

УДК 621.43

**И.В. Парсаданов**

## СТУДЕНЧЕСКИЕ ГОДЫ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА

*Посвящается выдающемуся и талантливому инженеру, организатору производства, выпускнику кафедры двигателей внутреннего сгорания Национального технического университета «ХПИ». Приведены сведения из его биографии и архива университета.*



В 2012 году исполнилось 100 лет со дня рождения Найша Моисея (Михаила) Наумовича, выдающегося и талантливого инженера, организатора производства, лауреата Сталинской премии за усовершенствование конструкции и технологии танкового дизеля В-2, создание конвейерного производства танков, которые во многом обеспечили победу над фашизмом в Великой Отечественной войне.

Этому событию посвящена прекрасная книга «Главный инженер» [1], которая была издана в Луганске, городе, в котором длительное время на ведущем и крупнейшем тепловозостроительном заводе страны проводил технологическую и конструкторскую политику М.Н. Найш.

Из книги, в которой приведен автобиографический материал, воспоминания друзей и специалистов, близких к этому незаурядному человеку, можно узнать, что родился Н.М. Найш в Харькове в 1912 году. Здесь же в Харькове он получил высшее образование, окончив Харьковский Механико-машиностроительный институт (ныне Националь-

ный технический университет «Харьковский политехнический институт», (НТУ «ХПИ»)), защитив диплом на кафедре двигателей внутреннего сгорания.

На кафедре двигателей внутреннего сгорания всегда с большим почтением и вниманием относятся к своим выпускникам. И этот замечательный юбилей Н.М. Найша не мог пройти незамеченным.

В архиве университета сохранились некоторые документы, связанные со временем учебы Н.М. Найша в институте, и которые, скорее всего, ранее не были известны его близким и друзьям. Именно эти материалы легли в основу данной статьи.

Но в начале несколько фактов из биографии М.Н. Найша, которые приведены в книге «Главный инженер».

Получив образование техника электромеханика, с 1929 года Михаил Наумович работал в конструкторском бюро, которое проектировало котельную и теплосиловую цех одной из первых электростанций страны – «Эсхар».

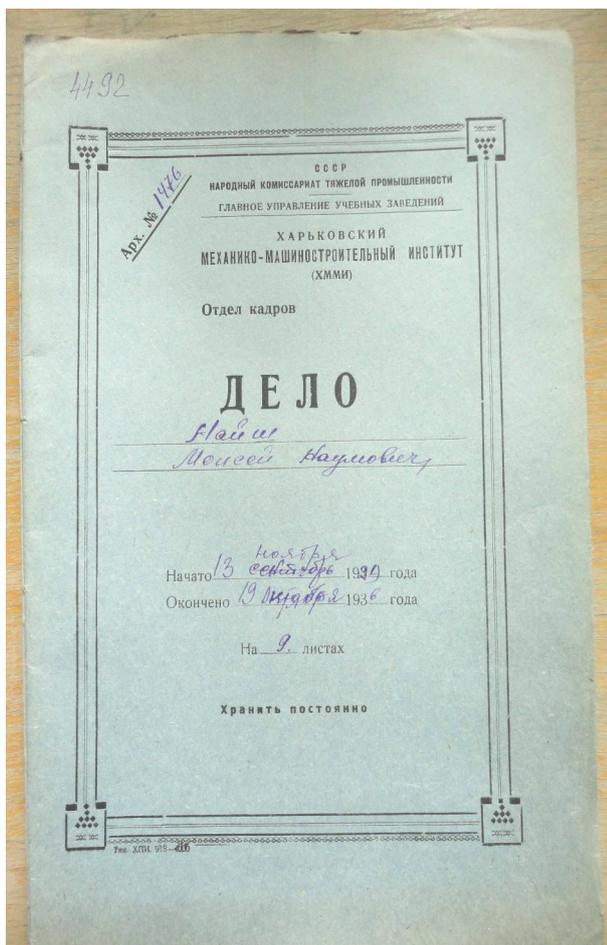
С 1930 года Найш М.Н. работает на Харьковском паровозостроительном заводе (ХПЗ, сейчас завод имени В.А. Малышева).

В 1931 году поступил на вечернее отделение Харьковского Механико-машиностроительного института.

В 1933 году перевелся на дневное отделение института недавно открывшейся кафедры двигателей внутреннего сгорания (кафедра была создана в июле 1930 года, и ее первым заведующим был профессор Цветков В.Т.).

### *Документы из архива НТУ «ХПИ»*

Личное дело Найша Моисея Наумовича с грифом «хранить постоянно» было начато 13 ноября 1929 года (при поступлении на вечернее отделение института) и закончено в 1936 году. Из анкеты, заполненной М.Н. Найшем, следует, что пришел он в институт после работы на ХПЗ, где являлся ударником, его отец имеет семью 4 человека, зарабатывает 200 рублей в месяц и проживают они в Харькове на Лопанской набережной, дом № 5, квартира 21.

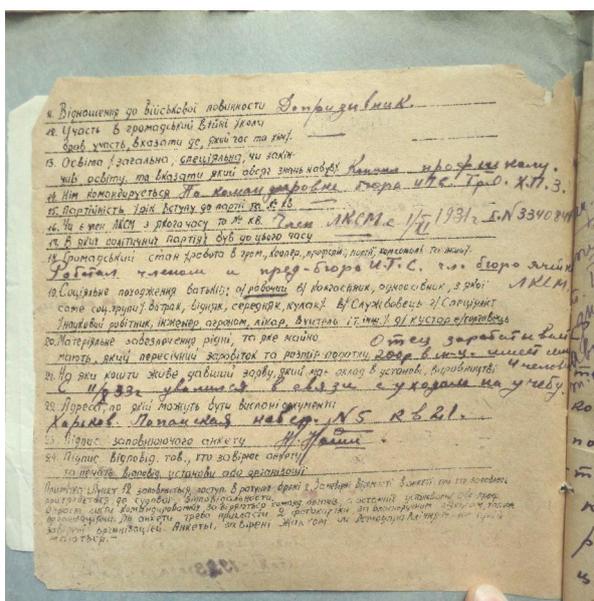
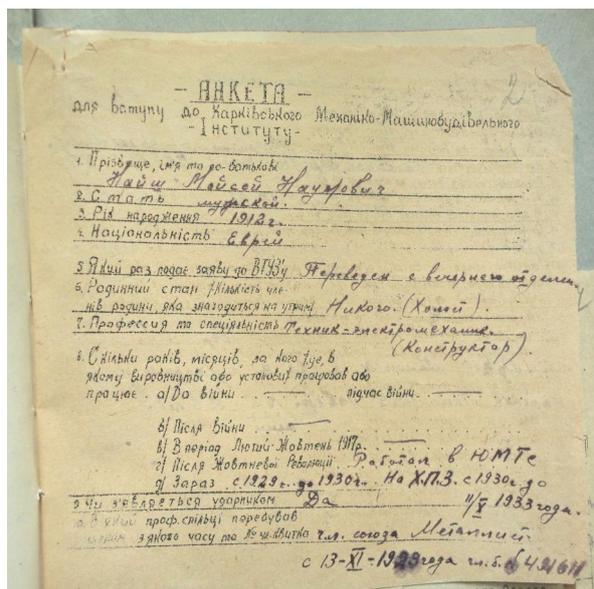


В личном деле находятся также рекомендации производственного сектора и месткома тракторного отдела ХПЗ к принятию в институт конструктора Найша Н.М., как «оправдавшего себя на производстве, активного участника и проработчика встречных планов, старосты ударной группы инженеров, принимающего активное участие в общественной жизни, дисциплинированного, исполнительного и имеющего авторитет среди товарищей».

Тридцатые годы прошедшего столетия – не легкое время. Страна только становилась на ноги после войн и разрухи. Трудно было и студенту Н.М. Найшу. Ведь кроме учебы в институте надо было думать о том, где найти средства для существования, и как помочь родным.

В личном деле сохранилось заявление студента-отличника М.Н. Найша к директору института с просьбой «прошу перевести меня со второй категории стипендии на первую, так как я чрезвычайно нуждаюсь».

На вечернем отделении М.Н. Найш обучался на тракторном факультете. В то время бурное развитие на ХПЗ получило двигателестроение. Разрабатывались и выпускались дизели для стационарных установок, морских судов, тракторов.



В июле 1931 года ХПЗ получил правительственное задание на создание 12-цилиндрового V-образного 4-х тактного быстроходного танкового дизеля. Возможно именно поэтому, М.Н. Найш принял решение при переводе на дневное отделение специализироваться по двигателям внутреннего сгорания.

Коллектив кафедры двигателей внутреннего сгорания под руководством профессора В.Т. Цветкова активно включился в решение проблем создания отечественных двигателей, проводя большую учебную, научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу. Эти работы велись в тесной связи с ХПЗ и другими предприятиями.

На кафедру приходят молодые талантливые ученые и инженеры. Среди них Н.М. Глаголев, А.А. Воронкин, В.А. Константинов, Ю.Б. Моргулис, Я.Е. Вихман, другие преподаватели и научные

работники.

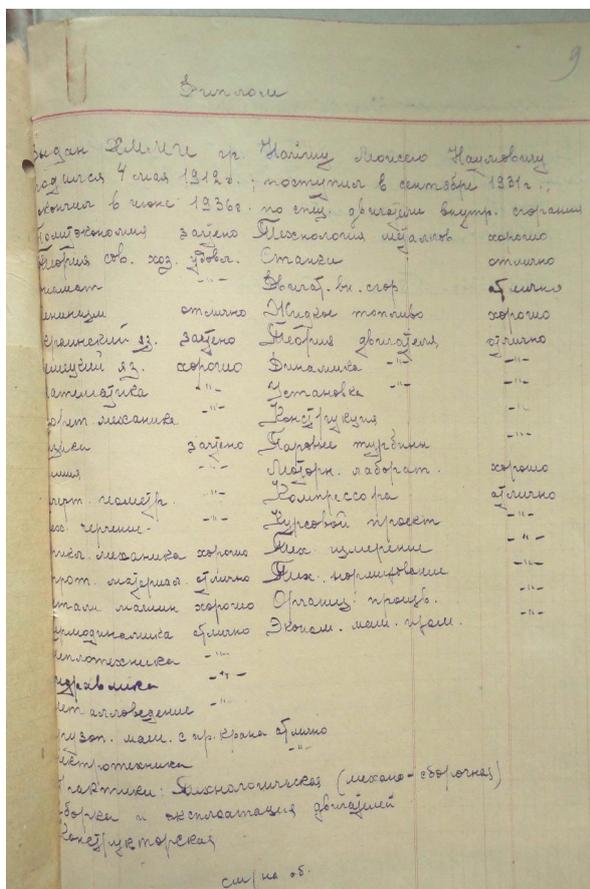
*Из автобиографии*

В институте я привлекался к работе на кафедре ДВС в группе А.А. Воронкина, под руководством профессора Н.М. Глаголева проводил аналитическое исследование продувки двухтактного дизеля с прямоточной клапанно-щелевой продувкой.

Дипломный проект двухтактного 12-ти цилиндрового танкового дизеля мощностью 1000 л.с. при частоте вращения коленчатого вала 1500 мин<sup>-1</sup> выполнял под руководством профессора Н.М. Глаголева (тепловой расчет и расчет продувки с использованием материалов на кафедре; разработка конструкции под руководством профессора В.Т. Цветкова).

В 1935 году проходил преддипломную практику на Коломенском заводе в дизельно-конструкторском бюро, которым в то время руководил В.А. Малышев. За время практики выполнил полный расчет на крутильные колебания судового дизеля 37Д.

*Документы из архива НТУ «ХПИ»*



Выписка из диплома. По всем специальным предметам «Теория двигателя», «Динамика», «Установки», «Конструкция», «Компрессоры», «Тур-

бинь» – отлично. «Технические измерения», «Техническое нормирование», «Организация производства», «Экономика машиностроительной промышленности» – отлично. Вот где были заложены основы знаний, которые в последующем стали базой необычайно плодотворной и эффективной инженерной деятельности!

*Из автобиографии*

Окончив институт, в июле 1936 года, я вернулся на ХПЗ в конструкторское (дизельное) бюро, которым в то время руководили Вихман Я.Е. и Аптекман С.И. Проработав в конструкторском отделе около года, участвовал в конструкторских и доводочных работах дизеля. Работал непосредственно над разработкой и совершенствованием конструкции узла: поршень-поршневые кольца, поршневой палец. Выбор оптимальных упругих характеристик поршневых колец (особенно двух верхних, работающих в условиях высоких температур и давлений) представляли задачу, которую еще приходилось решать в условиях подготовки к производству дизелей серии В-2, длительно и кропотливо доводить.

Создание танка Т-34 с лучшим двигателем тех времен В-2 во многом предопределило исход Великой Отечественной войны. Знания, полученные М.Н. Найшем во время обучения в институте на кафедре двигателей внутреннего сгорания, практический опыт конструктора и технолога, приобретенный на ХПЗ, позволили ему внести свой весомый вклад в Великую победу. Особенно заметным этот вклад был в тяжелейших условиях организации производства двигателей и танков при эвакуации завода в 1941 году в Челябинск. Именно в этих труднейших условиях первых лет войны полностью раскрылся талант великого инженера, организатора производства, конструктора и технолога, выдающегося двигателиста М.Н. Найша.

*Из автобиографии*

Весь 1941 год до эвакуации в сентябре-октябре в Челябинск, завод успешно выполнял установленные ему планы по выпуску дизелей В-2. Эвакуация завода была проведена в условиях частых бомбежек, но все оборудование до последнего станка и печи, все кабеля из траншей, маскировочный рубероид с крыши – все было отгружено в полвагоны.

В Челябинске наш эшелон пришел предпоследним, вместе со всеми 40 вагонами с оборудованием и 15 теплушками с людьми. Ехали больше месяца, в середине октября прибыли на путь ЧТЗ и быстро, в течении 8-ми суток, разгрузили все стан-

ки.

Первые четыре месяца работал начальником цеха. За это время в предоставленном нам помещении скомплектовали из прибывшего из Харькова и Москвы оборудования вполне работоспособный инструментальный цех. Интересно, что люди из разных коллективов быстро срабатывались, никогда и нигде (как здесь в Челябинске во время войны) не помню такой взаимопомощи и находчивости в решении задач формирования производства, устройства жилья для работающих и их семей, вопросов организации питания на заводе – в цехе. Для работников оно было основным, так как все работали по 12 часов в две смены, без выходных (всю войну), и дома практически не ели – домой приходили только спать. Да и есть дома (особенно весь 1942 год) было, практически нечего. Несмотря на тревожные вести с фронтов, настроение было боевое, мы были полны оптимизма и энергии.

Руководство моторным производством с 15 февраля 1942 года было возложено на меня.

А дальше... Напряженный и чрезвычайно ответственный труд в течение всей войны. 50 дизелей В-2 в сутки, 1500 в месяц. Награды. Победа.

#### *Из автобиографии*

Во время летнего отпуска в 1947 году мы с женой заехали в Харьков. Там я посетил кафедру ДВС, повидался со своими профессорами: В.Т.

Цветковым и Н.М. Глаголевым и договорился о переходе на работу на кафедру ДВС. Ректор института Семко М.Ф. дал на это свое «добро», но приказ о моем назначении, мы договорились, он издаст, когда я уволюсь с завода, если мне это удастся.

Не удалось... Руководство министерства в лице В.А. Малышева было категорически против того, чтобы отпустить опытного и талантливого инженера (М.Н. Найшу было тогда 35 лет) с машиностроительной промышленности. Он был назначен начальником производства Коломенского тепловозостроительного завода, а с 1953 года – Главный инженер Ворошиловградского паровозостроительного, в последствии тепловозостроительного завода.

#### Список литературы:

*1. Главный инженер / Н. Найш, В. Спектор, Н. Сухаревская, А. Бесхмельницын, М. Коршико, Н. Диденко/ под ред. Н.М. Найша. – Луганск: Изд-во Ноулидэж, 2012. – 308 с.*

#### Bibliography (transliterated):

*1. Glavnyj inzhener / N. Najsh, V. Spektor, N. Suharevs-kaja, A. Beshmel'nicyn, M. Korshko, N. Didenko/ pod red. N.M. Najsha. – Lugansk: Izd-vo Noulidzh, 2012. – 308 s.*

*Поступила в редакцию 19.07.2013*

**Парсаданов Игорь Владимирович** – доктор техн. наук, главный научный сотрудник кафедры двигателей внутреннего сгорания Национального технического университета «Харьковский политехнический институт», Харьков, Украина, e-mail: [parsadanov@kpi.kharkov.ua](mailto:parsadanov@kpi.kharkov.ua).

### СТУДЕНТСЬКІ РОКИ ГОЛОВНОГО ІНЖЕНЕРА

#### *І.В. Парсаданов*

Присвячується видатному і талановитому інженеру, організатору виробництва, випускнику кафедри двигунів внутрішнього згорання Національного технічного університету «ХПІ». Наведено відомості з його біографії та архіву університету.

### STUDENT YEARS THE CHIEF ENGINEER

#### *I.V. Parsadanov*

Dedicated to outstanding and talented engineer, the organizer of production, the graduate department of internal combustion engines of the National Technical University "KPI". The data from his biography and the university library.