Каргополов награжден также орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями.

В 1944–1946 гг., во время командировки В.А. Каргополова в США, обязанности главного конструктора СТЗ исполнял Павел Николаевич Новиков (1897–1966) (рис. 4). П.Н. Новиков – участник Гражданской войны. Учился сначала в Харьковском политехническом, затем – в Ленинградском технологическом институтах, завершил получение высшего образования в 1932 г. в Бронетанковой академии им. Дзержинского и был направлен на СТЗ. Работал военным представителем, мастером, конструктором и начальником КБ в КЭО. Он – активный участник создания тракторов СТЗ-НАТИ [2] и ДТ-54.



**Рис. 4.** П.Н. Новиков.  
**Fig. 4.** P.N. Novikov.

Во время ВОВ до эвакуации в Свердловск занимался организацией изготовления и ремонта на СТЗ танка Т-34, оборонял завод, будучи зам. командира танковой бригады народного ополчения. В 1943 г. был отозван из эвакуации с завода «Уралмаш», где разрабатывал и испытывал самоходные артиллерийские установки, и был назначен заместителем главного конструктора СТЗ.

В 1958–1959 гг. П.Н. Новиков находился в командировке в КНР, оказывая помощь в строительстве Лоянского тракторного завода, подготовке для него

<sup>2</sup> С осени 1941 г. по осень 1942 г. СТЗ был основным производителем танков Т-34 в СССР.

<sup>3</sup> В группе удостоенных Сталинской премии были также: от АТЗ – М.С. Сидельников, Н.Н. Перовский, Е.А. Саркисянц, Х.Я. Тейтельбаум, П.П. Парфенов; от СТЗ – А.К. Платонов; от ХТЗ – Н.Г. Зубарев.

специалистов и организации производства тракторов «Дунфанхун-54» – копии ДТ-54.

Трудовые и ратные заслуги П.Н. Новикова отмечены орденом Красной Звезды, многими медалями, в т. ч. золотой медалью ВСХВ за разработку трактора ДТ-54. А ранее за разработку трактора СТЗ-НАТИ он был премирован легковым автомобилем ГАЗ-М.

### 1949–1950 гг.



**Рис. 5.** А.К. Платонов.  
**Fig. 5.** A.K. Platonov.

Главный конструктор СТЗ – Алексей Кузьмич Платонов (1907–1950) (рис. 5). Выпускник МВТУ им. Баумана, он работал на СТЗ с 1932 г. инженером-конструктором КЭО, начальником моторной лаборатории, начальником КБ шасси и ходовых систем, принимал участие в разработке тракторов СТЗ-НАТИ и СТЗ-8, зарекомендовал себя как грамотный и инициативный инженер. Во время ВОВ возглавлял танковую лабораторию на СТЗ, станцию испытания танков на заводе № 112 в г. Горький. В 1944 г. А.К. Платонов возвращается из эвакуации на СТЗ и назначается заместителем главного конструктора, а в 1949 г. – главным конструктором. Самым активным образом участвует в создании трактора ДТ-54 и особенно его дизеля Д-54.

В 1950 г. за создание трактора ДТ-54 А.К. Платонов также был удостоен Государственной (Сталинской II степени) премии [2].

К сожалению, А.К. Платонов рано ушел из жизни – в возрасте всего 43 лет.

### 1951–1957 гг.



**Рис. 6.** А.Я. Мерилов.  
**Fig. 6.** A.Ya. Merilov.

Главным конструктором СТЗ является Александр Яковлевич Мерилов (1909–1995) (рис. 6). А.Я. Мерилов работает на СТЗ с 1933 г. В 1938 г. получает высшее образование в Сталинградском механическом институте (СМИ).

Хотелось бы отметить, что, начиная с А.Я. Мерилова, все главные конструкторы СТЗ (ВГТЗ) были выпускниками Сталинградского механического института (с 1963 г. – Волгоградский политехнический институт (ВПИ), ныне – Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ)), большинство из них защитили в этом вузе диссертации на соискание ученых степеней кандидата технических наук, выполненные по актуальным темам, нашедшим воплощение в выпускаемых ВГТЗ тракторах.

В 1942–1943 гг. А.Я. Мерилов работает в эвакуации на заводе № 77, г. Барнаул. В январе 1944 г. отзывается из эвакуации на СТЗ. В 1951 г. назначается заместителем главного конструктора, затем главным конструктором. В этот период наращивается производство трактора ДТ-54, его модификаций: болотоходного ДТ-55, газогенераторного ГБ-58. Конструкторы плодотворно работают над их совершенствованием, повышением надежности. В 1958 г. на конвейер ставятся получившие гидросистему и заднее навесное устройство тракторы ДТ-54А, ДТ-55А, ведутся работы над крутосклонной модификацией ДТ-57.

В 1959 г. трактор ДТ-54А на Брюссельской международной выставке получил Большой приз.

ДТ-54/ДТ-54А выпускался также на ХТЗ и АТЗ, был, пожалуй, самым знаменитым и любимым механизаторами трактором. Тремя заводами было изготовлено около 980 тыс. единиц.

Сторонник повышения рабочих скоростей машинно-тракторных агрегатов и применения навесных гидрофицированных орудий, А.Я. Мерилов в середине 1950-х гг. создал экспериментальный трактор ДТ-61, в конструкцию которого было заложено много оригинальных технических решений, в т. ч. опущенные на почву направляющие и ведущие колеса, подрессоренные конечные передачи. Это позволило, по сравнению с ДТ-54А, снизить массу, сократить габариты машины, повысить навесоспособность. Небольшая колея позволяла оптимально, без смещения, агрегатировать ДТ-61 с навесным 4-корпусным плугом.

Предлагавшиеся А.Я. Мериловым идеи по кардинальному повышению навесоспособности во многом нашли воплощение уже в наше время, например, в тракторах Агромаш ТГ-150, Агромаш-315ТГ «Руслан».

По воспоминаниям коллег, А.Я. Мерилов был прекрасным компоновщиком и, даже будучи уже главным конструктором, находил время и продолжал работать за доской.

После СТЗ А.Я. Мерилов в 1957–1959 гг. работал заместителем главного конструктора Сталинградского завода «Баррикады», затем, до ухода в 1970 г. на заслуженный отдых, заместителем директора, главным инженером ВНИИТМАШа.

### 1957–1958 гг.



**Рис. 7.** В.Т. Вереютин.  
**Fig. 7.** V.T. Vereyutin.

Обязанности главного конструктора исполнял Валентин Тихонович Вереютин (1914–2008) (рис. 7). Это было время зарождения и отработки технических решений, реализованных впоследствии в тракторе ДТ-75, таких как сварная рама, единый корпус трансмиссии, применение в трансмиссии нерегулируемых подшипников, планетарный механизм

поворота, независимый вал отбора мощности (ВОМ), отопление кабины и др.<sup>4</sup>.

В.Т. Вереютин работал на СТЗ с 1935 г., в т. ч. после окончания в 1941 г. СМИ – в отделе главного конструктора. Во время ВОВ в эвакуации трудился на оборонных заводах, откуда был отозван на СТЗ в 1943 г. В 1953 г. был назначен заместителем главного конструктора и проработал в этой должности до 1969 г., руководил конструкторским сопровождением серийного производства тракторов. В дальнейшем, до ухода в 1979 г. на заслуженный отдых, В.Т. Вереютин работал на Волгоградском моторном заводе в аналогичной должности, занимаясь внедрением и совершенствованием мощного тракторного дизеля 8ДВТ-330.

### 1958–1981 гг.



**Рис. 8.** М.А. Шаров.  
**Fig. 8.** M.A. Sharov.

Конструкторскую службу СТЗ (ВГТЗ) возглавлял Михаил Александрович Шаров (1914–2001) (рис. 8), работавший на заводе со дня его пуска сначала рабочим, затем, после окончания СМИ, инженером-конструктором, заместителем главного инженера [2, 4, 7, 8].

В этот период завершалось создание трактора ДТ-75 мощностью 55 кВт и его семейства [5, 9]: отрабатывалась конструкция, велись государственные (приемочные) и параллельно широкие хозяйственные испытания. Машину отличало много новых технических решений:

единый корпус трансмиссии, планетарный механизм поворота, независимый вал отбора мощности, сварная рама и др. В декабре 1963 г. ДТ-75 был поставлен на конвейер. Он был на треть производительнее трактора ДТ-54, лучше агрегатировался с энергоемкими орудиями малой ширины захвата, был приспособлен к работе в междурядьях пропашных и на различных операциях на 2–14% экономичнее. Кабина трактора ДТ-75 была более комфортабельна.

В 1964 г. на международной Лейпцигской ярмарке трактор ДТ-75 был награжден Золотой медалью.

Вслед за базовой машиной в производство были внедрены: в 1967 г. – ДТ-75М увеличенной на 20% мощности (66 кВт), в 1969 г. – болотоходный ДТ-75Б, в 1972 г. – крутосклонный ДТ-75К, а также комплектации, предназначенные под монтаж различного промышленного оборудования, в т. ч. самого распространенного в мире легкого бульдозера.

Под производство трактора ДТ-75М в Казахстане был построен и в 1968 г. запущен Павлодарский тракторный завод (ПТЗ) – дублер ВГТЗ.

Тракторы семейства ДТ-75 постоянно совершенствовались, повышалась их надежность, наращивались экспортные поставки. В 1979 г. с внедрением новой, смещенной вправо кабины прямоугольных форм был кардинально изменен дизайн семейства (тракторы ДТ-75В, ДТ-75МВ, ДТ-75БВ), существенно улучшились условия труда тракториста. Создание в структуре конструкторской службы первого в отрасли дизайн-бюро, пользовавшегося авторитетом и внесшего большой вклад в создание тракторов семейств ДТ-75В, затем и ВТ-100, считается одной из заслуг М.А. Шарова.

Всех модификаций тракторов семейства ДТ-75 было выпущено более 2,7 млн шт. Справедливой была бытовавшая в те годы поговорка: «Каждый третий трактор в мире – советский, каждый третий советский трактор – волгоградский».

Под руководством М.А. Шарова конструкторы ВГТЗ создали скоростной энергонасыщенный трактор ДТ-175С «Волгарь» мощностью 125 кВт [5, 10], выпущенный более чем в 16 тыс. экземплярах, на нем впервые среди сельхозтракторов была применена автоматическая бесступенчатая гидромеханическая трансмиссия. Его появлению предшествовали разработка, изготовление и всесторонние исследования макетных образцов Э-150, Э-151 и Э-152, показавшие возможность и целесообразность использования гидротрансформатора, его преимущества.

За разработку воплощенных в ДТ-175С научных основ повышения рабочих скоростей машинно-тракторных агрегатов М.А. Шаров в составе группы ученых, конструкторов и испытателей тракторов во главе с академиком В.Н. Болтинским в 1976 г. был удостоен Государственной премии СССР. М.А. Шаров был награжден также двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями.

Передав пост главного конструктора последователю, М.А. Шаров еще долго продолжал трудиться на родном заводе техническим советником директора.

### 1981–1996 гг.



**Рис. 9.** В.П. Шевчук.  
**Fig. 9.** V.P. Shevchuk.

Главный конструктор ВГТЗ – Владимир Петрович Шевчук (1938–2015) (рис. 9).

В.П. Шевчук поступил на завод в 1958 г., работал станочником, электриком, после окончания ВПИ – инженером-конструктором, начальником лаборатории, заместителем главного конструктора по испытаниям [8].

На посту главного конструктора на его долю

<sup>4</sup> Общее руководство работами по будущему трактору ДТ-75 осуществлял тогдашний главный инженер СТЗ М.С. Сидельников.

в первую очередь выпало внедрение в производство трактора ДТ-175С, серийный выпуск которого начался в 1986 г., а затем – его модернизация (коробка передач с шестернями постоянного зацепления, усовершенствованный дизель СМД-62А, главная и конечные передачи с увеличенными передаточными числами и др.). Эти изменения повысили эксплуатационные, в первую очередь тяговые и топливно-экономические показатели машины. Модернизированный трактор под маркой ДТ-175М выпускался с 1992 по 1996 гг.

Большое внимание В.П. Шевчук уделял повышению эффективности использования тракторов ВГТЗ. Во многом благодаря его инициативе на ВГТЗ был организован отдел технической эксплуатации тракторов с сетью опорных баз и пунктов по всей стране, регулярно проводились семинары, в т. ч. всесоюзные, по обсуждению и пропаганде передового опыта работы на волгоградских тракторах, издавались рекомендации по их рациональному агрегатированию и использованию (например, для работы с трактором ДТ-175С было согласовано агрегатирование более чем 250 машин и орудий).

Под руководством В.П. Шевчука был разработан и в 1994 г. поставлен на производство гусеничный сельскохозяйственный трактор общего назначения нового поколения ВТ-100 (выпускавшийся в двух комплектациях: ВТ-100Д с дизелем Д-442 и ВТ-100Н с дизелем СМД-20Т мощностью сначала 88 кВт<sup>5</sup>, а затем 96 кВт [5, 11]). Основными отличительными особенностями этого трактора были дизель постоянной мощности, коробка передач с шестернями постоянного зацепления, новый дизайн и комфортабельная кабина, в которой впервые на отечественных тракторах полностью выполнялись все требования стандартов по условиям труда и технике безопасности. На базе ВТ-100 были также разработаны пропашная ВТ-100ДП/НП, свекловодческая ВТ-100ДС и рисоводческая ВТ-100ДР модификации.

При В.П. Шевчуке начат поиск возможности создания колесного сельскохозяйственного трактора с высокой поузловой унификацией с выпускаемыми гусеничными машинами (это были опытные ДТ-75ДК, ВТ-100ДК, ВТ-100ДК2). Кроме тракторов, разрабатывались и различные орудия к ним, например, плуг-рыхлитель ПЧВ-8-40, выпускавшийся небольшими сериями, навесной погрузочный манипулятор НМВ-1,5.

Одной из главных заслуг В.П. Шевчука является создание на ВГТЗ современного цеха опытного производства с едва ли не лучшей в отрасли оснащенностью стендами, станками и другим оборудованием, что позволяло изготавливать детали практически любой сложности и проводить на высоком уровне всесторонние испытания отдельных деталей, узлов и тракторов в целом.

В.П. Шевчук награжден Орденом Почета, медалями.

<sup>5</sup> При работе с ВОМ мощность можно было при необходимости поднять на второй уровень в 103 кВт.

В 1996 г. В.П. Шевчук перешел на преподавательскую работу в ВолгГТУ, где передавал свой богатый опыт конструктора, исследователя, испытателя студентам, аспирантам, коллегам.

### 1996–1998 гг.



Рис. 10. В.Я. Боков.  
Fig. 10. V.Ya. Bokov.

Главный конструктор ВГТЗ – выпускник ВПИ, Валентин Яковлевич Боков (1938–2005) (рис. 10) [8]. При нем наращивалось производство трактора ВТ-100, получили дальнейшее развитие работы по расширению номенклатуры применяемых на тракторах дизелей (рыбинский РМ-80, словацкий Martin Z8604 и др.).

В.Я. Боков первым среди волгоградских конструкторов тракторов был удостоен звания «Заслуженный конструктор России».

Еще будучи заместителем главного конструктора, В.Я. Боков многое сделал для отработки конструкции гидротрансформатора трактора ДТ-175С, а в дальнейшем организовал инициативную разработку экспериментального сельхозтрактора Т-5 тягового класса 5 мощностью 170 кВт, в конструкции которого было много интересных технических решений, в частности, дизель в одном блоке со сцеплением и коробкой передач, двухступенчатый (или бесступенчатый) механизм поворота, отдельные на каждый борт главные передачи, совмещенные с планетарными конечными передачами, независимая подвеска опорных катков на малолитовых четвертьэллиптических рессорах, гусеницы с РМШ и др. Заложенные в этот трактор решения позволили получить оптимальное положение центра масс, высокие тягово-сцепные качества и навесоспособность при минимальной массе и небольших габаритах (при большей по сравнению с ВТ-100Д на 77% мощности Т-5 имел на 30% меньшую удельную конструкционную массу и всего на 6–10% большие габариты).

### 1998–2006 гг.



Рис. 11. И.А. Долгов.  
Fig. 11. I.A. Dolgov.

Главным конструктором был Игорь Апполонович Долгов (1957–2021) (рис. 11) [8], пришедший на завод по окончании ВПИ в 1979 г. и работавший инженером-испытателем, начальником КБ, заместителем главного конструктора.

При нем продолжалось совершенствование трактора ВТ-100Д. На базе последнего был разработан и в 2005 г.

поставлен на конвейер трактор ВТ-150Д [3]. Помимо увеличенной до 110 кВт мощности, его отличали дисковые остановочные тормоза планетарного механизма поворота, комбинированная индивидуально-балансирная подвеска, заднее навесное устройство повышенной грузоподъемности, расширенные возможности балластирования.

Продолжались работы по адаптации к тракторам ВгТЗ новых дизелей (Д-245, Д-260, ЯМЗ-236НБ2, КамАЗ-740 и др.).

Был спроектирован трактор ВТ-200Д тягового класса 5 [5], в котором удачно сочетались, с одной стороны, лучшие технические решения, воплощенные в машинах ДТ-175М «Волгарь» (автоматическая гидромеханическая трансмиссия), ВТ-100Д (комфортабельная кабина, пневмосервированное управление), с другой стороны – оригинальная 5-катковая смешанная подвеска. ВТ-200Д был выпущен небольшой серией.

Совместно с НАТИ был разработан и успешно испытан колесный общего назначения трактор ВК-170 мощностью 125 кВт и его усовершенствованный аналог – трактор ВК-200 (147 кВт) [2].

В 2006-2009 гг. И.А. Долгов работал заместителем технического директора ВгТЗ по новой технике.

## 2006–2010 гг.



**Рис. 12.** В.В. Косенко.  
**Fig. 12.** V.V. Kosenko.

Главный конструктор – Косенко Вячеслав Владимирович (рис. 12). Родился в 1946 г., окончил ВПИ в 1968 г., по распределению пришел в отдел главного конструктора ВгТЗ, где работал инженером-конструктором, начальником КБ, заместителем главного конструктора.

В эти годы был разработан, испытан и внедрен в производство еще один трактор – ВТ-90 мощностью 66-81 кВт, представлявший собой дальнейшую модернизацию ДТ-75Д путем внедрения унифицированных с тракторами ВТ-100 и ВТ-150 кабины, управления, а также пластикового капота современных форм, передних съемных секционных балластных грузов и др. Планировалось, что ВТ-90 вместе с выпускавшимися ВТ-100 (который должен был стать ВТ-130), ВТ-150, ВТ-200, разрабатывавшимися ВТ-110, ВТ-175 и их модификациями различного назначения образуют новую широкую продуктовую линейку ВгТЗ в диапазоне мощности 60-150 кВт.

Были проведены работы по расширению номенклатуры двигателей для комплектации тракторов ВгТЗ за счет финских дизелей SISU 74DSE (110 кВт) и SISU 44DSE (70 кВт), производство которых намечалось на Владимирском моторо-тракторном заводе. Тракторы ВТ-150С

и ВТ-90С с этими дизелями прошли испытания и были рекомендованы к постановке на производство.

В 2007 г. на ВгТЗ было организовано производство по документации ООО «Промтрактор», г. Чебоксары, промышленного трактора Т-9. Затем волгоградские конструкторы разработали на его базе модификацию Т-9КС с гидростатической трансмиссией. Конструкторы ВгТЗ приняли участие и в создании гусеничного сельскохозяйственного трактора тягового класса 5(6) Агромаш-315ТГ мощностью 232 кВт, разработав для него задний мост с бесступенчатым гидростатическим механизмом поворота, конечные передачи, задние навесное и прицепное устройства, вал отбора мощности.

За разработку и внедрение в производство ходовых систем энергонасыщенных тракторов и применение в их конструкциях новых упрочненных литых материалов В.В. Косенко в 1980 г. была присуждена премия Ленинского комсомола в области науки и техники.

Название конструкторской службы завода несколько раз менялось: конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО), отдел главного конструктора (ОГК), головное конструкторское бюро (ГКБ) (с функциональным подчинением ему конструкторского отдела ПТЗ), головной конструкторско-исследовательский отдел № 3 (ГКИО-3), головное специализированное конструкторское бюро по гусеничным пахотным тракторам (ГСКБ), управление главного конструктора (УГК), Волгоградский филиал ООО «ГСКБ» по гусеничным и колесным машинам (после вхождения ВгТЗ в 2005 г. в концерн «Тракторные заводы» и слияния конструкторских подразделений ООО «Промтрактор» и ВгТЗ). Но связь с ВгТЗ оставалась всегда тесной и плодотворной.

За годы своего существования отдел главного конструктора СТЗ (ВгТЗ) разработал пять семейств гусеничных тракторов, базой которых являлись тракторы общего назначения: СТЗ-НАТИ, ДТ-54, ДТ-75, ДТ-175С и ВТ-100 с большим количеством специализированных модификаций (транспортной, болотоходной, газогенераторной, крутосклонной, пахотно-пропашной, торфяной и др.) и огромным числом различных комплектаций. Всего по документации, разработанной конструкторами СТЗ (ВгТЗ) или при их непосредственном активном участии, изготовлено около 4 млн тракторов. Сталинградские (Волгоградские) тракторы широко использовались преимущественно в сельском хозяйстве, а также в строительстве, промышленности, на торфоразработках, в мелиорации. Много тракторов ВгТЗ продолжают эксплуатироваться до сих пор. Большое их количество, начиная с СТЗ-НАТИ, поставлялось за рубеж, более чем в 35 стран мира. А трактор ДТ-54 выпускался также в Венгрии (под маркой Dutra DT-413), Югославии (ВНТ-60), Албании (Т-1), но больше всего в Китае (Дунфанхун-54).

Отдел главного конструктора СТЗ (ВгТЗ) без преувеличения был кузницей инженерно-конструкторских кадров для многих предприятий и организаций не только



Волгограда, но и страны в целом. Это видно и на примере упомянутых В.А. Каргополова, М.М. Романова, А.Я. Мерилова, В.Т. Вереютина. Стоит также сказать, что два его работника: И.И. Дронг и Б.П. Альгин – стали главными конструкторами Минского тракторного завода (МТЗ), а первый из них после работы на МТЗ стал начальником Технического управления Минтракторосельхозмаша.

К сожалению, в 2011–2015 гг. ВГТЗ был признан банкротом, его конструкторское подразделение по тракторам после почти 80 лет плодотворной деятельности по решению руководства концерна «Тракторные заводы» было ликвидировано, конструкторская документация по тракторам была передана в другие подразделения концерна, выпуск сельскохозяйственных тракторов в Волгограде прекращен, а на других предприятиях концерна пока практически не налажен.

*Автор выражает благодарность родственникам главных конструкторов: М.В. Бережной (Каргополовой), А.С. Герашенко, А.В. Вереютину, А.С. Гаркавенко, Г.И. Маневич, Е.А. Мериловой, В.П. Новикову, И.М. Шарову, Е.М. Шурыгиной (Романовой), конструкторам*

*Волгоградского филиала ГСКБ по гусеничным и колесным машинам, сотрудникам ВолгГТУ и Государственного музея изобразительных искусств им. А.С. Пушкина, оказавшим помощь в сборе материалов для данной статьи.*

## ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

**Конфликт интересов.** Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

**Источник финансирования.** Автор заявляет об отсутствии внешнего финансирования при проведении исследования.

## ADDITIONAL INFORMATION

**Competing interests.** The author declare no any transparent and potential conflict of interests in relation to this article publication..

**Funding source.** This study was not supported by any external sources of funding.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Косенко В.В. 85 лет Волгоградскому тракторному заводу и трактору СТЗ-1 – первому отечественному трактору массового производства // Тракторы и сельхозмашины. 2015. № 6. С. 47–51.
2. Кольцова Л.Я., Черемушников А.Н., Лысенкова А.П., Малюгин И.А. Первый навсегда. Всем поколениям тракторозаводцев посвящается / под ред. С.Н. Галкина. Волгоград: ООО «Волгоград», 2005.
3. Косенко В.В., Шаров В.В., Герасимов Е.О., Тюбаев А.И. Юбилей железного коня // Сельский механизатор. 2017. № 7. С. 24–25.
4. Трушин И.А., Першин Н.И., Журкович В.А. Первенец отечественного тракторостроения. История Волгоградского двух орденов Ленина, орденов Великой Отечественной войны I степени и Трудового Красного Знамени тракторного завода имени Ф.Э. Дзержинского / под ред. И.А. Трушина. Волгоград: Нижне-Волжское кн. изд-во, 1980.
5. Галкин С.Н., Бычков В.П., Долгов И.А. Волгоградский тракторный: вчера, сегодня, завтра // Тракторы и сельскохозяйственные машины. 2005. № 6. С. 4–6.

6. Косенко В.В. 65 лет легендарному трактору ДТ-54 // Тракторы и сельхозмашины. 2014. № 11. С. 47–52.
7. Косенко В.В. К 100-летию со дня рождения главного конструктора волгоградских тракторов М.А. Шарова // Тракторы и сельхозмашины. 2014. № 12. С. 46–50.
8. Косенко В.В. Конструкторы волгоградских тракторов / Отражение минувших лет. Волгоградскому тракторному – 80 лет: Книга воспоминаний ветеранов Волгоградского тракторного завода. Чебоксары: Концерн «Тракторные заводы», 2010. С. 30–34.
9. Косенко В.В. 50 лет волгоградскому трактору ДТ-75 // Тракторы и сельхозмашины. 2014. № 4. С. 48–52.
10. Косенко В.В., Шаров В.В., Ценч Ю.С. К 35-летию начала производства трактора ДТ-175С «Волгарь» // Технический сервис машин. 2021. № 1. С. 163–177.
11. Долгов И.А., Бычков В.П., Косенко В.В., Мельник Ю.В. ВТ-100 – новое семейство волгоградских тракторов // Тракторы и сельскохозяйственные машины. 1999. № 7. С. 2–5.

## REFERENCES

1. Kosenko VV. The 85th anniversary of the volgograd tractor plant and of стз-1 tractor – the first mass-produced domestic tractor. *Traktory i sel'khoz mashiny*. 2015;(6):47–51. (In Russ).
2. Kol'tsova LYa, Cheremushnikov AN, Lysenkova AP, Malyugin IA. Pervyi navsegda. *Vsem pokoleniyam traktorozavodtsev posvyashchaetsya*. Galkina SN editor. Volgograd: OOO «Volgograd»; 2005. (In Russ).
3. Kosenko VV, Sharov VV, Gerasimov EO, Tyubaev AI. Yubilei zheleznoy konya. *Sel'skii mekhanizator*. 2017;(7):24–25. (In Russ).

4. Trushin IA, Pershin NI, Zhurkovich VA, et al. *Pervenets otechestvennogo traktorostroeniya. Istoriya Volgogradskogo dvukh ordenov Lenina, ordenov Velikoi Otechestvennoi voiny I stepeni i Trudovogo Krasnogo Znameni traktornogo zavoda imeni F.E. Dzerzhinskogo*. Trushina IA editor. Volgograd: Nizhne-Volzhske kn. izd-vo; 1980. (In Russ).
5. Galkin SN, Bychkov VP, Dolgov IA, et al. *Volgogradskii traktorny: vchera, segodnya, zavtra. Traktory i sel'skokhozyaystvennyye mashiny*. 2005;(6):4–6. (In Russ).

6. Kosenko VV. The 65th anniversary of legendary dt-54 tractor. *Traktory i sel'khoz mashiny*. 2014;(11):47–52. (In Russ).
7. Kosenko VV. Commemorating the centenary of m.A. Sharov, the chief designer of volgograd tractors. *Traktory i sel'khoz mashiny*. 2014;(12):46–50. (In Russ).
8. Kosenko VV. Konstruktory volgogradskikh traktorov. In: *Otrazhenie minuvshikh let. Volgogradskomu traktornomu – 80 let: Kniga vospominanii veteranov Volgogradskogo traktornogo zavoda*. Cheboksary: Kontsern «Traktornye zavody», 2010; P. 30–34. (In Russ).
9. Kosenko VV. 50 let volgogradskomu traktoru DT-75. *Traktory i sel'khoz mashiny*. 2014;(4):48–52. (In Russ).
10. Kosenko VV, Sharov VV, Tsench YuS. The 35th anniversary of production of the dt-175s “Volgar” tractor. *Tekhnicheskii servis mashin*. 2021;(1):163–177. (In Russ).
11. Dolgov IA, Bychkov VP, Kosenko VV, Mel'nik YuV. VT-100 – novoe semeistvo volgogradskikh traktorov. *Traktory i sel'skokhozyaistvennye mashiny*. 1999;(7):2–5. (In Russ).

## ОБ АВТОРЕ

**Косенко Вячеслав Владимирович**, к.т.н.,  
старший преподаватель кафедры «Техническая эксплуатация  
и ремонт автомобилей»;  
адрес: Россия, 400005, Волгоград, пр. им. Ленина, 28;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3996-6414>;  
eLibrary SPIN: 3616-4401;  
e-mail: kosenko46@gmail.com

\*Автор для переписки

## AUTHOR'S INFO

**Vyacheslav V. Kosenko**, Cand. Sci. (Engin.),  
Senior Lecturer of the Technical Operation and Maintenance  
of Vehicles Department;  
address: 28 Lenin avenue, Volgograd, 400005, Russia;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3996-6414>;  
eLibrary SPIN: 3616-4401;  
e-mail: kosenko46@gmail

\*Corresponding author