

Лесное машиностроение в 90-летней истории Карелии

К. А. Бек¹

А. С. Сушук

ГСКБ ОАО «ОТЗ»

Карельская государственная педагогическая академия

АННОТАЦИЯ

В статье кратко изложена история ГСКБ ОАО «ОТЗ» от возникновения до прекращения его деятельности, его роль в механизации лесозаготовок страны путем создания тракторов семейства «Онежец», роль конкретных работников в этой деятельности и их сотрудничество с ЛИФом ПетрГУ.

Ключевые слова: трактор, валочно-трелевочные машины, тягач, специалисты, организация ОТЗ, остановка, деятельность ОТЗ.

SUMMARY

The article briefly describes the history of Onezhskii tractor plant construction bureau from the appearance to the termination and describes the role of the bureau in mechanization of timber operations in the USSR by means of creating and developing the family of "Onezhets" tractors. The role of certain people working in this field is also described.

Keywords: tractor, cutting and skidding machines, roofer, specialists, Onezhskii tractor plant structure, Onezhskii tractor plant work termination.

В далекие послевоенные годы отсталая лесная отрасль не обеспечивала потребности страны в лесе. Для исправления этого положения требовалось заменить гужевой транспорт в лесу, механизировать все фазы лесозаготовительного процесса и заменить малочисленные и маломощные газогенераторные тракторы КТ-12 и автомобили общего назначения, плохо приспособленные для работы в лесу, на специальные лесные машины и оснастить отрасль высококвалифицированными специалистами – лесными инженерами. Эта задача выпала на лесную Карелию, когда в далеком 1956 году по решению Правительства Онежский машиностроительный завод был преобразован в тракторный для выпуска тракторов для лесной промышленности и стал знаменитым на всю страну флагманом лесного машиностроения – ОТЗ. Разнообразные по назначению тракторы семейства «Онежец» принесли заводу известность не только среди лесозаготовителей России, но и за рубежом, более чем в 40 странах. В отдельные дни ОТЗ выпускал более 50 тракторов «Онежец» в день, а в год до 13 000 машин.

Всего за время существования тракторного производства с конвейера завода сошло более 330 тысяч машин, начиная от первого трелевочного дизельного трактора ТДТ-40, поставленного на производство в 1956 году, до семейства новейших лесозаготовительных машин третьего и четвертого поколений как гусеничных, так и колесных: ТЛТ-100, ТЛТ-100-06, ТБ-1М, ТЛК4-01, ТЛТ-100Г и ТБ-1Г, ТЛГЗ. Эти машины полностью исключают ручной труд на всех фазах лесозаготовительного процесса: от спиливания дерева до доставки его на склад или потребителю. Машины снабжены облегченным управлением, комфортабельной кабиной, имеют высокую проходимость по лесным грунтам со слабой несущей способностью, имеют высокую производительность и надежность, соответствуют современному уровню развития лесозаготовительных, лесохозяйственных и прочих машин на базе тракторов ОТЗ. В это же время в Петрозаводском университете для подготовки специалистов высшей квалификации лесной отрасли открылся лесоинженерный факультет. На протяжении около 60 лет ОТЗ и ЛИФ ПетрГУ (тогда ПГУ) решали совместно в тесном сотрудничестве одну и ту же все усложняющуюся задачу — механизация труда на всех фазах лесозаготовительного и лесопосадочного процесса и увеличение производительности труда. Для быстрого выпуска гусеничных и колесных трелевочных тракторов для лесной промышленности на ОТЗ в 1956 году был организован отдел главного конструктора по тракторостроению во главе с Н. П. Магировским. В его состав вошли работники конструкторского отдела бывшего машиностроительного завода во главе с К. Н. Надёжиным: А. И. Евсеев, Ю. Н. Евстифеев, А. Н. Дементьев и др. В 1956 году в конструкторский отдел пришли из других предприятий и после окончания учебных заведений, в том числе и ПГУ: Н. Н. Кривоzubова, О. В. Федосеев, все годы существования ГКО и ГСКБ и до развала ОТЗ являвшийся заместителем главного конструктора П. О. Пакувирта (после ПГУ), Н. П. Яскунов (после ЛТА), Н. П. Магировский (переведен из Минска с МТЗ), В. В. Прушинский и О. В. Прушинский (после ПГУ), Э. А. Лившиц (с МТЗ), В. А. Смирнов, Д. В. Рашков, К. А. Бек (после ЛТА), Ю. И. Селиверстова (после ЛПИ), Н. А. Соколов (после ЛТА) и работники экспериментального цеха и других подразделений отдела Главного конструктора: расчетная группа во главе с Ю. П. Махновым (ПГУ), бюро нормоконтроля чертежей во главе с Н. Н. Кривоzubовой, группа технической информации, художественного оформления, фотолаборатория и другие подразделения и службы, которые надо было создавать и организовывать их работу. Люди работали с подъемом, не считаясь со временем, и благодаря помощи со стороны тогдашнего директора завода И. В. Грачёва уже в июне 1956 года с конвейера ОТЗ сошел первый трелевочный трактор ТДТ-40, и до конца 1956 года завод изготовил еще 477 тракторов. В 1956 году на ОТЗ образовалось тракторное производство со все нарастающим выпуском ТДТ-40, переданного из Минска, с МТЗ.

¹ Авторы – соответственно начальник бюро ОАО «ОТЗ» и доцент кафедры технологий.
© Бек К. А., Сушук А. С., 2010

В постановлении Правительства о выпуске на Онегзаводе тракторов указывалось также на необходимость организации на заводе крупной конструкторской службы головной в тракторостроительной области по лесным тракторам, с выполнением конкретных задач: ведение серийного производства гусеничного трактора ТДТ-40; создание мощного лесного колесного трактора; специального лесохозяйственного трактора для посадки леса, ухода за лесом, для борьбы с лесными пожарами и вредителями леса; разработка новых лесных машин и оборудования, механизмирующих тяжелый ручной труд в лесу.

ГСКБ немедленно приступил к выполнению этих сложных задач, для решения которых требовалась организация экспериментального цеха, лабораторий и служб в ГСКБ, испытательной станции для опытных машин в поселке Нелгозеро, а также требовались кадры специалистов. В основном это были выпускники различных вузов страны: ЛТА, МЛТИ, МВТУ, Петрозаводского университета, Горьковского, Челябинского, Ленинградского, Харьковского политехнических, МАМИ и других вузов.

В 1958 году в конструкторский отдел пришли молодые специалисты: М. Е. Кристалль (МАМИ), Э. Б. Реброва (ЛПИ), И. А. Никула (Гуреева) (ЛПИ), В. В. Юрченкова (Брянский машиностроительный институт), И. Ф. Брягина (ЛПИ), Ю. И. Кузьмин (ЛПИ), В. И. Егоров, А. А. Первянёнков (ЛТА), Г. М. Первянёнков (ЛТА), Ю. Н. Маслов (ЛТА), В. А. Александров (ЛТА), Н. Ф. Мошкин, В. В. Радижевская (Алимова), В. П. Каменотрус (Моисеева), В. В. Красновская. Некоторые из пришедших после техникумов продолжили свое образование в Северо-Западном политехническом институте заочно и в ПГУ на вечернем отделении, которое открылось в ПГУ по ходатайству ОТЗ в 1956 году и начало подготовку инженеров-механиков по специальности: «Машины и механизмы лесной промышленности и лесного хозяйства», став впоследствии квалифицированными специалистами, руководителями групп, лабораторий и начальниками бюро. Некоторые стали заместителями главного конструктора.

В 1959 году проводились работы по улучшению трактора ТДТ-40 и превращению его в 1960 году в более мощный (двигатель 50 л. с.) более надежный с гидросбросом погрузочного щита трактор ТДТ-40М.

В 1959 году ГКО значительно пополнился кадрами, т. к. в отдел прибыли молодые специалисты: В. В. Акимов (ГПИ), В. Н. Токовой (МАМИ), В. И. Гофман (МАМИ), Е. В. Габай (МАМИ), А. П. Паньков (ГПИ), Г. С. Сушук (Пигина) (ПГУ), С. Л. Жуков, А. С. Гусева, А. М. Кирпу, Л. И. Кабаков (ЛТА), А. С. Сушук (ЛТА). Были приняты и рабочие в экспериментальный цех и на испытательную станцию в Нелгозеро. В этом же 1959 году Конструкторский отдел Онежского тракторного завода утвержден Головной конструкторской организацией (ГКО) по

трелесочным гусеничным тракторам средней мощности и колесным тракторам.

Более чем за 50 лет существования конструкторского отдела через него прошли сотни молодых специалистов, в том числе и выпускников ЛИФП ПГУ дневного и вечернего отделений. Но костяк отдела, его главную силу составили специалисты, пришедшие в конструкторский отдел в 1956–1960 годах, т. к. они набирались опыта и знаний в области проектирования, изготовления и испытания лесных машин в процессе ежедневной практической работы по выполнению задач, поставленных перед ГСКБ в 1956 году. Эти работы выполнялись под руководством главного конструктора Н. П. Магировского, его многолетних заместителей: по новому проектированию О. В. Федосеева, по серийному производству К. Н. Надёжина, по нормоконтролю выпускаемых чертежей Н. Н. Кривокубовой. В дальнейшем из молодых специалистов выделились руководители групп, начальники бюро, заместители главного конструктора и главные конструкторы, продолжившие эти работы. Они работали по постановке на серийное производство не только трактора ТДТ-40, но и ТДТ-40М, ТДТ-55 и других серийных машин ОТЗ, включая машины нового поколения ТБ-1Н, ТЛТ-100, ЛХТ-100, ЛХТ-100Б, ТЛК4-01 и машины, работающие по скандинавской технологии. Этой работой последовательно занимались заместители главного конструктора по серийному производству: К. Н. Надёжин, А. И. Подковырин, И. К. Емельянов, начальники бюро серийного производства: Э. А. Лившиц, В. И. Довгаль, В. П. Смыгин, В. В. Акимов, С. Л. Жуков, А. П. Паньков, А. П. Липоев. Вопросы серийного производства по двигателю решало бюро М. Е. Кристалля.

В 1961 году бюро серийного производства завершило выдачу в подготовку производства узлов трактора ТДТ-40М и в апреле 1961 года с заводского конвейера сошел первый трактор ТДТ-40М. Но жизнь продолжалась и начались работы по трактору ТДТ-55 и другим перспективным машинам.

В 1957 году в ОГК ОТЗ началась работа над эскизным проектом мощного колесного тягача Т-210 с широкопрофильными шинами большого диаметра для лесной промышленности. Колесный тягач Т-210 предназначался для бестрелесочной вывозки древесины с лесосеки на нижний склад и трелески леса на лесосеке в полупогруженном состоянии. Бестрелесочная вывозка подразумевала ликвидацию верхнего склада и снижение расходов на строительство и содержание лесовозных дорог. В начале этой работой руководил талантливый инженер Р. А. Тарабанов, а после его смерти в 1958 году работы по тягачу были продолжены молодыми специалистами под руководством начальника ГСКБ Н. П. Магировского и его заместителя по новому проектированию О. В. Федосеева. Была проделана большая работа по выбору схемы машины и ее узлов. Например, для проверки работоспособности проектируемого тягача Т-210 в условиях лесосеки

был спроектирован и изготовлен на базе гусеничного трактора ТДТ-40 опытный колесный трактор КТТ-40. Изготовление тягача Т-210 продолжалось ударными темпами в экспериментальном цехе днем и ночью без выходных и праздников в 1959–1960 годах. Тягач прошел испытания на лесных дорогах и на строительстве газопровода Бухара – Урал. Во время испытания тягача его водителями были опытные трактористы-испытатели ГСКБ И. Е. Мальков и И. И. Жданович. Тягач оказался уникальной машиной, ставшей основой для колесного сельскохозяйственного трактора К-700 (Кировец) и целой гаммы лесных колесных полноприводных машин с колесами большого диаметра и шарнирно-сочлененной рамой, спроектированных в ГСКБ и подготовленных к выпуску на ОТЗ: ТЛК4-01, ТЛК6-04, ШЛК6-04. Большой вклад в создание тягача Т-210 внесли Р. А. Тарабанов, Л. А. Роголюк, В. Е. Абакумов, Ю. Г. Артамонов, С. Г. Жендаев, В. И. Довгаль, С. И. Пешков, Ю. П. Махнов, Н. Е. Кристалль, а в создание машин ТЛК4-01, ТЛК6-04, ШЛК6-04 – А. А. Первянёнков, Ю. И. Новожилов, Н. Ф. Мошкин, А. В. Пыжиков, С. С. Зязин, В. Н. Токовой, А. П. Липаев, Е. С. Дятлов и др.

Одновременно с работами по Т-210 в ГСКБ совместно с ЛТА развернулись работы по механизации трудоемких процессов на лесозаготовках с помощью валочно-трелевочных и валочно-пакетирующих машин. Начиная с 1957 года в этом направлении проводился целый комплекс поисковых работ с изготовлением этих машин на базе трактора ТДТ-40 и ТДТ-55, их испытаний, анализом полученных результатов, внесением изменений в конструкцию и дальнейшее ее изготовление и испытание. Первый образец валочно-погрузочной машины ВТМ-40 был изготовлен на базе трактора ТДТ-40 и имел одну приемную балку – коник, на которую сразу падали спиливаемые пилой «Дружба» деревья и начинался процесс трелевки. Потом построили и испытали машину ВТМ-40 с двумя приемными балками – кониками. По результатам испытаний этой машины было принято решение изготовить вариант машины с уширенной колесей и гидроруляемыми балками – кониками для саморазгрузки машины. Так была спроектирована, построена и испытана целая серия валочно-трелевочных машин с различным технологическим оборудованием: Т-48А, Т-48Б, Т-48Г. Работы по этим машинам проводились под руководством В. П. Белоиванова, Н. П. Яскунова с участием Л. И. Новикова, Б. В. Васильева, А. С. Сушук и др. Опыты по выдергиванию деревьев с корнями валочно-трелевочной машиной Т-48А проводились совместно с КарНИИЛПом под руководством Ю. И. Новожилова. Трактористом на этих испытаниях ВТМ был Ю. И. Тихонов; а вальщиком – Г. И. Качура. Опыты проводились на испытательной станции ОТЗ в поселке Нелгомозеро. Из-за трудности попадания спиливаемых деревьев на коник машины и плохой маневренности эти машины были сняты с испытаний в 1963–1964 гг., а ГСКБ приступило к проектированию бесчерепоного трактора с манипулятором на

базе ТДТ-55 по схеме, предложенной Ю. Г. Артамоновым. Началось многолетнее сотрудничество ГСКБ и ЛТА по исследованию и совершенствованию машин типа ТБ-1, не только с захватными, но и с захватно-срезающими устройствами. В 2006 году ГСКБ представил на испытание макетный образец гусеничного трелевочного трактора ТЛГЗ-1, ТЛГЗ-2 с активным технологическим оборудованием, срезающим дерево устройством. Машина имеет облегченное управление, комфортабельную кабину и один человек – тракторист-оператор – выполняет весь технологический процесс заготовки леса, не выходя из кабины. ГСКБ с честью решил трудную задачу по комплексной механизации тяжелых процессов на лесозаготовках, поставленную перед ним в 1956 году. В этой многолетней работе, проводившейся ГСКБ совместно с ЛТА и ЦНИИМЭ, принимали участие под руководством Н. П. Яскунова Ф. Г. Сафрон, Н. И. Александров, В. А. Пекин, В. И. Гофман, Н. И. Умарова, М. К. Германова, Ф. В. Плавсюк (ПГУ), З. А. Чехонина (ПГУ) и др.

Особое место в работах ГСКБ, начиная с 1957/58 и в последующие годы, занимали работы по разработке конструкций лесохозяйственного трактора для механизации лесовосстановительных работ на вырубках, для борьбы с лесными пожарами и вредителями леса, для осушения болот и т. д. Лесохозяйственные тракторы делались на базе серийных трелевочных тракторов ОТЗ, но отличались от них наличием передней и задней навески, вала отбора мощности для агрегатирования с различными лесохозяйственными машинами и орудиями и для приведения их в действие. Кроме того, лесохозяйственные тракторы должны были иметь ходоуменьшитель, кузов и погрузочное устройство. Такой трактор марки ЛХТ-55, ЛХТ-100, ЛХТ-100Б был создан, испытан и налажен их выпуск на ОТЗ в количестве 250–300 штук в год. Большая заслуга в работе над этим трактором принадлежит большой группе работников ГСКБ под руководством Н. П. Могировского, В. В. Акимова, ставшего начальником ГСКБ в 1975 году, О. В. Федосеева, Ю. Н. Маслова, А. А. Первянёнкова, А. А. Лысоченко, В. В. Поликарпова, В. А. Смирнова, И. А. Кунцмана, Н. Ф. Мошкина, А. С. Бабурова, В. И. Гофмана., К. А. Бека, Б. В. Васильева и др.

Не остались без внимания ГСКБ и механизации работ на лесосплаве. В 1960 году под руководством Н. П. Яскунова конструкторы Ю. П. Ломов, В. К. Кавера, Г. Ф. Васин, В. А. Пекин, Д. Е. Базарная и другие приступили к проектированию плавающего трактора для работ на лесосплаве П-49 на базе трактора ТДТ-55. После испытаний на лесосплавных реках Карелии и выявления недостатков работы по плавающему трактору продолжались до 1987 года под руководством и при непосредственном участии в испытаниях А. В. Пыжикова и Н. И. Александрова с участием многих работников ГСКБ. Трактористом-испытателем был И. Е. Мальков. Работы завершились созданием плавающих тракторов ТП-90, ТПГ-1, ЛС-120. Эти машины прошли испытание не только на

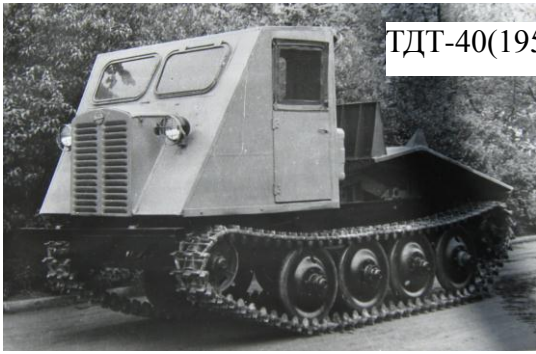
лесосплавных реках Карелии и других регионов страны, но и на трассах Севморпути в Ледовитом океане в Мурманском и Архангельском пароходствах. По итогам работ 1983–1984 гг. по плавающим тракторам ТПМ-120 и ЛС-120 Н. И. Александров, А. В. Пыжиков, Ю. Н. Маслов на выставке машин для лесосплава получили премию. Плавающие тракторы, как и другие машины ОТЗ, были востребованы, но спрос на них не удовлетворялся из-за технической политики нового руководства ОТЗ (с 1961 года директором стал Б. Н. Одлис), когда главные силы завода были направлены на серийное производство в ущерб обновлению базовых моделей тракторов. Тем не менее Пожвинский завод планировал выпуск для лесосплава машин ЛС-120 по 100 штук в год, начиная с 1987 года. Кроме Пожвинского завода, еще около 20 заводов страны (Сыктывкарский механический завод, Ухтинский и Петрозаводский РМЗ, Вырицкий ОМЗ и др.) выпускали сериями и малыми сериями лесные машины на базе тракторов ОТЗ более 40 наименований. Это валочно-трелевочная машина ЛП-17, сучкорезная машина ЛП-30Б, лесопосадочная машина САБ-1, челюстной погрузчик ПЛ-1В и др. Эти и другие машины совершенствовались по мере совершенствования базовых тракторов и марки их менялись.

Много работ выполнялось в ГКО по заданию Карельского совнархоза. Например, проектировались и изготавливались агрегаты для обрезки сучьев, тракторные краны, дорожно-строительные тракторы, тракторы для очистки лесосек от порубочных остатков и сельхозполей от камней, станки для ремонта автомобильных шин для Петрозаводского авторемзавода и изготовления слюды для слюдяной фабрики. Все это первоначально, как и все новые машины, изготавливалось в экспериментальном цехе ГСКБ, а потом передавалось заказчику или отправлялось на испытательную станцию завода в поселок Нелгомозеро или в опорные пункты леспромхозов. Более чем за 50-летнюю историю тракторостроения начальниками экспериментального цеха были И. И. Журавлев, К. А. Бек, Г. С. Шаров, М. М. Барсов, А. П. Кудряшов, Б. П. Бураков (выпускник ПГУ). Важное структурное подразделение ОТЗ – испытательная станция в поселке Нелгомозеро – была организована в конце 1956 года, и ею последовательно руководили и организовывали испытание машин В. М. Цылёв, С. А. Тютрюмов (активный участник обороны Петрозаводска в 1941 году), А. А. Горичев, А. П. Афоничев. Коллектив испытательной станции обеспечивал испытание образцов машин по установленной программе и результаты испытаний представлял в ГСКБ для дальнейшего анализа и выводов. Во всех разработках ГСКБ трудно переоценить роль И. А. Кунцмана, Ю. Н. Маслова, Э. Б. Ребровой, В. Н. Токового, В. И. Гофмана, Н. П. Яскунова, Н. Ф. Мошкина, В. П. Новожилова, А. В. Пыжикова, В. П. Сергеева, К. А. Бека, Н. П. Могилевского, О. В. Федосеева, В. В. Акимова, Н. А. Соколова, А. А. Первянёнка, А. А. Лысоченко, Е. В. Дятлова и др. Для выполнения стоявших перед

ГСКБ задач отдел привлекал к сотрудничеству работников многих НИИ и вузов страны, в том числе ЛИФ ПГУ (ПетрГУ) и КарНИИЛП. Сотрудничество ЛИФ ПГУ и ОТЗ началось с появления на факультете в 1954 году преподавателей Е. М. Крашенинникова, А. Ф. Фрейндлинга, А. Д. Шубина. Уже в 1958 году Е. М. Крашенинников и А. Ф. Фрейндлинг совместно с будущим главным инженером ОТЗ Д. Н. Марковым выпустили в Карельском книжном издательстве «Краткий справочник по лесотранспортным машинам». В это же время молодые конструкторы ОТЗ А. И. Подковырин, А. А. Первянёнков, К. А. Бек, будущий директор ОТЗ Б. Н. Одлис помогали учебному процессу на лесоинженерном факультете, проводя там занятия. Сотрудничество факультета и ГСКБ в этом направлении продолжалось и в 1981 году преподаватели лесоинженерного факультета Е. М. Крашенинников и А. С. Сушук при участии ведущих конструкторов ГСКБ О. В. Федосеева, Н. П. Яскунова, И. К. Емельянова, В. И. Гофмана, А. А. Бойда в издательстве «Лесная промышленность» выпустили книгу «Трелевочный трактор ТДТ-55А и его модификации». С самого начала тракторного производства преподаватели факультета проводили совместные с ГСКБ исследования тракторов ОТЗ. Первыми эту работу начали Е. М. Крашенинников и А. Ф. Фрейндлинг. Позже исследованиями теплового и смазочного режима тракторов ОТЗ занялись А. С. Сушук и Ю. К. Кукелев.

Также научно-исследовательской работой с ОТЗ активно занимались и руководили ею М. А. Мазуркевич, М. И. Куликов, В. С. Сяно́в, А. В. Питухин, Н. И. Серебрянский, В. Н. Шиловский, Ю. Ю. Герасимов. В этих работах активное участие принимали Ю. К. Кукелев, Ю. Ф. Зайцев, С. Д. Уймонен, С. А. Кильпилайнен, В. М. Костокевич, А. Э. Эгипти, П. А. Малинен, А. П. Соколов, Ю. Н. Кондратьев, И. Р. Шегельман, вместе с руководимым им КарНИИЛПКом, вошедшим в состав ПетрГУ в 2004 году. Результаты совместных исследований преподавателей лесоинженерного факультета и работников ГСКБ, а также работников КарНИИЛПа регулярно публиковались в «Трудах лесоинженерного факультета ПетрГУ», докладывались на конференциях. После 1988 года связь факультета и ОТЗ еще более окрепла, т. к. на ОТЗ был создан филиал кафедры тяговых машин. На учебной базе ЛИФа в поселке Матросы стали проводить испытания машин ОТЗ, а с 2004 года КарНИИЛПК под руководством И. Р. Шегельмана теперь в составе ПетрГУ продолжает вести большую научно-исследовательскую работу с ОТЗ, начатую еще в 1959–60 годах, когда ОТЗ совместно с КарНИИЛПКом проводил опыты по применению первых валочно-трелевочных машин для выдергивания деревьев с корнями, срезающих механизмов с использованием силового резания и т. д. Более поздние работы были связаны с разработкой и исследованием колесных лесных машин.

Тракторы семейства «Онежец»



ТДТ-40(1956г)



ЛХТ-100(пожарный2001г)



Т-48(1959г)



ТБ-1Г-15(2001г)



Т-210(1960г)



ШЛК6-04(2001г)



Работники ГСКБ, участвовавшие в разработке тракторов данного семейства (выпускники ЛИФа)



ВПМ ТЛГ3-12(2006г)

Следует сказать, что многие выпускники ЛИФа ПетрГУ (ПГУ) впоследствии стали видными руководителями на ОТЗ и в ПетрГУ: В. Н. Васильев стал ректором ПетрГУ, Д. А. Вересов, в настоящее время председатель Совета ветеранов остановившегося в 2010 году ООО «ОТЗ», начальниками цехов были Н. К. Дёшкин, С. И. Алонцев, Б. П. Бураков. Руководителями лабораторий работали И. А. Первов, В. П. Фомин, Ю. Г. Степанов, инженерами-исследователями были Р. А. Никула, В. П. Баранов, а начальника ГСКБ В. В. Акимова после его ухода с завода в 1997 году сменили Д. Ю. Маслов и В. Г. Зайцев (выпускники ЛИФа), руководившие ГСКБ на завершающем этапе его деятельности. Из ГСКБ вышли руководители больших структурных подразделений ОТЗ: Е. Г. Немкович, И. И. Шурупов (выпускник ЛИФа), П. В. Белов, А. И. Горовой, Л. А. Голубев и др. Связь ЛИФа ПетрГУ с ГСКБ и другими службами завода стала просматриваться во втором поколении работников ГСКБ, когда после окончания ЛИФа ПетрГУ в ГСКБ и на завод пришли дети работников ГСКБ и ОТЗ: Г. Н. Могировский, Д. Ю. Маслов, Т. Н. Яскунова, Д. Б. Одлис и др. Некоторые из детей работников ГСКБ первой волны успешно трудятся в ПетрГУ. Сын Б. В. Васильева, проектировавшего и испытывавшего первые валочно-трелевочные машины Т-48 и другие, С. Б. Васильев является профессором ЛИФа ПетрГУ. В 60-летней истории факультета плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество ЛИФа ПетрГУ и ОТЗ продолжалось

более 50 лет с 1956 года и закончилось в 2010 году в связи с прекращением деятельности ГСКБ и ООО «Онежский тракторный завод» на второй площадке ОТЗ. Завод, выпускавший до 13 000 машин в год и подготовивший к выпуску в 2000 году машины нового поколения, не выстоял в условиях плохо организованного перехода страны к новым условиям хозяйствования. Будем надеяться, что эти ошибки, пагубные для страны, будут исправлены в обозримом будущем с участием ученых ПетрГУ, ветеранов ОТЗ и жителей лесной Карелии.

При написании статьи авторами использованы материалы музея истории ОТЗ (Петрозаводск, ул. Калинина, 1).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Крашенинников Е. М. Лесотранспортные машины: Краткий справочник / Е. М. Крашенинников, Д. Н. Марков, А. Ф. Фрейндлинг. Петрозаводск: Гос. изд-во КАССР, 1958.
2. Емельянов И. К. Трелевочный трактор ТДТ-55А и его модификации / И. К. Емельянов, Е. М. Крашенинников, А. А. Бойда и др. М.: Лесная пром-сть, 1981.
3. 55 лет лесоинженерному факультету Петрозаводского госуниверситета. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2006.
4. Труды лесоинженерного факультета ПетрГУ. Вып. 1–5. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 1997–2005.