

провели работу по организации команд и своевременно подали заявки на участие.

Это мероприятия, которые были самыми массовыми в 1965 году. Но традиционно, в течение года в рамках факультетов и всего БПИ проходили еще десятки общественно-спортивных мероприятий, в которых участвовали студенты и преподаватели, и другие работники института. И это был всего лишь один год из 100 лет нашей истории!

Литература

1. Вопросы физического воспитания и спорта в техническом Вузе/Под ред. Г.П. Неменушского и др. – Ростов –на-Дону: РИСХМ, 1970 – 111 с.
2. Зумергард М. Кубок «инженера» у механиков / М. Зумергард//Советский инженер – 1965 - №1(554) – 7 января – С.4.
3. Мисюк Г.Ф. Убедительная победа/Г.Ф. Мисюк//Советский инженер. – 1965 - № 4(557) – 11 февраля. – С.4.
4. Журавлев И. Традиционное первенство института / И. Журавлев//Советский инженер – 1965 - №5 (558) – 18 февраля. – С.4.
5. Ангелович Л. Шахматы в каждую группу /Л .Ангелович//Советский инженер – 1965 - №7 (560) – 4 марта. – С.4.
6. Пехатный И. Спортивная зима БПИ/И. Пехатный// Советский инженер – 1965 -№ 3 (556) – 21 января. – С.4.

УДК 378,662 (476) (091)

О НАЧАЛЕ ПОДГОТОВКИ НА АВТОТРАКТОРНОМ ФАКУЛЬТЕТЕ БНТУ ИНЖЕНЕРОВ ПО АВТОМОБИЛЕ- И ТРАКТОРОСТРОЕНИЮ

Лепеш О.В.

Белорусский национальный технический университет

Великая Отечественная война нанесла огромный урон Беларуси. Известно, что из-за войны население нашей республики сократилось на 3 млн. чел., было разрушено 209 из 270 городов и райцентров, 9200 сел и деревень, более 10 тыс. предприятий, уничтожено свыше половины национального богатства республики. По своему экономическому потенциалу в послевоенное время БССР едва ли дотягивала до уровня 1928 г., а по таким важнейшим отраслям как промышленность и энергетика – до показателей 1913 г. Первоочередной задачей для скорейшего возрождения БССР стала ликвидация в кратчайшие сроки

последствий войны, восстановление народного хозяйства и обеспечение приемлемых условий жизни населения. Поэтому целью первой послевоенной пятилетки (1946-1950 гг.) было достижение довоенного уровня экономики и дальнейшее ее развитие. Если после Первой мировой войны на территории Беларуси в первую очередь подлежали восстановлению объекты лёгкой промышленности, то после Второй мировой в большинстве своем реконструировалась и развивалась тяжёлая промышленность, что было обусловлено необходимостью встраивания экономического потенциала БССР в общесоюзный. Так, за сравнительно короткий период времени в республике были построены крупнейшие в стране автомобильный (1944 г.), тракторный (1946 г.), мотовелозавод (1945 г.). Выпуск двигателей на Тракторном заводе удалось организовать к 1948 г, а с 1950 г. – первых тракторов. Первый автомобиль Минского автомобильного завода – МАЗ-205 – сошел с конвейера в 1947 г. Уже к концу первой послевоенной пятилетки Минский автомобильный завод произвел около 2,4 тыс. автомобилей, велосипедный завод выпустил 70 тыс. велосипедов, тракторный – первые 36 машин.

Однако, несмотря на первые успехи в реальном секторе экономики, все же существовал кадровый голод в автомобиле- и тракторостроении, не хватало и высококвалифицированных специалистов по эксплуатации и ремонту автомобильного транспорта. К началу 1950-х гг. для руководства стало очевидно, что БССР должна превратиться в республику с развитым машиностроительным комплексом. Решить проблему недостатка кадров высшей квалификации в данной сфере был призван Белорусский политехнический институт, учрежденный в 1920 г. с целью подготовки инженеров. Руководство университета инициировало создание автотракторный факультет (АТФ) в сентябре 1951 г. [1, с. 169]. Он был создан на базе существовавшего механического факультета. Возглавил автотракторный факультет выпускник Томского политехнического института, крупный производственник, главный инженер «Уралмаша», руководитель ряда заводов, в том числе, Минского тракторного, участник Великой Отечественной войны, к.т.н., доцент В.П. Суслов, который руководил АТФ до 1954 г., являясь одновременно заведующим кафедрой «Тракторы», созданной в 1953 г. Сменил В.П. Сусллова на должности декана С.А. Блудов [2, с. 85-86].

По каким же специальностям велась подготовка студентов на автотракторном факультете в первые годы? Известно, что это были четыре специальности: автомобильный транспорт, автостроение, тракторостроение и механизация сельскохозяйственного производства. Получение профессий по данным направлениям стали перспективными на долгие годы, ведь и сегодня АТФ продолжает готовить специалистов по

автомобилестроению, автосервису, тракторостроению, существенно расширив перечень своих специальностей. На факультете в 1951-1956 гг. работали 4 кафедры: «Автомобили», «Ремонт и эксплуатация автомобилей», «Тракторы», «Механизация сельскохозяйственного производства». В 1955 г. на базе кафедры «Механизация сельскохозяйственного производства» фактически был основан Белорусский институт механизации и электрификации сельского хозяйства (современный БГАТУ). Первым ректором данного учебного заведения был назначен первый декан АТФ – В.П. Сулов.

Заведующие ведущими кафедрами АТФ являлись уникальными, «штучными» специалистами своего дела, настоящими учеными. Например, кафедру «Автомобили» в 1951 г. возглавил выпускник БПИ, ставший впоследствии доктором технических наук, членом-корреспондентом Академии наук БССР И.С. Цитович. Научные изыскания И.С. Цитовича были сосредоточены на проектировании основных агрегатов автомобилей, тракторов и локомотивов. Он работал над уточнением методов расчета валов, шестерен, подшипников и шлицевых соединений. Понимая важность апробирования теоретических навыков на практике, И.С. Цитович, заручившись поддержкой декана АТФ, при кафедре «Автомобили» в 1957 г. организовал Проблемную научно-исследовательскую лабораторию автомобилей. Данная лаборатория стала настоящим исследовательским центром в направлении и автомобильного, и тракторного строения. Научный потенциал и результаты исследовательских проектов лаборатории использовались конструкторскими бюро ряда автомобильных и тракторных заводов БССР и СССР (МАЗ, БелАЗ, МоАЗ, КраЗ, МТЗ, ВгТЗ, ХТЗ и др.), а некоторые изобретения были запатентованы за рубежом (например, в ряде западноевропейских стран – Франции, Италии, Англии, а также в США). Речь идет, например, о трёхступенчатой коробке передач с газотурбинными двигателями в условиях низких температур. К ее изобретению имеют отношение И.С. Цитович, Б.Е. Митин, В.А. Вавуло, М.Д. Гирко [2, с. 57].

В 1956 г. на АТФ состоялся первый выпуск настоящих специалистов своего дела, поступивших в БПИ в 1951 г. Страна получила 48 высококвалифицированных инженеров, среди выпускников АТФ 1956 года выпуска были будущие лауреаты Государственной премии РБ профессор С.М. Белов и Д.М. Сырокваш, возглавлявший Белорусский автозавод.

Необходимо отметить, что становление автотракторного факультета проходило в тяжелых условиях: не хватало аудиторно-лабораторного фонда, учебно-методических и учебных пособий, канцелярских товаров. Однако высокое стремление со стороны профессорско-преподавательского

состава АТФ наладить выпуск инженеров в области автомобиле- и тракторостроения и огромное желание со стороны студентов получить высшее техническое образование стали импульсом для развития данного факультета, который со временем превратился в один из самых крупных факультетов БНТУ.

Литература

1. БНТУ. 100 лет истории / К.И. Баландин [и др.]. – Минск: БНТУ, 2020. – 244 с.
2. История автотракторного факультета Белорусской государственной политехнической академии / Авт.-сост. П.Н. Теплюк; под общ. ред. Н.М. Капустина. – Мн., 2001. – 186 с.