

СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ТУРБОНАГНЕТАТЕЛЕЙ

40 ЛЕТ В ДИЗЕЛЕСТРОЕНИИ

В. Лакодин



Проект Института региональной политики

Владимир Лакодин

**Специальное
конструкторское бюро
турбонагнетателей
40 лет в дизелестроении**

**Проект Института региональной политики
Пенза, 2004**

ББК 65.304.15

Л195

Книга по истории Специального конструкторского бюро турбонагнетателей подготовлена Институтом региональной политики в рамках проекта «Легенды и мифы корпоративного мира Пензы».

В основу книги положены документы, хранящиеся в Государственном архиве Пензенской области и в библиотеках завода, воспоминания ветеранов предприятия, интервью с руководителями и работниками завода.

Книга иллюстрирована фотографиями из музея предприятия. При оформлении вкладки использованы фотографии Александра Назарова.

**Книга подготовлена по заказу
ОАО СКБТ**

ISBN 5-93434-062-X

- © Лакодин В. А. «Специальное конструкторское бюро турбонагнетателей». 2004
- © Институт региональной политики. Легенды и мифы корпоративного мира Пензы. 2004



3 августа 2002 года Специальное конструкторское бюро турбонагнетателей (СКБТ), единственная в СНГ специализированная организация, задачей которой является создание турбокомпрессоров для наддува дизелей, отметило сорокалетие со дня основания.

За это время пройден большой путь становления и развития. Были на этом пути и победы, и неудачи, и сложнейшая борьба за выживание и сохранение организации, в особенности в период перевода экономики страны на рыночные условия. И только благодаря самоотверженному труду и подлинному патриотизму каждого члена нашего коллектива (я не боюсь этих громких слов) удалось не только сохранить СКБТ и избежать сокращения штатов, но даже повысить уровень новых разработок и увеличить производство турбокомпрессоров для дизелей тепловозного, судового и других назначений.

В напряженных трудовых буднях рождался высококвалифицированный коллектив конструкторов, технологов, специалистов других, в том числе уникальных профессий.

Многие специалисты, стоявшие у истоков организации, трудятся в нашем коллективе и по сей день. Пройдут годы. На смену нам придет новое

поколение, которое должно знать о делах своих предшественников.

Эта небольшая книжка является первой попыткой воссоздать историю СКБТ, показать людей, внесших достойный вклад в развитие коллектива. К сожалению, не все удалось сохранить и восстановить, не всех удалось назвать поименно.

Но люди – это наша гордость и надежда. Желаю вам добра, благополучия и уверенности в завтрашнем дне, и чтобы каждый из нас мог с гордостью сказать: «СКБТ – это моя судьба».

Генеральный директор ОАО СКБТ В. А. Киреев

РОЖДЕНИЕ КОЛЛЕКТИВА

Внедрение газотурбинного наддува в дизелестроении без преувеличения можно было назвать революцией, так как этот путь обеспечил рост мощности дизелей при минимальных затратах и без существенного увеличения габаритов и массы.

Если подаваемый в цилиндры дизеля воздух предварительно сжать с помощью компрессора и увеличить при этом подачу топлива, то при тех же самых объемах цилиндров можно получить увеличение мощности в три и более раза.

Компрессор (обычно центробежный) приводится во вращение газовой турбиной, работающей за счет использования части энергии выхлопных газов двигателя. Газовая турбина и компрессор, объединенные в один агрегат, и представляют собой турбокомпрессор, устанавливаемый на дизель.

В пятидесятые годы прошлого столетия в отечественном дизелестроении уже были созданы образцы турбокомпрессоров, находящихся на высоком уровне для того времени. Например, разработки, выполненные в Центральном научно-исследовательском дизельном институте (ЦНИДИ) в г. Ленинграде.

Однако основная масса дизелей, выпускавшихся для народного хозяйства, серьезно отставала по своим техническим параметрам от зарубежных, особенно из-за отсутствия газотурбинного наддува.

Поэтому постановлением Правительства СССР в 1959 г. в порядке развития специализации производства было решено создать в стране два конструкторских бюро турбоагнетателей.

торских бюро по турбокомпрессорам: одно на Свердловском турбомоторном заводе, а второе – на Пензенском дизельном заводе.

Из архивной справки:

«В Пензенский обком КПСС

г. Пенза

Справка

Постановлением Совета Министров СССР № 178 от 21 февраля 1959 года была задана организация в СССР крупносерийного производства унифицированных газотурбинных нагнетателей для наддува дизелей, так как отечественное дизелестроение недопустимо отстало в этом отношении от мирового уровня.

Для производства турбонагнетателей указанным постановлением Правительства была определена специализация двух заводов: Пензенского дизельного и Свердловского турбомоторного.

Пензенский дизельный завод должен выпускать турбонагнетатели для тепловозных, судовых и стационарных дизелей мощностью от 300 до 3000 л. с. и выше, а Свердловский турбомоторный завод – для быстроходных дизелей малой и средней мощности транспортного назначения.

Постановлением Совета Министров СССР № 178 от 21 февраля 1959 года Пензенскому совнархозу и Пензенскому дизельному заводу были заданы следующие контрольные цифры выпуска турбонагнетателей по годам:

1959 год – 300 штук.

1960 год – 400 штук.

1961 год – 780 штук.

1962 год – 1200 штук ...

... Одновременно, в связи с тем, что проектирование и доводка турбонагнетателей является сложной технической задачей, связанной с развитием всей отрасли дизелестроения, указанным постановлением была задана организация на Пензенском дизельном заводе специального конструкторского бюро турбонагнетателей (СКБТ) с самостоятельной экспериментальной базой, которое, помимо Пензенского дизельного завода, должно создавать турбонагнетатели для всех дизелей следующих заводов:

1. Харьковского завода имени Малышева
2. Коломенского завода имени Куйбышева
3. Горьковского завода «Двигатель революции»
4. Ленинградского завода «Русский дизель»
5. Балаковского завода имени Дзержинского
6. Первомайского завода имени 25 Октября
7. Троицкого дизельного завода

В перспективе, кроме производства турбонагнетателей для указанных заводов, Пензенский дизельный завод должен выпускать турбонагнетатели на экспорт, а также для модификации парка дизелей, находящихся в эксплуатации, с целью увеличения их мощности и срока службы, а также снижения расхода топлива...

...При этом без увеличения производственных площадей, рабочей силы и капитальных вложений

на дизельных заводах государство получит дополнительную суммарную мощность 5 млн. лошадиных сил в год, что равно годовому выпуску 10 таких дизелестроительных заводов, как Пензенский дизельный завод...»

В декабре 1959 г. это КБ было преобразовано в Специальный конструкторский отдел (СКО) по разработке турбокомпрессоров для дизелей мощностью более 300 лошадиных сил.

Начальником отдела и главным конструктором был назначен высококвалифицированный инженер, талантливый конструктор Георгий Поликарпович Сиволап, который после окончания МВТУ им. Баумана с отличием в 1954 г. работал на Коломенском тепловозостроительном заводе им. Куйбышева, в отделе главного конструктора по машиностроению.

Из биографической справки:

Георгий Поликарпович СИВОЛАП награжден орденом «Знак почета», медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда». Является лауреатом премии Совета Министров СССР за 1982 год.

Из воспоминаний РАССУДОВА Юрия Григорьевича, заместителя главного конструктора:

– Первый директор СКБТ Георгий Поликарпович Сиволап был у нас всему делу голова. Собственно, он и создал СКБТ и работает здесь до сих пор.

Он конструктор от бога! Мягкий по натуре человек. В своих знаниях по турбокомпрессорам он находился на уровне

передовых ученых страны. Однако у него не было ученой степени. Сиволап просто хотел на практике создавать турбокомпрессоры. При этом, когда он делал доклады на научных конференциях, его автоматически называли кандидатом наук. Никому и в голову не могло прийти, что такого высокого уровня специалист не имел ученой степени.

Из воспоминаний **ЖУКОВА** Михаила Сергеевича, главного конструктора по перспективным разработкам:

– Из руководителей СКБТ нельзя не отметить первого его начальника Сиволапа. Он был опорой всего коллектива. Мое конструкторское мировоззрение сложилось под его влиянием...

Из воспоминаний **ПОТАНИНА** Вячеслава Алексеевича, председателя Совета директоров СКБТ:

– Первым начальником СКБТ был Георгий Поликарпович Сиволап – талантливейший конструктор. У него чутье на «железку», на конструкцию просто изумительное. Во-вторых, – и это я понял значительно позже – Сиволап нас учил иначе, чем, например, опытный конструктор Блонин. Он посылал нас в самые современные НИИ, в том числе в закрытые, на семинары, которые не всем были доступны. Он давал нам принимать, казалось бы, самые авантюрные

решения. Давал возможность их реализовать. Предпочитал не критиковать на бумаге, а почувствовать реальную работу...

Из воспоминаний **АЛЛЕНОВА** Владимира Александровича, инженера СКБТ, бывшего начальника отдела автоматизации и измерений:

– Я проработал с Сиволапом много. Он фанат своего дела, основное в его жизни это работа. Мы часто вместе летали в командировки, и даже в самолете Георгий Поликарпович думал о тех или иных узлах турбокомпрессоров, о причинах поломок, это просто удивительно!

Что мне в нем особенно нравится – это выдержанность и спокойствие. Спрос с СКБТ в годы начала его работы был огромный. Сиволапа постоянно вызывали в различные инстанции. И даже когда у него были неприятности, когда он получал взбучку, он выходил в воскресенье на работу, вставал к чертежной доске и, что-то напевая, спокойно работал. И никогда не переносил полученные неприятные эмоции на коллектив!

Выходных у Сиволапа было очень мало. В то время когда люди тратили какое-то время на дачу, машину, у него ничего этого не было. Работал день и ночь. И при этом он очень скромный человек, несмотря на то, что очень широко

ко образован и имеет огромный запас эрудиции. Если нужно было написать обоснованное серьезное письмо – он садился и писал его легко, не прибегая ни к чьей помощи.

Скромность его была просто потрясающей. У него не было служебной машины. И везде по городу он передвигался на общественном транспорте. Однажды я случайно узнал, что в Кривом Роге есть улица, названная именем Поликарпа Сиволапа – отца Георгия Поликарповича. Оказывается, он был выдающимся коммунистом, чудом спасся из плена Батьки Махно. Занимал высокие посты в республиканских партийных организациях. Портрет Поликарпа Сиволапа висел в ЦК КПСС, но его сын, начальник СКБТ, никогда об этом не говорил...

Из интервью с **СИВОЛАПОМ** Георгием Поликарповичем, первым начальником СКБТ:

– Дело с организацией СКБТ обстояло следующим образом. В 1959 г. появилось постановление Правительства СССР, которое определяло создание специализированной отрасли, которая помогла бы сократить непроизводительные затраты, унифицировать и централизовать производство турбокомпрессоров для наддува дизелей. До 1959 г. их произво-

дил каждый, кто занимался выпуском самих дизелей.

Наконец появилась возможность построить унифицированное производство в двух городах – Пензе и Свердловске. Эти две ячейки начали обслуживать разные группы дизелестроителей.

Я родился в Одессе, а в Пензу приехал из Коломны. В Коломне, после окончания института, я проработал пять лет. Видимо, результаты работы были положительными, поэтому меня Пензенский совнархоз перетащил сюда, организовать новое предприятие.

Сначала оно было небольшим конструкторским бюро на дизельном заводе и начало работать с ноября 1959 г. Потом бюро превратилось в приличный конструкторский отдел. Появились первые централизованные заказчики на типовой ряд турбокомпрессоров, разработанных нашим коллективом...

Первой и важнейшей задачей КБ было сформировать коллектив единомышленников. Большинство первых сотрудников бюро прибыли в Пензу из других городов страны.

Костяк КБ составили В. В. Брилевич, Н. В. Блонин, И. И. Красильщиков, молодые специалисты В. А. Потанин, Н. А. Белинский, С. Я. Лощенникова, Е. А. Межгорин, В. В. Осипов, Л. Р. Шлик, И. С. Кирпичникова, Г. Н. Огурцова и другие.

В 1960 г. Министерство высшего образования направило в Пензу на дизельный завод в порядке распределения большую группу молодых специалистов – выпускников институтов страны. Тогда приехали и были приняты в СКО М. С. Жуков, Е. М. Иванов из Новочеркасского политехнического института, Г. И. Капралов, Ю. Г. Рассудов, Л. А. Игнатова, В. А. Заикин и другие из Сталинградского механического института.

В этом же году поступил на работу в СКО Владимир Александрович Алленов, возглавивший группу создания систем управления и измерений будущей испытательной станции.

Из воспоминаний **РАССУДОВА** Юрия Григорьевича, заместителя главного конструктора:

– Я приехал в Пензу из Сталинграда после окончания Сталинградского механического института в 1960 г.

Самым первым моим непосредственным руководителем в СКБТ был Николай Васильевич Блонин. Именно у него я, молодой специалист, начинал работу конструктором. Потом очень быстро меня уговорили перейти на работу по созданию испытательной станции. И я начал заниматься экспериментальными работами. Еще в институте я увлекался электротехникой, имел представление об измерительной технике, любил «живую» работу. Примерно через год

после приезда в Пензу я оказался в Бюро опытных работ, которым руководил Красильщиков Иезикиль Иосифович.

Он приехал из Коломны, где тоже занимался экспериментальными работами. По тем временам он был молодой человек, но, по сравнению с нами, лет на десять старше, и казался нам очень опытным работником. Красильщиков был просто душой нашего коллектива экспериментальщиков. Он искал необходимую информацию, много ездил в командировки. Возил с собой и нас, знакомил с коллегами в Коломне. С ним мы ездили в родственные организации – на авиационные предприятия, например...

Он был очень живой, деятельный и добрейший человек. Теперь живет в Израиле.

Красильщиков привил нам подход к делу. Как-то мы пускали стенд для испытания турбокомпрессоров под Новый год. И 31 декабря в десять часов вечера еще занимались монтажом! Потом он сказал: «Ну ладно, ребята, чего уж там! Хватит!» Но нас было трудно оторвать от работы, и мы встречали Новый год прямо на рабочем месте. Потом, конечно, пошли в общежитие...

Нельзя не вспомнить Владимира Венедиктовича Брилевича. Он был замес-

тителем начальника по конструкторским работам. Это был настолько принципиальный человек, что стал неким образцом для всего коллектива. У нас говорили: «Ты принципиальный, как Брилевич!»...

В опытном бюро я сначала был просто инженером, затем руководителем группы, начальником сектора, начальником отдела. Первые мои впечатления о работе и коллективе были самыми благоприятными. Мы приехали из Сталинграда большой компанией – почти все из одной учебной группы. Были с нами также и литейщики. Всего нас было человек пятнадцать. Жили одной семьей в общежитии рядом с дизельным заводом.

Работали с большой охотой, с большим энтузиазмом. Никаких денег нам не надо было, лишь бы видеть плоды своего труда! Когда мы приехали, молодой специалист в СКБТ получал девяносто пять рублей. Жить на эти деньги можно было с трудом. Мы ничего себе не позволяли лишнего ни в одежде, ни в чем-то еще... На питание хватало. Иногда, по выходным дням, даже позволяли себе расслабиться. Выезжали в лес с ночевками, брали с собой сухое вино. В общем, мы не ощущали себя обездоленными...

Из биографической справки:

Юрий Григорьевич РАССУДОВ награжден медалями «За трудовую доблесть», «Ветеран труда».

Из воспоминаний **ЖУКОВА** Михаила Сергеевича, главного конструктора по перспективным разработкам:

Из биографической справки:

Михаил Сергеевич **ЖУКОВ** награжден орденом «Знак почета», медалями «За трудовое отличие», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда», «Отличник качества Минтяжмаша»...

– Я пришел на работу в СКБТ в самом начале его существования в 1960 г. Пока не было реализовано постановление об организации отдельного предприятия, на дизельном заводе формировался специальный конструкторский отдел, в который я и приехал на работу. Начал работать инженером-конструктором. Первыми моими руководителями стали Николай Васильевич Блонин и Владимир Венедиктович Брилевич.

Блонин пришел к нам с тепловозостроительного завода имени Малышева, который находился в Харькове. На этом заводе был накоплен большой опыт дизелестроения. В частности, Блонин участвовал в переработке американского дизеля, попавшего к нам по лендлизу. Сейчас он выпускается на дизельном заводе в Пензе как Д-50. Также Блонин

работал над дизелем, который у нас сейчас называется 10Д-100, на который мы в свое время поставили свой турбокомпрессор – нашу первую разработку.

Николай Васильевич Блонин щедро отдавал свои знания. Кстати, если спросить любую женщину, которая с ним работала, – о нем будут говорить только с восторгом! Он всегда входил в положение людей, интересовался их жизнью вне коллектива...

Брилевич же приехал в Пензу из Коломны, как и первый руководитель СКБТ Сиволап.

Первые впечатления от работы у меня были вот какие: я понял, что попал туда, куда мне и было нужно. Начиналась новая разработка, вокруг одни молодые люди. Приходилось все создавать самим. Нужно было очень быстро расти, что мы и делали. Посещали авиационные институты; как молодой специалист, я бывал на Воронежском авиационном заводе, получил допуски практически во все институты по стране.

Решение о предоставлении нам допусков вынесли два министерства: тяжелого машиностроения и авиационной промышленности. Лучший опыт, конечно, был у авиаторов, и мы смогли им воспользоваться.

Нас жизнь поставила в довольно жесткие условия. Мне пришлось все изучать самостоятельно, так как по специальности я не был дизелистом. Блонин турбокомпрессорами занимался к тому времени тоже не очень много. Надо было учиться на ходу...

Зарплата у нас была маленькая. Работали мы, я считаю, больше на энтузиазме. Выходили на работу и в субботу, и в воскресенье. Часто задерживались и после рабочего дня. Для нас, молодых ребят, это было что-то вроде игры. И мы с большим азартом в нее «играли». Ведь в первый же момент, когда я приехал, сюда прислали сразу двадцать молодых специалистов...

Интересно, что первое же сделанное нами изделие сразу начало ломаться. Мы вынуждены были поехать на консультацию в Коломну, в институты. На нас смотрели весело: «Оно и должно у вас ломаться». Пришлось его упорно «доводить»...

А первый успех был тогда, когда мы сделали турбокомпрессор для американского дизеля, который был превращен харьковским заводом в дизель Д-100...

Из воспоминаний **ПОТАНИНА** Вячеслава Алексеевича, председателя Совета директоров СКБТ:

– В 1959 г. я закончил институт. Нас было на курсе всего двадцать пять

человек. Специалисты тогда были нужны в Газпроме и на Калужском турбинном заводе. Но, как раз когда я заканчивал учебу, вышло постановление Правительства РСФСР об организации Специализированного конструкторского бюро турбонагнетателей. Я был довольно успевающим студентом, и мне была предоставлена льгота выбирать, куда ехать на работу. Мы с товарищами выбрали Калугу, но расплакались девушки, которые учились в нашей группе, мол, не хочется ехать далеко от родителей. Езжайте, ребята, в Пензу, вам все равно, куда ехать...

Я родился в Брянске, где моя специальность не могла пригодиться. Поэтому мне действительно было все равно. Мы с ребятами пошли навстречу девушкам и отправились в Пензу. Что это за город, мы понятия не имели.

Первые впечатления от Пензы у меня были самые отрицательные. В то время это был довольно грязный, неухоженный город. Первое время мы даже говорили: «Ребята, надо отсюда уезжать!» Приехало нас девять человек, постепенно остались двое. Я вот до сих пор «уезжаю». Сначала просто некуда было ехать. А потом дело захватило, пошло в гору. Я довольно быстро шагал по ступенькам, стал ведущим инжене-

ром. Это было престижно – иметь полную самостоятельность в принятии решений. Да просто стало интересно!..

Впечатления же от коллектива у меня были просто прекрасные. Мы все были молодые, приехали одновременно из разных институтов. Мы были ровесники, у нас были общие интересы. Я начал рядовым инженером-конструктором и прошагал все должности – ни одной не пропустил...

Моим первым непосредственным начальником был Николай Васильевич Блонин. Он меня очень многому научил не только в нашем ремесле, но и в жизни, в подходе к работе. Он был очень добрый человек, прошедший богатейшую жизненную школу...

Из воспоминаний **ВОЛОДЧЕНКОВА** Юрия Матвеевича, менеджера по сервису и эксплуатации турбокомпрессоров:

– В 1957 г., после службы в армии, я пришел на работу на дизельный завод. СКБТ было тогда Специальным конструкторским отделом при заводе. В СКО стояло оборудование, которого не хватало дизельному заводу, поэтому отдел предоставлял свои мощности для его спецзаказов. Мне довелось поработать на станках СКО в качестве токаря-карусельщика. Во время выполнения этих заказов познакомился с коллекти-

вом. А поскольку в тот период я учился в вечернее время в институте, мне предложили после его окончания перейти на работу в СКО, описали перспективы, заинтересовали.

Я перевелся с завода в СКБТ в 1960 г. Трудился на опытном производстве турбокомпрессоров токарем, потом технологом, мастером на том же участке. Когда защитил диплом, мне сказали: «Хватит тебе лазать по станкам, опыта у тебя много набралось – давай-ка в конструкторский отдел!»...

Из воспоминаний **АЛЛЕНОВА** Владимира Александровича, инженера СКБТ, бывшего начальника отдела автоматизации и измерений:

– Я пришел на работу в СКБТ в августе 1960 г. Приехал с Урала, куда попал по распределению после окончания Московского института инженеров транспорта. С Урала тянуло на родину, как-то был в Пензе в отпуске, зашел в СКБТ – сразу же договорились насчет работы...

Когда я начал работать в СКБТ, оно называлось Специальным конструкторским отделом в составе дизельного завода.

В коллективе царил небывалый энтузиазм. Все мы были молодые и работали с огромным интересом и полной отдачей.

Я влился в новую для себя деятельность с большим удовольствием...

Хотелось бы отметить многих и многих энтузиастов СКБТ, которые создавали предприятие. Юрия Григорьевича Рассудова, например, который сейчас является заместителем главного конструктора. Это очень порядочный человек, технически грамотный специалист, который всего себя отдал работе в СКБТ. Хочется назвать Геннадия Ивановича Капралова, Геннадия Михайловича Дмитриева, Михаила Сергеевича Жукова. Эти ребята проработали здесь всю жизнь...

Из воспоминаний **КАПРАЛОВА** Геннадия Ивановича, начальника отдела испытаний:

– Я пришел в СКБТ в 1960 г. после окончания Сталинградского механического института. По направлению оттуда нас прибыло в Пензу одиннадцать человек. Но человек пять не доехали, еще четверо отсеялись года через два, и из той группы остались работать только я и Юрий Григорьевич Рассудов.

Работа мне показалась очень интересной, да и приняли нас радушно. В институте я специализировался на тракторных дизелях, а по наддуву сведения у меня были самые общие. Но, поскольку в СКБТ все только начиналось, мы принимались и за дело и за учебу одновременно.

Из интервью с **ИРЫШКИНЫМ** Владимиром Федоровичем, начальником механического участка:

– Я начал работу в СКБТ в 1988 г. До этого с 1953 г. работал на дизельном заводе, и у нас были хорошие тесные отношения с СКБТ. Производство было у нас совместным. СКО, а затем СКБТ было ведущим конструкторским подразделением, а мы, как говорится, руками исполняли то, что конструкторы разрабатывали. Мы постоянно встречались то на нашей территории, то на их, вместе доводили «до ума» изделия.

Из руководителей СКБТ более всего запомнился Георгий Поликарпович Сиволап. Очень порядочный человек, отдавал делу всего себя. На работе много курил, курит и сейчас. Он был родоначальником предприятия, приходилось с ним много общаться. А также с ведущими конструкторами. Все они были хорошими, порядочными и интересными людьми. Трудились с большим энтузиазмом. Нельзя не отметить таких сотрудников СКБТ, как Жуков, Приходько, Межгорин, Куликова, Блонин, Брилевич. К сожалению, многие уже от нас ушли.

Может быть, именно общение с ними вылилось в то, что меня, в конце концов, пригласили на работу в СКБТ...

ПЕРВЫЕ РАЗРАБОТКИ. ОПЫТЫ И ИСПЫТАНИЯ

Одновременно с разработкой турбокомпрессоров создавался опытный механический участок. Его гордостью были координатный, расточной, копировально-фрезерный и балансировочный станки. Первым начальником участка был назначен Г. И. Аксенов. Здесь начали свою трудовую деятельность токари А. В. Дроздов, З. В. Мешкова, расточник Ю. М. Володченков. Впоследствии Юрий Матвеевич закончил институт и в настоящее время продолжает работать в СКБТ менеджером по сервису. Ведущими специалистами участка также были слесарь-сборщик В. А. Блинников, токари В. В. Колдомасов, Н. Ф. Плетнев.

Заместителем начальника СКО по экспериментальным работам был приехавший из Коломны И. И. Красильщиков. А в бюро опытных работ вошли А. И. Жигачев и Г. И. Шиханов. Главной задачей бюро стало создание испытательной станции.

За основу при проектировании стендов испытательной станции были приняты принципиальные схемы газовоздушных, масляных, водяных и других систем испытательных станций коломенского завода и ЦНИДИ, ученые и специалисты которых оказывали бескорыстную помощь в проектировании стендов и разработке методик испытания. С большой теплотой ветераны СКБТ вспоминают совмест-

ную работу с учеными ЦНИДИ П. В. Ивановым, Р. С. Дейчем, Г. Е. Ципленкиным.

Из воспоминаний **ЖУКОВА** Михаила Сергеевича, главного конструктора по перспективным разработкам СКБТ:

– Довелось пообщаться с работниками институтов – профессорами, академиками. Был у нас и свой отраслевой институт – Центральный дизельный НИИ в Ленинграде, который определял нашу политику и разработки. В нем часто доводилось бывать. Фактически его специалисты разработали первоначальную теоретическую базу наших первых изделий. Потом мы модернизировали эти изделия...

Начальником испытательной станции был назначен Геннадий Иванович Шиханов.

Первые же разработки турбокомпрессоров оказались на достаточно высоком уровне по меркам того времени, поэтому в СКО буквально посыпались задания на создание турбокомпрессоров для обеспечения планов выпуска новой техники дизельных заводов.

Параллельно с разработкой проекта испытательной станции была начата работа по строительству боксов и монтажу газовоздушной, топливной, водяной и масляной систем, а также систем управления и измерений.

Не говоря уже об отсутствии каких-либо строительных механизмов, не хватало даже обыкновен-

ных лопат. И только благодаря энтузиазму и молодому задору, а работали не считаясь со временем, часто до 12 часов ночи — уже в 1961 году был пущен первый стенд.

Из воспоминаний ГОППИУСА Евгения Евгеньевича, конструктора первой категории, руководителя группы:

— В те годы мы трудились с большим энтузиазмом. Работать было очень интересно! Большое удовольствие мы получали, внося что-то свое в новый турбокомпрессор.

Половину нашего бюджета нам платило министерство за опытно-конструкторские работы, а половину мы зарабатывали сами по договорам с другими организациями. Сроки постоянно были жесткие.

Конечно, было тяжело. Все мы были молоды, имели маленьких детей. Поздно приходили домой, были сложности с семьями...

В 1961 году коллектив СКО пополнился выпускниками Брянского машиностроительного института. В Пензу были направлены В. К. Захаренков, Э. Х. Пыльченков, А. Е. Горячко, Г. Г. Устинов, Э. Д. Шишкунов и другие.

К концу года были разработаны и изготовлены турбокомпрессоры первого конструктивного поколения ТК1211, ТК1321, ТК1332, ТК1511. Они были

поставлены на производство на небольшом участке ремонтно-строительного цеха дизельного завода.

Из архива СКБТ:

«Справка

о работе дизельного завода по созданию и внедрению образцов новой техники за 1959-62 гг.

СКБ турбоагнетателей организовано на заводе в декабре 1959 года. До организации СКБТ создан один образец турбокомпрессора марки 1ТК-30сб для дизеля ПД-1.

... за период 1960-62 гг. проведена следующая работа:

1. Созданы производственная и экспериментальная базы СКБТ, позволяющие изготавливать, испытывать и доводить опытные образцы турбоагнетателей.

2. Разработано, изготовлено и испытано 11 опытных образцов унифицированных турбокомпрессоров 4-х типоразмеров ТК-23, ТК-30, ТК-34 и ТК-38.

3. Поставлен в 1961 г. на серийное производство и изготовлен в количестве 600 шт. опытно-промышленный образец турбокомпрессора 2ТК-30сб.

4. Поставлены с 1962 года на серийное производство 3 образца унифицированных турбокомпрессоров 2-х типоразмеров – ТК-23 и ТК-30, которые, кроме удовлетворения своих нужд, поставляются заводом трем другим заводам отрасли.

За счет внедрения турбонаддува на заводах отрасли созданы и выпускаются помимо Пензенского дизельного завода серийно новые двигатели...

1. На заводе «Двигатель Революции» – 6ЧН 36/45 и 1 ОГКН-1.

2. На заводе «Русский дизель» – 6ДН 30/50.

В настоящее время близки к завершению опытные работы по внедрению турбонаддува унифицированными турбокомпрессорами еще на 7-ми двигателях 4-х заводов отрасли.

Указанные двигатели находятся на государственных испытаниях или готовятся к ним.

В целом прирост суммарной мощности дизелей за счет турбонаддува на перечисленных дизелях по контрольным цифрам плана 1963 года составляет около 520000 л. с.

Начальник СКО Г. СИВОЛАП»

С учетом огромного спроса на турбокомпрессоры дизельных заводов, в 1961 г. было начато строительство специализированного цеха по производству ТК, который был пущен в 1964 г. с программой производства 8000 штук в год. Теперь это цех № 5 дизельного завода.

ПИСЬМО ХРУЩЕВУ. ОТВЕТ «ИЗВЕСТИЙ»

Далеко не все складывалось безоблачно для создателей пензенских турбокомпрессоров. Движению вперед мешало некоторое непонимание местными руководителями важности внедрения в дизельной отрасли турбонаддува. То же самое, но в худшем варианте, происходило и в Свердловске, где за год с лишним после создания КБ не было изготовлено ни одного турбокомпрессора.

К этому периоду относится довольно смелое решение Георгия Поликарповича Сиволапа обратиться с письмом непосредственно к Н. С. Хрущеву.

Из воспоминаний **СИВОЛАПА** Георгия Поликарповича, первого начальника СКБТ:

— В шестидесятые годы приходилось самыми разными путями добиваться того, чтобы на развитие отрасли, и в частности СКБТ, обращали должное внимание. Порой нужно было говорить на партконференциях, на научных конференциях о том, что советское производство турбокомпрессоров отстает от производства западных стран на 10 лет. Но это не было правдой, а скорее мифом. Этот миф позволял быстрее получать от нашего министерства то, что нужно было для нормальной работы.

К тому же времени относится история с моим письмом Хрущеву. Оно появи-

лось просто – сел за стол и написал. В нем я обращал внимание на то, что организация, подобная нашей, опытно-конструкторская, должна обязательно внедрять свои разработки в производство. Иначе она в скором времени прекратит свое существование. Ведь это никогда не было самоцелью для СКБТ – выпускать опытные конструкции и считать по пальцам воспитанных кандидатов наук! Мы хотели, чтобы наша работа попала в реальное народное хозяйство и служила своему делу.

Письмо, написанное мной Хрущеву, возымело моментальное действие! В нем не было вранья ни капли, это проверялось – откуда взялось такое письмо и почему. Официальная газета «Известия» разразилась статьей на первой полосе в нашу пользу, где говорилось о том экономическом эффекте, который может быть получен от внедрения наших разработок в производство. О нас написала также и «Советская индустрия». И все, тот самый производственный цех был построен в кратчайшие сроки...

Архивная справка.

Из письма Г. П. Сиволапа Н. С. Хрущеву:
«Первому секретарю ЦК КПСС
Председателю Совета Министров СССР
Товарищу ХРУЩЕВУ Н. С.

Уважаемый Никита Сергеевич!

Считаю своей обязанностью коммуниста поставить Вас в известность о ряде обстоятельств, которые приобретают принципиальное значение.

В развитии советского дизелестроения имеется сейчас задача, важнее которой нет – широкое внедрение газотурбинного наддува дизелей.

В этом вопросе мы отстали от зарубежного уровня на 15 лет. Причина отставания – пренебрежение со стороны планирующих органов принципами специализации и унификации, так как газотурбинный наддув может быть внедрен только на основе этих принципов...

Только прямые потери, по весьма скромным подсчетам отраслевого института ЦНИДИ, составляют по отрасли не менее 24 млн. рублей в год. В действительности даже эти потери по крайней мере в два раза больше, так как Госкомитет по автоматизации и машиностроению не осмеливается планировать на 1965 год внедрение турбонаддува более чем на 30% выпускаемых дизелей.

За границей ни один тип дизеля мощностью выше 300 лошадиных сил не выпускается сейчас без наддува, у нас число таких дизелей составляет едва 5-7% от общего выпуска.

Все это ведет к громадному перерасходу металла, топлива, производственных площадей и рабочей силы на одну лошадиную силу выпускаемых дизелей, что должно составить десятки миллионов рублей в год...

... Несмотря на то, что за 4 года издано 8 постановлений Совета Министров СССР и Совета Министров РСФСР, прямо посвященных этому вопросу и содержащих все необходимые указания, цех для производства газотурбинных нагнетателей на Пензенском дизельном заводе законсервирован на самой начальной стадии строительства.

ВСНХ не желает заниматься этим вопросом... С опытно-конструкторскими работами положение в настоящее время также обострилось до крайности.

Благодаря прямому вмешательству Совета Министров РСФСР получено значительное количество современного оборудования, однако, из-за отсутствия средств на капитальное строительство, часть оборудования не введена в строй, сама база временно размещена на непригодных площадях, и формирование ее далеко от завершения...

Объем заказов на 1963 год уже превысил 700 тыс. рублей (в новом исчислении), СКБ завоевало доверие дизелестроительных заводов, и ликвидация параллельных работ идет естественным путем. В такой момент лишить СКБ возможности выполнять работы по наддуву централизованно означает нарушение основных принципов постановления ноябрьского Пленума ЦК КПСС.

Г. СИВОЛАП, член КПСС, главный инженер и главный конструктор Специального конструкторского бюро турбонагнетателей Пензенского совнархоза.

17 декабря 1962 г.»



СОЮЗ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ
при СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

АВТОРСКОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО

№ 200825

На основании поданных, предоставленных Правительством СССР,
Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР
выдал настоящее свидетельство

Специальному конструкторскому бюро турбовозбудителей

на изобретение "Насосов полного давления"

по заявке № 1094334 с приоритетом от 25 июля 1966 г.

авторы изобретения: РАССУДОВ Юрий Григорьевич и
Веленов А. И.

Зарегистрировано в Государственном реестре
изобретений Союза ССР

15 июля 1967 г.

Действие авторского свидетельства распро-
страняется на всю территорию Союза ССР

Заместитель Председателя
Комитета

Начальник отдела



Блонин Н. В. — зам. начальника
конструкторского отдела,
1962-1983 гг.



Жуков М. С. — гл. конструктор
по перспективным работам, в
СКБТ с 1962 г.



Участники совещания МПС и заводов в дело «Баскунчак».
Второй справа — Ю. М. Володченков, 1998 г.

 ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА	
МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР	
Прием <i>вх. го 764 17.02 84</i> <i>21/1</i> <i>Скел - СКБТ</i>	Передача: _____ го _____ час _____ мин Номер раб _____ места _____
Бланк № _____ Москва 144/77 34 9 1603 =	<i>вх. 324</i> <i>10.02.84</i>
Принят _____ Кассовый № _____	ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ПЕНЗА АТ 344621 ШАТУН СИРОТЮКУ = КОМАНДИРУЛТЕ ТЯЖМАШЗАГРАНПОСТАВКУ ПРИБЫТИЕМ УТРОМ 18 ФЕВРАЛЯ <u>ВЬЕЗДА КУБУ ВОЛОДЧЕНКОВА ЮРИЯ МАТВЕЕВИЧА</u> СРОКОМ 20 ДНЕЙ ЗПТ ФИЛЯКИНА ВЯЧЕСЛАВА ЕГОРОВИЧА СРОКОМ 6 МЕСЯЦЕВ ЗПТ СОБОЙ ИМЕТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ДОКУМЕНТЫ=604/1333 ЛАЗАРЕВ- 16



Рассудов Ю. Г. - зам. гл.
конструктора по
экспериментальным работам, в
СКБТ с 1962 г.



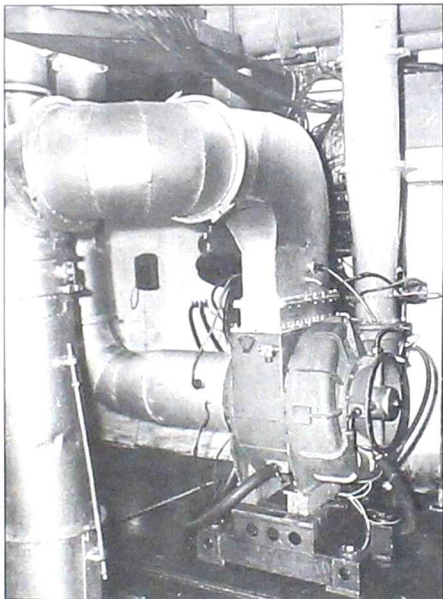
Володченков Ю. М. -
начальник отдела,
в СКБТ с 1962 г.



Семина М. К. –
инженер-конструктор,
1962-1993 гг.



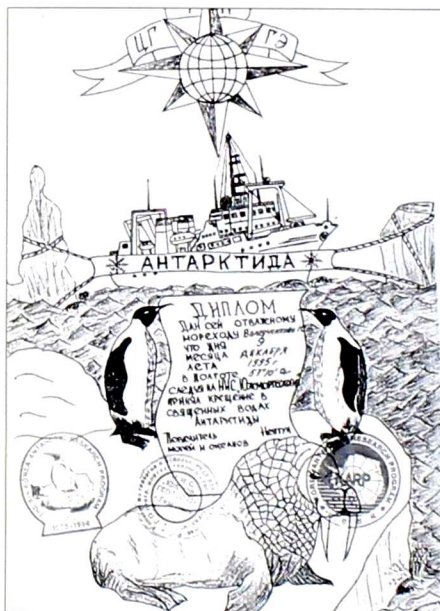
Капралов Г. И. –
начальник отдела
испытаний,
в СКБТ с 1962 г.



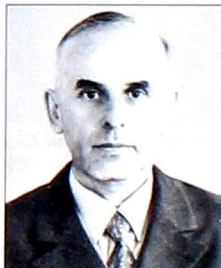
Турбокомпрессор ТК 41В-20 на стенде
испытательной станции проходит
технологические испытания, 1987 г.



Отдел автоматизации и измерений, 1973 г.

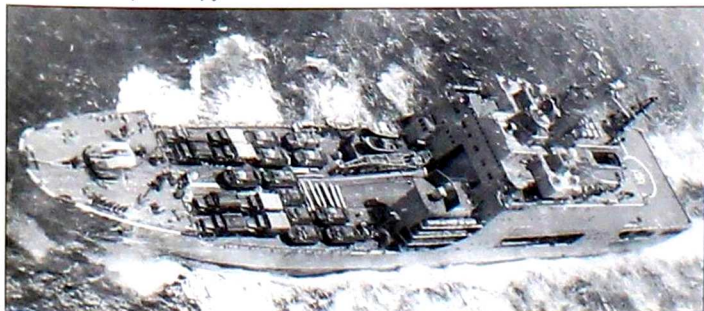


Алленов В. А. -
ведущий инженер, в
СКБТ с 1962 г.



Шлик Л. Ф. —
начальник отдела
расчетов,
1962-1992 гг.

Шуточный диплом, выданный Ю. М. Володченкову капитаном Н.И.С. «Южморгеология» за пересечение южного полярного круга. 1995 г.



Большой десантный корабль «Иван Рогов», на котором установлен турбокомпрессор СКБТ.



После завершения первенства объединения «Пенздизельмаш» по шахматам. Команда СКБТ - чемпион объединения, второй ряд, слева направо: Капралов Г. И., Костров Е. Б., Савинов В. Г., Валиков Л. В., Капелушников Л. Д., 1983 г.



Сиволап Г. П. – первый начальник СКБТ, 1962-2003 гг.



Рубцова Е. И. – начальник БТК, 1962-1996 гг.



Зотов В. В. – слесарь-испытатель
турбокомпрессоров, 1962-1996 гг.



Дроздов А. В. – токарь,
1962-1996 гг.



Бригада сборщиков турбокомпрессоров: Рыбачков, Харькин Н.,
Шишмарев В., Финюгин Н., Ионов Г., Пичников Ю.



Виноградов А. В. – директор производства, в СКБТ с 1989 г.



Потанин В. А. – начальник СКБТ, в настоящее время председатель Совета директоров, в СКБТ с 1962 г.



Совещание в Навои по самосвалам особобольшой грузоподъемности (180 тн), 1985 г.

Архивная справка:

Газета «Известия», № 197 (13433), пятница, 19 августа 1960 г.:

«ДИЗЕЛИ И МИЛЛИАРДЫ. Свердловский и Пензенский совнархозы должны наверстать упущенное.

Технический прогресс и медлительность – понятия несовместимые. Мне хочется рассказать о том, как некоторые руководители заводов совершенно безосновательно пренебрегают огромными возможностями, которые сулит более рациональное использование в народном хозяйстве дизелей, а еще больше – теми резервами, которые могут оказаться потерянными при выпуске новых дизелей...

... Во всем мире дизели сейчас выпускаются с турбонаддувом. Эти агрегаты изготавливаются на специализированных заводах. В прошлом году было принято решение организовать специализированное производство таких агрегатов на двух наших заводах – Пензенском дизельном и Свердловском турбомоторном. Серийные образцы следовало выпустить в прошлом году.

Но миновало первое полугодие 1960 года, а на Свердловском турбомоторном заводе нет еще и в помине промышленного образца турбонагнетателя...

... Немногим лучше обстоит дело и на Пензенском дизельном заводе. Его руководители тт. Ильяшевич и Эрдели тоже не проявляют заметного беспокойства по поводу того, что до сих пор нет ни производственных мощностей, ни базы, ни

условий для отработки нужных для промышленности турбокомпрессоров.

Такое нетерпимое отношение к важной проблеме, занимающей в борьбе за технический прогресс немалое место, привело к тому, что некоторые предприятия вынуждены своими силами разрабатывать конструкции турбокомпрессоров, отвлекать специалистов от других важных работ по новой технике... Вопрос о серийном выпуске дизелей с турбонаддувом так и не решен. Стало быть, выпуск дизелей более прогрессивных конструкций, сулящих значительный экономический эффект, и в этом году ставится под угрозу.

Угроза эта должна быть предотвращена! Свердловский и Пензенский совнархозы упустили много дорогого времени. Пусть они его теперь наверстывают...

Инженер О. ТИХОНОВА»

СОЗДАНИЕ СКБТ. САМОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ

Потребность в новых высокоэффективных турбокомпрессорах значительно превышала возможности небольшого конструкторского отдела. Лучше всех это несоответствие понимал начальник отдела. Тогда-то Г. П. Сиволап и обратился в Пензенский обком КПСС и органы управления экономикой страны с предложением на базе СКО создать самостоятельную проектную организацию со своим расчетным счетом.

К счастью, Георгию Поликарповичу удалось найти поддержку этой идеи в Госплане и Совете Министров РСФСР.

Из воспоминаний **СИВОЛАПА** Георгия Поликарповича, первого начальника СКБТ:

— Постепенно стало очевидно, что дизельный завод преследует только свои узкие цели. Некоторые руководители завода считали СКО обузой. Возник серьезный конфликт мнений по этому поводу, и надо было спасать дело. Пришлось обить немало порогов, но, надо сказать, я встречал понимание и в Госплане того времени, и в СНХ. В результате в 1962 г. появилось постановление Приволжского совнархоза, которое выделило нас на самостоятельный баланс и придало нам высокую степень самостоятельности вообще. Люди, которые мешали этому процессу, панически боялись, чтобы нас не

занесло «на облака». Боязнь самостоятельности отделов, подобных нашему, была тогда болезнью всех предприятий, которые имели налаженную схему выпуска продукции. Получать серьезный довесок к своей работе – энтузиастов не было...

Итак, в 1962 г. мы получили полную самостоятельность, а завод и совнархоз утешились тем, что директор завода номинально оставался директором СКБТ. Эта ситуация продлилась недолго. Выяснилось, что двух окладов руководителю платить не будут, этот искусственный симбиоз распался.

Я понимал, что нужно дипломатично вести дела с заводом, чтобы не вызывать у него отрицательных эмоций. Ведь заводоуправление выделило нам метраж, и собственных мощностей мы добивались сами, с большим трудом.

Однако что было хорошо в то время? Можно было идти и обращаться куда угодно! Хоть к Генсеку. Надо сказать, что в высоких структурах руководства промышленностью я везде получал разумное отношение и поддержку. Потом поостыл и завод, когда увидел, что мы не только ему во вред не работаем, но и помогаем решать его задачи. Кроме того, мы стимулировали строительство на заводе довольно крупного цеха по про-

изводству серийных турбокомпрессоров. Техническую документацию и опытные образцы делало СКБТ. К тому времени мы уже имели оборудование и проводили испытания головных образцов, а затем передавали их на завод для серийного выпуска. Построен был на дизельном заводе цех № 5. В те годы он вырос очень быстро и был запущен. Тогда, если строительством интересовались партийные органы и было соответствующее постановление Правительства, все вопросы решались в короткие сроки...

Основополагающий документ – решение Совета Министров Российской Федерации № 3513-р – был принят 3 августа 1962 г. Решение обязало выделить из Пензенского дизельного завода СКО и на его базе создать Специальное конструкторское бюро турбоагнетателей (СКБТ). Эта дата отмечается сотрудниками предприятия как день его рождения.

Из архива СКБТ:

«СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР
РАСПОРЯЖЕНИЕ

От 3 августа 1962 г. № 3513-р
Москва

1. Принять предложение Пензенского совнархоза об организации при совнархозе на базе конструкторского бюро турбоагнетателей Пензенского дизельного завода хозрасчетного специального кон-

структорского бюро (СКБ) турбонагнетателей (на самостоятельном балансе).

Штаты и фонды заработной платы указанного специального конструкторского бюро установить по административно-управленческому персоналу в пределах численности и фондов заработной платы административно-управленческого персонала предприятий и организаций, подведомственных совнархозу, и по производственно-техническому персоналу в пределах плана по труду, утвержденного совнархозом на 1962 год.

2. Обязать Пензенский совнархоз:

а) довести численность СКБ турбонагнетателей (рабочих и ИТР) в 1962 году до 180 человек и в 1963 году до 250 человек;

б) передать в ведение СКБ турбонагнетателей производственную экспериментальную базу, которой КБ располагает в составе Пензенского дизельного завода.

3. Обязать ВСНХ и Госплан РСФСР предусмотреть в проекте плана на 1963 год для СКБ турбонагнетателей Пензенского совнархоза:

выделение оборудования и приборов...

направление молодых специалистов...

Зам. Председателя Совета Министров РСФСР
М. Яснов...»

Из архива СКБТ:

«ПРИКАЗ
НАЧАЛЬНИКА СПЕЦИАЛЬНОГО
КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО
ТУРБОАГНЕТАТЕЛЕЙ

От 16 февраля 1963 г. № 8

... 3. В соответствии с распоряжением бывшего Пензенского СНХ № 558 от 15 сентября 1962 г. приступил к исполнению начальника СКБТ.

4. Распоряжением бывшего Пензенского СНХ № 588 исполняющим обязанности главного инженера и главным конструктором СКБТ назначен тов. СИВОЛАП Георгий Поликарпович...»

В конце 1962 года численность сотрудников СКБТ составила 90 человек. Интересно отметить, что средний возраст работников был всего 29 лет.

1 ноября 1962 года первым заместителем председателя Пензенского совнархоза Л. Терентьевым был утвержден акт передачи Пензенским дизельным заводом СКБ турбоагнетателей в ведение Управления машиностроения Пензенского совнархоза.

Этим актом дизельный завод передал СКБТ, как правопреемнику, основные средства, материальные ценности, расходы и затраты, относящиеся к СКБТ; личный состав СКО в количестве 85 человек, в том числе: 48 инженерно-технических работников, 7 служащих и 30 рабочих, а также лимиты по труду и фонд зарплаты.

Архивная справка:

«Совет народного хозяйства
Пензенского экономического
административного района
16.X.1962 г. №3-355
г. Пенза, Дом Советов

Заместителю Министра финансов СССР тов.
Манойло Ф. Н.

... совнархоз просит Министерство финансов согласовать для СКБ турбоагнетателей первую группу по оплате труда схемы должностных окладов хозрасчетных конструкторских бюро, состоящих на самостоятельном балансе, согласно приложению № 1 к постановлению Совета Министров СССР от 4 августа 1953 г. № 2070.

Председатель совнархоза ТЕРЕНТЬЕВ»

За СКБТ согласно распоряжению Пензенского СНХ от 15 сентября 1962 г. № 558 были закреплены в цехах и помещениях завода на правах аренды производственные и служебные площади, занятые СКО в составе завода по состоянию на 1 ноября 1962 г., в количестве 1246 квадратных метров.

Архивная справка:

«... Характеристика
состояния основных средств (зданий, сооружений
и оборудования) по Пензенскому специальному
конструкторскому бюро турбоагнетателей

По состоянию на 1 января 1963 года:

1. Уставной фонд составляет: 343098 руб.
00 коп.

2. Зданий и сооружений по балансу за СКБТ не числится. Помещения и производственные площади арендуются у Пензенского дизельного завода, всего – 1246 м².

3. Все оборудование и приборы в исправном состоянии.

Всего в наличии:

Металлорежущих станков – 22

Балансировочный станок – 1

Сварочный агрегат ПС-500 – 1

Стендов испытательных – 2

Компрессорная станция (с дизелем 700 л. с.) – 1

Приборов различных на сумму – 56700 руб. 00 коп.

И. о. главного инженера СКБТ Г. СИВОЛАП

И. о. главного бухгалтера СКБТ И. ЛУНИН»

В январе 1963 г. был разработан и утвержден устав нового конструкторского бюро. В разделе «Задачи СКБТ» было записано:

«п. 8. В пределах установленной специализации на СКБТ возлагается:

а) создание и отработка опытно-промышленных образцов изделий, стоящих на современном уровне отечественной и зарубежной науки и техники, по заданиям Государственного плана новой техники, а также в порядке технического обслуживания предприятий отрасли дизелестроения или технической помощи другим организациям»...

Эта специализация на протяжении сорока лет ни разу не была изменена и сохранилась по настоящее время.

ПРОБЛЕМЫ РОСТА

Распоряжением по СКБТ № 23 от 30 марта 1963 г. был утвержден перечень должностей новой организации и состав работающих в количестве 264 человек, а приказом от 16 февраля 1963 г. утверждена структура СКБТ с основными функциональными подразделениями.

Были созданы:

- отдел по проектированию унифицированных турбокомпрессоров;
- отдел по проектированию специальных турбокомпрессоров высокого давления;
- расчетный отдел;
- технологический отдел;
- отдел исследования и доводки турбокомпрессоров;
- отдел автоматизации и измерений;
- отдел аэродинамических испытаний;
- сектор опытного производства (включая опытный цех);
- сектор испытаний (включая испытательную станцию);
- и другие вспомогательные подразделения.

Однако не все шло так гладко, как хотелось бы. Обещанное оборудование поступало со сбоями, часть работ не финансировалась. За нормальное развитие и хорошие темпы роста руководству СКБТ приходилось бороться в самых высоких кабинетах.

Из справки Г. П. СИВОЛАПА в обком КПСС:

«... По составу имеющегося оборудования и квалификации работников СКБТ в состоянии выпол-

нить все опытно-конструкторские работы, изготовление опытных образцов, а также часть экспериментальных работ по доводке турбоагнетателей и снятию характеристик.

Однако из-за отсутствия финансирования по капитальному строительству и капитальным вложениям до настоящего времени не закончено оборудование испытательной станции и изготовление стендовых установок для проведения типовых испытаний компрессоров и турбин, что вызвало в 1962 году значительные трудности в выполнении договоров с заказчиками, а с начала 1963 года ... ставит СКБТ в безвыходное положение...

... Распоряжение Совета Министров РСФСР № 3513-р по доведению численности СКБТ до 250 человек в 1963 году не выполнено.

Пензенским совнархозом выделен лимит по труду только на 135 годовых единиц.

В то же время для выполнения всех заявок заказчиков и общего объема работ СКБТ ... необходима годовая численность не менее 180 человек...

Главный инженер СКБТ СИВОЛАП»

Из воспоминаний СИВОЛАПА Георгия Поликарповича:

— Нам нужно было получить оборудование, чтобы создать небольшой опытный цех. Я в Москве попытался пробиться к заместителю председателя

Правительства РСФСР Герасимову, провел у него в приемной пару дней – он был действительно занятой человек. В конце концов он принял меня до начала рабочего дня. Я зашел к нему, в двух словах изложил проблему, доказал, что получение СКБТ оборудования если и не очень нужно заводу, то нужно всей отрасли в целом, и решение получил моментально. Он соединился с одним из дизельных заводов, спросил: «Пришел некий Сиволап, предлагает то-то и то-то. Ему доверять можно?» Там ответили, что можно. После чего зам. Председателя вызвал референта и сказал: «Пойдите и сделайте все, что нужно». Было это в 1963 г.

К нам прибыло оборудование. Для него выкроили территорию на дизельном заводе и очень быстро поставили. Несколько лет мы на нем проработали и внедрили в производство десяток модификаций турбокомпрессоров...

Кадры СКБТ формировались тогда просто: институты выпускали молодых ИТР, и по направлению они к нам приезжали. Мы, для того чтобы обеспечить себе лучшую часть выпускников, которые пошли учиться инженерному делу не случайно, а по призванию, ездили в институты, наблюдали ребят на последних курсах и по окончании, они автома-

тически направлялись к нам, в СКБТ. Значительная часть молодых специалистов приходила из Пензенского политехнического института. Много приезжали из Москвы, Новочеркасска. Это были настоящие энтузиасты, поэтому дела пошли в СКБТ очень быстро...

Наиболее «урожайным» в кадровом отношении за все годы работы СКБТ стал 1963 год.

После окончания Брянского института транспортного машиностроения в СКБТ прибыли молодые специалисты Л. Я. Брун, С. Е. Барсуков, Е. Б. Костров, В. П. Свахин, В. Н. Юренков, А. У. Соломкин; после окончания Волгоградского политехнического института – Г. М. Дмитриев, Н. А. Арстанова, А. П. Кабакова, И. В. Антонов и другие; чуть позднее – Е. Е. Гоппиус после окончания Московского энергетического института и Н. Н. Китаев из Пензенского политехнического института.

Не все они проработали в СКБТ долгое время. Одни по несколько лет, другие работают и по сей день. Но каждый из них своим молодым задором вселял уверенность, что СКБТ обеспечена долгая жизнь.

Н. Н. Китаев, Г. М. Дмитриев, С. Е. Барсуков и Е. Е. Гоппиус сегодня являются главными специалистами не только в СКБТ, но и в отрасли дизеле-строения страны.

Из воспоминаний **ГОППИУСА** Евгения Евгеньевича, конструктора первой категории, руководителя группы:

– Первым моим непосредственным начальником был Николай Васильевич Блонин. С самого начала я приступил к работе инженера-конструктора в его отделе. Затем был старшим инженером, руководителем группы, ведущим конструктором. Сейчас я конструктор первой категории, руководитель группы.

Блонин был очень хорошим человеком, опытным специалистом. Приняли меня в СКБТ очень хорошо. Первые впечатления мои от СКБТ и коллектива были замечательными. Главное, что я понял, – передо мной открываются обширные объемы и перспективы работы. И особенно понравилось, что в СКБТ не принято работать по узкой специализации. Ранее я был на практике на Калужском турбинном заводе. И там я увидел, что у всех работников была узкая специализация. Это означало, что молодой специалист мог попасть, скажем, на упаковку турбин и так там и «застрясть».

Здесь, в СКБТ, молодым давали возможность себя проявить. Народу было мало. Среди первых, кто меня встретил, был Георгий Поликарпович Сиволап. Он вызвал Жукова, чтобы тот познакомил меня с работой, и буквально на следующий день я приступил к своим обязанностям.

Уровень зарплат в СКБТ был невысоким. Сначала я получал сто рублей, потом, когда стал старшим инженером – сто десять, руководителем группы – сто сорок. При этом работали много, часто не успевали, оставались допоздна на работе. Никто никого не заставлял, просто требовалось выполнять объемы. Мы были маленькой организацией, но делали турбокомпрессоры для многих заводов: в Харькове, Нижнем Новгороде, для Первомайского завода в Николаевской области, на Украине, для Балаковского завода, для Свердловского завода разрабатывали турбокомпрессоры к большегрузным самосвалам.

В те годы мы трудились с большим энтузиазмом. Работать было очень интересно! Большое удовольствие мы получали, внося что-то свое в новый турбокомпрессор...

Из воспоминаний **ДМИТРИЕВА** Геннадия Михайловича, председателя профкома СКБТ:

– Я приехал в СКБТ 7 августа 1963 г. по направлению после окончания Волгоградского политехнического института. Из нашей группы по специальности «Двигатели внутреннего сгорания» приехало в Пензу шесть человек. Направляли нас на дизельный завод, но мы узнали, что создана перспективная мо-

лодая организация – СКБТ, и там есть вакантные места, ждут конструкторов и молодых людей других специальностей.

В то время из Ленинграда, Москвы, Новочеркасска, Брянска и других регионов в СКБТ прибыли молодые специалисты. Коллектив был прекрасный, в СКБТ работала хорошая комсомольская организация. Встретили нас отлично. Тут же была выпущена стенгазета по этому поводу, в которой нам задавали шуточные вопросы о том, где мы учились, чем увлекаемся, чего ждем от работы в СКБТ.

С первых дней и продолжительное время я работал на испытательной станции инженером по испытаниям.

Из воспоминаний **ЖУКОВА** Михаила Сергеевича, главного конструктора по перспективным разработкам СКБТ:

– Одно из самых ярких моих впечатлений от работы в СКБТ относится к 1964-67 гг. В то время я был еще совсем «зеленый». Мне пришлось возглавить работы по созданию и доводке одной из модификаций турбокомпрессора. За короткое время изучил огромное количество литературы! После этого я понял, что сложился как специалист. Что только мне не пришлось делать по этому турбокомпрессору! Все, что только могло,

у него ломалось. Мы ездили очень много на консультации, исправляли поломки. Все тонкости разработки, технологического исполнения изделия я впервые изучил на нем. Он назывался ТК38В-43. Для нового харьковского дизеля Д-70. В то время таких изделий в стране было всего две штуки в Коломне.

Хорошие впечатления у меня всегда были и от коллектива. Мы всегда из командировок съезжались, отправлялись на пикники с большими палатками – по тридцать-сорок человек. Коллектив был очень мобильный, дружный и какой-то даже семейный. Таким и остается, хотя сейчас есть возрастной разрыв между старыми работниками и молодыми специалистами...

ПЕРВАЯ НАГРАДА

В начале 70-х годов в связи с появлением высокофорсированных дизелей были разработаны турбокомпрессоры третьего конструктивного поколения.

В целях сохранения конкурентоспособности с зарубежными фирмами были проведены работы по уменьшению габаритов турбокомпрессора за счет сокращения длины ротора. Это обеспечило повышение критического числа его оборотов и дало возможность повысить степень сжатия воздуха в компрессоре.

В этом поколении турбоагнетателей впервые был применен так называемый входник, в котором с помощью профилированных ребер и других решений удалось еще более увеличить КПД компрессора.

В 1973 г. турбокомпрессор ТК18 впервые демонстрировался на Выставке достижений народного хозяйства в Москве. Уже само участие в выставке расценивалось как признание важности продукции СКБТ для народного хозяйства и высокого уровня ее технических характеристик.

Рядом с выставочными образцами дизелей, сверкающих хромированными деталями, турбокомпрессор СКБТ смотрелся более чем скромно.

Однако, к чести выставочного комитета, этот турбокомпрессор был оценен не по внешнему виду, а по его техническим параметрам. Он был удостоен серебряной медали ВДНХ. Это была первая награда СКБТ и одна из престижнейших наград в СССР.

«СОЦИАЛКА» И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

В связи с тем, что в СКБТ постоянно прибывали молодые специалисты из разных регионов страны, остро стоял вопрос с обеспечением их жильем. Эти проблемы на протяжении практически всей истории предприятия вполне успешно решались.

Большое внимание жилищному вопросу работников всегда уделяли руководители бюро и профком СКБТ.

Из воспоминаний СИВОЛАПА Георгия Поликарповича, первого начальника СКБТ:

– В области социальной сферы приходилось работать много. Добывали централизованные средства на строительство жилья для работников. Строили методом долевого участия, следили, чтобы дело шло как можно быстрее. Но главным были все-таки деньги! Удавалось нормально обеспечивать работников квартирами. Также в СКБТ не было никакой очереди по детским садам и яслям. Наши службы помогали в ремонте детским учреждениям, за это они с удовольствием брали детей наших молодых сотрудников. Естественно, о детях у родителей голова не болела, они спокойно, с отдачей работали. Как и все поступали в то время...

Из воспоминаний Г. С. Юрия Григорьевича, заместителя главного конструктора:

– Мы получали в год примерно 6-7 квартир, и все молодые специалисты, которые со мной приехали и кто остался у нас работать, – все были обеспечены жильем. Я лично получал жилье дважды. До того, как я получил первую квартиру, я проработал в СКБТ пять лет. В 1978 г. я получил двухкомнатную квартиру – тогда я был уже женат и у меня родился сын.

Работники были довольны. У всех была перспектива получения жилья. Все знали, что была очередь и что она строго контролируется. Никто без очереди ничего не получал...

Из воспоминаний **ГОППИУСА** Евгения Евгеньевича, конструктора первой категории, руководителя группы:

– Я пришел на работу в СКБТ в марте 1964 г. Приехал в Пензу по направлению из Московского энергетического института. Был уже в это время женат. Жил сначала в общежитии, потом в Пензу гораздо позднее, чем я, приехала жена, и мы переехали на частную квартиру. Потом дали комнату на Калинина, 107. Чуть позже получил малогабаритную квартиру в соседнем доме. В 1988 г. мне выделили двухкомнатную квартиру на улице Кижеватова...

Общественные организации большую работу вели и в социальной сфере. Приведу пример. Даже одинокие девушки, сотрудницы СКБТ обеспечивались жильем. В те годы это было редкостью, особенно на фоне дизельного завода. Да и по себе могу сказать – я начал работу в марте 1964 г., а уже в феврале 1965 г. получил комнату в семейном общежитии...

Из интервью с **ЖУКОВЫМ** Михаилом Сергеевичем, главным конструктором по перспективным разработкам СКБТ:

– В работе СКБТ в то время общественные организации играли огромную роль и пользовались большим авторитетом, особенно среди молодежи. К тому же они вели достаточно хорошую социальную политику. У нас всегда беспокоились о жилье для работников, и с этим для молодых специалистов, пожалуй, дело обстояло лучше всего по Пензе. Практически все, кто начал работу в СКБТ, получили квартиры...

Все годы работы СКБТ его коллектив объединяли не только общее дело, но и общие интересы – спорт, самодеятельность, совместный отдых. Большие усилия к этому прикладывали и администрация предприятия, и комсомольская организация, профком, партбюро.

Ветераны СКБТ с удовольствием вспоминают об успехах спортивных команд бюро. А сегодняшние сотрудники после некоторого затишья в сложные

90-е годы снова берут призовые места на соревнованиях.

Работники СКБТ всегда умели не только самоотверженно трудиться, но и хорошо отдыхать, причем отдых, как правило, был активным и давал хороший заряд бодрости.

Из воспоминаний **РАССУДОВА** Юрия Григорьевича, заместителя главного конструктора:

– В работе СКБТ имели очень большое значение общественные организации. И комсомол, и профсоюз, и партийная организация. Их работа – это, во-первых, дисциплина. Во-вторых, профсоюз занимался всеми социальными проблемами работников. Начиная от спецодежды, удешевления питания, организации выездов на сельхозработы и заканчивая даже выдачей проездных билетов для тех, кто далеко жил от предприятия.

Праздники, скажем, новогодние елки, подарки, юбилеи – все это было на плечах профсоюза и сохранилось до сих пор...

У нас была хоккейная команда, была баскетбольная команда СКБТ, которая даже занимала первые места на областных соревнованиях. Тренировались в подшефной школе, а хоккеисты – на стадионе «Дизелист».

Много играли в шахматы. Мы устраивали свои турниры, присваивали победителям разряды. Например, у меня был

третий разряд по шахматам и второй разряд по настольному теннису. В него мы очень горячо играли! И в обед, и после работы по два-три часа. Кстати, на все спортивные мероприятия профсоюз нас обеспечивал инвентарем. И лыжами, и формой и так далее.

У нас была на предприятии и прекрасная художественная самодеятельность, ее участники выступали на каждом празднике. Например, отдел технического архива, бессменным руководителем которого является В. И. Нагачина, почти в полном составе представлял собой хор. Отлично пели девчонки!..

Из воспоминаний **ГОППИУСА** Евгения Евгеньевича, конструктора первой категории, руководителя группы:

— А какая у нас была самодеятельность! В 1967 г. на 50-летие Октябрьской революции в клубе дизельного завода прошел просто чудесный концерт!

В СКБТ регулярно выходила сатирическая газета «Сопло». Она существовала лет пятнадцать. Люди ждали свежих номеров с нетерпением. Даже с дизельного приходили на нее смотреть. Однажды я был в командировке в Балаково, дело было 31 декабря. Чудом добрался до Пензы под Новый год, и в газете меня

нарисовали летящим на ковре-самолете...

В СКБТ у нас был клуб любителей футбола. Мы заранее пытались угадать счет в очередном туре чемпионатов. Угадавшим шли очки, и в конце сезона мы подводили итоги. Увлекались страстно футболом, и даже изготовили для членов клуба специальные значки...

Из воспоминаний **АЛЛЕНОВА** Владимира Александровича, инженера СКБТ, бывшего начальника отдела автоматизации и измерений:

– В СКБТ не только хорошо работали, но и хорошо отдыхали. У нас была отличная самодеятельность. Концерты проходили в ДК «Авангард». Работал у нас Анатолий Смоляков, музыкант известного оркестра народных инструментов «Пенза»...

У нас были кинокамера и фотолаборатория – на природе мы снимали фильмы о наших походах, коллективном отдыхе. И, конечно, издавалась в СКБТ прекрасная стенгазета, каждый номер которой все очень ждали...

Из воспоминаний **КАПРАЛОВА** Геннадия Ивановича, начальника отдела испытаний:

– Надо сказать, что руководство и общественные организации делали все для того, чтобы коллектив имел возможность хорошо отдохнуть. Мы часто

ездили в туристические, экскурсионные поездки в Рязань, Владимир, Брест, Сталинград, по есенинским местам – фактически каждый год. Ходили в походы, занимались спортом, особенно когда были помоложе...

Из интервью с **ДМИТРИЕВЫМ** Геннадием Михайловичем, председателем профкома СКБТ:

– Несколько лет мне довелось быть секретарем комсомольской организации, затем секретарем партийной организации, председателем профкома. Три года – с 1980 по 1983 – я проработал на дизельном заводе, затем вернулся в родное СКБТ и снова занялся аттестацией продукции. В 1988 г. я начал работать с лицензионной документацией...

Последние девять лет я снова работаю председателем профкома СКБТ, сочетая общественную работу с непосредственной деятельностью ведущего инженера по испытаниям.

В 60-70 гг. в СКБТ очень хорошо была поставлена общественная работа. Большое число сотрудников занималось спортом. Наши команды по футболу, волейболу, баскетболу, шахматам, легкой атлетике постоянно принимали участие в соревнованиях и занимали призовые места.

Баскетбольная команда была организована в 1965 г. по предложению И. И.

Красильщикова, который заметил, что у нас подобрался коллектив высоких ребят. Эта команда была одной из самых сильных в области. Вскоре в СКБТ, на испытательную станцию пришел работать Алик Ефремов, один из лучших пензенских баскетболистов. И наша команда начала выигрывать первые места в областных соревнованиях. В городе Пензе мы соперничали со «Спартак» и сильной командой артучилища.

Когда я пришел в СКБТ, здесь работал известный всей спортивной общественности г. Пензы хоккеист «Дизелиста» Немченко, который в 1964 г. был признан лучшим вратарем РСФСР. Он был замечательным человеком и отличным председателем профкома. Очень заботился о людях и проработал председателем профкома довольно продолжительное время. При акционировании предприятия он огромные усилия приложил к тому, чтобы как можно больше акций досталось именно сотрудникам СКБТ.

Учитывая заслуги Немченко перед предприятием и пензенским хоккеем, мы организовали в Пензе хоккейный турнир его памяти и в 2003 г. провели этот

турнир уже в восьмой раз. Проходит он теперь в спорткомплексе «Рубин». В нем участвуют команды Пензенской области и гости. Спонсорами турнира являются СКБТ, дизельный завод, АО «Новатор», фирма «Дельта-Кодак», администрация Первомайского района и обком профсоюза машиностроителей. На турнире вручаются призы лучшему игроку, вратарю, судье...

Председателями профкома также были Володченков, В. В. Захаров, В. В. Ведышев и я. Мы менялись через два-три года, потому что работа с людьми довольно тяжела. Требования народ выдвигает высокие. Следует заботиться о сохранении коллектива, о том, чтобы у людей были достойные зарплаты, нормальный отдых.

Сейчас у меня как председателя профкома есть хороший контакт с генеральным директором СКБТ, и все вопросы у нас решаются на вполне хорошем уровне. Руководство во многом идет навстречу коллективу. Нет сокращений сотрудников, постепенно растут зарплаты...

Отдых работников СКБТ мы организуем в основном на профсоюзные средства. А в СКБТ членов профсоюза – более 90%. Средств вполне достаточно, чтобы

проводить такую работу. Как правило, мы организуем экскурсии по тем местам, которые выбирает коллектив. Мы опрашиваем наших сотрудников по этому поводу и приходим таким образом к решению – куда поехать.

В конце 2002 г. была организована поездка в Дивеево, в один из самых крупных монастырей России. В этом году по просьбе людей организована еще одна поездка туда. В 2003 г. мы ездили также в Чембар и Лермонтово, затем в Волгоград, как раз после празднования 60-летия победы в Сталинградской битве. В этом году желающие съездили в монастырь в Саранске.

В год таких поездок бывает не менее пяти. Планируем организацию семейного отдыха в Пензе с экскурсиями и обедами.

Неплохо дело обстоит и с путевками на отдых для детей сотрудников СКБТ. О новогодних подарках мы также не забываем. В 2002 г. на них администрация предприятия выделила 70 тысяч рублей...

Профсоюзная организация СКБТ всегда считалась одной из лучших в обкоме профсоюза машиностроителей, соблюдалась преемственность поколений. Активно работали в профсоюзной органи-

зации Т. Е. Дружинина, А. А. Доронина, А. И. Кухарев, Л. И. Шмелева, В. А. Финягина, Е. В. Лапшова, И. П. Бержинская, А. В. Кучурина, Е. И. Рубцова, В. Г. Носенкова, А. Н. Федосов и другие.

В СКБТ никогда не забывали своих ветеранов. И сегодня предприятие делает все возможное для того, чтобы их поддержать, когда в этом есть потребность.

Из интервью с **ИРЫШКИНЫМ** Владимиром Федоровичем, начальником механического участка:

– СКБТ сегодня, насколько это возможно, поддерживает ветеранов и пенсионеров. Их собирают на праздники, обязательно на День Победы. Если кто-то заболел, профсоюз в небольшом объеме, но все-таки может помочь материально. Председатель профкома Дмитриев Геннадий Михайлович много делает для сотрудников СКБТ сейчас, делал и раньше. К нему очень уважительно относятся.

Кстати, мне на семидесятипятилетие администрация СКБТ подарила часы, дали премию в размере оклада...

Из интервью с **ДМИТРИЕВЫМ** Геннадием Михайловичем, председателем профкома СКБТ:

– Мы поддерживаем контакт со всеми ветеранами СКБТ. Ежегодно 9 мая мы приглашаем на предприятие участников Великой Отечественной

войны, трудового фронта, афганских, венгерских событий и проводим для них небольшие праздники. Всегда поздравляем ветеранов с днями рождения, юбилеями, во многих отделах на праздники приглашают на предприятие бывших своих сотрудников. Если мы узнаем, что кто-то заболел, – всегда стараемся помочь.

Администрация и профсоюз всегда помогают в случае, если бывший сотрудник СКБТ уходит из жизни – бесплатно изготавливаются памятник и ограда, семье выделяется материальная помощь...

Сегодня новые поколения сотрудников СКБТ так же, как и их предшественники, с большим увлечением занимаются спортом. Они добились того, что спортивные команды предприятия снова стали одними из лучших среди предприятий обкома профсоюза машиностроителей.

Из интервью с **ДМИТРИЕВЫМ** Геннадием Михайловичем, председателем профкома СКБТ:

– В 1990-2000 гг. спортивные успехи на некоторое время стали хуже, меньше стало соревнований, перестали проводить спартакиады.

Однако теперь у нас снова хорошая волейбольная команда, которая на Спартакиаде предприятий профсоюза машиностроителей, прошедшей в мае 2003 г.,

заняла первое место. Это был большой успех, так как новая команда существовала к началу соревнований меньше года...

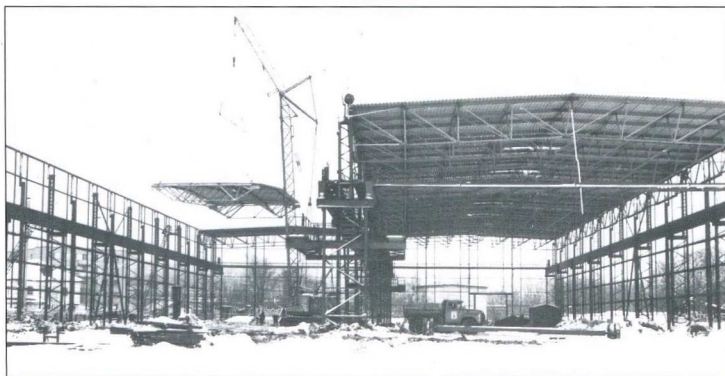
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Первый коллектив технологического отдела СКБТ составили достаточно молодые, но уже прошедшие школу турбокомпрессорного производства на Пензенском дизельном заводе специалисты.

По сей день с уважением вспоминают имена тех, кто стоял у истоков освоения технологии изготовления первых образцов турбокомпрессоров. Среди них Владимир Александрович Поздняков, Эдуард Сергеевич Гилев и другие. Возглавил же этот коллектив молодой, подающий надежды руководитель Ратмир Васильевич Ширяевский.

Одним из подразделений технологического отдела стала конструкторская группа по разработке оснастки. Первым ее руководителем стала Р. А. Красильщикова. С первых лет существования СКБТ и по сей день трудится в отделе Раиса Никитична Якушова – конструктор от бога, настоящее достоинство организации. Раиса Никитична не имеет себе равных по знанию тонкостей в создании специальных пресс-форм для точного литья.

С первых дней образования отдела велась кадровая политика на подбор сильных технологов. К сожалению, не все смогли освоить специфику конструкторской организации. Здесь в большей степени, в отличие от серийного производства, от технологов требовалось умение находить нестандартные решения, проявлять инженерную смекалку, способность в буквальном смысле творить для того, чтобы воплотить в металл все конструкторские задумки,



Монтаж здания из легких металлоконструкций типа «Берлин», 1978 г.



Первомайская демонстрация, 1988 г.



Ансамбль русской песни СКБТ, 1989 г.

Слева направо: Медведева Т., Елистратова Н., Карасева Л.,
Бачеева Т., Прохорова С., Суздальцева Н., Резяпкина А.
На заднем плане руководитель хора Сотников В.



Перед первомайской демонстрацией, 1972 г.



Концерт художественной самодеятельности к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Танец исполняют: Дмитриев Г., Палеонный Э., Смоляков А., Гофман В., Межгорин Е., Белниский А.



Участники шахматного турнира, посвященного Дню Победы, 1979 г.
Капелушников Л. Д., Ягодин Б. И., Валиков Л. В., Солодов В. П.,
Евплухин В. Ф., Поляков В. И., Суров К. Д.



Политинформация в отделе испытаний. Принят основной закон РСФСР.
Пропагандист Барсуков С. Е., 1976 г.



Первенство города по лыжам среди машиностроительных предприятий, 1985 г.

В центре представители СКБТ Карасева Л. П., Корнилова Г. А.



День семейного отдыха, 1987 г.



Первомайская демонстрация, 1976 г.



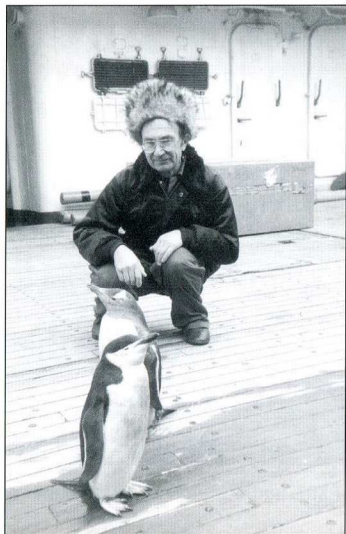
Команда СКБТ по баскетболу,
чемпион общества «Труд», 1965-1970 гг.



На экскурсии, г. Тула, Ясная поляна, 1985 г.



Субботник на железнодорожной станции «Пенза-5», 1979 г.



Володченков Ю. М.,
Антарктида, 2000 г.



Монтаж выхлопной системы
стендов новой испытательной
станции, 2003 г.



Строительство инженерного корпуса, 1984 г.

которым не было конца и края. Порой приходилось находить решения для, казалось бы, нереальных конструкторских задач.

От технологов требовалась универсальность в знании технических вопросов. Необходимо было иметь познания в специальных методах металлургии, термической обработки металлов, разбираться в тонкостях сварочных процессов и особенностях обработки редко применяемых сплавов.

После того как первый руководитель отдела Ширяевский был переведен в Москву, в министерство, отдел долгое время возглавлял Николай Никифорович Глухов, человек требовательный к себе и своим подчиненным, отличавшийся завидной настойчивостью и упорством в решении поставленных задач. Академизм в знаниях и талант руководителя позволили ему снискать заслуженный авторитет и уважение коллег и подчиненных.

В разные годы отдел возглавляли В. М. Коса, больше проявивший себя в дальнейшем в должности главного инженера, А. М. Колесников, Г. В. Тарабрин, впоследствии выросший до должности заместителя генерального директора по техническим вопросам и качеству.

Биографическая справка:

ТАРАБРИН Геннадий Владиславович

Дата рождения: 1 августа 1961 г.

Место рождения: г. Пенза

Образование: высшее. Окончил в 1983 г. Пензенский политехнический институт. В 2000 г. —

курсы ПГУ «Сертификация систем качества по стандартам 9000-99004».

Специальность по образованию: инженер-механик.

Работа в прошлом:

18.07.1988 – 21.11.1994 – инженер-технолог I категории технологического отдела СКБТ.

21.11.1994 – 11.01.1999 – заместитель директора производства по техническим вопросам.

11.01.1999 – 05.09.2000 – заместитель директора по технической части.

С 05.09.2000 – заместитель генерального директора по техническим вопросам и качеству.

В большой степени успешному решению первых сложных задач на момент организации отдела способствовало то, что конструкторы и технологи работали в тесном контакте. Сообща находили выходы порой в тупиковых ситуациях. Часто трудно было провести границу между тем, где кончалась работа конструктора, и тем, где начиналась технологическая часть рождения турбокомпрессора.

Трудности вызывало то, что смелые конструкторские задумки нередко требовали принципиально новых технологий, которые в свою очередь определяли необходимость приобретения дорогостоящего оборудования.

Серьезный качественный скачок вперед в усовершенствовании конструкции и повышении рабочих характеристик турбокомпрессоров стал возможным благодаря приобретению вакуумной плавильной установки IS-2/111 германского производства. Она

дала возможность применять специальные жаропрочные сплавы для рабочих лопаток турбин. Установка исправно трудится и по сей день, позволяя и дальше двигать конструкторскую мысль по пути создания новых поколений изделий.

Гордостью СКБТ также является германская машина сварки трением RS-80. Благодаря ее приобретению стало возможным варить детали ротора из сплавов, соединение которых другими видами сварки невозможно.

Существенное повышение степени сжатия воздуха в компрессоре потребовало со временем более прочных алюминиевых сплавов для колес компрессора. Получить их можно только ковкой с последующей механической обработкой сложнейших с точки зрения геометрии профильных поверхностей.

Для этой цели был приобретен уникальный в своем классе отечественный многокоординатный фрезерно-расточный станок ЛР536 с числовым программным управлением. С его помощью стало возможным решение сложных задач по освоению турбокомпрессоров пятого конструктивного поколения.

В то время, а это был уже 1988 г., было создано бюро наладки и управляющих программ, которое возглавил А. А. Князев. Тогда же в коллектив вошел М. В. Агафонов, в настоящее время начальник технологического отдела, а тогда – технолог-программист. Началось освоение премудрости программного обеспечения нового оборудования. По мере усложнения обрабатываемых профилей требовалась помощь расчетчиков. Тогда большую роль

в расчете сложных перемещений станочных рабочих органов и переводе их на язык программирования сыграл Евсей Борисович Костров, что дало возможность обойтись без покупки дорогостоящих программ.

В 80-х годах компьютерная техника делала на предприятии только первые шаги, была маломощной, и многие расчеты приходилось делать с помощью обычного калькулятора. В то время приходилось только мечтать о тех возможностях, которые сейчас предоставляют персональные компьютеры.

Примерно в те же годы, в конце 80-х, технологический отдел получил солидное подкрепление кадрами. И не случилось бы этого, да, как говорится, несчастье помогло. В трудные перестроечные годы подвергся расформированию филиал Харьковского института ПТИМаш. Долгое время эта организация, специализировавшаяся на решении технологических проблем в машиностроении, располагалась на территории дизельного завода и сотрудничала с СКБТ. В частности, она принимала участие в разработке проекта будущей новой экспериментальной базы.

Специалисты ПТИМаш имели качественную технологическую подготовку. Не нова для них была и специфика турбостроения. Руководство СКБТ посчитало расточительством отказаться от готовых специалистов, и большая группа сотрудников вошла в технологический отдел.

Заметный след в истории СКБТ оставили бывшие ПТИМашевцы В. Г. Серов, В. Г. Савинов, в разные

годы занимавшие должность заместителя начальника отдела, В. А. Федулов – ведущий технолог по механической обработке.

В разные годы в технологическом отделе добросовестно работали прекрасные специалисты, многие из которых трудятся и по сей день. Среди них конструкторы оснастки Р. А. Красильщикова, Т. Н. Гаврилова (Подгорская), Т. Г. Ванина, Л. А. Михеева, В. В. Аношин, Л. А. Абликова, Н. Б. Приезжева, С. В. Пятаев, В. Д. Коротков, З. И. Ильина.

В группе технологов успешно трудились в разные годы А. Н. Дмитриев, Н. Г. Карнаушенков, А. Н. Петелин, А. В. Кулагин, С. А. Пономарев, В. П. Кухарева, В. Ф. Красилова, В. А. Гилева, А. Т. Архипов, Н. А. Короткова, А. Н. Ярош, В. М. Савкин, Р. Г. Селиванова; продолжают работать и сегодня В. Н. Смирнов, В. Г. Баранов, Н. В. Малышева, В. А. Басова, Л. Н. Грознова, Е. А. Васильева, Н. Б. Прошина, В. С. Чесноков, А. В. Чепыжов, Д. И. Якушкин, а также копировщицы О. К. Зубехина и О. Н. Адмаева.

В последние годы жизнь показала необходимость выделить в отдельное структурное подразделение металлургический отдел, который возглавил грамотный металлург А. С. Рядинский. Подразделение это небольшое, но на нем лежит ответственность за техническое обеспечение очень серьезного участка металлургического производства...

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА

Вернемся, однако, в 60-е годы.

СКБТ не могло бесконечно ютиться на площадях дизельного завода. Выполнение задач, которые стояли перед предприятием, требовали больших мощностей. «Пробить» строительство комплекса, включающего в себя инженерный корпус, опытный цех и экспериментальную базу, с ходу было просто невозможно. Впервые этот вопрос был поднят еще в середине 60-х годов.

Архивная справка:

«РСФСР

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПЛАНОВАЯ КОМИССИЯ

18 сентября 1965 г.

№ 35/3-298

г. Москва, пл. Ногина, 4

Заместителю председателя Приволжского совнархоза тов. Терентьеву Л. Л.

Отдел тяжелого машиностроения Госплана РСФСР рассмотрел задание на проектирование инженерно-лабораторного корпуса с экспериментальной базой Специального конструкторского бюро турбоагнетателей Приволжского совнархоза и сообщает замечания к указанному заданию...

... С внесением указанных замечаний задание на проектирование инженерно-лабораторного корпуса с экспериментальной базой считать согласованным с отделом тяжелого машиностроения Госплана РСФСР.

Заместитель начальника отдела тяжелого машиностроения Госплана РСФСР С. РОДИОНОВ»

В 1974 г. ведущий конструктор СКБТ, талантливый и энергичный инженер В. А. Потанин назначается главным инженером СКБТ.

В Минтяжмаше обратили внимание на молодого главного инженера, и уже в 1975 г. Вячеслав Алексеевич был переведен на более ответственную работу – главным инженером дизельного завода.

Тогда-то В. А. Потанин, лучше всех понимавший перспективность развития турбонаддува, вместе с Г. П. Сиволапом начал «пробивать» вопрос о строительстве экспериментальной базы в СКБТ.

Лучшим решением вопроса было бы строительство комплекса, состоящего из инженерного корпуса, опытного цеха и испытательной станции.

С целью ускорения и удешевления строительства Минтяжмашем в 1977 г. было принято решение о передаче СКБТ полученного из ГДР здания из легких металлоконструкций типа «Берлин» для установки его в виде холодного склада площадью 4600 квадратных метров с последующей реконструкцией его в опытный цех...

Из воспоминаний **СИВОЛАПА** Георгия Поликарповича, первого начальника СКБТ:

– Когда количество получаемых нами заказов превысило все наши возможности, мы получили от Министерства тяжелого и транспортного машиностроения в разобранном виде немецкий цех. Испытательную станцию нам, правда,

построить не удалось, но цех этот мы возвели и обеспечили у себя весь круг необходимых работ, который позволил нам работать совершенно самостоятельно.

При строительстве цеха пришлось немного поконфликтовать. Ведь чтобы его строить, нужно было попасть в государственный план пятилетки. К тому времени «поезд ушел», план был сверстан и утвержден. Надо было каким-то образом «пробить» строительство сверх плана, что было почти невозможно. Тогда система заказчик-производитель-потребитель приводилась в порядок. Выстраивалась стройная структура отношений. Мне пришлось лично добиваться строительства сверх плана.

Когда построили цех, встал вопрос, куда девать инженерные и хозяйственные службы? Тогда было построено здание заводоуправления. Ради нас этот вопрос решали два заместителя министра. Сверх всякого плана московский Гипротяжмаш спроектировал это здание. В Пензу приехал министр тяжелого машиностроения Афанасьев. Вытащили на котлован руководителя местных строительных организаций, ломали копыя. Требовали от него построить здание за год. Тот артачился, мол, я вам

не подчиняюсь. Афанасьев сказал тогда: «Я тебя все равно достану!» ... Короче говоря, удалось пробить стройку. Занимался этим Юрий Григорьевич Рассудов...

Когда цех и заводоуправление были сооружены, мы начали в полном объеме справляться со своими задачами. Правда, для некоторых заводов по стране, на которые мы начали поставлять свои унифицированные турбокомпрессоры, такое развитие событий имело не совсем приятные последствия. На этих предприятиях стали сворачивать собственное производство турбокомпрессоров. СКБТ стало не просто конкурентом других производителей турбоагнетателей, а просто подмяло их под себя. Но мы поступали правильно. В тех случаях, когда на каком-то предприятии было налажено производство и достигнуты положительные результаты, мы избегали вмешиваться...

Поскольку СКБТ своего отдела капитального строительства не имело, организация этой работы была поручена инженеру КБ проектирования стандовых установок Муниру Махмутовичу Кутаеву. В нем Г. П. Сиволап не ошибся.

Кутаев в кратчайшие сроки освоил вопросы проектирования, финансирования и строительства и вместе с В. А. Алленовым, работавшим в то время

главным инженером СКБТ, прекрасно справился с этой задачей...

Из биографической справки: В. А. Алленов награжден медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда».

Из воспоминаний **АЛЛЕНОВА** Владимира Александровича, бывшего главного инженера СКБТ:

– В то время когда в СКБТ строилась испытательная станция, цех, предприятию многого не хватало. Не было не то что служебных автомобилей – никакого транспорта не было.

Первая машина, которую мы приобрели – польский автомобиль «Жук», использовался только для первейших производственных нужд.

Однажды на СКБТ приехал наш министр Афанасьев с довольно большой свитой. Мы знали, что многое решает не он лично, а те, кто с ним приехал. Я многих людей из этой свиты знал и подошел к ним с просьбой: «Ну дайте нам пару машин! Какой-нибудь ЗИЛ-130 и хороший фургончик». Это включили в проект приказа, и скоро мы получили автомобили. Вот тогда началась жизнь!..

Для меня за все годы работы на СКБТ самым трудным было время, когда мы начали строить цех, который получили из Германии. Когда мы получили теле-

грамму, в которой сообщалось, что к нам отправлены сто вагонов с деталями этого цеха, мы были к этому не готовы. У нас не было ни строителей, ни машин, ни погрузчиков. Не было ничего! Тогда мы входили в состав дизельного завода, и в министерстве считали, что нам завод поможет. Однако так не случилось. Я был вынужден снимать с работы конструкторов, испытателей, всех подряд и отправлять на разгрузку!

Хорошо хоть в министерстве хорошо знали Сиволапа и поддерживали нас. Ведь на одном энтузиазме далеко не уедешь. Я позвонил однажды в министерство, в наш главк, тогдашнему его главному инженеру и нашему земляку Викулову и попросил: «Помогите хоть деньгами!»

Викулов сказал: «Ну ладно, присылай экономиста — что-нибудь придумаем». Нам пришли деньги, и мы начали нанимать рабочих, разгружать технику по трудовым соглашениям.

Когда появились первые собственные машины, мы, конечно, вздохнули с облегчением...

В декабре 1978 г. был подписан акт рабочей комиссии о готовности к приемке в эксплуатацию этого здания. В 1979 г. Кутаев был переведен на

дизельный завод заместителем главного инженера. В СКБТ же вопросами дальнейшего строительства экспериментальной базы заниматься было некому.

Тогда Г. П. Сиволапом была создана при главном инженере В. А. Алленове инициативная группа, которая и должна была выполнять функции отдела капитального строительства. Сформировать и возглавить группу было поручено Ю. Г. Рассудову...

Из воспоминаний **РАССУДОВА** Юрия Григорьевича, заместителя главного конструктора:

– В 1978 г. наше Министерство тяжелого машиностроения получило сорок зданий из легких металлоконструкций типа «Берлин» из ГДР. Одно из этих зданий нам выделили, чтобы мы в нем организовали опытное производство. Руководить строительством был назначен Кутаев Мунир Махмудович. Очень проливной был парень ... С его помощью, с помощью московского института Гипротяжмаш, который проектировал предприятие, это здание было построено.

Это был холодный склад типа «Берлин». Кроме мостовых кранов, в нем ничего не было. Было заранее задумано так, чтобы его можно было преобразовать в опытный цех. Кутаева перевели на дизельный завод, а меня поставили как раз заниматься строительством опытного цеха и инженерного комплекса. Произошло это в 1982 г.

Назначили меня заместителем главного инженера СКБТ. Мы приняли на работу опытного строителя А. А. Тикунова. Мне пришлось организовывать стройку, общаться со Стройбанком и министерством по поводу финансирования, с проектным институтом, с Горархитектурой и так далее.

Наконец, в 1985 г. мы осуществили эту стройку. В 1987 г. подписали акт о вводе в эксплуатацию инженерного здания и примыкающего к нему опытного цеха...

Для обеспечения объектов строительства оборудованием, материалами сопровождения строительства в группу вошли Л. Д. Капелушников, Л. П. Смирнова, Т. И. Гатина (Гнездилова).

В 1987 г. вышло правительственное поручение ПП-2368 от 22.03.1987 г., в соответствии с которым было выделено централизованное финансирование строительства и генеральный проектировщик – Московский институт Гипротяжмаж. Генеральным подрядчиком строительства было определено СМУ-15. Начальником его был А. И. Парамонов.

Сметная стоимость строительства не должна была превышать 3 миллиона рублей. Это давало возможность отнести стройку к так называемой нижелимитной, когда вопросы обеспечения строительства решаются на уровне министерства, что способствовало бы ускорению стройки.

При разработке паспорта на строительство Главным управлением архитектуры и градостроительства г. Пензы было поставлено обязательное условие: инженерный корпус должен иметь не менее 9 этажей.

Тогда институтом Гипротяжмаш и Минтяжмашем было принято решение о разделении строительства на две очереди. Первая очередь – опытный цех и инженерный корпус. Вторая очередь – испытательная станция, проектирование и строительство которой должно было начаться после ввода в эксплуатацию первой очереди. Она была введена в эксплуатацию в 1987 г.

В экспериментальном производстве всегда все держится на опытных, инициативных рабочих высочайшей квалификации, рабочих-универсалах. К таким специалистам относятся Ю. Н. Пичников, В. Л. Шишмарев, Г. А. Ионов, Н. В. Финогин, Б. Г. Беликов, А. Я. Янситов и многие другие.

В разные годы опытным цехом руководили А. Д. Ладыгин, А. И. Долгов, Ю. Н. Драгунов, Ю. Б. Серебряков, В. А. Тезин, А. Н. Безруков. Сегодня прекрасно справляется с этой работой Н. Е. Лесюк.

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

Спроектированный и изготовленный турбокомпрессор – это пока только затраченное время, материалы и ресурсы. И лишь длительные стендовые испытания с получением заданных параметров дают ему «путевку» на прохождение следующего этапа – доводочных испытаний на дизеле с целью совмещения характеристик турбокомпрессора и дизеля. Затем на очереди – эксплуатационные испытания.

Для осуществления экспериментальных работ еще в 1963 г. в СКБТ были созданы отдел исследования и доводки турбокомпрессоров, отдел автоматизации и измерений, отдел аэродинамических испытаний, сектор испытаний и бюро проектирования стендовых установок.

В КБ стендовых установок, которым руководил Анатолий Иванович Жигачев, были спроектированы уникальные стенды для испытаний компрессорных отсеков ТК, а также три стенда для испытаний турбокомпрессоров в окончательной сборке.

Из воспоминаний ДМИТРИЕВА Геннадия Михайловича, председателя профкома СКБТ:

– Первым моим руководителем был Анатолий Иванович Жигачев. Он тоже заканчивал Волгоградский механический институт. Первое время, после окончания института, он работал на дизельном заводе на испытательной станции дизелей, а потом перешел в СКБТ. Жигачев руководил нашей группой, которая

занималась массой испытательных проблем. Он был опытным руководителем и проработал в СКБТ до 1995 г. В свое время он занимался проектированием испытательных стендов, и первая испытательная станция была построена при его активном участии...

Состав КБ со временем менялся, однако такие специалисты, как Ю. С. Степанов, А. И. Кандирова, В. Н. Ляхович, Н. И. Шумилкина, посвятили этой работе многие годы.

На испытательной станции сформировался коллектив опытейших испытателей. Настоящими специалистами в этой уникальной профессии стали первый начальник станции Г. И. Шиханов, которого затем сменил А. И. Горшин, мастера Н. П. Шарошкин и А. А. Мухин, слесари-испытатели В. В. Зотов, Е. Я. Горячев, В. Л. Лимарев, А. А. Чепыжов, В. Н. Абрамов, В. В. Елисеев, В. Г. Игнатьев и другие, а также слесари КИПиА Л. В. Валиков, А. И. Торгашин, Н. В. Бубнов.

С 1991 г. начальником испытательной станции является Владимир Кузьмич Ерин, работавший до поступления в СКБТ инженером-испытателем дизелей на Пензенском дизельном заводе...

Разработка программ и методик испытаний по заданиям конструкторского отдела возлагалась на отдел аэродинамических испытаний.

Работники этого отдела принимали непосредственное участие в проведении испытаний, обработке их результатов. В 60-е это делалось на арифмомет-

рах, а теперь на ПЭВМ. Совместно с конструкторами отдел аэродинамических испытаний вырабатывал рекомендации по дальнейшей доводке турбокомпрессоров.

С августа 1964 г. по октябрь 1999 г. начальником отдела был А. Г. Ахбер, а затем – Г. И. Капралов.

Из воспоминаний **КАПРАЛОВА** Геннадия Ивановича, начальника отдела испытаний:

– Как прибыл в СКБТ, я сразу «прилепился» к испытаниям. Мы как раз начинали строить испытательную станцию на территории дизельного завода – это где-то в 1961 г. Особых проблем в строительстве не было, дело шло гладко. Оборудования нам завезли много – были отдельные турбинные стенды, компрессорные стенды, чего только не было! Был создан большой потенциал для исследований.

В целом коллектив был великолепный, все ребята, с которыми мы начинали работу, внесли огромный вклад в становление СКБТ: это, конечно, сам Сиволап, Алленов, Брилевич, Рассудов. Были мощные исследовательские группы. В нашем отделе их существовало две – группа по аэродинамике и группа по динамике ротора, подшипникам и уплотнению, в которой я и работал...

Главными специалистами, работающими в отделе аэродинамических испытаний и в настоящее

время, являются С. Е. Барсуков, Г. М. Дмитриев, А. Н. Романов, О. И. Елисеева, С. Н. Дмитриева...

Метрологическое обеспечение испытаний, включающее проектирование и изготовление специальных датчиков и даже вторичных приборов, возлагалось на отдел автоматизации и измерений.

Из-за высокого уровня шума во время испытаний и опасности разрушения опытных образцов турбокомпрессоров, управление стендами и все измерения производятся дистанционно — из пультового помещения. Все системы управления также разрабатывались в этом отделе.

В разное время им руководили В. А. Аленов, Ю. Г. Рассудов, Л. И. Немченко. По сей день в отделе работают ведущие специалисты Н. Н. Китаев, О. В. Силукова, А. М. Мирясов, В. А. Гладнева, С. А. Круглова.

ЛИТЕЙКА

Литье турбинных лопаток для турбокомпрессоров первоначально выполнялось на участке точного литья дизельного завода. Отсутствие своих литейных мощностей сдерживало внедрение новых технологий и мешало проведению опытных плавов.

Поэтому в 1979 г. было начато строительство хозспособом лаборатории СКБТ, которая уже в 1980 г. вступила в строй действующих.

Сформировал и возглавил коллектив лаборатории Геннадий Григорьевич Ставничук, который после окончания Пензенского политехнического института в течение пяти лет работал на участке точного литья Пензенского дизельного завода, выполняя в том числе и заказы СКБТ. В 1965 г. он был переведен в СКБТ для организации литейной лаборатории.

Подлинный энтузиаст своего дела, Геннадий Григорьевич дневал и ночевал в лаборатории. А коллектив литейки уже в первые годы успешно решал множество проблем, возникавших при освоении технологии точного литья по выплавляемым моделям лопаток турбин и даже целых турбинных колес. Г. Г. Ставничук награжден орденом Красного Знамени, орденом «Знак почета», медалью «Ветеран труда».

Наряду с усложнением задач росла квалификация специалистов, а лаборатория пополнялась новым оборудованием. Так, в 1983 г. была введена в эксплуатацию современная печь для вакуумного литья немецкой фирмы «Лейбольд Хереус».

В 1990 г. лаборатория была значительно расширена и преобразована в литейный участок. Большой вклад в строительство участка внес Виталий Михайлович Коса, который в тот период был главным инженером СКБТ.

Из интервью с **КЛОЧКОВЫМ** Юрием Викторовичем, начальником литейного участка:

– Я пришел на работу в СКБТ в 1989 г. Коллектив принял меня хорошо, я сразу включился в работу технологом на литейном участке. Как раз расширялось производство. До этого момента участок был литейной лабораторией, и статус его начал меняться.

Мы переходили от чисто конструкторской деятельности к производственной. Были расширены площади, сделали пристрой, поставили печи. Обустройство литейного участка произошло примерно за два года...

Сегодня небольшим коллективом литейного участка, насчитывающим в своем составе всего 23 человека, освоены, кроме стального литья, алюминиевое литье и термообработка.

На участке освоена уникальная технология изготовления гипсовых моделей, по которым отливаются стальные газовые каналы сложной формы и передаются в опытный цех для использования в сварно-литейных конструкциях корпусов турбин turboкомпрессоров.

Автором идеи был В. А. Потанин. Конкретные конструкторские проработки выполнили А. С. Майгер и Т. И. Краснослободцева – специалисты по проектированию корпусных деталей турбокомпрессоров.

Большие усилия по реализации этого способа приложили модельщики С. В. Брилевич, А. М. Когут, которые в ходе освоения внесли множество технологических предложений. Большую помощь в освоении современных технологий плавки высоколегированных сталей оказал Московский ВНИИ стали, ученые которого В. Ф. Котов, Т. А. Махнева часто бывали в СКБТ.

Первым же металлургом СКБТ была Ия Николаевна Зайкова, 15 лет посвятившая литейному производству СКБТ.

Сегодня литейным участком руководит ученик Ставничука Юрий Викторович Клочков, а Геннадий Григорьевич продолжает работать в СКБТ и остается главным специалистом литейного производства.

Есть у коллектива литейного участка замечательное хобби – художественное литье, которое добавило доброй славы СКБТ далеко за пределами Пензенской области.

Это увлечение в сочетании с высокой квалификацией работников участка не осталось без внимания пензенских скульпторов. Со временем литейный участок СКБТ стал базовой лабораторией, в которой воплощались в жизнь творческие идеи скульпторов И. Г. Зейналова, Ю. Е. Ткаченко, Н. Н. Федунова, В. Ю. Кузнецова, Г. М. Феоктистова, Н. И. Береснева, А. И. Бема.

Отлитые на участке бронзовые миниатюры демонстрировались на российских и международных выставках и были удостоены высоких наград. Многие работы находятся в Пензенской картинной галерее имени К. А. Савицкого, в Третьяковской галерее, в музеях России и за рубежом, в частных коллекциях любителей из Германии, Голландии, Канады.

Делаются в СКБТ и масштабные работы. Среди них – памятник В. Э. Мейерхольду, установленный на территории Музея сценического искусства.

Из интервью с **КЛОЧКОВЫМ** Юрием Викторовичем, начальником литейного участка:

– Помимо конструкторской и производственной деятельности, литейщики СКБТ традиционно занимались художественным литьем. Это началось еще в 60-е годы. Такие заказы появились потому, что в СКБТ было хорошо поставлено точное литье – литье по выплавляемым моделям.

Художников в Пензе всегда было много, потребность в литье была, нас нашли и стали нам направлять эти заказы. Первым был академик Михаил Переяславец, который преподает сейчас в Москве.

Многие выпускники Пензенского художественного училища делали литье у нас, выросли в членов Союза художников, настоящих мастеров. Среди них были

такие, например, как Цой, Кныш – всего человек десять.

Делали в свое время памятник юному Блоку и двум его дедам – Бекетовым. Фигура Блока была высотой два метра тридцать сантиметров. К сожалению, эту работу похитили с того места, где она была установлена.

Со временем произошла смена поколений, и заниматься художественным делом пришлось мне. У меня первыми были работы Павла Грозова, Германа Феоктистова и Игоря Зейналова. Со временем познакомились с Юрием Ткаченко и начали работать вместе.

Занимаемся мы и мелкой пластикой, и крупной скульптурой, но не крупнее, чем в полторы «натуры».

Технология здесь довольно сложная. Вначале художник лепит из глины свою работу, затем с нее снимается гипсовая форма и по этой форме делается восковая фигура. Ее частями доставляют сюда, в СКБТ. Модели делаются в натуральную величину. Далее мы наносим керамическое покрытие, вытапливаем воск и получаем точную керамическую форму. Далее прокалка, заливка, очистка, обрезка – весь трудоемкий цикл. Сборку получившихся фрагментов делает сам художник.

Литье делается в основном из бронзы. Как правило, это отходы. И здесь нам приходится с этим металлом что-то мудрить, рассчитывать, как его удачно применить. Иногда, правда, бывают заказы, когда привозят сортовой материал.

Мне довелось лить памятник В. Э. Мейерхольду, который установлен во дворе музея имени режиссера. Процесс длился около двух месяцев, поскольку выполнялся в свободное от основной работы время. Но быстрее, чем за две недели, эту работу сделать невозможно...

Сколько сделали скульптур, сосчитать трудно, особенно мелкой пластики. В последние годы очень многие предприятия отказались от художественно литья. Технология довольно дорогая, и сейчас только два литейных участка в городе этим занимаются...

По сравнению с производством деталей для турбокомпрессоров, процесс художественного литья гораздо сложнее. Продукция штучная, и каждый раз приходится тщательно продумывать, как осуществить литье, поломать голову. Без души к этому процессу не подойдешь. Когда мы лили «Остапа Бендера» Хачатуряна, было много трудностей. Это была моя самая крупная работа,

высотой где-то два метра двадцать сантиметров.

Из интервью с ЗЕЙНАЛОВЫМ Игорем Гамлетовичем, скульптором, членом Союза художников, постоянным заказчиком СКБТ:

– Скульптурой я занимаюсь около десяти лет – малой пластикой, которая подразумевает бронзовое литье. Мои темы – это в основном анималистика, портретная, несколько гротескная бронза и немного утилитарное, предметное направление – шкатулки, светильники и так далее.

В СКБТ в качестве заказчика меня привел пензенский скульптор Герман Феоктистов, с подачи которого, собственно, я и увлекся бронзовым литьем. Там я познакомился с начальником литейного участка Юрием Викторовичем Клочковым. Это литейщик от Бога, фанат своего дела, который очень трепетно относится к литью как таковому, а к художественному литью тем более. Юрий Клочков очень скромный и ответственный человек, просто не советский человек, что у нас редкость. Шапкозакидательство ему не присуще вообще, профессиональное знание процесса художественного литья у него – на высочайшем уровне! Другого такого литейщика в Поволжье просто не найти.

Скажем так, благодаря СКБТ и его литейщику Юрию Клочкову весь поволжский регион имеет возможность делать художественное литье на очень высоком уровне. Продукция литейщиков СКБТ по качеству не уступает продукции Петербургского литейного завода, Московского литейного завода, который находится в Мытищах, при этом она обходится дешевле. Понятно, что на СКБТ и Юрии Клочкове фактически держится вся скульптура Поволжья...

Мои работы, работы Германа Феоктистова весьма детализованы. Детали могут быть очень мелкими, скажем, поводя лошади или смычок скрипки. Их крайне трудно отлить, гораздо труднее, чем какую-то эскизную работу. Это литье практически на уровне ювелирных работ. Как Клочков отливает такие сложные фрагменты – одному Богу известно!

Он прекрасно чувствует металл, за десять лет, которые он занимается художественным литьем, Юрий Викторович стал экспертом в этой области. Он может отличить марку бронзы просто по ее внешнему виду, чуть ли не пальцем пробует металл в тигле. Смотреть на него во время работы – огромное удовольствие.

Скульпторы Герман Феоктистов, Павел Грозов работают с Клочковым десять лет, я – шесть лет. За это время он оказал нам огромную помощь. Я считаю, что не было бы его – не было бы и нашего творчества. Одно дело – сделать работу в пластилине, в воске, но перевести ее в металл – это очень трудоемкий процесс. Мы пробовали отливать скульптуру на других предприятиях, кроме СКБТ, но они давали брака около 80 процентов! Юрий Викторович нас настолько избаловал, что уже какой-то мелкий брак в его исполнении – это просто нонсенс.

Я считаю, что нам, скульпторам, очень повезло, что в СКБТ есть такой высокопрофессиональный специалист, как Юрий Клочкив.

Из интервью с **ТКАЧЕНКО** Юрием Евгеньевичем, скульптором, членом Союза художников России, доцентом кафедры рисунка Пензенского государственного строительного университета:

– О СКБТ я услышал еще во времена учебы на последних курсах Пензенского художественного училища. Тогда уже были единичные случаи выполнения силами СКБТ художественного литья.

Более активно я начал заниматься художественным литьем в сотрудничестве с литейщиками СКБТ где-то в 1987 г., после окончания Харьковского

художественно-промышленного института.

Выбор в пользу СКБТ был сделан по простой причине – там лучший литейщик. Я говорю о Юрии Викторовиче Клочкове, который сегодня является наиболее авторитетным мастером по художественному литью для пензенских скульпторов.

До сих пор литье делают на нескольких пензенских предприятиях, но наиболее качественное можно получить, сотрудничая именно с СКБТ.

Во многом в том, насколько удачным будет художественное литье, играет роль не только оборудование и знания мастера, но и определенные душевные качества литейщика. У Юрия Клочкова все это счастливо совпало. Он понимает, чего хочет скульптор.

ЖИЗНЬ КОНСТРУКТОРСКАЯ. ЖИЗНЬ «КОМАНДИРОВОЧНАЯ»

Трудно переоценить значение для дизелестроительной отрасли той работы, которую проделали основатели СКБТ. За организационными вопросами, за повседневной текучкой они никогда не забывали о том, что работа инженера-конструктора – это искусство.

Из воспоминаний СИВОЛАПА Георгия Поликарповича, первого начальника СКБТ:

– Я не могу отдельно отметить кого-то из моих коллег как самых лучших. Это была целая группа сотрудников – основателей СКБТ, к сожалению, уходящая сейчас по возрасту. Все были энтузиастами, все работали с полной отдачей. Не стремились получать ученые степени, не гнались за званиями.

Я также мог получить ученую степень, не защищая даже диссертации, а просто написав реферат – существовал такой порядок. Но было некогда, и меня эти вещи не волновали, как и большинство моих коллег.

Нужно отметить, что быть инженером-конструктором – это не только наука. Это искусство, которое тем сильнее, чем талантливее человек. И многие конструкторы СКБТ были действительно талантливыми, творческими людьми.

Многое, конечно, нам не удавалось. Особенно жалею о потерянном времени. Когда надо было создавать по некоторым направлениям конструкторский задел – просто не хватало времени. И многие идеи умирали. Время отнимало в основном то, что пытались сделать как можно больше. Может быть, мы ставили себе слишком высокую планку, до которой не допрыгивали. Но высокие требования к себе были оправданны. Ведь, если мы хотим, например, через пять лет иметь в серийном производстве новый турбокомпрессор, то начинать надо сегодня. У нас, бывало, этих пяти лет просто не было. И некоторые опытные образцы погибали. Потери, правда, были небольшие, но очень обидные!..

Большим успехом СКБТ можно считать то, что мы до сих пор производим турбокомпрессоры, которые сконструированы в самом начале его работы. И у нас при этом не хватает мощностей удовлетворить потребности заказчиков, скажем, того же Министерства путей сообщения. Жаль, что опытно-конструкторские разработки пока выполняются в небольшом объеме. Это диктует ситуация. Однако мы понимаем, что тот, кто стоит на месте, всегда проигрывает...

Уже в самом начале своей работы СКБТ производило турбокомпрессоры для 11 советских дизель-строительных заводов. Со временем география сотрудничества бюро с другими предприятиями и организациями значительно расширилась. Сотрудники СКБТ не только создавали свои изделия, но и ездили в командировки на десятки предприятий отрасли.

Много лет в конструкторском отделе проработали М. И. Жуматий, П. А. Огороков, А. И. Кухарев, В. Г. Носенкова, Л. Н. Сорокоумова, А. Ф. Стешкина, Н. А. Гречкосий.

Из воспоминаний **ЖУКОВА** Михаила Сергеевича, главного конструктора по перспективным разработкам СКБТ:

– Со временем я стал ведущим специалистом, возглавлял внедрение наших разработок на двух крупнейших заводах – им. Малышева в Харькове и Коломенском тепловозостроительном заводе. Это были целые огромные комбинаты. Мне приходилось в связи с этим много ездить. Примерно восемь первых лет моей работы я фактически находился на этих заводах. Общий стаж моего пребывания на заводе им. Малышева, например, – это два с половиной года чистого времени. В Коломне – года полтора.

Там были высококвалифицированные специалисты, у них я набирался опыта, и эта работа мне нравилась, я всегда

стремился туда попасть. В тех же городах довелось пообщаться с работниками институтов – профессорами, академиками. Был у нас и свой отраслевой институт – Центральный дизельный НИИ в Ленинграде, который определял нашу политику и разработки. В нем также часто доводилось бывать. Фактически его специалисты разработали первоначальную теоретическую базу наших первых изделий. Потом мы модернизировали эти изделия...

Часто на работников СКБТ вваливали работу, которая совсем не являлась для бюро профильной. Помимо обычных командировок, некоторые сотрудники, бывало, решали далекие от производства турбоагнетателей проблемы.

Из воспоминаний **АЛЛЕНОВА** Владимира Александровича, бывшего главного инженера СКБТ:

– Особенно серьезная сложилась ситуация, когда в Советском Союзе был взят курс на создание собственных большегрузных самосвалов, которые раньше закупали у США. Это были грузовики БелАЗы. Дизели для них изготавливал Свердловский турбомоторный завод, шины – Ярославский шинный завод, а турбокомпрессоры – мы. Дизелестроители же делали для наших турбокомпрессоров корпусные детали. Связка была сложная.



Киреев В. А. –
генеральный директор
ОАО «СКБТ»



СКБТ – участник международной выставки «Транспорт и газпром»,
Тегеран, 1999 г.



В медпункте



В столовой



Скульпторы Зейналов И. и Феокистов Г. на литейном участке СКБТ



Первенство СКБТ по шахматам, 2003 г.



Котельная. Введена в эксплуатацию в 2003 г.



Инженер-инспектор инспекции Морского Регистра А. Н. Батяйкин принимает судовой турбокомпрессор ТК41В-08, заводской № 5000



Участок роторов. Слесарь-сварщик Харькин Н. В.
В СКБТ с 1985 г.



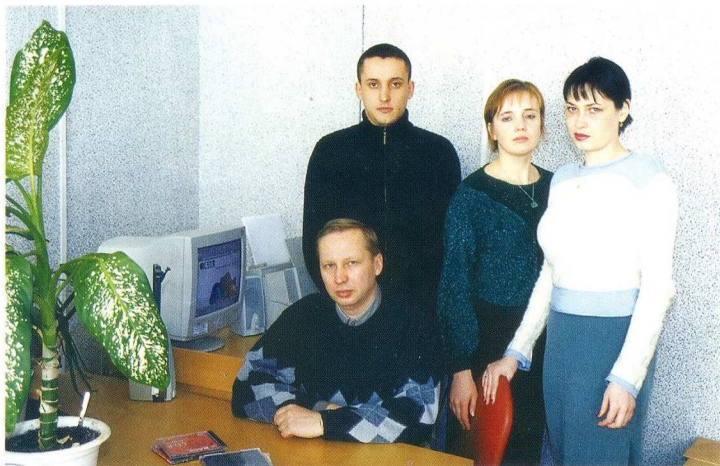
Ветераны конструкторского отдела. 1998 г.



Информационный центр



Конструкторский отдел, 2003 г.



Отдел качества. Слева направо: Петров А. В. – начальник отдела, Цветков В. А., Годяк И. Е., Зотова В. В.



Технологический отдел, 2003 г.



На участке роторов.



Памятник
В. Э. Мейерхольду,
установленный в
Пензе на территории
музея сценического
искусства.
Бронза, 2000 г.
Отлит на литейном
участке СКБТ.
Скульптор
Ю. Ткаченко.

Производство комплектующих для БелАЗов контролировалось очень жестко. За каждым шагом в этом деле следил чуть ли не ЦК КПСС. Мне как-то довелось быть в Кремле на совещании по большегрузным самосвалам – копыя ломались жестоко. И спрос с нас был суровый. Как-то раз мы к сроку не успевали сделать турбокомпрессоры, потому что нам в свою очередь не поставили корпусные детали. Мне пришлось ехать на завод, где мне показали, в каких жутких условиях, на маленьком пятачке, формуется эти корпуса. Надо было все это увязывать, и битвы вокруг БелАЗов шли постоянно...

Ответственность на нас постоянно возлагали большую, в том числе и не по профилю. Например, когда мы строились, почему-то мы и отвечали за проблемы технической документации, которую делал московский Гипротяжмаш. Эта работа была нашей совместной с Юрием Григорьевичем Рассудовым, многое пережили, хотя всегда было интересно.

Кстати, приходилось нам много заниматься и сельским хозяйством. Как-то раз первый секретарь Пензенского обкома КПСС собрал представителей всех научно-исследовательских организаций и сказал: «Хватит валять дурака – ин-

женерам заниматься прополкой, сбором урожая. Давайте помогать по-настоящему – интеллектом, своим умом!» Выдал нам на двух страницах перечень проблем сельского хозяйства. По жребию нам досталась задача – создать микроклимат на птичниках. Нужно было в совхозе в Бессоновском районе создать систему автоматического поддержания климата в цехе, где содержались куры-несушки. При этом написать техническое задание сотрудники совхоза просто не могли. Мы были вынуждены поехать на кафедру птицеводства в столичный сельхозинститут и просить: «Помогите определиться с заданием. Какой имеется в виду микроклимат?» Нам, конечно, помогли. Вернулись назад, стали обдумывать, как все это сделать.

Когда мы побывали в совхозе и посмотрели этот цех, оказалось, что он метров 150 в длину и 30 в ширину, и в нем столько этих кур! А для него надо было сделать автоматическую вентиляцию, автопоилки, поддержание режимов освещения, разных для кур разного возраста. Мы же этим никогда не занимались!

Поехал я в НИИ животноводства в Москву, встретился с профессором, зав. кафедрой птицеводства. Он мне смог по-

мочь только теорией – выдал четыре огромных тома отчетов, за которыми мне пришлось сидеть.

Многое мы разработали сами, в том числе техническую документацию для всех пятнадцати цехов совхоза. А в одном смонтировали все до конца и показали, как все это работает.

Таким образом, СКБТ порой приходилось решать проблемы совершенно не по своему профилю...

Турбокомпрессоры, производимые СКБТ, работают на судовых дизелях по всему миру, на электростанциях, тепловозах, большегрузных самосвалах. Отслеживать поведение турбонагнетателей в различных условиях приходится также сотрудникам бюро. Пожалуй, самый большой в СКБТ путешественник – это Юрий Матвеевич Володченко, менеджер по сервису и эксплуатации турбокомпрессоров.

Из биографической справки: Ю. М. Володченко награжден орденом «Знак почета», медалями «За трудовую доблесть», «За долголетний труд», «Ветеран труда», «Ударник 9-й пятилетки».

Из интервью с **ВОЛОДЧЕНКОВЫМ** Юрием Матвеевичем:

– Вышло так, что конструктором в СКБТ я работал всего год. Как-то раз был в командировке в Горьком, участвовал в испытании турбокомпрессоров на дизелях. Звонил с отчетом Блониной, а он мне и говорит: «Что ты мне отчи-

тываешься? Ты сам теперь начальник!» Оказалось, что меня отзывают из командировки, так как по настоянию министерства в СКБТ создали отдел надежности, и его начальником назначили меня.

С тех пор я начал много ездить в командировки. Изделия наши были новые, приходилось устранять выявляющиеся дефекты и недоработки, налаживать, обучать людей работе с турбокомпрессорами. В основном приходилось ездить по СССР на предприятия и в организации, где использовались тепловозные дизели. География моих поездок была широкой: Средняя Азия, Дальний Восток, Кольский полуостров, Новая Земля, Камчатка.

Первой моей командировкой за пределы материка была поездка на Новую Землю, в Арктику. Было это в начале 70-х гг. На Новой Земле производились испытания атомного оружия. Там работали электростанции, которые обслуживали полигоны. На них стояли дизели с нашими турбокомпрессорами. Для ремонта и обслуживания их был заключен договор с Министерством обороны. Эту работу довелось делать и мне.

Выезжали мы туда четыре года подряд по два месяца в году. Попадали в разные периоды – и в полярную ночь, и

в полярный день. Условия работы были вполне нормальные, жили в общежитиях. Правда, были и свои особенности. Нельзя было выходить на улицу по одному, так как погода менялась ежечасно. Можно было легко заблудиться в условиях плохой видимости. А пурга и ветра там были дикие! Порой можно было попасть в «белое молоко», когда не видишь собственной вытянутой руки. Запрещалось выключать радио, потому что по нему постоянно давались сводки погоды.

Интересно, что изделия СКБТ вполне прилично вели себя в арктических условиях. Работа была у нас, в общем-то, ординарная.

Но человеку там было трудно. Многие военные долго на Новой Земле не выдерживали, особенно семейные. Уезжали часто.

Работникам СКБТ там выдавали спецодежду. По зарплате была стопроцентная прибавка, больше никаких льгот. Суровые условия компенсировались тем, что там было просто интересно. Особенно природа. Скажем, я наблюдал, как на Новую Землю прилетают на гнездовье дикие гуси.

Часто здания заносило снегом по второй и третий этажи. В такие дни я видел маленького полярного воробья, который умудрялся в снежной заструге ло-

вить каких-то мошек! Думаешь: «Какие же тут в снегу могут быть мошки?»

Полярный день первое время переносишь с трудом. Солнце не садится за горизонт. Вроде бы рабочий день кончился и пора спать, а кругом светло. Это было дико видеть!

Весна в это время проходит очень быстро – трава, цветы появляются моментально. Так же быстро снова наступает зима...

Самая сложная работа в командировках была, когда мы доводили свои изделия для тепловозных дизелей. Происходили разрывы колес в компрессорах. Это было опасно для обслуживающего персонала. Мотались по базовым депо в Бухару, Ташкент, Харьков, Красноуфимск, на Кольский полуостров.

Приходилось ездить в составе бригад тепловозов. Машинисты менялись, а мы оставались на тепловозах. При полной нагрузке дизелей машинистам запрещалось заходить в дизельное помещение – это было опасно для жизни. А мы должны были там находиться и снимать показания приборов. Риск был, и бывало, компрессоры «рвало», но жертв, к счастью, не было.

Зарплаты и премии у нас были небольшие. Скорее энтузиазм, а не мате-

риальный стимул толкал нас на такую работу. Все мы были молоды, очень интересно было поездить...

Доводилось бывать и вне пределов Союза. Первая такая командировка была на Кубу. Ездили мы туда также в составе бригады по обслуживанию тепловозов, поставлявшихся сахарной промышленности Кубы в начале 80-х гг.

Мы обследовали депо, смотрели причины дефектов, поправляли кубинских специалистов в том случае, если они были не правы. Поездка была ответственной и в то же время интересная. Климат на Кубе нам показался тяжелым. Уехали из Пензы в декабре, а приехали, словно в баню – страшная жара и высокая влажность.

Кубу проехали всю – от столицы до южной оконечности. Ездили на машинах с представителями министерства, без охраны.

После Кубы попал в Югославию, в город Шабатс, что под Белградом. Там был химический комбинат, где использовались наши советские тепловозы. Затем работал в Китограде на алюминиевом комбинате, построенном с помощью Союза. Там моей задачей было обучение персонала по эксплуатации и уст-

ройству турбокомпрессоров. А в конечном итоге пришлось заниматься и дизелями, и тепловозами, поскольку не было специалистов.

Кстати, и кубинцы в свое время оценили возможности специалистов СКБТ. Чуть что – идут: «Юрий! Вот у нас проблемы!» Я говорю: «Я же не спец по дизелям!» Не понимают. Ну что ж, берешь руководство по эксплуатации, читаешь, думаешь и даешь решение. Ни разу не получилось, чтобы я оказался неправ.

Отношения сложились у нас отличные. Я проработал на Кубе четыре месяца, кубинцы делали запрос о том, чтобы меня оставили еще. Но в СКБТ решили: хватит.

Довелось мне работать и на флоте. В 60-х годах мы начали выпускать много турбокомпрессоров для судовых дизелей, в основном для рыболовецкого флота. В это время на Украине, на Николаевском судовом заводе начали делать большие морозильные траулеры. Дизели поставлялись с ленинградского завода «Русский дизель» – по два на каждый траулер. А турбокомпрессоры были наши.

Первое время приходилось часто выезжать на сдачу судов. Многие из них

пошли в науку, например, в Севморгеологию, Южморгеологию, в Питер, Геленджик, Владивосток.

У рыбаков были мощные флотилии, в портах были ремонтные базы. Они сами могли заниматься ремонтом. Труднее приходилось академическим судам. Никаких ремонтных баз не было, поэтому ученые заключали договоры на техническое обслуживание с СКБТ. Первое время оно проводилось в наших портах, в Ялте, Калининграде, Новороссийске, на Камчатке. Везде я побывал в командировках.

А затем наука стала много работать за пределами вод Союза. Первая командировка на такое судно была у меня в Лос-Анджелес, порт Лонг Бич. Туда мы ездили с Виктором Алексеевичем Киреевым, теперешним директором СКБТ. Летали мы, кстати, через Северный полюс и по прилете получили значки и грамоты по этому поводу.

Довелось быть в Чили, в Пуэрто-Аренас, откуда в составе южнокорейской экспедиции, которая зафрахтовала советское академическое судно, мы отправились в Антарктиду. Шли мимо Огненной Земли ко льдам, где в районе корейской полярной станции находились два месяца.

Там, конечно, было очень красиво – вулканы, айсберги, киты. Мы фотографировались с пингвинами, заходили на аргентинскую станцию вулканологов, очень много получили впечатлений.

В плавании наблюдали поведение наших турбокомпрессоров. Отличий от работы на твердой земле масса – постоянно мотает, нагрузка на дизели дикая! Опасно рядом с ними находиться, может при ремонте и придавить.

Хорошо, что у меня нет морской болезни. А ведь попадали в сильные шторма. Особенно когда проходили Магелланов пролив. Там сливаются два океана, и штормит страшно. Как раз можно было посмотреть, как работают наши турбокомпрессоры в таких тяжелых условиях. Да и подстраховать с ремонтом.

Работали мы, как часть экипажа. Утром приходили к 8-ми часам на центральный пульт управления, получали задания. Если наших работ не было, то помогали экипажу...

После Антарктиды я попал на южную оконечность Индии. Там после ремонта индусами наших турбокомпрессоров они вообще перестали работать...

Особых приключений у меня, к счастью, не было. Правда, однажды шли с рижской базы на проверку турбокомпрес-

соров в работе и «дефектовку» турбин. Плавание было промысловое, в Атлантике. До Мавритании в Африке добрались самолетом. А дальше на корабль. Двигались почти на экваторе, всего на 15-м градусе. Был я в этом плавании около месяца. А оттуда я уходил на попутном танкере. Шли неделю до Канарских островов. А танкер был пустой, попали в шторм. Судно было, как консервная банка. Качка такая, что нельзя было ни спать, ни есть, еду постоянно на себя проливал. Зато побывал на Канарах! Оттуда вылетел домой самолетом.

Семья к моим путешествиям со временем привыкла, трения кончились. Привозил домой всякую мелочь – сувениры, раковины, кокосы. Особых сложностей в смысле надзора при этих поездках не было. Пожалуй, только во время командировки на Кубу все было строго. Легче всего уезжал в Югославию. В Москве я оказался в день смерти Брежнева. Мне дали билет и сказали: «Катись ты отсюда быстрее! Не до тебя!»

Когда бывал в плаваниях, нам платили суточные, исходя из страны пребывания. Скажем, в США они составляли 50 долларов в сутки. Но надо сказать, и цены были там не низкие...

Ни в одной из моих командировок мне не пришлось столкнуться с тем, чтобы

наши турбокомпрессоры создавали серьезные проблемы. Даже в самом начале работы СКБТ мы очень оперативно реагировали на какие-то сообщения о дефектах. Быстро принимались меры.

Очень много нам довелось поработать на БАМе. Практически все турбокомпрессоры там обслуживали специалисты СКБТ, так как своего квалифицированного персонала на БАМе не было – одни простые мотористы. Бывало, только с одной станции приедешь, тут же вызывают на другую. Приходилось разбирать дизели и прямо на снегу, и среди кусачей мошкары. В зимнее время без энергоснабжения в тайге нельзя было получить ни тепла, ни воды. Поэтому все наши выезды происходили по первому требованию.

Я всегда был готов к тому, что меня в любой момент могут отправить в любую точку мира. Утром едешь на работу и где будешь вечером – не знаешь. Портфель с комплектом командировочного стоял на работе всегда. Случалось, с утра идешь на работу, а к ночи – уже в самолете. По два-три года не бывал в отпуске. И каждый год до полугода находился в командировках. Можно сказать, половину стажа отработал в путешествиях...

КУРС НА СОЗДАНИЕ ИМПОРТОЗАМЕЩАЮЩИХ ТУРБОКОМПРЕССОРОВ

1986 год. Это было начало тяжелейшего периода в экономике страны.

Известно, что с 1990 по 1998 гг. численность специалистов, занятых исследованиями и разработками, снизилась в стране в 2,3 раза за счет так называемой «утечки мозгов», то есть перехода специалистов на другую, более высокооплачиваемую работу или даже отъезда за рубеж.

Создание новых дизелей затормозилось. Соответственно упал спрос и на новые турбокомпрессоры.

СКБТ, как и другие разработчики новой техники в России, столкнулось с проблемой выживания в новых условиях.

Г. П. Сиволап по состоянию здоровья и в связи с преклонным возрастом оставил пост начальника СКБТ. Начальником и главным конструктором стал В. А. Потанин.

Из воспоминаний **ПОТАНИНА** Вячеслава Алексеевича, председателя Совета директоров СКБТ:

— Георгий Поликарпович в 1987 г. перешел на работу главным специалистом конструкторского отдела, и я сменил его на посту руководителя СКБТ. Сначала я был назначен на эту должность. А через год начала действовать выборная система, при которой коллектив сам выбирал руководителя. Работ-

ники СКБТ сделали свой выбор в мою пользу...

Архивная справка:

«Протокол
конференции трудового коллектива Специального
конструкторского бюро турбоагнетателей
по выборам начальника СКБТ.

9 марта 1989 г.

1. Из общего количества делегатов конференции 144 чел. присутствовали 110 чел., или 77%.

2. Выдвинута для избрания кандидатура тов. Потанина Вячеслава Алексеевича.

3. Обсуждение кандидатуры – выступили тт. Рассудов Ю. Г., Быличкин А. В., Межгорин Е. А.

4. Выказались за проведение выборов открытым голосованием – 100%.

5. Итоги голосования по кандидатуре тов. Потанина В. А. «За» – 100%.

6. По итогам голосования избран на должность начальника СКБТ тов. Потанин Вячеслав Алексеевич.

Председатель собрания НЕМЧЕНКО Л. И.

Секретарь собрания СИЛУКОВА О. В.»

Архивная справка. Из характеристики Потанина В. А.:

«Потанин Вячеслав Алексеевич начал трудовую деятельность на Пензенском дизельном заводе в 1959 году после окончания Брянского института транспортного машиностроения.

С 1962 года после организации СКБТ работал в нем на ряде инженерных должностей. С 1974 года – главный инженер СКБТ.

С 1975 года – главный инженер ПО «Пенздизельмаш».

С февраля 1987 года – начальник и главный конструктор СКБТ...

В. А. Потанин – один из наиболее квалифицированных и авторитетных специалистов по турбокомпрессорам для наддува дизелей в России. При его непосредственном участии разработаны и внедрены в серийное производство в АО «Пенздизельмаш» и ОАО СКБТ более 40 модификаций турбокомпрессоров 11-ти типоразмеров, которые эксплуатируются в народном хозяйстве в количестве более 150 тысяч штук.

В. А. Потанин непосредственно руководил разработкой и внедрением в производство турбокомпрессоров 4-го конструкторского поколения, технический уровень которых соответствует лучшим мировым образцам в этой области. В. А. Потанин развил и расширил производственную базу ОАО СКБТ, что позволило организовать в СКБТ серийный выпуск наиболее современных турбокомпрессоров.

В. А. Потанин является автором многих изобретений в области дизелестроения...

Заместитель директора ОАО СКБТ В. А. КИРЕЕВ

Председатель профкома Г. М. ДМИТРИЕВ»

Из биографической справки: Вячеслав Алексеевич Потанин награжден медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда», «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

В. А. Потанин, будучи опытным конструктором и исследователем, выдвинул и начал реализовывать идею разработки турбокомпрессоров не для новых дизелей, а для замены на иностранных дизелях, эксплуатирующихся в нашей стране. Ресурс турбокомпрессора значительно ниже ресурса дизеля. В основном это относится к большому парку судовых и тепловозных дизелей.

Турбокомпрессоры СКБТ не только не уступали импортным ТК по техническим параметрам, но и были более дешевы.

В кратчайшие сроки были спроектированы и изготовлены ТК23, ТК30, ТК33 для тепловозов, судов и дизелей другого назначения.

Тогда впервые прозвучало слово «бартер», означающее натуральный обмен продукцией. Например, за ТК для рыболовецкого флота коллектив СКБТ получал зарплату частично деньгами, а частично рыбой.

Воплощенная в жизнь идея Потанина сыграла важнейшую роль в сохранении организации.

Производство импортозамещающих ТК продолжается и сегодня.

Из воспоминаний **ПОТАНИНА** Вячеслава Алексеевича, председателя Совета директоров СКБТ:

– Моя работа в качестве начальника СКБТ пришлось на конец 80-х и 90-е годы. Чем для нас примечательны 80-е? Как раз в это время строился Ленинградский дизельный завод. Современнейшее дизельное производство. По приказу министра, я участвовал в проектировании завода. Он строился под современные швейцарские дизели двух модификаций, которые требовали турбокомпрессоры всех типоразмеров. Была одна тонкость – дизели требовали «родные» швейцарские турбокомпрессоры. Чтобы сохранить свое присутствие на рынке турбоагнетателей, нам нужно было срочно разработать свои турбокомпрессоры, не уступающие швейцарским.

Где-то в 1982 г. мы начали их проектировать. Дело шло довольно быстро. В 1985-86 гг. мы их сделали, и эти изделия прошли испытания в Пензе и Ленинграде. Я непосредственно занимался разработкой турбокомпрессоров, которые должны были «дать» швейцарское качество. С этой задачей нам удалось справиться.

Надо сказать, что СКБТ имеет прочные позиции на рынке так называемых импортозамещающих турбокомпрессоров. Те изделия, которые мы разработа-

ли для Ленинградского дизельного завода, не были «первой ласточкой» в этой области. Тогда мы лишь официально поставили себе такую задачу и впервые наладили массовое производство.

А первый случай создания в СКБТ импортозамещающего турбокомпрессора был в 70-е годы. Начали мы проектировать эти изделия в 1970 г. В 1973 г. я со своим товарищем, Михаилом Сергеевичем Жуковым, уже был в Париже, где у французских коллег наши турбокомпрессоры проходили испытания.

У нас был довольно оживленный обмен с зарубежными фирмами. Мне неоднократно приходилось бывать в Чехословакии и других странах, то есть состояние турбокомпрессоростроения в Европе, да и в мире, мы себе хорошо представляли. Информация была богатейшая. К тому же фирм, которые этим занимаются, не так много...

Почему именно мы попали во Францию? Тогда шел разговор о закупке лицензии на производство дизеля для больших морозильных траулеров. Как раз появилось постановление Правительства о развитии рыболовецкого флота. Так как закупать западные турбокомпрессоры было накладно, перед нами поставили

задачу делать вместо швейцарского свой турбокомпрессор.

В 1973 г. эта работа была закончена, и в Париже проводились сравнительные испытания швейцарского турбонагнетателя и нашего, сделанного в СКБТ. Испытания шли честно. Наше изделие испытывалось вторым, и мы получили результаты чуть лучше, чем швейцарцы.

Французы были невероятно удивлены. И удивлены приятно, потому что отнеслись к нам сочувственно. Когда нас встречали, была, конечно, изрядная доля скептицизма. Наш соперник – швейцарская фирма BBC считалась мировым лидером в производстве турбокомпрессоров. Сейчас она называется ABB.

Когда наше изделие оказалось лучше, мы были очень довольны. «Подпольно» отметили это событие в Париже, выпили привезенной с собой водки.

Полученные нами положительные результаты стали основой того, что фирма BBC разрешила использование наших турбокомпрессоров для лицензионных дизелей, которые начали производить в Ленинграде на заводе «Русский дизель».

Когда в 1982 г. мы начали проектировать импортозамещающие турбоком-

прессоры четвертого поколения, у нас уже была некоторая уверенность в себе. Помогло еще и то, что в это время еще сохранялось централизованное финансирование. Задача создания импортозамещающих турбонагнетателей четвертого поколения была объявлена государственной. И мы смогли для разработки аэродинамики наших изделий привлечь самые современные НИИ. На нас работали Московский автотомоторный институт, Бауманский институт, то есть «наукой» мы были обеспечены. Конструкторы также сработали хорошо, и мы нисколько не сомневались в том, что получим качественное изделие. Так оно и вышло.

Новые сравнительные испытания на «Русском дизеле» показали, что мы не хуже западных коллег. До начала этих испытаний нам, кстати, нужно было провести эксплуатационные испытания непосредственно на траулере, в открытом море. Ведь каждая новая конструкция, которая ставится на производство, имеет «детские болезни», и ликвидировать их в плавании довольно трудно.

Где-то в 1990 г. мы нашли подходящий корабль, который был укомплектован французскими дизелями, сходными

по параметрам с дизелем, который делал ленинградский завод. Уговорили механика корабля установить наш турбокомпрессор. Отдали его почти бесплатно, чуть ли не за восемьсот долларов, в Новороссийск на теплоход «Академик Вишневский».

По окончании плавания я встречался с механиками теплохода. Они рассказали, что, когда огибали мыс Горн, попали в шторм. Оба дизеля работали с перегрузкой, турбокомпрессоры – швейцарский и наш – трудились на полную мощность. И, к приятному удивлению, наш турбокомпрессор оказался немного лучше.

Дело кончилось тем, что экипаж теплохода прилетел сюда и выложил семьдесят пять тысяч долларов за второй турбокомпрессор...

Мне довелось руководить СКБТ в самые сложные годы экономических преобразований. Государство ушло от регулирования отрасли. Если бы не наши разработки по импортозамещающим турбокомпрессорам, вряд ли мы выжили бы. СКБТ приходилось просто невероятно тяжело в 90-е годы! Просто удивительно, что люди, коллектив мне поверили и никуда не разбежались. Бывало, пре-

кращали работу. Мне приходилось уговаривать, объяснять, что, если не работать, предприятие рухнет вообще. Удалось сделать так, что массовых отказов от работы не происходило.

Со временем мы «нащупали» российский рыболовецкий рынок. В свое время Советский Союз рыболовные суда строил мало, все больше делались военные корабли. Торговый и рыболовный флот комплектовывался в Польше, Дании, Финляндии, ГДР. Конечно, на судах стояли импортные дизели и турбокомпрессоры.

Дизель за свою «биографию» переживает минимум два турбокомпрессора. Со временем фирменные турбонагнетатели расходовали свои ресурсы. Появилась потребность в новых, а на мировом рынке это изделие стоит довольно дорого: в нашем классе – около 120 тысяч долларов. СКБТ продает свои турбокомпрессоры по 25-27 тысяч. Разница огромная. В мировом масштабе нам конкурировать сложно, так как почти невозможно обеспечить в мировых портах ремонтные базы и склады запчастей, в чем есть большая потребность – ведь капитан торгового судна не знает, где он будет завтра. В России наши турбокомпрессоры для импортных дизелей крайне нужны на флоте.

Также мы правильно угадали потенциального заказчика в лице Министерства путей сообщения, которому тоже нужны импортозамещающие турбокомпрессоры. Ведь в свое время Советский Союз закупил у чехов большое количество тепловозов. С ними произошла та же история – старые турбонагнетатели выработали свой ресурс. А у нас на производстве стояли изделия, очень близкие по своим параметрам к чешским. Они хорошо подошли к дизелям МПС.

Наши турбокомпрессоры вообще проявили универсальность. Несколько лет мы успешно производили некоторые модели для Газпрома, в системе которого также они потребовались...

Я рад, что в сложные 90-е годы нам удалось практически полностью сохранить коллектив СКБТ. Инженерные кадры сохранили все. Частичная текучесть была не больше, чем в обычные времена. При общем спаде производства пришлось, правда, сократить часть рабочих.

Хорошо и то, что мы ничего не потеряли в творческом отношении. Я и сейчас курирую новые разработки и занимаюсь ими сам непосредственно. Это интересная работа над управляемой систе-

мой наддува. Разработка системы – и в теоретическом, и в техническом планах – очень сложная вещь. Мы не отстаем от мировых тенденций в нашей области и имеем серьезные перспективы именно в разработке новых изделий.

Хотя какое-то время мы были вынуждены нарастить объемы производства. И здесь надо в ноги поклониться бывшему министру тяжелого машиностроения РСФСР Афанасьеву, который в свое время помог создать на СКБТ хорошую производственную базу.

На ближайшее будущее перспективы у СКБТ самые благоприятные, несмотря на некоторые сложности с неплатежами. Запасные турбокомпрессоры очень нужны в стране. Кроме нас, производителей современных турбокомпрессоров нашего класса в России просто нет. Мы даже не в состоянии обеспечить продукцией всех желающих. Емкость рынка велика, и в самые хорошие времена мы удовлетворяли внутренний спрос всего на 60-70%. Так что есть куда расти. Западные коллеги просто завидуют нашему российскому рынку.

В творческом смысле сложилась интересная ситуация. Дизелестроители в совершенствовании своих изделий до-

стигли «потолка». Дальше дизельные двигатели могут развиваться только в сторону улучшения турбокомпрессоров. И здесь для нас существует большое поле деятельности, потому что турбокомпрессоры еще могут совершенствоваться. Мы избрали свой, оригинальный путь в этой области и продолжаем вести новые разработки...

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

В июле 1992 г. коллектив СКБТ в числе первых в Пензенской области на общем собрании принял решение о приватизации, то есть преобразовании государственного предприятия СКБТ в акционерное общество.

Прежде чем принять такое непростое решение, мы изучили имеющиеся на тот момент нормативные документы, провели многочисленные консультации на всех уровнях.

22 июля 1992 г. Комитет по управлению имуществом Пензенской области принял соответствующее решение, и СКБТ получило свидетельство № 109 о государственной регистрации предприятия как акционерного общества открытого типа.

Далее начался самый сложный процесс – распределение внутри коллектива оставленного за СКБТ пакета акций.

Рабочая комиссия столкнулась с бесчисленным количеством проблем, мнений, предложений.

Достаточно сказать, что потребовался целый год, чтобы выработать более или менее приемлемый вариант распределения.

Первое собрание акционеров состоялось 18 марта 1994 г. В собрании приняло участие около 600 акционеров. Вел собрание Ю. Г. Рассудов. На собрании присутствовали держатели 9215 акций, а всего их было выпущено 10000.

На этом же собрании впервые тайным голосованием был избран директор ОАО СКБТ. Кандидатами на эту должность были:

Ю. В. Вобликов – инженер дизельного завода;

В. М. Коса – начальник отдела СКБТ;

В. И. Никулин – начальник отдела СКБТ;

В. А. Потанин – директор СКБТ.

Абсолютным большинством голосов (6923 акции) директором СКБТ вновь был избран В. А. Потанин.

Несмотря на серьезные трудности, в СКБТ продолжались работы по созданию новых турбокомпрессоров. Конечно, полное отсутствие финансовой поддержки министерства заставило сократить планы опытно-конструктивных работ.

Однако к тому моменту, когда дизелестроительные заводы начали «оживать», в СКБТ уже был разработан целый ряд турбокомпрессоров четвертого конструктивного поколения, которые отличал высокий коэффициент полезного действия (0,62 ... 0,64), достигнутый за счет применения так называемых реактивных колес компрессора и других решений. Эти достижения дают прямую экономию топлива при эксплуатации дизелей.

Небольшая потребность в турбокомпрессорах как раз соответствовала мощности новой экспериментальной базы.

Финансовое положение предприятия стабилизировалось. Рыночные условия заставили создать отдел договоров, отдел внешнеэкономических связей (ОВС), службу маркетинга и сбыта.

Отдел договоров не только заключает их с заказчиками, но и ведет ценовую политику, а также формирует задания производственным подразделе-

ниям, контролируя строгое соблюдение договорных обязательств.

Руководит отделом Тамара Сергеевна Илюхина, много лет назад начавшая трудовую деятельность в СКБТ оператором светокопировальной машины. СКБТ прочно завоевывает зарубежный рынок, осуществляя экспортные поставки как турбокомпрессоров, так и запасных частей к ним.

Дизели с турбокомпрессорами конструкции СКБТ эксплуатируются в Германии, Италии, Финляндии, Чехии, Индии, Турции, Индонезии, Египте, Алжире и других странах мира.

Первым руководителем отдела внешнеэкономических связей стал Николай Александрович Белинский, которого затем сменил его ученик Сергей Александрович Ефремов. Прекрасно освоились с новой работой старейшие работники СКБТ Г. М. Пашкова и Г. А. Корнилова.

СКБТ организовало пункты сервиса и консигнационные склады в Бремене (Германия), Риге (Латвия), Санкт-Петербурге, Калининграде, Находке, Кемерово, Астрахани, а служба надежности ведет непрерывное наблюдение за всеми турбокомпрессорами, изготовленными в СКБТ.

Важнейшую роль в функционировании любого предприятия играет обеспечение материалами, приборами, всем необходимым для нормальной работы. А это не одна тысяча наименований. Поэтому в СКБТ создан отдел материально-технического снабжения (ОМТС), которым на протяжении многих лет руководит Валерий Михайлович Мещеряков.

Говорят, что снабженцами не становятся, ими рождаются. Эти слова можно отнести к каждому работнику отдела.

Со временем начали расти заказы на изготовление новых турбокомпрессоров и их небольших партий. О бартере уже никто и не вспоминает. Устойчивое положение организации позволило В. А. Потанину, совмещавшему обязанности директора и председателя Совета директоров, оставить пост директора.

На общем собрании акционеров 28 мая 1998 г., по предложению В. А. Потанина, директором СКБТ был избран В. А. Киреев, который прошел хорошую школу руководителя на дизельном заводе, а затем и в СКБТ.

Биографическая справка:

КИРЕЕВ Виктор Алексеевич

С 01.06.1998 – Генеральный директор ОАО СКБТ.

Дата рождения: 31 июля 1955 года.

Место рождения: г. Пенза.

Образование: высшее. В 1989 году окончил Пензенский политехнический институт. В 2000 году – курсы ПГУ «Сертификация систем качества по стандартам 9000-99004».

Специальность по образованию: инженер-механик.

Поездки за границу: Германия, ЧССР, Индия

Работа в прошлом:

1973-1974 гг. – ученик слесаря по ремонту подвижного состава, слесарь 3 разряда, помощник ма-

шиниста локомотивного депо Пенза-III Куйбышевской железной дороги.

1974-1976 гг. – служба в Советской Армии.

1977-1992 гг. – наладчик 5 разряда, наладчик 6 разряда, мастер дизельного цеха, инженер по подготовке производства ПДО, заместитель начальника дизельного производства ПДО, заместитель начальника турбинного производства, начальник диспетчерского бюро, заместитель начальника турбинного производства, инженер-технолог 1 категории ОГТ ПО «Пенздизельмаш», г. Пенза.

1992-1998 гг. – ведущий специалист бюро маркетинга, заведующий плановым отделом, заместитель директора по коммерческим вопросам ОАО СКБТ, г. Пенза.

С 1998 г. – Генеральный директор ОАО СКБТ.

На 20 января 2003 года численность сотрудников СКБТ составила 411 человек. Среди них 212 инженерно-технических работников и 199 рабочих. В коллективе предприятия трудятся 134 женщины, из них с высшим образованием – 71.

Всего в СКБТ 169 сотрудников, имеющих высшее образование, 125 имеют среднее специальное и 117 – среднее образование.

В коллективе СКБТ представлены следующие возрастные группы сотрудников: от 18 до 26 лет – 25 человек, от 27 до 30 лет – 69 человек, от 31 до 40 лет – 156 человек и старше 40 – 161 человек.

132 сотрудника СКБТ за всю его историю награждены медалью «Ветеран труда»...

В 1997 г. ОАО СКБТ получило Свидетельство Регистра морского судоходства России об аккредитации испытательной лаборатории на право проведения стендовых испытаний турбокомпрессоров для дизелей морских судов.

В декабре 2000 г. был собран, испытан и принят инженером-инспектором инспекции Морского регистра А. Н. Батяйкиным изготовленный в СКБТ пяти тысячный турбокомпрессор. Это был турбокомпрессор ТК41В-08 за № 5000.

В 2001 г. решением комиссии Минпромнауки России ОАО СКБТ получило Свидетельство о государственной регистрации как научной организации.

Высокий уровень разработок СКБТ подтверждается проведенными прямыми сравнительными испытаниями, например, турбокомпрессоров РТД280 (Чехия) и ТК23В-36 (СКБТ) на дизеле 8ДМ21А (ТМЗ, г. Екатеринбург), турбокомпрессоров НА34 (Германия) и ТК35В-08 (СКБТ) на дизеле 6ЧРН40/46 («Русский дизель», Санкт-Петербург) и другими, которые показали, что турбокомпрессоры СКБТ не хуже зарубежных, а во многих случаях превосходят их по своим характеристикам.

В решении наиболее сложных проблем СКБТ на договорной основе сотрудничает с институтами: ВНИИЖТ, НИИД, НАМИ, ЦНИДИ, ВНИТИ, Самарским аэрокосмическим университетом, Самарским ГТУ, Санкт-Петербургским государственным техническим университетом, Пензенским государственным университетом и другими.

СКБТ регулярно принимает участие в международных выставках и ярмарках. В 1997 г. на выставке в г. Кошица (Словакия) ОАО СКБТ было удостоено золотой медали, а в феврале 1999 г. СКБТ присужден Международный Гран-при в престиже и качестве, учрежденный испанским журналом по индустрии и коммерции «ACTIA LIDAD».

Интервью с генеральным директором ОАО СКБТ Виктором Алексеевичем КИРЕЕВЫМ

Корр.: *В каком году Вы пришли в СКБТ?*

В. К.: Я проработал шестнадцать лет на дизельном заводе – с 1976 г. Начиная с 1978 г., занимался турбокомпрессорами. А в 1992 г. перешел работать в СКБТ.

Я начал работать начальником отдела договоров – планово-экономического отдела. Затем стал коммерческим директором. А в 1998 г. был избран генеральным директором и сменил на этой должности Вячеслава Алексеевича Потанина.

Вообще, СКБТ – это уникальная организация. За всю ее историю на предприятии было всего три директора. Первый – это Георгий Поликарпович Сиволап, который, собственно, и создал СКБТ. Затем Потанин, который является председателем Совета директоров и ведущим конструктором. Оба они продолжают работать в СКБТ, насколько это им позволяет здоровье.

Корр.: *Когда Вы были избраны руководителем СКБТ, в каком состоянии находились дела предприятия, каковы были настроения в коллективе?*

В. К.: Ситуация в 1998 г. не только в СКБТ, но и в промышленности всей России была такова, что больше «стояли», чем работали. Соответственно существовала задержка зарплаты на четыре-пять месяцев. Были большие долги перед бюджетом.

И финансовая и моральная ситуация на предприятии была тяжелая. Но хочу сказать, что отчасти

она прогнозировалась нами. Как бы тяжело ни было, мы даже в то время вкладывали деньги в новые разработки. Немаловажен тот факт, что наше сегодняшнее стабильное финансовое состояние основывается на работах, которые были заложены в конце 90-х годов.

Корр.: Как удалось сохранить коллектив в такой трудный момент?

В. К.: Убедением. Только убеждением. Рассказывали сотрудникам о ситуации, о той роли, которую играет СКБТ в дизелестроении России и стран СНГ. Я считаю, что люди просто поверили руководству. И мы совместными усилиями преодолели вставшие перед нами трудности.

Я не говорю, что на сегодняшний день в СКБТ очень хорошая ситуация, но, по крайней мере, наше положение устойчиво, и мы ожидаем большого перспективного роста.

Корр.: Какие шаги Вы, как руководитель, и коллектив предпринимали, чтобы выйти из положения, в котором оказалось СКБТ в 1998 г.?

В. К.: Во-первых, мы начали вести жесткую финансовую политику. А именно, не брали на себя те обязательства, которые не могли бы исполнить. Во-вторых, мы очень щепетильно относились к своим обещаниям.

Это касалось работы и с банками, и с налоговыми органами, и с администрацией области. Эти меры позволили нам добиться доверия со стороны

Сбербанка, налоговиков, чиновников. Все, что мы обещали, мы старались исполнить.

Тем самым мы получили доступ к кредитным ресурсам Сбербанка. Он стал кредитовать нас на длительные сроки одних из первых в Пензенской области. По тем временам получить кредит сроком на три года удавалось далеко не всем, но мы этого смогли добиться.

Доверие мы оправдали. И сегодня со Сбербанком у нас хорошие, деловые отношения. Мы являемся его VIP-клиентами и не испытываем проблем с заемными средствами.

Теперь мы решаем проблемы нашего внутреннего роста, роста производства.

Архивная справка. Газета «Молодой ленинец». 21 апреля 1999 г.:

«... В 1996-ом руководство фирмы пошло на партнерские отношения со Сбербанком, который, кстати, владеет 20 процентами акций СКБТ, и взяло долгосрочный кредит. Деньги были направлены на обеспечение качественного прорыва на рынке турбокомпрессоров.

Зря скептики говорят, что вложения в науку не окупаются. Уже в 1998-ом вновь разработанные компрессоры, призванные заменить чешские на всех маневровых тепловозах России и СНГ, начали давать ощутимую коммерческую отдачу...»

Газета «Наша Пенза», № 30, 2000 г.:

«... Специализированное конструкторское бюро турбоагнетателей (СКБТ) – единственный изготовитель такой продукции в России. С 1995 года

предприятие начало активное сотрудничество с Пензенским банком. Первый полученный кредит помог ОАО СКБТ создать удачную, современную модель турбокомпрессора, которая пользуется хорошим спросом у российских потребителей и помогает стране экономить валютные средства. На очереди реализация еще более серьезного проекта, который позволит начать широкую замену импортных турбокомпрессоров на более дешевые, но не менее качественные отечественные. И здесь кредиты Пензенского банка будут являться решающим фактором...»

Корр.: Когда государство ушло от регулирования отрасли дизелестроения и как это сказалось на развитии СКБТ?

В. К.: С 1991 г. СКБТ не получает ни копейки бюджетных денег. Предприятие с тех пор само ориентируется в рынке. Мы сами ищем заказчиков, сами на свои или заемные средства разрабатываем новые изделия и реализовываем их.

Абсурд заключается в том, что мы – предприятие, которое в 2000 г. получило аккредитацию как научная организация, являясь отраслевым конструкторским бюро дизелестроения, не получаем на свои работы бюджетных денег. То есть развитие науки у нас происходит за счет прибыли от той же науки. На деньги, заработанные нашим экспериментальным цехом, мы и существуем.

Корр.: Как удалось отбить атаки желающих приобрести предприятие по дешевке в трудное для него время и сохранить СКБТ?

В. К.: Хочу сразу сказать, что руководство СКБТ всегда было открыто для делового и взаимовыгодного сотрудничества. Мы сами искали инвесторов, партнеров по бизнесу. Убеждали, разъясняли, что это не «быстрые» деньги – вложения в СКБТ.

Все спекулятивные попытки в отношении СКБТ, а такая попытка была в 1999 г., удалось пресечь. Надо отдать должное нашему коллективу, той команде, которая сложилась за долгие годы – мы очень четко, а главное законно, отбили все атаки. Потому что было ясно, что никакого выгодного сотрудничества за ними нет. Позиция этих людей была простой – сегодня купить по дешевке предприятие, у которого трудная финансовая ситуация и много долгов, а завтра его продать...

Архивная справка. Газета «Молодой ленинец» 21 апреля 1999 г.:

«НЕМЦЫ ПЫТАЮТСЯ ПРОГЛОТИТЬ РУССКИЙ ТУРБОКОМПРЕССОР»

Как снег на голову, свалилось на коллектив СКБТ известие о начале процесса банкротства их предприятия. Сегодня здесь работает почти 400 человек... Все они были буквально ошарашены новостью, поскольку в последнее время СКБТ начало стабильно подниматься вверх, перед бюро открылись новые, совершенно фантастические перспективы...

Полной неожиданностью для руководства СКБТ явилось начало процедуры банкротства одним из кредиторов, поскольку накануне с ним было подписано соглашение о порядке и сроке погашения задолженности. Четверть долга уже возвращена...

Виктор Киреев полагает, что каким-то странным образом здесь замешаны немцы. Вернее, главный конкурент СКБТ – германская фирма «МАН», которая уже пыталась наложить лапу на СКБТ во время приватизации в начале девяностых. Тогда руководству области хватило мужества и дальновидности отказать немцам...

Евгений МАНУЙЛОВ»

Мы понимали, что если мы не отстоим СКБТ, то завтра оно как конструкторское бюро прекратит свое существование. Потому мы и сражались. И считаю, что все сделали правильно и законно. Арбитражный суд все попытки надуманного банкротства отменил. Мы, как положено, прошли все процедуры наблюдения. И никто об этом сегодня уже не вспоминает.

Корр.: *Расскажите о той управленческой команде, которая сложилась в СКБТ. Каковы ее сильные стороны? Кто эти люди?*

В. К.: Перечислять можно долго. У нас есть люди пожилого возраста, которые всю свою жизнь вложили в СКБТ, такие как Г. П. Сиволап, В. А. Потанин, М. С. Жуков, Ю. М. Володченков. И есть среднее поколение, которое пришло в СКБТ десять-пятнадцать лет назад. Это Б. М. Гнездилов, В. Е.

Ставицкий, Г. В. Тарабрин, В. Д. Дрязгин, А. В. Виноградов, В. А. Чепыжов, Г. М. Иванов, А. В. Петров, Г. В. Ерохина, Е. В. Пахомов.

Биографическая справка:

ГНЕЗДИЛОВ Сергей Михайлович

Дата рождения: 9 сентября 1960 года.

Место рождения: С-з «Переволоцкий» Переволоцкого района Оренбургской области.

Образование: высшее. Окончил в 1983 году Тольяттинский политехнический институт, в 1995 году – Пензенский политехнический университет по специальности «Экономика и управление», экономист-менеджер.

Специальность по образованию: инженер-механик.

Поездки за границу: Швейцария, Англия, Чехия (1989-1993 гг.)

Работа в прошлом:

1977-1978 гг. – ученик электромонтера, электромонтер линейных сооружений электромеханического завода, г. Тольятти.

1978-1983 гг. – студент Тольяттинского политехнического института.

1983 г. – 16.02.1993 – инженер, старший инженер-конструктор, инженер-конструктор II кат., инженер-конструктор I категории, руководитель бригады перспективного проектирования Специального конструкторского бюро турбонагнетателей ПО «Пенздизельмаш».

С 16.02.1993 – заместитель директора – главный конструктор.

Биографическая справка:

ДРЯЗГИН Владимир Дмитриевич

Дата рождения: 22 апреля 1955 г.

Место рождения: г. Пенза.

Образование: высшее. Окончил в 1982 г. Пензенский политехнический институт. В 2000 г. – курсы ПГУ «Сертификация систем качества по стандартам 9000-99004».

Специальность по образованию: инженер-механик.

Работа в прошлом:

29.10.1992 – 16.02.1993 – начальник ОТиЗ СКБТ.

16.02.93 – 05.09.2000 – директор по экономике – главный экономист.

С 05.09.2000 – финансовый директор СКБТ.

Подчеркну, что наше предприятие сильно не станками, технологиями, а именно людьми. Производство можно разместить на какой угодно площадке, вложить в него деньги. А вот создать работоспособный конструкторский коллектив – это очень сложная задача. Становление молодого конструктора занимает 12-15 лет. Из человека, который пришел со студенческой скамьи, толк получится не раньше, чем лет через десять.

Корр.: *Какие перспективы есть сегодня у конструкторского направления СКБТ? Или предпочтение отдается производству?*

В. К.: Отдавать предпочтение чему-то одному опасно. Опасно скатиться на чисто конструкторские разработки, то же самое касается производства,

конвейера. Нужно быстро реагировать на рыночную ситуацию. Почему СКБТ нормально себя чувствует в рыночных условиях?

Потому что мы имеем и достаточно сильное производство, и хорошую конструкторскую базу. Пусть производство в количественном отношении не слишком хорошо развито, но в смысле качества оно на высоте.

Мы можем делать очень большой объем работ, которые другие предприятия России могут осуществлять на уровне отдельных операций. У нас есть все технологии, кроме, пожалуй, чугунного литья. Почти полный цикл.

Изначально СКБТ создавалось как отраслевое конструкторское бюро всей дизельной отрасли Советского Союза. Оно должно было обеспечивать поставки турбокомпрессоров на все дизелестроительные заводы. В начале перестройки сложилась такая ситуация, что не были загружены основные мощности, и некоторые дизельные заводы начали пытаться проектировать и изготавливать турбокомпрессоры сами. Но сегодня все эти попытки прекратились. Всем стало ясно, что для этого требуется высокопрофессиональный коллектив, и конкурентоспособную продукцию можно делать только на специализированном предприятии. Поэтому СКБТ до сих пор остается единственным в своем роде предприятием по проектированию и производству турбокомпрессоров в стране.

Корр.: *СКБТ ориентируется только на внутренний российский рынок. Есть ли экспортные направления?*

В. К.: По продажам нашей продукции ситуация такова. Примерно 43% продаж в 2002 г. пришлось на Министерство путей сообщения. Затем судовая отрасль, большегрузные самосвалы – БелАЗы, Газпром, малая энергетика и немного оборонных заказов. Экспорт в 2002 г. составил 12% продаж. В основном это судостроение. Суда, построенные в бывшем Советском Союзе, плавают и по сей день, помечая хозяев. Есть они в Панаме, США, Аргентине, Новой Зеландии – где их только нет!

Спектр наших экспортных поставок очень большой. Они периодические, но в общем объеме занимают серьезное место.

В 2003 г. по заключенным контрактам видно, что тенденция увеличения экспортных поставок существует. Большой процент адресатов этих поставок принадлежит странам СНГ – Украине и Казахстану. Здесь есть очень серьезные перспективы.

Корр.: *Каковы планы руководства СКБТ на будущее? Что будет дальше?*

В. К.: Дальше вот что. Как бы сложно ни было, каждое предприятие дизельной отрасли России имеет свою программу развития. Имеем ее и мы. Я считаю, что главная задача СКБТ – быть востребованным дизельными заводами. Все новые разработки российских дизелистов всегда требовали турбо-

компрессоры нашего производства. Это и есть наши перспективы и фактор устойчивости развития.

Я считаю, что наша главная заслуга – это сохраненные связи с дизельными заводами. Мы с ними работаем рука об руку. Те перспективные разработки, которые есть, например, на коломенском заводе, прорабатываются нашими конструкторами, специалистами, и мы уже готовим себе завтрашний день.

Корр.: *Есть ли у СКБТ зарубежные конкуренты, которые представляют собой серьезных соперников на рынке СНГ?*

В. К.: На российском рынке наши главные конкуренты – это чешские производители и отчасти немецкие. Но, во-первых, по сравнению с их продукцией, наша выигрывает за счет простоты конструкции. Во-вторых, с 1975 г. наши изделия не проиграли ни одного сравнительного испытания, то есть по техническим параметрам наши турбокомпрессоры ничуть не хуже.

В-третьих, сегодня цена на нашу продукцию наиболее предпочтительна для заказчика. Завтра ситуация будет меняться. И мы к этому уже готовимся и понимаем, что нужно осваивать новые технологии для того, чтобы хорошо конкурировать на рынке.

Корр.: *Насколько велик объем производства СКБТ по сравнению с зарубежными конкурентами?*

В. К.: В свое время серийное производство в СКБТ и на дизельном заводе в количественном отношении находилось на втором месте в Европе. На сегодняшний день мы соревнуемся за второе место с чешскими производителями, и наша задача – его удержать. О первом пока рано говорить, но лет через пятьдесят мы об этом вспомним.

Корр.: *Насколько серьезным налогоплательщиком является СКБТ для Пензы и области?*

В. К.: В Первомайском районе по объему отчисляемых в бюджет налогов мы занимаем третье место среди машиностроителей. По всем показателям мы являемся стабильным средним предприятием.

Корр.: *Какую социальную политику Вы как руководитель проводите в СКБТ?*

В. К.: Даже когда финансовое положение предприятия было очень трудным, мы старались поддерживать своих работников, понимая, что главное – это люди. Не случайно мы наблюдаем сейчас, что, например, для питерских и московских предприятий главной проблемой стали кадры. Если ты не будешь заботиться о перспективе – а это и нормальные условия труда, социальное обеспечение, льготы, здравоохранение, развитие учебы, перепрофилирования, – то кадровый вопрос встанет обязательно.

В коллективном договоре СКБТ отражены разработанные социальные программы. В полной мере

их реализовывать не всегда удастся, однако в этом направлении мы ведем серьезную работу.

В СКБТ одна из самых высоких зарплат в областной машиностроительной отрасли.

Особая статья – жилищные проблемы наших работников. На сегодняшний день мы заключили со Сбербанком корпоративный договор, по которому СКБТ является гарантом по выдаче ссуд нашим сотрудникам. Если человеку необходимы деньги на покупку жилья и если он внушает доверие, если его работа эффективна, то СКБТ дает за него поручительство Сбербанку. То же самое касается ссуд на оплату учебы, лечения и так далее. Эта практика существует у нас уже второй год и дает свои положительные результаты.

ОБЩЕСТВЕННАЯ РЕДКОЛЛЕГИЯ

Потанин В. А. – председатель Совета директоров
СКБТ

Киреев В. А. – генеральный директор СКБТ

Мануйлов В. И. – директор Института региональной политики

Рассудов Ю. Г. – заместитель главного конструктора СКБТ

Дмитриев Г. М. – председатель профкома СКБТ

В подготовке очерков принимали участие: Г. П. Сиволап – первый директор СКБТ, М. С. Жуков – главный конструктор по перспективным работам СКБТ, Ю. Г. Рассудов – заместитель главного конструктора СКБТ, С. В. Брилевич – модельщик СКБТ, Г. М. Дмитриев – председатель профкома СКБТ.

При подготовке очерков использованы документы архива СКБТ, материалы личных архивов работников СКБТ.

Содержание

Рождение коллектива	5
Первые разработки. Опыты и испытания	24
Письмо Хрущеву. Ответ «Известий»	29
Создание СКБТ. Самостоятельность	35
Проблемы роста	42
Первая награда	50
«Социалка» и общественные достижения	51
Технологический отдел	64
Большая стройка	70
Испытательная лаборатория	79
Литейка	83
Жизнь конструкторская. Жизнь «командировочная» . .	93
Курс на создание импортозамещающих турбокомпрессоров	109
Акционерное общество	122
Интервью с генеральным директором ОАО СКБТ В. А. Киреевым	129

В. А. Лакодин
Специальное конструкторское бюро
турбонагнетателей.
40 лет в дизелестроении

Отпечатано с готового оригинал-макета
в ИПК ФГУП «Пензенская правда»,
г. Пенза, ул. К. Маркса, 16.
Сдано в набор 3.09.2003 г. Подписано в печать 16.01.2004 г.
Бумага офсетная. Формат 60x84 1/16 Печать офсетная.
Гарнитура School. Усл. п. л. 9,8.
Заказ 5781. Тираж 1000.

