

A photograph of the front of a military truck, likely a Ural, parked in a garage. The truck is olive green and features a large grille, headlights, and a roof-mounted equipment rack with various electronic devices and lights. The background shows the interior of a building with concrete pillars and overhead fluorescent lights.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 3.
Уральский
автомобильный
1955-1965**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 3. Уральский
автомобильный 1955-1965**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 3. Уральский автомобильный 1955-1965 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

С середины 1950-х годов автозавод в Миассе проходит этапы реконструкции, осваивает производство современной автотехники «Урал-355М» и ее модификаций, и к середине 1960-х годов, переживая 2-ю коренную реконструкцию, снимает с производства выпуск данных двухосных автомобилей, заменяет старый конвейер и переходит к выпуску трехосных большегрузных автомобилей-самосвалов нового поколения «Урал-375» и их модификаций. Быстрыми темпами растущий город Миасс становится настоящей автомобильной державой Южноуралья.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 3. Уральский автомобильный 1955-1965

МОДЕРНИЗАЦИЯ

На июльском (1955 г.) Пленуме ЦК КПСС была подвергнута критике работа промышленных предприятий, в том числе и Уральского автозавода — выпускает устаревший грузовой автомобиль, не соответствующий по своим эксплуатационным качествам современным как отечественным, так и зарубежным образцам.

С запоздалой принципиальностью вынуждены были говорить об этом и сами автозаводцы на состоявшемся собрании партийно-хозяйственного актива, где отмечалось, что «если в 1952—1953 годах осуществлено несколько конструктивных улучшений отдельных узлов автомашины «ЗИС-5», то в прошлом году не усовершенствован ни один».

Серьезный упрек прозвучал в адрес инженерно-технических работников со стороны главного технолога завода В. П. Сажина. Он отметил тогда, что от 1300 рационализаторов, активно участвующих в улучшении технологии производства, заметно сократилось количество предложений.

Это послужило серьезным поводом для того, чтобы инженеры и мастера самым критическим образом проанализировали свою деятельность при разработке программ на перспективу.

24 августа 1955 года состоялось собрание инженерно-технических работников завода по вопросу составления проекта нового пятилетнего плана. Главный инженер А. А. Андерс зачитал проект объемного пятилетнего плана завода. «Основной вопрос, — говорил он, — это выбор объекта производства. По нашему предложению к выпуску предложена автомашина «УралЗИС-353», создаваемая на базе коренной модернизации автомашины «ЗИС-5», и мы полагаем, что она будет отвечать уровню современных машин. Для этого в основном пятилетнем плане необходимо предусмотреть завершение строительства завода по полной проектной мощности».

При этом учитывалась и такая деталь: автомашина «УралЗИС-353» к концу пятилетки может устареть, поэтому параллельно с ее модернизацией нужно проводить подготовку к производству принципиально новой машины — трехосной и большой грузоподъемности. Для народного хозяйства требовались машины как с малым, так и с большим тоннажем.

Секретарь парткома А. С. Переведенцев призвал: после собрания начать работу цеховых комиссий по сбору поступающих предложений.

А вскоре в Москву на рассмотрение коллегии министерства своим ходом были отправлены образцы модернизированных автомобилей «УралЗИС-353».

Технические условия и чертежи новых машин в министерстве были утверждены, машины вернулись на завод. Конструкторы привезли радостную весть: с 1 января 1956 года завод должен перейти выпуск этого типа автомобилей.

Теперь все зависело от подготовки производства. Первостепенное внимание уделялось максимальному использованию имеющегося оборудования, чтобы в общем технологическом процессе участвовало все без исключения оборудование, не должно быть ни минут простоя.

И, конечно, нужно было прежде всего позаботиться об улучшении условий труда рабочих, задан благоприятный деловой ритм работы главного сборочного цеха. Только при условии качественной сборки автомобилей можно было всерьез говорить о резком! повышении качества уральского грузовика.

«Мне, проработавшему на главном конвейере 35 лет, припоминается весьма существенный эпизод из жизни автозавода и цеховой комсомольской организации, — рассказывает ветеран завода В. Федорищев. — В 1954 году начальником нашего цеха был назначен Николай Николаевич Андросов, бывший в годы строительства завода первым комсоргом ЦК ВЛКСМ. К нам в цех его перевели из отдела кадров. Уже в первые дни работы в цехе Николай Николаевич проявил интерес к работе цеховой комсомольской организации. Я ее в это время возглавлял. Почти на каждом нашем собрании присутствовал Н. Н. Андросов.

На одном из них слесарь-сборщик Виктор Иванов выступил с предложением создать в его смене комсомольско-молодежную бригаду сборщиков автомобилей. Его предложение было активно поддержано. Но присутствовавший на собрании Николай Николаевич выдвинул другое предложение:

— «Комсомольцы и молодежь цеха способны решать многие задачи по выполнению государственных заданий, поэтому я предлагаю охватить соревнованием больше комсомольцев и молодежи, создать на главном конвейере комсомольско-молодежную смену. Обсудите у себя в комсомольских группах, в бригадах во всех сменах (в то время главный конвейер работал в три смены) и со своими предложениями выходите к руководству и в партийное бюро цеха. Мы такое начинание поддержим».

С напутствием комсомольское бюро цеха и приступило к организационной работе. На конкурсной основе верх взяла по всем показателям смена, руководимая старшим мастером Дмитрием Фроловичем Колесовым. Легендарному автозаводцу, выведшему с главного конвейера первый автомобиль, и было поручено возглавить первую комсомольско-молодежную смену. А первой была она не только на автозаводе, но и во всей Челябинской области.

Руководство и партийное бюро цеха обратились с предложением к комсомольцам и молодежи цеха включиться в соревнование за повышение производительности труда на каждом рабочем месте на конвейерных линиях. В смене не все вначале ладилось. Продолжались организационные неурядицы. Но постепенно комсомольско-молодежная смена стала выделяться среди других своей организованностью и целеустремленностью. Стала выполнять государственный план. Хотя в смене было много несоюзной молодежи, за ней закрепилось название «комсомольская».

Как в каждом рабочем коллективе, и здесь выделялись лучшие рабочие. Это были ударники соревнования: слесари-сборщики В. Иванов, Н. Захаров, А. Барышников, Н. Калинин, В. Осокин, З. Захарова, М. Хлыстунова и многие другие. Большие организаторские способности проявляли в работе мастера смены К. Камалов, комсомольцы И. Гуппенин, В. Лисин и А. Башлыков.

Удивительные организаторские способности были у бригадира, а впоследствии мастера рамного участка Г. Сабирова. Не припомню ни одного случая, чтобы по вине его бригады был не выполнен график клепки рам. Г. Сабиров был требователен не только к себе, но и к членам своей бригады, поэтому в своем коллективе пользовался заслуженным авторитетом и уважением.

После реконструкции главного конвейера, Сабирова со всем его коллективом перевели в кузовной цех на новый рамный участок. И в другом цехе участок, руководимый Сабировым, в социалистическом соревновании постоянно занимал призовые места. Поэтому Сабиров заслуженно был награжден орденом за успешное выполнение плановых заданий одиннадцатой пятилетки.

Весной 1955 года Куйбышевский подшипников завод нам недопоставил подшипники ступицы переднего моста. Работа участка сборки переднего моста в цехах шасси и главного конвейера была парализована из-за этого в течение целой недели. Выполнение государственного плана апреля находилось угрозой срыва.

Руководители этих цехов понимали, что ответственности за выполнение плана сборки автомобиля никто с них не снимает. И поэтому усилия коллектив на производственных сборочных конвейерах сосредоточили на обеспечении заделов: агрегатов, узлов, деталей рабочих мест. И как только подшипник поступили на завод — участок сборки подал передние мосты на главный сборочный конвейер. И конвейер сразу же тронулся на повышенной скорости. Работ у сборщиков закипела.

Так случилось, что комсомольско-молодежной смене пришлось работать днем, и она первой открыла счет рекордному выполнению сменного задания было выполнено полуторасменное задание.

Подобного ритма в истории сборочного конвейера еще не было. Эстафету приняла пришедшая на работу вторая смена, возглавляемая старшим мастером Андреем Васильевичем Мурашовым. Она повторила рекорд первой смены. Третья смена, руководимая старшим мастером Георгием Кузьмичом Симоновым, перекрыла сборку двух предыдущих смен на пять автомобилей. На другой день, идя на работу, автозаводцы читали красочные «молнии» о трудовых успехах сборщиков автомобилей.

К девяти часам утра на главном конвейере собралось руководство завода: директор А. Рухадзе, секретарь парткома А. Переведенцев, председатель завкома А. Никифоров и другие руководители. Проанализировав итоги работы сборщиков автомобилей за прошедшие сутки, они высказали уверенность, что план и социалистические обязательства предмайского соревнования будут выполнены, но при условии обеспечения сборщиков автомобилей агрегатами, узлами и деталями из цехов-поставщиков.

Поблагодарив за отличную работу коллективы, А. Рухадзе заверил, что руководством завода будут приняты все меры по обеспечению сборочных линий комплектующими изделиями.

Между сменами сборщиков автомобилей и кабин началось соревнование за выполнение обязательств. На заводской территории ежедневно вывешивались «молнии» по итогам работы и соревнования между сменами сборщиков и сдатчиков автомобилей на главном конвейере за присвоение звания «Победитель предмайского социалистического соревнования».

В трудных условиях план апреля был выполнен. Победителем оказалась комсомольско-молодежная смена, руководимая старшим мастером Д. Ф. Колесовым. И на Первомайской демонстрации она возглавляла праздничную колонну цеха, неся переходящее Красное знамя комитета ВЛКСМ завода. Лучшие слесари-сборщики, водители-испытатели, мастера были приглашены в Челябинский обком ВЛКСМ, где состоялась встреча с областным комсомольским активом. Все они были награждены Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ и обкома комсомола.

А в первой декаде мая были подведены итоги предмайского социалистического соревнования. По предложению цехового комсомольского бюро цехком утвердил присвоение еще двум сменам звания комсомольско-молодежных: сборщиков автомобилей (старший мастер Г. Симонов) и сборщиков кабин (старший мастер Б. Морозов). Заводской комитет ВЛКСМ вручил переходящее Красное знамя лучшей комсомольско-молодежной смене.

В моем архиве до сих пор хранится газета «Миасский рабочий» от 14 октября 1955 года, в которой был опубликован репортаж с прошедшей комсомольской конференции автозавода, на которой комитет комсомола подвергся резкой критике за ослабление внимания к соревнованию между сменами в цехе сборки автомобилей. Сборщики убедились, что при хорошей организации на сборочных линиях можно ликвидировать изнурительную третью смену. С таким предложением молодежь обратилась к руководству цеха. Еще раз взвесив и обсудив его на цеховом профсоюзном собрании, руководство цеха приняло его. И с января 1956 года ночную смену отмени. Главным тормозом в осуществлении больших зад была и остается бесхо-

зайтвенность. В одном из номеров заводской многотиражки напечатано коллективное письмо рабочих:

«С целью улучшения работы заводом был заказ и получен в марте высокопроизводительный станок — шестишпиндельный токарный полуавтомат. Д ректор приказом № 150 обязал установить его в мае, но прошел июнь, а нам недавно ответили: «Нет трак тора завезти станок в цех...»

В другом номере своими бедами делился станочник Доценко:

«Сколько раз я ходил просить, чтобы подремонтировали токарный полуавтомат... Приходится ежедневно доливать в станок по 10—15 ведер масла, тогда как при исправной масло-системе после одной заправки я работал неделю без добавления масла». Участились случаи брака. В партийную организацию и руководителям ОТК поступило несколько докладных от контрольных мастеров, старших контролеров, в которых указывалось, что мастера и рабочие малого конвейера самовольно берут детали, не принятые работниками отдела техконтроля, и ставят их на моторы.

В масштабах завода подобные случаи кому-то могли показаться мелочью, но подобные «мелочи» порой оборачивались крупными неприятностями. Так однажды и случилось.

В сентябре в тяжелый ремонт поставили 92 автомобиля. Выяснилось, что 77 из них — по вине моторных цехов, а из этого количества половина — по причине задира цилиндров. Из-за этого попадали в ремонт двигатели еще во время войны, когда только налаживалось производство. Так ведь более 10 лет прошло. Положение тогда исправили, и вот повторилось старое. Стали выяснять, разбираться. Виновников, не соблюдавших технологию сборки, наказали.

Не всегда были виноваты рабочие. Многое упиралось в отсутствие прогрессивной технологии. Очень своевременно технолог С. Ю. Фельзенштейн поставил вопрос об использовании метода группового потока. К тому времени он уже широко применялся на Ярославском автозаводе, а на УралАЗе делал робкие шаги. В моторном цехе на этот метод перевели пока лишь одну деталь да несколько деталей — в цехе шасси.

В Ярославль был направлен технолог цеха шасси Е. И. Титков. Вернувшись, он в содру-жестве с экономистами сделал подробные экономические расчеты, и уже вскоре стало ясно, насколько применение метода группового потока поможет снизить трудоемкость, сократить число наладчиков.

Прогрессивный метод стали применять в цехах завода и на обработке некоторых деталей коробок передач и деталей шасси. Активными сторонниками его стали новаторы, такие как С. И. Свиридов. Семен Иванович начал внедрять технические новинки еще на Московском автозаводе, будучи слесарем-мотористом. В Миассе был сменным помощником начальника цеха коробок скоростей, а после объединения двух цехов его назначили старшим мастером пролета коробок скоростей. И из месяца в месяц подавал он рационализаторские предложения. По его инициативе на участке обработки рычага переключения скоростей и крышки коробки перемены передач были созданы поточные линии, на нескольких участках произведена пере-становка станков. При его участии был объединен ряд операций, что значительно повысило производительность труда и высвободило несколько станков.

Готовясь к переходу на выпуск новой автомашины, многие рабочие и инженеры на раз-ных участках совершенствовали технологию изготовления продукции для сборки машин.

Новая работа во всем требовала новых подходов к делу. Нужны были координирующие общую работу центры. По инициативе группы специалистов на заводе решили создать произ-водственно-технический совет, который взял под свой контроль освоение прогрессивных тех-нологических процессов, внедрение достижений науки и техники. Он был довольно предста-вительный — свыше 60 человек, специалисты самых различных направлений вошли в совет. Доверие возглавить его единодушно оказали главному инженеру завода А. А. Андерсу. Началь-

ник бюро технической информации и изобретательства А. Г. Сесюнин стал секретарем совета. В сентябре 1955 года совет п;ступил к работе.

Аналогичные советы создали в цехах и отдел завода. С их помощью осуществлялись разработки по дальнейшей модернизации оборудования, более рациональному использованию имеющихся производственных площадей. Советы показали свою эффективность: в первый же год их деятельности во многих цехах были расшиты узкие места.

На заводе уже давно начали применять пневматические приспособления для зажимов деталей, но и везде. Даже неспециалисту бросалось в глаза, что зачастую станочники больше времени тратят на установку и закрепление детали, чем на ее обработку. Был развернута работа и в этом направлении.

В инструментальном цехе уже широко использовали пневматические тиски так называемого прямого давления воздуха. Но тиски эти работали не всегда надежно. Начальник цеха Николай Павлович Шибанов вместе с начальником техчасти Петром Григорьевичем Носовым после долгих поисков решения технической задачи пришли к выводу, что можно применить не прямое давление воздуха, а усиленное через клин. Расчеты показали, что давление тисков увеличится от 10 до 14 раз. Испытания подтвердили это. Кроме того, момент закрепления детали стал мгновенным.

Но сначала была кропотливая работа. Начальник конструкторского бюро Федор Михайлович Кригер с конструктором Евгением Ивановичем Попелем выполнили задумку авторов в чертежах. Встал вопрос: кому поручить сборку первых пневматических тисков новой конструкции? Выбор пал на слесаря-сборщика отделения точной механики Николая Родионова. Н. П. Родионов подростком работал вместе с отцом-старателем, затем окончил ремесленное училище, стал квалифицированным слесарем. Он подходил к делу творчески, и здесь внес в конструкцию несколько усовершенствований: изменил диаметр цилиндра, угол у клиньев и другое. Конструкция стала более надежной. Сын уральского старателя удивил даже московских мастеров — как точно он все рассчитал. О новинке уральских новаторов столичные специалисты отзывались: «Трехповоротные пневматические тиски мы не решались делать даже в Москве. Задача оказалась слишком сложной...» И эта задача была решена в творческом содружестве инженеров, техников, рабочих автозавода в Миассе.

Николай Павлович Шибанов рассказывает:

— «Работу по внедрению пневматики на нашем заводе признали лучшей по министерству. Я ездил в Москву с докладом для съехавшихся на совещание руководителей заводов министерства. Наш опыт приобрел межведомственное значение. Внедрение трехповоротных пневматических тисков в те годы широко осуществлялось на многих предприятиях и других отраслей. А однажды мы вместе с новаторами Петром Васильевичем Семиным и Соломоном Иосиповичем Бернштейном побывали на одном из родственных предприятий Чехословакии. Так, оказывается, и там уже знали о новинке уральцев. Наш коллектив, новаторы уральского автозавода, помог чешским коллегам во внедрении прогрессивного метода».

...Несколько дней жители города и заводского поселка могли наблюдать необычную картину: с утра до вечера над вершиной «704» — самой высокой точкой Ильменского хребта — висел вертолет, поддерживавший груз — звенья телевизионной вышки. Монтажники, принимая его, соединяли одно звено за другим, а вертолет повисал все выше и выше. Однажды он совершил прощальный круг и исчез в голубом небе. Острым клином вонзилась в небо металлическая мачта высотой 55 метров и выдвижной стрелой в 18 метров. В Миасс пришло телевидение.

Инициаторами его создания стали автозаводцы М. А. Якубов, Л. А. Вальдман, Б. Д. Тимофеев, А. И. Афанасьев. Когда они предлагали организовать ретрансляцию Свердловского телевидения, некоторые специалисты высказывали сомнение: кругом горы, до Свердловска — 205 километров. Но, учитывая большое значение телевидения, директор завода А.К. Рухадзе спе-

циальным приказом создал комиссии по строительству ретрансляционного пункта под председательством главного инженера А. А. Андерса. На гору была снаряжена экспедиция, бульдозеры, автомашины с электростанцией.

Этот и другой необходимый груз был доставлен на высоту «704» мощным трактором «ЧТЗ». Энтузиасты дружно взялись за дело. По несколько дней сходили они с горы. Как и во всяком новом деле сразу же возникла масса проблем.

«Три дня бились Якубов и Вальдман, отыскивая устраняя причины, мешающие приему, — писал п бывавший в те дни на Ильмен-горе писатель В. Р. Гравишкис. — И добились-таки своего — передача Свердловского телецентра была принята. Транслировали нашумевший в то время французский фильм «Красное и черное». Но люди, пожалуй, не смогли б ни слова сказать о содержании картины, настолько захватывающим был сам процесс приема изображения на таком расстоянии и в таких условиях».

Вскоре и местные радиолюбители приняли сигнал с вершины «704». Постепенно для миасских и чебаркульских телезрителей голубой экран становился нормой в их повседневной жизни.

Вступая в 1956 год — первый год шестой пятилетки, автозаводцы взяли повышенные обязательства: в текущем году дать на 15 миллионов рублей сверхплановой продукции, в том числе — 250 автомобилей, 500 моторов, на миллион рублей запчастей, 2,2 миллиона рублей сверхплановой экономии, — и вызвали на соревнование коллектив Кутаисского автозавода, соперничество с которым стало доброй традицией. В одном из пунктов обязательств уральские автомобилестроители записали: «Подготовить производство для проведения в 1957 году дальнейшей модернизации выпускаемых автомобилей и автомотора». Испытания четырех автомобилей «УралЗИС-353» и «УралЗИС-354» в 1955 году получили хорошую оценку. Они экспонировались на Всесоюзной промышленной выставке в Москве, были получены хорошие отзывы ведущих специалистов страны. Что касается двигателей, то стендовые испытания показали: их параметры значительно выше запроектированных, мощность составляла 100 лошадиных сил против 76 на старом «ЗИС-5». Вскоре начались работы по созданию на базе «УралЗИС-353А» нового двигателя, предложенного Академией наук СССР.

Одной из первостепенных задач было и освоение производства модернизированной машины «Урал-ЗИС-355М». Экспериментальные образцы автозаводцы запланировали изготовить к открытию XX съезда КПСС.

Ни у кого не вызвало больше сомнений, что машина с маркой «Урал-ЗИС» способна выйти на широкую арену. На заводе подсчитали, что выпуск автомобиля «УралЗИС-355М» только за один год даст стране около ста миллионов рублей экономии. Требовалось ускорить выпуск этой модернизированной машины.

Прежде всего встал вопрос о совершенствовании оснастки. От качества изготовления ее во многом зависела надежность новой автомашины, которую с нетерпением ждали целинники.

И тут на первый план наряду с моральным выдвигался и материальный стимул. Приказом директора завода А. К. Рухадзе работники КБ отдела главного технолога были переведены на сдельную оплату. Спустя короткое время, кроме сборочных операций, уже не было ни одной детали, на которую не проектировалась бы оснастка: конструкторы отдела вместо 50—60 приспособлений делали по 130—140.

В результате совместного труда конструкторов и технологов было разработано и изготовлено необходимое количество приспособлений и оснастки, позволивших без дополнительного ввода нового оборудования раньше намеченного срока освоить и изготовить новый инструмент.

Велика роль в этом большом и важном деле новаторов. Работать по старой технологии уже было нельзя, требовались новые подходы. Так, слесарь-модельщик В. А. Попов занялся проблемой обработки пресс-форм, предназначенных для автомобиля целины.

Он нашел оригинальное решение проблемы — предложил и сам же изготовил специальный бор-напильник, который позволил в 10 раз быстрее обрабатывать углубления пресс-форм для вкладыша головки рулевой вилки тяги, причем обеспечивалось и высокое качество обработки ответственных деталей для новой машины.

В содружестве со станочниками начальник тех-бюро инструментального цеха Н. Я. Ильичев и начальник бюро сложного инструмента Н. А. Юркин предложили обрабатывать ролик для накатки калибров и других изделий не на фрезерном станке, как было, а накаткой на резьбонакатном станке. С применением нового метода производительность труда на данной операции повысилась в 34 раза, при экономии 30 процентов металла.

Примеров творческого подхода к делу было немало. Доброй славой в цехе нормалей пользовался I наладчик Алексей Тернов. Он обрабатывал эксцентриковый болт не на револьверном станке, как это делалось раньше, а на отрезном, применив эксцентричную матрицу. Благодаря введенному новшеству стали обрабатывать до 32 тысяч болтов в смену вместо 800 штук, то есть в 40 раз больше.

Таким людям, увлеченным и инициативным, было доверено изготовление деталей для первых машин целины, и они, как правило, успешно справлялись с поставленными перед ними задачами. На всех участках предприятия было поднято соревнование за досрочное выполнение заказов по изготовлению узлов и деталей для «УралЭИС-355М».

Так, модельщик Владимир Михайлов обязался за полгода выполнить годовую норму. В числе первых его поддержал рабочий К. Заикин. За четыре года работы на заводе он уже завершил семь годовых норм, в дни предсъездовской трудовой вахты опыт его был обобщен и предложен к широкому распространению.

Для того, чтобы в сжатые сроки подготовить производство для выпуска новых машин, необходимо было значительно подтянуть производительность труда на всех участках. Экономисты называли конкретные цифры. Отделению СШИП для выполнения намеченных задач требовалось повысить производительность не менее чем в два раза. В сжатые сроки было освоено здесь до 80 процентов новых изделий сложного инструмента. Много умения и опыта вложил в это важное дело токарь Василий Григорьевич Сапрыкин. Сотни профиловочных роликов разных конфигураций прошли через его руки, и выпуск их с каждым месяцем все возрастал. Слесари по сборке приспособлений Василий Афанасьевич Курапов, Николай

Васильевич Орлов, токарь-расточник Михаил Михайлович Шабалин за достижение наивысшей в отрасли производительности труда были отмечены высокими правительственными наградами: М. М. Шабалин — орденом Ленина, Н. В. Орлов и В. А. Курапов — орденами Трудового Красного Знамени, В. Г. Сапрыкин — орденом «Знак Почета».

В содружестве с рабочими конструктор технологического отдела С. Н. Пирожков проектировал оснастку для изготовления деталей и узлов всех марок автомобилей, выпускаемых заводом. Впрочем, в цехах кипела работа по выполнению важной задачи.

В цехе шасси рабочим предстояло освоить и внедрить для нового автомобиля 338 новых деталей. И тут старые работники признавались, что такого огромного объема работ по подготовке производства не было, пожалуй, с момента пуска завода.

То же самое могли бы сказать и инструментальщики. Только для цеха шасси они обязались изготовить в сжатые сроки 400 приспособлений. Выполнить такой объем работ в короткий промежуток времени оказалось ему не под силу. Но, когда цех стал «захлебываться» от заказов, изготовление оснастки взяли на себя и другие цехи.

Освоение в производстве новых деталей — процесс сложный, где-то даже болезненный. Но чтобы он состоялся, надо было опять учиться. Рабочие цехов слушали лекции технологов о конструктивных особенностях каждой детали, а новых деталей были тысячи.

XX съезд партии начал свою работу в феврале 1956 года. На митинге, посвященном этому событию, секретарь парткома А. С. Переведенцев сообщил, что за четвертый квартал 1955 года заводу присуждено третье место во Всесоюзном соревновании.

К открытию съезда автозаводцы освоили опытное производство модернизированных машин «УралЗИС-355». В январе на эту машину сборщики установили новое рулевое управление, 12-вольтовое оборудование, обтекаемые крылья и другие новые детали и узлы. Был также установлен новый двигатель мощностью 85 лошадиных сил.

В дни предсъездовской трудовой вахты в моторном цехе № 1 изготовили шесть первых опытных двигателей с алюминиевыми поршнями и плавающим поршневыми пальцами. Обкатку они прошли на завод в спецлаборатории, причем оригинальным способом какого не знал ни один завод страны.

В 1956 году в Москве проходило Всесоюзное совещание рационализаторов. Автозаводцы единодушно выдвинули делегатом на него молодого новатора, Сергея Шатрова. Новинки его уже были широко известны не только на заводе, но и далеко за пределами предприятия.

Так, включившись в поиск резервов экономии рабочего времени и материалов, Сергей Шатров предложил заменить бронзовые втулки на сверлильном станке подшипниками. Благодаря этому заметно ускорилась обработка крышки коробок скоростей. Если бронзовые втулки часто выходили из строя, то подшипники были намного надежнее. Только внедрение одного этого новшества Сергея дало заводу свыше 1500 рублей экономии.

В соревновании инженерно-технических работников победителем предсъездовской вахты был признан технолог цеха нормалей Алексей Иванович Соболев. За 15 лет работы он внес более 100 рационализаторских предложений. Только за предыдущие три года от внедрения его новшеств получена экономия в размере 190 тысяч рублей.

Внедрение нового оборудования и прогрессивных технологий требовало расширения участков и цехов. Прессовщикам, например, для организации нового производства необходимо было более двух тысяч квадратных метров дополнительной площади. Коллективу прессового цеха предстояло начать производство цельнометаллических кабин.

Давно уже приходили на завод письма критического содержания в адрес кабин «УралЗИСов». Водители были недовольны. «Скрипит, рассыхается, зимой в ней холодно», «для нормальной работы в машине создайте элементарный комфорт».

Завод готовился выпускать модернизированные машины, выпуск металлических кабин стал первейшей необходимостью. Поначалу первые детали для таких кабин получали с Горьковского автомобильного завода, но уже вскоре было налажено производство штамповок для кабин на Челябинском кузнечнопрессовом и параллельно велись работы в этом направлении и на самом автозаводе.

Группа прессовщиков во главе с мастером С. С. Шутовым побывала на Горьковском автозаводе. Полтора месяца уральцы набирались опыта, и домой они вернулись настоящими мастерами нового дела.

В прессовом цехе под руководством начальника цеха С. Д. Прохорова и группы энтузиастов готовили участок по сборке металлических кабин, для которого были выделены дополнительные площади. Но, конечно, в начальный период реконструкции цеха главное слово сказали монтажники. К тому времени период реорганизации прошел сам монтажный цех. Еще в 1945 году монтажный цех перевели в пристройку с северной стороны третьего литейного цеха. А через три года монтажный цех разделился на два самостоятельных подразделения — монтажный и теплосиловой цех.

В конце сороковых — начале пятидесятых годов в цех пришли электрик А. Г. Назаров, технолог А. И. Жмаева, бригадир Н. В. Пермяков, токарь А. А. Севостьянов, диспетчер ПДБ А. М. Позолотина и многие другие.

С января 1955 года монтажный цех был объединен с ремонтно-строительным, из теплосилового цеха сюда же перевели вентиляционный участок. Цех получает название строительно-монтажного. Возглавил его Николай Васильевич Скрипунов.

Именно здесь организовали изготовление металлической кабины для автомобиля «ЗИС-Э55М», до этого она была деревянной. Монтажники изготовили и смонтировали десятки монорельсов для подвесных сварочных машин, сушильные камеры, моечные машины, подвесные, напольные конвейеры. А главное — впервые на заводе был изготовлен механизированный склад для хранения мелких деталей прессового производства. В монтаже принимали участие бригада Н. А. Ожегова. Завод от этого получил большую экономию. В прессовом тогда действовали монтажные участки, коллективы которых возглавляли мастера В. М. Нечаев, П. Я. Олейников, В. А. Богинский. Соорудили пластинчатый конвейер длиной 71 метр, над которым старательно поработали слесари Мамойлов, Рыжкин, Черменинов под руководством бригадира Кончукова.

Начальником этого нового участка был назначен, А. Н. Беляев. Он контролировал ход работ. Вопрос с электрооборудованием решили электрики бригады

А. М. Мишина, затем к сложному электромонтажу приступила бригада Сысуева. Работал там и присланный на помощь конструктор технологического отдела Жмаев. При его участии вскоре пустили главный кондуктор, станки и приспособления. Первые цельнометаллические кабины вышли из рук рабочих бригады Владимира Добровольского. Ответственные заказы по освоению нового производства успешно выполняли в эти дни слесари-сборщики А. М. Марышев, В. П. Мулин, В. В. Рыков, М. И. Доронин, В. И. Чекушин,

В. В. Степанов, Е. Ф. Хлопцев и другие. На новом участке прессовщики стали изготавливать по несколько цельнометаллических кабин в день.

А вскоре весь город увидел то, над чем так упорно трудились создатели новых машин. На демонстрации 1 Мая в колонне грузовиков прошла новенькая экспериментальная машина с блестящей лаком цельнометаллической кабиной.

— «Настоящая, железная! — с уважением говорили жители города, провожая взглядами необычный грузовик. — Никакого сравнения с прежней...»

13 июня 1956 года из Миасса по направлению к Москве на испытания вышла автоколонна: среди новых автомобилей «УралЗИС-Э55М», один «УралЗИС-355», взятый для сравнения, и два вспомогательных — фургон и бензовоз. С машинами выехали 16 человек во главе с начальником лаборатории дорожных испытаний С. М. Наумовым. Вместе с ними были члены Государственной комиссии — работники Московского научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИАТ РСФСР).

На новых машинах было новое рулевое управление, предназначенное для работы в сложных дорожных условиях. Конструктор Георгий Иванович Гладышев, например, после испытания рулевого управления дал ему такую оценку: «Утомляемость водителя при работе на автомобиле с новым рулевым управлением значительно меньше по сравнению со стандартным «ЗИС-5».

Цельнометаллическая кабина, капот аллигаторного типа, новая облицовка радиатора, обтекаемые крылья... — машины имели современный, законченный вид. Участник испытания П. И. Дерябин рассказывал: «Через несколько дней мы прибыли в Москву, и вскоре на Ленинградском шоссе в районе города Калинина начались специальные испытания автомобилей. Затем в Москве — проверка автомобилей в условиях езды по городу. После того, как пробег в Москве достиг трех тысяч километров, колонна выехала в Крым. Оттуда опять в Москву на основное место стоянки — в деревню Деракино, которая расположена в 12 километрах от города Серпухова».

На завод пришли первые сообщения: «Уже на первых этапах члены комиссии оценили автомобиль «УралЗИС-355М» положительно. Однако они указали и на некоторые недостатки.

Так, например, рекомендовали обратить внимание на качество тормозов, высказывали пожелания о том, чтобы кардан устанавливался на игольчатых подшипниках, емкость бензобака была увеличена со 110 до 150 литров».

«Автомобиль совершил около шести тысяч километров по горным дорогам Крыма. Большую нагрузку получили двигатели и тормоза. Около четырех тысяч километров автомобили прошли с прицепами, а в Подмосковье около семи тысяч километров — по тяжелым грунтовыми и булыжным дорогам. В этих условиях большую нагрузку получили рамы и подвеска. Испытатели попали в особенно тяжелое положение при возвращении в Миасс. Путь из Москвы через Горький лежал по обледенелой асфальтовой дороге. Дальше, особенно при пробеге по Поволжью и Уралу, движение стало почти невозможным. Преодоление обледенелых Уральских гор было очень трудным, однако автомобили прошли...» — вспоминал позже С. М. Наумов.

В целом уральский автомобиль продемонстрировал достаточно высокие технико-экономические показатели, поставившие его в один ряд с автомобилями, выпускаемыми Горьковским и Московским автозаводами. Достаточно сказать, что скорость движения по плохой дороге у модернизированного «УралЭИС-355», была выше, чем у серийного «УралЗИС-353», причем, при одинаковом расходе горючего. По тем же маршрутам производились испытания автомобиля «ЗИЛ-15» выяснилось, что скорость движения у машин «УралЗИС-Э55М» на всех этапах маршрута выше, чем у московского собрата.

Все это позволило уже в декабре 1956 года утвердить производство на Уральском автозаводе и вой модернизированной машины «УралЗИС-355М» началом выпуска в третьем квартале 1957 года.

Параллельно проводились испытания и новых, более современных двигателей. Несколько лет назад на Горьковском и Московском автозаводах, а также в НАМИ были изготовлены экспериментальные образцы форкамерных двигателей. Этой работой занимались и уральцы. Преимуществом нового двигателя была высокая экономичность: в сравнении с двигателем с искровым зажиганием того же литража он экономил от 10 до 30 процентов топлива (на испытании уральских двигателей в 1957 году экономия расхода топлива достигла 18 процентов).

Испытания новых уральских машин на разных уровнях вызвали интерес не только у инженеров и ученых, за ними пристально наблюдали шоферы, мечтающие получить взамен старых, «допотопных» «ЗИСов» новые «эмки».

Неузнаваемо менялся облик заводского поселка автомобилестроителей. Более 100 тысяч квадратных метров — таков был общий жилой фонд предприятия к 1957 году, причем свыше половины квартир — благоустроенными.

За предыдущие десять лет жилой фонд в поселке увеличился в десять раз. Немалая заслуга в этом умелого хозяйственника П. Д. Храмцова. С самого начала строительства Миасского автозавода, будучи заместителем директора по коммерческим вопросам, он умело контролировал работу снабжения, сбыта, финансов, транспорта. Инициативный, оперативный инженер и руководитель, П. Д. Храмцов вникал во все сферы производства, лично бывал на многих металлургических заводах области, чтобы обеспечить завод необходимыми материалами.

Именно хорошие связи с разными организациями позволили придать нужный темп строительству индивидуальных домов. И количество только за послевоенные годы выросло более чем в десять раз. Так, в конце 1956-го — начале 1957 годов индивидуальных застройщиков на заводе было более 100 человек. Им оказывалась активная поддержка.

В конце 1956 года по примеру автомобилестроителей Горького началось строительство домов силами цехов. При заводском комитете профсоюза был создан совет содействия строительству, в состав которого вошли 39 человек. Группа автозаводцев побывала в Горьком. На

первом заседании совета составили график проектирования, производства работ и обеспечения людей строительными материалами.

Для начала было решено начать строительство одного двадцатиквартирного и одиннадцати двухэтажных домов. При жилищно-коммунальном отделе создали производственную базу, которая включала мастерские — столярную и по производству шлакоблоков, участок для приготовления извести и другое.

Приобрели и изготовили двухсточные подъемники, две бетономешалки, пять раствормешалок, пять пионер-кранов и т. д. В цехи сообщили: на строительство по заявкам будут выделяться бульдозер, скрепер, экскаватор и самосвал. 15 января 1957 года цехи, получили всю документацию на строительство и план организации работ.

По-хозяйски подошли к делу рабочие пролета «руль-кардан». За счет вскрытия резервов производства они решили сэкономить несколько тысяч рублей и передать их в фонд строительства дома, который возводился руками работников цеха. Коллектив проявил ценную инициативу, перейдя на двухсменную работу. Этим он повысил выработку, сделал пролет более рентабельным.

Способствовал творческой активности рабочих и хозрасчет. 13 станочников пролета при помощи мастеров и технологов составили личные планы повышения производительности труда. Каждый стремился оснастить свое рабочее место по-новому, комплексно внедрить передовые методы труда и таким образом поднять выработку. На 15 процентов обязалась повысить производительность бригада Ведерникова.

Вначале перевели на двухсменную работу операцию обточки вилок кардана. Станочницы Болотова, Конькова в первый же день только до обеда выработали сменные нормы. Такие же результаты были у Митрофановой и Пашкиной. Старший мастер Вениамин Исаевич Норинский составил оргтехплан: в сжатые сроки на двухсменную работу должен был перейти весь пролет. Производительность труда в пролете повысилась в среднем на два-три процента, для других участков было высвобождено семь рабочих.

По поручению коллектива начальник пролета Н. Жугин, партгрупорг А. Мартынов, профгрупорг Р. Филиппова обратились с призывом ко всем рабочим и служащим автозавода шире развернуть соревнование за сверхплановую экономию с тем, чтобы из сэкономленных средств сделать фонд для развертывающегося на заводе строительства жилья силами цехов. Этот призыв был подхвачен всеми коллективами завода.

И надо сказать, многие автозаводцы в этом новом для них деле — строительстве — выглядели далеко не новичками. Так, например, на строительстве 36-квартирного дома высокую организацию труда обеспечил прораб Федор Иванович Брод, бывший дорожный мастер автотранспортного цеха, он старался ни в чем не уступить профессиональным строителям. Все у него было красиво на участке: песок, шлак — в конусообразных кучах, цемент — в металлическом большом ларе. Дом строили 37 автомобилестроителей. Каждый из них за короткое время овладел одной-двумя строительными специальностями. «Словно потомственные каменщики!» — так отзывался о них один из руководителей строительного треста, имея в виду качественную и высокопроизводительную работу. Так трудились станочники Михаил Меньшиков, шофер Петр Серый, кладовщик Мария Журавлева, сортировщицы лесосклада отдела снабжения Любовь Голдина, Наталья Крапивина и другие. На строительство приходили нередко всей семьей.

Ведь заводчане получали квартиры в том же доме, который сами и строили. Первые дома «самстроевцами» были сданы к 40-летию Октября.

В 1957 году сорокавосемилетний главный инженер А. А. Андерс стал директором автозавода. В системе автомобильной промышленности работал он с 1931 года. Получив высшее образование, Александр Александрович занимал ряд руководящих должностей. На УралЗИС был направлен в 1942-м главным технологом. С 1945-го по 1948-й год работал главным инже-

нером Кутаисского автозавода. Приказом министерства в 1948 году его вернули в Миасс главным инженером Уральского автозавода. Лично он вложил много энергии и знаний в дело внедрения новой техники, передовой технологии. Активно занимался А. А. Андерс и общественной работой, был членом бюро Миасского горкома КПСС. За плодотворную работу в военное время в период создания и пуска завода награжден орденом Красной Звезды, а в 1950 году — орденом Трудового Красного Знамени.

Главную свою линию — совершенствование технического прогресса, внедрение механизации и автоматизации — А. А. Андерс активно продолжал и будучи директором. Теперь ему приходилось контролировать состояние дел и в хозяйственных вопросах. Имея немалый опыт, он хорошо понимал, что развитие завода, улучшение жизни трудящихся невозможны без укрепления экономической базы, и потому всемерно поддерживал работу творчески мыслящих людей.

Внедрение технических новшеств, прогрессивных форм организации труда позволили автозаводцам постепенно переходить на сокращенный, семичасовой рабочий день. Первым решил перейти коллектив пролета «руль-кардан» из цеха шасси. Перед тем как начать работу по сокращенной программе, каждый специалист обязался за семь рабочих часов выдавать прежнее количество выпускаемой продукции. Конечно, выполнить это условие было непросто.

Одним из условий выполнения плана при семичасовом рабочем дне должно было явиться ритмичное материальное снабжение, а также своевременное обеспечение станочников качественным инструментом. Коллектив цеха проделал большую подготовительную работу и обратился с открытым письмом к рабочим, инженерно-техническим работникам литейных цехов, заготовительно-калибровочного, инструментального, нормалей, отделов снабжения и внешней межзаводской кооперации, в котором говорилось: «Мы уверены, что вы поможет нам в работе по-новому. Бесперебойно снабжая нас заготовками, деталями, инструментом, вы тем самым создадите условия для успешного перехода на семичасовой рабочий день всех цехов и служб завода».

Смежники с пониманием встретили обращение и сделали все возможное для того, чтобы коллектив цеха шасси — инициатор движения — успешно справился со своими обязательствами. Вскоре его примеру последовали рабочие других участков предприятия.

Первое июля перешли на семичасовой рабочий день коллективы пролетов «задний мост» и «передняя ось», 1 августа — «гидравлика».

Почти все станочники за семь часов перекрыли восьмичасовую норму, а А. А. Катомина дала две; дневные нормы. 15 августа перешел на семичасовую работу инициатор соревнования — пролет «руль-кардан». И все они за семь часов выполняли норму восьмичасового дня.

На заводе к началу 1957 года насчитывалось более 500 профгрупп, действовало 100 школ передового опыта, в которых обучались тысячи работников предприятия. Все это в значительной степени способствовало тому, что по итогам работы в первом квартале 1957 года коллектив Уральского автозавода вышел победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Благодаря усилиям таких хозяйственников-активистов, как председатель жилищно-бытовой комиссии при завкоме профсоюза Саломатин, в 1957 году бурно развивалось на заводе жилищное строительство. Четырнадцать домов общей площадью пять тысяч квадратных метров возвели силами цехов и отделов к тому времени. Причем девять домов из них было сдано досрочно.

И это только начало. Администрацией, партийным комитетом и профкомом разрабатывался проект плана по значительному решению жилищной проблемы в Октябрьском поселке. Саломатину за высокую активность в работе была вручена Почетная грамота ВЦСПС.

Такой же награды был удостоен и другой профсоюзный вожак — Владимир Иванович Дзенит. Профсоюзные активисты провели большую организационную работу и по оказанию помощи сельским районам. Так, в октябре 1957 года на уборку урожая в Алтайский край от

автотранспортного было направлено 50 водителей во главе с механиком Кочегаровым. За обеспечение досрочных перевозок нового урожая 17 шоферов были награждены медалями. Среди них механик Кочегаров, шоферы Потешкин, Султанов, Лыкосов, Ломовцев, Творогов, Ткач и другие. Особенно отличились в труде Рожков, Веденский, Российский. 31 шоферу руководители хозяйств объявили благодарности. На село автомобилестроители отправили тысячи машин. А одну партию особенно тщательно готовили в экспериментальном цехе. Этим машинам предстояли не совсем обычные трассы — спортивные.

В октябре в Ростове-на-Дону проходили Всесоюзные соревнования по автомобильному спорту. В них участвовало 98 машин марки «ЗИЛ-150», «ГАЗ-63», «ГАЗ-51», среди них — шесть машин «УралЗИС-355В». Участник соревнования Юрий Константинович Скрыгин вспоминал впоследствии:

«Трасса проходила по размытой дождями черноземной холмистой степи с заболоченным участком. Спортсмены завода, не имевшие большого опыта подобных соревнований, показали себя достойными противниками корифеев автоспорта, которых собрал кросс. Все первые места завоевала команда уральцев, которой был вручен кубок лучшему коллективу (зачет по трем машинам), кубок за победу в марочном зачете (по шести машинам), кубок среди коллективов физкультуры. Интересно вспомнить такой факт. Накануне в Москве был проведен автокросс на первенство ЦС «Торпедо». Там соревновались в одном классе с зиловцами: одна наша команда заняла второе место и еще одна — четвертое. Москвичи никак не ожидали от нас чего-то серьезного и вообще поначалу отнеслись к нашим автоспортсменам более чем снисходительно. Соревнование Ростове-на-Дону, однако, окончательно утвердило во мнении, что уральские машины одни из лучи»

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.