

У 1965 р. я став студентом вечірнього відділення Ворошиловградського машинобудівного інституту. На той час я працював робітником експериментального цеху тепловозобудівного заводу, тому моє бажання здобути вищу освіту було цілком зрозумілим. Після навчання на підготовчих курсах я вступив на спеціальність «Електричні машини та апарати».

Праця на заводі вдень і навчання у вузі ввечері — випробування не для слабких. Особливо важкими для мене були перші три курси. Нарисна геометрія, креслення, вища математика, фізика, теоретична механіка — на вивчення цих предметів я витрачав увесь свій вільний час не лише вечорами, а інколи і вночі. Щоб не пропускати занять в інституті, доводилося працювати один тиждень у першу зміну і два тижні — у третю. Відчуваючи турботливе ставлення до студентів-вечірників із боку викладачів інституту, ми прагнули їх не розчаровувати і намагалися регулярно відвідувати всі лекції та практичні заняття.

Я цілком згоден із висловом про те, що студенти живуть від сесії до сесії, а сесія всього двічі на рік. Екзаменаційна сесія — це особливий етап студентського життя. Скільки безсонних ночей, стоси книг. Філіал заводської технічної бібліотеки вважали своєю домівкою. А згодом, коли почали працювати над курсовими проектами, кресленнями, робити розрахунки, відчули, що навчальний процес наближається до завершення і скоро настане та щаслива мить, коли нам вручать дипломи спеціалістів.

Нині ж шість років навчання в інституті згадуються світло й легко. Адже це — молодість! Та й викладачі вузу прагнули, щоб виробничники не лише отримували спеціальні знання, а й були різнобічно освіченими, цікавими особистостями. До речі, більшість викладачів на той час за віком були не набагато старшими від нас, тому на заняттях панувала справжня творча й ділова атмосфера.

Нині ті роки називають початком застою. Але для тепловозобудівників — це був час піднесення виробництва, створення нових потужних локомотивів, виходу на міжнародний ринок.

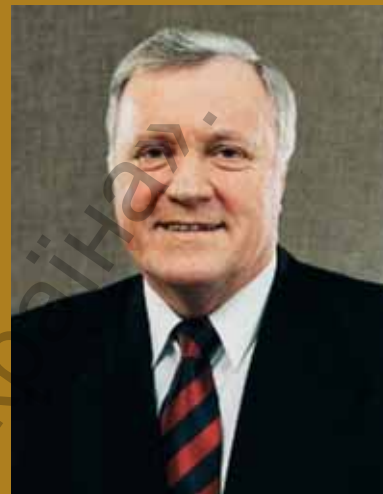
Для залізничних доріг СРСР стали базовими магістральні тепловози із маркою «ВЗОР» типу 2ТЕ-10Л потужністю 6000 кінських сил. Паралельно здійснювалися роботи зі створення локомотиву М-62, призначеного для експортних поставок. У 1967 р., будучи інструктором заводського комітету комсомолу, я очолив штаб із виготовлення експортних тепловозів. Молодь була в центрі всіх подій. Комсомольсько-молодіжні бригади, соціалістичне змагання, штаби з виготовлення нових машин — все це приклади роботи того часу, яка вимагала постійного напруження сил і поживленого спілкування з людьми. Результатом цієї роботи стала потужна й надійна продукція заводу.

Значною мірою успіхи заводу були пов'язані з діяльністю головного конструктора О. М. Коняєва, головного інженера М. М. Найші та директорів тих років П. О. Сороки, а згодом — М. О. Турика. Ерудовані, творчі, енергійні спеціалісти, вони задавали темп роботи, сприяли реалізації здібностей своїх підлеглих і тим самим вирішенню найскладніших завдань. Для мене спілкування з ними стало школою керівництва, їхні уроки незабутні.

У листопаді 1967 р. на московській виставці залізничного транспорту центральне місце посів тепловоз ТЕ-109 потужністю 3000 кінських сил, у секції поруч із ним — надійний М-62 та нова машина для експорту, пристосована для роботи в тропіках, — ТЕ-114 потужністю 2800 кінських сил. Це була велика перемога нашого колективу, тріумф конструкторів, технологів і робітників, зокрема Кирилова, Коняєва, Бершачевського, Степанова, Білоножка, Курила, Ревунова, Тітова та багатьох інших.

Усього у виробництві тоді перебувало 10 типів модифікацій магістральних і маневрових тепловозів. На заводі створювали плаваючий гусеничний транспортер. В освоєнні цієї машини брав участь і я, коли працював у спеціальному конструкторському відділі.

Згодом я, вже як конструктор-електрик відділу головного конструктора з локомотивобудування, брав участь у створенні локомотива нового покоління, проектуванні тепловоза для МПС 2ТЕ-116 потужністю 6000 кінських сил і ТЕ-114 — для Сирії та Єгипту.



БАСОВ Геннадій Григорович

Випускник
Ворошиловградського
машинобудівного інституту за
спеціальністю «Електричні
машини та апарати» (1970 р.)

**Технічний директор
ВАТ «Холдингова компанія
«Луганськтепловоз».
Професор кафедри залізничного
транспорту Східноукраїнського
національного університету імені
Володимира Даля.
Доктор технічних наук, почесний
залізничник України, заслужений
машинобудівник України, дійсний
член Транспортної академії України,
лауреат Державної премії України**



Роботи було багато, адже на цих тепловозах практично всі механізми оснащені електричними приводами. У кінці 1971 р., напередодні чергового партійного з'їзду, до Москви прибув «червоний ешелон», навантажений понадплановим луганським вугіллям із новим тепловозом 2ТЕ-116 на чолі потягу, як реальне підтвердження виконання трудових зобов'язань луганців.

Ось уже понад тридцять років тепловози цієї серії експлуатуються на залізницях країн колишнього Радянського Союзу, вирізняючись своїми основними якостями — надійністю, довговічністю, можливістю працювати і в умовах сибірських морозів, і в середньо-азійську спеку.

У 1973 р. мене обрали секретарем заводської комсомольської організації. Мабуть, нинішній молоді важко уявити, яку роль відіграв у житті суспільства комсомол і як почесно, складно й відповідально було працювати комсоргом великого підприємства. Із цієї життєвої школи я виніс безцінний досвід спілкування з людьми, керування багаточисельною організацією, проведення різних заходів або, як зараз кажуть, акцій.

У 1976 р. з приходом на завод нового директора І. М. Сухова відбулася масштабна реконструкція виробництва, виникли нові величезні заводські корпуси, з'явилося сучасне верстатне обладнання. У цей час я починаю працювати на виробництві, обіймаючи спочатку посаду заступника начальника інструментального цеху, а через два роки — начальника механо-складального виробництва. У 32 роки керував шеститисячним колективом виробників, що об'єднував шість основних заводських цехів. Це було дуже непросто. Допомогавав авторитет, якого я набув за час роботи. Особливо важко було в перший рік. Приходив на роботу о шостій ранку, а йшов — о десятій вечора. Разом наводили лад у цехах, забезпечували виконання змінних завдань, намагалися, щоб комплектуючі деталі, вузли й агрегати вчасно надходили для складання. Тоді завод випускав до 120 тепловозів на місяць — це величезний обсяг виробництва. До того ж постійно з'являлися нові моделі: потужні 2ТЕ-126 і ТЕ-136, експортний ТЕ-127, тепловози для Байкало-Амурської магістралі, газодизельні тепловози.

Про науку тоді ще не мріяв. Головними були план, дисципліна праці, культура виробництва, якість продукції. Магістральний шлях розвитку заводу й галузі я вбачав у підвищенні цих показників та у запровадженні у виробництво високих технологій. За багатьма показниками наші тепловози відповідали західним аналогам, а то й перевершували їх, але в царині комп'ютеризації управління локомотивом, у діагностиці його роботи були прогалини.

Відставання у розвитку техніки допомагають усунути навчання і наука. Усвідомлюючи це, у 1981 р. я закінчив у Московському інституті управління імені Орджонікідзе піврічні курси підвищення кваліфікації. Після повернення з Москви мене призначили заступником директора механо-складального виробництва. А його директором на той час був

досвідчений спеціаліст та організатор В. Я. Носевич.

У системі жорсткого централізованого планування, про недоліки якої так багато писали під час перебудови, були й суто позитивні моменти, які допомагали виробництву вдосконалюватися, розвиватися, виходити на нові рубежі. Я запропонував реконструювати цехи, звести естакаду, поновити верстатне устаткування, механізувати подачу на дільниці заготовок. Завод став долею і для керівників, і для його рядових працівників. Разом відзначали свята, нагороджували переможців соціалістичного змагання. Усе це стимулювало продуктивність нашої праці.

Саме в той час я почав співпрацювати з науковцями машинобудівного інституту, зокрема з майбутнім ректором О. Л. Голубенком, який розробив перспективний проект колісної пари з пружними елементами. Я брав безпосередню участь у виготовленні перших таких колпарів. Також разом із завідувачами низки випускових кафедр інституту освоювали випуск вузлів для системи централізованого повітропостачання, яку запровадили на нових тепловозах, удосконалювали редукторне виробництво.

Перебудова нібито проголосила правильні лозунги, закликала розвивати машинобудування, поліпшувати якість продукції. В часи перебудови я почав займатися питаннями поліпшення якості продукції, працюючи в системі Держприймання, що покликана жорстко й суворо контролювати рівень машин, які сходять із конвеєра. У 1990 р. я повертаюся на виробництво, спочатку обіймаю посаду заступника начальника виробничого управління, а з 1993 р. — заступника генерального директора з виробництва.

Кілька років ми, хоч і енергійно, але все-таки тупцювали на місці. Директори, які очолювали підприємство в період кризи (В. І. Квасов та Є. Я. Свиридов), намагалися зробити все можливе й неможливе, щоб підприємство вижило. Але створювалося таке враження, що ми виявилися нікому не потрібні зі своїми тепловозами. Політики не знали, куди їде країна, а на чому — це їх на той час зовсім не хвилювало. Рудничні мотовози, трамваї, обертальні круги — ми бралися за будь-яку роботу. Ще в середині 90-х почали проектувати приміський дизель-поїзд із вітчизняною силовою установкою. Пам'ятаю приїзд першого Президента України, який спрямовував нас на те, щоб продукція була лише українського виробництва. Навряд чи це було доцільним та обумовленим. Адже завод із початку його створення орієнтувався на кооперацію з багатьма підприємствами колишнього СРСР.

У 1995 році наше об'єднання набуло статусу холдингової компанії, що спрощувало схему керівництва окремими колективами. Але замовлень у нас все ще не було. Хто міг ще кілька років тому передбачити, що добова норма — п'ять тепловозокомплектів — скоро стане ледь не річною, що майже в чотири рази зменшиться кількість працівників підприємства, що період нестабільності, невпевненості в завтрашньому дні, і що найстрашніше — незатребуваність, триватиме майже десять років. Багато хороших

спеціалістів не стали випробовувати долю, змінили професію і місце роботи. Немало з них пішли торгувати на ближній ринок, адже треба було хоч якось утримувати сім'ї.

Тимчасовий злам на краще настав у 1999 р., коли генеральним директором «Укрзалізниці» призначили Георгія Кирпу, з ініціативи якого залізничне відомство замовило луганцям перші електропоїзди приміського сполучення. Саме тоді мене призначили технічним директором холдингу. Те, що замовлення таких поїздів було мудрим та виправданим рішенням у ситуації, що склалася на той час, підтвердилося в майбутньому. Нині перевозять пасажирів понад двісті вагонів електричок, а Державна премія за розробку та виготовлення нової продукції є свідченням високого рівня вітчизняної залізничної техніки. Рейковий транспорт — це індустрія, що орієнтується і прагне досягти ще більшої привабливості, зручності, безпеки, конкурентоспроможності й надійності.

Щоб крокувати в ногу з часом, у 53 роки я вступив до аспірантури. В компанії у цей час активно проектували та готували до виробництва вагонів електропоїздів. Обіймаючи посаду технічного директора, відчував, що мені просто необхідна фундаментальна основа знань. У конструкцію уніфікованого пасажирського причіпного вагона для приміських перевезень і технологію його виробництва було закладено понад 200 інновацій. Конструктори компанії спільно зі співробітниками кафедр університету розробили оригінальні технічні рішення та оформили понад 40 заявок, на базі яких отримали патенти, опублікували цілу низку науково-технічних праць.

Виправдало себе тісне співробітництво з університетською наукою, особливо з ученими Навчально-наукового інституту рейкового транспорту, що входив до складу Східноукраїнського національного університету імені В. Даля. Ректор та завідувач кафедри залізничного транспорту О. Л. Голубенко, В. І. Могила, Ю. О. Куликов, Ю. І. Осенін, Г. С. Носко та їхні колеги зробили вагомий внесок у створення нового рухомого складу.

Формуванню технічної політики холдингу присвячена комплексна програма розвитку рейкового транспорту, розроблена спільно з ученими та спеціалістами галузі. Серед її основних завдань — розробка та створення нових видів магістральних локомотивів та приміських поїздів, їх нових технологій та технологічного обладнання.

У цьому аспекті важливою і цікавою є робота над створенням блоку охолоджувального пристрою дизеля з осушувальними секціями високошвидкісного тепловоза. Цим займається колектив під керівництвом знаного ученого, доктора наук, професора Ю. О. Куликова. Привертає увагу розробка триосового візка для пасажирського тепловоза та двоосового візка для моторвагонного приміського рухомого складу, яку здійснює група, очолювана професором В. О. Слашовим.

На засіданні технічної ради за участю керівників та головних спеціалістів компанії і представників

кафедр університету розглядаються нові напрямки науково-технічного прогресу в галузі розвитку залізничного транспорту, виробляються рекомендації для правління компанії і рішення передаються на виконання в конструкторські та технологічні відділи з метою впровадження їх у виробництво.

Під моїм керівництвом навчалися й навчаються нині в аспірантурі 7 інженерів, що представляють компанію «Луганськтепловоз». Серед них — головний технолог Є. Якименко, директор зовнішньоторговельної фірми «Контакт» Ю. Зиборов, заступник головного конструктора М. Фалалаєв, начальник бюро ЦКБ В. Несторенко, технолог ВГТ І. Бурова, директор науково-виробничого центру «Трансмаш» С. Мокроусов, керівник центру «Лугтранспорти» В. Кашуба. Аспіранти В. І. Нестеренко, В. І. Кашуба, О. М. Кирєєв та М. І. Фалалаєв успішно захистили дисертації та стали кандидатами технічних наук.

Згідно з відгуками генерального директора холдингової компанії «Луганськтепловоз» В. П. Бикадорова, дисертаційні роботи заводчан вигідно вирізняються спрямованістю на практичну значущість отриманих результатів. Усі вони виконані на основі нової техніки, яку випускають у компанії. А про те, що вона за своїми характеристиками відповідає світовому рівню, свідчать оцінки спеціалістів та відгуки пасажирів. Дизель-поїзд ДЕЛ-02 з електропередачею перемінного струму та підкузовним розташуванням силової установки, перший український пасажирський тепловоз ТЕП-150, новий варіант тепловоза для експорту ТЕ-114, маневровий тепловоз ТЕМ-103, вантажний електровоз 2ЕЛ-5 нового покоління — в їхній конструкції гармонійно поєдналася робота вчених, інженерів, усіх працівників заводу.

З ініціативи керівництва холдингової компанії та університету відтворено Навчально-науковий виробничий центр, який я очолив. Науковий центр, що готує спеціалістів для рейкового транспорту, є однією з організаційних форм зв'язку вищої школи із промисловим підприємством та науково-дослідними установами. У центрі вже працює шість філіалів кафедр університету, один із яких — «Рейковий транспорт» — я очолюю. Також відбуваються показові захисти дипломних проектів, організовано проведення стажування молодих спеціалістів, а також надають практичну допомогу керівникам і спеціалістам компанії щодо їх навчання в аспірантурі.

У перспективі співпраці холдингової компанії «Луганськтепловоз» зі Східноукраїнським університетом розглядаються питання укладання господарських договорів на виконання науково-дослідних робіт співробітниками університету спільно із працівниками компанії з актуальних напрямів удосконалення її діяльності та впровадження отриманих результатів у виробництво, а також щодо необхідності відкриття в університеті нових спеціальностей та спеціалізацій.

З ювілеєм, рідний університете!