



**А.В. Манин-Уралец**

**Подвиг заводов  
Том 4.  
Уральский  
автомобильный  
1965-1980**

# **А.В. Манин-Уралец Подвиг заводов Том 4. Уральский автомобильный 1965-1980**

*<https://litres.ru/74504558>*

*SelfPub; 2026*

## **Аннотация**

С середины 1960-х годов по 1980-й год на Уральском автомобильном заводе вместе с успешным решением многочисленных задач по наращиванию производственных мощностей предприятия, стопроцентным выполнением планов по выпуску автотехники и ростом его социально-бытовых программ, включая развитие обучения и культурного досуга – уже и в построенном ДК Автозаводцев, идет выпуск автомобилей повышенной проходимости модификаций «Урала-375», а также машины с новым сердцем – дизельным двигателем «Урал-4320», а в 1970-е годы решаются задачи по созданию базового гусеничного снегоболотоходного транспортера «Урал-5920» с выпуском его опытных партий с 1979 года.

# **А.В. Манин-Уралец**

## **Подвиг заводов**

### **Том 4. Уральский**

# **автомобильный 1965-1980**

**ЧАСТЬ 7**

**ОБНОВЛЕНИЕ ЗАВОДА**

**Главы:**

**ПЕРВЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК  
БОЛЬШАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ.**

**ПЕРВЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК**

В феврале 1966 года работники главного конвейера приняли обращение ко всему коллективу завода - ко дню открытия XXIII съезда партии выдать 25 сверхплановых автомобилей, а до конца года выпустить еще несколько десятков, также сверх плана. Конечно, обращение не могло оставить в стороне ни один коллектив, в выпуске автомобилей были завязаны все. В том, что будут выполнены повышенные социалистические обязательства, сомнений не было. Для этого была заложена прочная основа успехами минувшего года,

его программа была перевыполнена. Выпуск автомашин составил 100,8 процента к ранее заявленному плану, и изготовление автомобильных запчастей также шло хотя и с небольшим, но перевыполнением обязательств. Важный пункт обязательств — поставки по кооперации — также был успешно выполнен. Всего же государство получило от уральских автозаводцев продукции свыше на 20 процентов от запланированного.

Значительный эффект имела работа новаторов производства. За минувшее семилетие они подали десятки тысяч предложений, что говорило об их активности. В производстве ими было внедрено более 14 тысяч техновшеств, а экономически эффект от этого составил почти семь миллионов рублей. Особенно велики были успехи в экономии металла. Обещали сэкономить 750 тонн — сэкономили почти два раза больше. По итогам новаторства особо были отмечены работы А. И. Выборнова, Е. С. Строгова, Б. П. Степанова и других.

Немалый вклад в новаторство внесли появившиеся на заводе общественно-конструкторские бюро. Всего было создано 20 таких коллективов. Только в 1965 году они разработали 116 тем, а всего в рационализаторском движении участвовали около двух тысяч человек, внесших в заводскую копилку 760 тысяч рублей годовой экономии.

Таким образом, у коллектива была уверенность что повышенные обязательства в честь очередного съезда партии

не будут сорваны. Эта уверенность оправдывалась по всем фронтам деятельности.

В ходе подготовки к съезду был начат переход на новые условия хозяйствования, поиск новых форм работы, пересмотр системы организации труда на всех участках для ускорения оборачиваемости оборотных средств.

Именно тогда железнодорожники автозавода и станции Миасс стали работать по единой технологической цепочке и с первых же дней убедились — отлично получается. Задержки с транспортировкой грузов на завод и с завода стали случаться крайне редко. Подача вагонов велась строго по графику. Загрузка и разгрузка шла оперативно, чтобы не допустить срыва. Лучшей в работе оказалась бригада старшего машиниста Петра Михайловича Савкина.

В дни внедрения хозяйственной реформы, новой системы планирования, организации труда и материального стимулирования часто в цехах и отделах можно было видеть активистов общественных организаций, хозяйственников всех рангов. Они разъясняли суть реформы, как важно ее внедрение для улучшения благосостояния людей. Каждый должен был проникнуться сознанием того, что выгодно государству, выгодно и ему. Хозяйственные, экономические службы пересматривали систему планирования. Остро встал вопрос о материальном снабжении, о поставках. Отдел труда и заработной платы с начальником В. Кудашевым разрабатывал премиальную систему, которая позволяла уже в скором

времени ощутило заинтересовать каждого в улучшении результатов своей работы.

Главное место в новой системе было отведено хозрасчету, под который, говоря языком экономики, была подведена материальная база стимулирования. Заводские экономисты вышли с предложением в главное управление грузовых автомобилей о переводе предприятия со второго полугодия на новые условия планирования и экономического стимулирования. 1 июля 1966 года семь заводов Министерства автомобильной промышленности были переведены на новые условия хозяйствования, УралАЗ в их числе.

Характерно, что именно в это время большое распространение находит система бездефектного изготовления продукции. Она хорошо «прижилась» в моторном, первом и втором механосборочных цехах, цехе шасси, на главном конвейере, цехе запасных частей, прессовом, кузовном. Более 90 процентов продукции стало сдаваться здесь с первого предъявления.

Был организован смотр резервов производства.

За это время было подано около двух тысяч предложений, направленных главным образом на снижение себестоимости. Творческий потенциал был очень велик, рационализаторской и изобретательской деятельностью тогда занимались более четырех тысяч человек. Среди них выделялись конструктор инструментального цеха И. Храновский, технолог главного конвейера Т. Яценко, старший нормировщик М.

Приходько, начальник конструкторского бюро Г. Суков, начальник электроцеха ТЭЦ Г. Сыровая, технолог А. Соболев, технолог железнодорожного цеха С. Солодов, кузнец Б. Филимонов, инженер Т. Евстигнеева.

Очень скоро в заводских коллективах стали заметны результаты работы по-новому. Литейный ц № 3, один из лучших на заводе, первым в 1967 год получил весомую прибавку к зарплате, а на следующий год премия литейщикам уже составила 48 тысяч рублей. Фонд материального поощрения завод к тому времени — с тех пор, как началось внедрение экономической реформы, — составил около одного миллиона рублей. Все эти деньги пошли на стимулирование труда работников завода.

В декабре 1965 года Пленум ЦК КПСС принял постановление о преобразовании органов партийно-государственного контроля. Смотр резервов производства, Всесоюзный поход за бережливость, вопрос улучшения качества изготавливаемой продукции все это оказалось под пристальным взглядом и родных контролеров. Заводскую группу народного контроля возглавил И. Симонов. В цехах и отдела действовали 40 групп и более 150 постов народного контроля — более 800 дозорных. Особенно активно они работали в первом литейном цехе, моторном в отделах главного конструктора и технической контроля. В моторном цехе была самая сильная группа — из более 70 человек. Хорошо знали и заводе народных контролеров М. И. Титова, Ф. А. Гордеева, И.

Е. Волкова, В. Н. Воскобойникова.

1966 год был знаменательным для всех машин строителей страны. 15 августа вышел Указ об установлении профессионального праздника Дня машин строителя в последнее воскресенье сентября. Среди автостроителей на первом празднике Почетными грамотами были отмечены мастер моторного цеха Б. П. Плешаков, слесарь прессового цеха В. С. Егоров, мастер цеха шасси П. Б. Безделов, цианировщик термического цеха Н. П. Волокитин, фрезеровщица цеха нормалей В. С. Ильина, токарь экспериментального цеха Б. Н. Грибанов, фрезеровщик деревообрабатывающего цеха Д. Г. Горбач, столяр В. В. Жилин, наладчик Н. Н. Артюхов, токарь инструментального цеха В. И. Тропкин, формовщик третьего литейного П. Е. Ошкин, модельщик В. В. Попов. Тогда же Уральский автомобильный завод за успешное выполнение семилетнего плана был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Фрезеровщику инструментального цеха Дмитрию Семеновичу Стрелкину было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

К тому времени Д. С. Стрелкин проработал в заводском коллективе более 30 лет. В 1935 году он поступил на Московский автозавод. Все вехи истории УралАЗа — его биография. Он прибыл в Миасс с первыми эшелонами эвакуированных сюда из Москвы цехов автомобильного завода. Строил завод, налаживал производство, совершенствовал

инструментальное дело. Учился сам, обогащался опытом и учил молодых. Десятки инструментальщиков получили профессию фрезеровщика из рук Стрелкина, переняли его мастерство. Ему одному из первых присвоили звание «Ударник коммунистического труда». Активный рационализатор, общественник, Дмитрий Семенович неоднократно избирался депутатом городского Совета депутатов трудящихся, на производстве же, перевыполняя план, справлялся с любым заданием. Так что высокого звания он удостоен по праву.

Когда Дмитрию Семеновичу пришла пора идти на пенсию, он остался в родном коллективе, несколько лет еще работал, да и потом помогал в трудную минуту. Как-то надо было срочно сделать пресс-форму для рулевого колеса автомобиля «Урал-375». Начальник цеха А. И. Дубиничев попросил старого мастера выйти к станку, и вскоре сложный заказ был выполнен.

Всего же в декабре 1966 года были удостоены наград 132 автозаводца. В их числе: слесарь механосборочных работ А. И. Суханов, слесарь Ф. К. Ефимов с главного конвейера, начальник участка формовки литейного цеха № 4 П. Ф. Кильницкий, слесари цеха мотор № 1 З. К. Синцова и Н. И. Свиридов. Им вручен орден Ленина. Такой же награды удостоен и директор автозавода В. А. Гурушкин — за руководство работой по созданию большегрузных автомобилей «Урал-375», «Урал-377». Автозаводцы выдвинули своего руководителя кандидатом в депутаты Верховного Совета

СССР.

Среди награжденных ветеранов завода Федор Калинович Ефимов, бригадир слесарей-ремонтников на главном конвейере. Первоклассный ремонтник! Как и многие его ровесники, он вышел из ремесленного училища. С 1947 года ведет Ефимов отсчет- своему трудовому стажу. Время поступления на Уральский автомобильный у него совпало с началом работы главного конвейера. Он был принят в цех в качестве слесаря-ремонтника. При Ефимове началось техническое оснащение главного конвейера, он был его непосредственным участником. Пожалуй, мало было в коллективе главного конвейера таких творческих личностей, как Ефимов. На его счету около полусотни внедренных рационализаторских предложений, и сегодня более десяти находится в рассмотрении. Под стать своему бригадиру и члены коллектива. Многие — его соавторы по внедренным рационализаторским предложениям. Каждый в бригаде отличный специалист. Федор Калинович на сегодня бригадирствует уже почти тридцать лет. Бессменный вожак ударного коллектива.

Коллективу формовщиков Кильницкого поручали самые сложные задания. Они, к примеру, формовали блоки двигателей. Любые задания бригада выполняла в срок и качественно. За умелое руководство Павла Федоровича Кильницкого позднее назначили мастером производственного участка, под его началом стали работать шесть бригад, целая смена. И эта смена, с тех пор как в ней стал руководить Киль-

ницкий, вышла в передовые. Высшую награду Павлу Федоровичу на участке приняли как должное. Заслужил!

Перед войной на Московском автомобильном заводе электрик Федор Петрович Еремин с группой таких же энтузиастов работал над внедрением токов высокой частоты (ТВЧ). В Миассе он еще с большей энергией стал осуществлять заветное дело. Здесь немало он потрудился, чтобы надежно внедрилось прогрессивное дело в производство. Федор Петрович стал возглавлять бюро ТВЧ термического цеха, много технических новшеств внедрено под его руководством.

С первых дней автозавода в Миассе работали монтажниками ветераны цеха нестандартного оборудования — мастер Иван Николаевич Молодилов, слесари Петр Дмитриевич Савельев, Иосиф Родионович Арефин, Халик Гафуров, электросварщик Иван Федорович Королев. Они из тех, кто устанавливал оборудование в цехах, их руками был изготовлен и смонтирован главный конвейер, с которого 8 июля 1944 года сошел первый уральский грузовик. Через 21 год они же демонтировали старый и на его месте установили новый, более современный конвейер, на котором стали собирать трехосные мощные машины вездеходы.

На главном конвейере в то время продолжал работать Андрей Васильевич Мурашов. Он из числа первостроителей, собирал первые автомобили. Сменным помощником начальника цеха был тогда известный многим на заводе Дмитрий

Фролович Колесов, выведший с конвейера первенца УралАЗа. Когда на сборку был поставлен модернизированный автомобиль «Урал-355М», первые машины собирала комсомольско-молодежная смена, которую возглавлял Дмитрий Фролович, уже старший мастер. Ему было предоставлено почетное право свести с конвейера и первый трехосный грузовик «Урал-375».

## БОЛЬШАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

Во второй половине шестидесятых в жизни заводчан произошли большие изменения. Реконструкция, модернизация коснулись практически всех производств. В литейных цехах первых десятилетий УралАЗа зачастую был чуть ли не крошечный ад. Пылища — руку протяни, не видно. Умыться было негде. Мечта о чистоте казалась сказкой. Литейки преобразились в конце шестидесятых. Плавильные отделения чугунолитейных цехов были оборудованы вагранками с водяным охлаждением, предкопильниками шлакоотделения, мокрой очисткой отходящих газов. Значительно облегчен труд на формовочных конвейерах с применением малой механизации, механизации уборки просыпи, автоматизации накладывания грузов и выбивки литья. Если в 1959 году все стержни для литья делались вручную, то к 1969-му до 90 процентов уже изготавливались на пескодувных и пескострельных полуавтоматах и конвейерами подавались к ра-

бочим местам формовщиков.

Созданные заводом пескострельные полуавтоматы моделей «310» и «400», сделавшие труд стерженщика легким и высокопроизводительным, с успехом стали применяться на других предприятиях. Очень ценная разработка. Землеприготовительные отделения цехов были оборудованы высокопроизводительными бегунами (в том числе и центробежными) и автоматическими системами раздачи. На очистке литья вместо галтовочных барабанов и пескоструйных камер, создававших в прошлом невыносимые условия труда для рабочих, была применена очистка дробью в проходных камерах и барабанах непрерывного действия.

В 1959 году на заводе были получены первые точные отливки по выплавляемым моделям и в оболочковых формах. В 1965 году этим методом отливали до 150 наименований деталей. С 1964-го начал работу высокомеханизированный цех оболочкового литья мощностью три тысячи тонн в год. Непрерывно росло в шестидесятые производство литья под давлением, в кокиль, центробежным способом. Литейщики завода тогда первыми в стране отказались от применения масляных крепителей, изготавливаемых на основе пищевых продуктов. К 1969 году заводские инженеры создали новый универсальный стержневой крепитель, наиболее дешевый среди применяемых и не уступающий им по качеству. Литье на заводе отличалось низкой ценой и высоким качеством.

1969 год положил начало второму рождению цеха ковкого чугуна. Было начато строительство нового смесеприготовительного отделения, которое было закончено в апреле 1970 года. В этом же году выполнены провальная система и фундаменты формовочных машин под новый литейный конвейер № 4. Были начаты провалы уборки литья пластинчатым конвейером.

В это время начался поиск техпроцесса, облегчающего труд формовщиков-безопочников. Частичное решение было найдено и воплощено в жизнь бригадой мастера Р. Р. Бениваленского — изготовлены две пары полуавтоматов с раздельной формовкой в опоках. Впервые на заводе в условиях массового производства начала внедряться формовка с раздельным стержнем. Следствием этого было увеличение производительности труда формовщиков в два раза. В стержневом отделении была пущена в эксплуатацию вторая машина марки «400». На участке литья цветных сплавов осуществлялся перевод с кокильного литья на литье под давлением, по выплавляемым моделям опробованы пресс-формы с механизированным разъемом.

Проводимая в цехе реконструкция заставляла непрерывно варьировать процесс производства — переводить отливки с одного конвейера на другой. Эти работы потребовали от всех служб цеха напряженного труда. Ведь во время реконструкции не снижался выпуск литья, требовалось обеспечение бесперебойной работы завода. А между тем ломка

старого, внедрение нового шло непрерывно.

В марте 1970 года пущена первая очередь смесеприготовительного отделения. Цех получил новый высокомеханизированный участок общей площадью две тысячи квадратных метров вместо пятисот. В новом отделении предусмотрено приготовление стержневых смесей и наполнительной формовочной смеси. Транспортировка формовочных смесей и материалов стала производиться ленточными транспортерами общей протяженностью 600 метров. Процесс приготовления формовочных смесей полностью автоматизирован. С каждым годом изменялся облик цеха, возрастал объем выпускаемой продукции, который требовал расширения производственных площадей.

К старым зданиям пристраивались новые корпуса, в которых размещалось высокоэффективное оборудование.

Росли другие новые цехи, возвышались над старыми огромные современные корпуса. Предприятие набирало мощь, и это не случайно. Когда завод перешел на новую систему планирования и экономического стимулирования, появилась возможность быстро укрепить производительную базу. Был утвержден специальный фонд — фонд на строительство новых объектов. Только за один год осуществилась реконструкция важных объектов — цехов шасси и кузовного. Весной 1967 года был подготовлен к пуску крупнейший на заводе сталелитейный цех № 4, оснащенный по последнему слову техники. 17 марта в полдень впервые прозвучал

удар по рельсу, подвешенному на плавильном участке. Он известил о готовности первой плавки, и крановщица подала раздаточный ковш под сливной желоб печи.

В 1972 году за разработку и строительство сталелитейного цеха были отмечены премией Совета Министров СССР проектанты во главе с главным инженером строительства Г. Л. Липкиным; начальник участка треста «Уралавтострой» А. М. Евсеев, главный инженер И. С. Седов, бригадир В. П. Ковыляев. Отмечены были и автозаводцы: С. Н. Бельков, А. И. Зарецкий, Н. В. Богачев, В. И. Чинфулин, М. Д. Гойхман, В. Г. Свиридов, С. И. Бернштейн, В. А. Гурушкин, которые участвовали в оснастке цеха. По механизации, технической оснащенности, чистоте и культуре производства цех не имел равных среди предприятий отрасли. Его возглавил А. И. Зарецкий, один из самых опытных специалистов.

Алтер Исаакович Зарецкий работал в автомобильной промышленности с 1931 года. Начал работать на Московском автозаводе наждачником по очистке литья, затем планировщиком и начальником бюро в литейном цехе. Принимал самое деятельное участие в освоении и пуске литейного производства завода в Миассе. За организаторский талант выдвинули его на пост заместителя, а затем начальника литейного цеха серого чугуна. В 1961 году он принимал участие в строительстве и пусконаладочных работах литейного цеха № 2. За этот труд и освоение номенклатуры литья для автомобиля «Урал-375» Зарецкий был награжден орденом Тру-

дового Красного Знамени. В дальнейшем успешно руководя литейным цехом, он участвовал и в строительстве нового сталелитейного. При Зарецком цеху присвоено звание «Цех высокой культуры производства». Алтер Исаакович неоднократно избирался депутатом Миасского городского Совета депутатов трудящихся. В 1971 году он был награжден орденом Ленина.

Росло и переоснащалось термическое производство. На смену мазутным нагревательным печам пришли электропечи. Цементация в твердом карбюризаторе была полностью заменена газовой. Шахтные цементационные печи уступили место автоматизированным агрегатам с контролируемой атмосферой. Стал применяться нагрев под термообработку токами высокой частоты. В 1969 году 155 наименований деталей калились с нагревом ТВЧ.

Значительно повысила культуру производства и улучшила санитарно-гигиенические условия работы газификация основных производственных процессов. От газораспределительной станции до завода была построена газомagистраль протяженностью свыше пяти километров. 12 сентября 1966 года на заводе был зажжен первый газовый факел. Пришел природный газ по газопроводу Бухара — Урал. Стало возможным внедрение наиболее прогрессивных технологических процессов. В 1969 году на бухарском газе работали уже печи в литейных и термических цехах, сушильные агрегаты в окрасочных линиях и другое оборудование.

За шесть последующих лет на заводе появилось 80 постов полуавтоматической сварки в среде углекислого газа. Поначалу углекислоту получали с Нижне-Тагильского металлургического комбината и Митрофановского спиртозавода. Было это заводу не выгодно, да и неудобно. Транспортные расходы только за 1966 год составили около 150 тысяч рублей. Институтом «Гипрохолод» был разработан проект углекислотной станции с производительностью пять—восемь тонн жидкой углекислоты в сутки. Сырьем должен был стать дымовой газ заводской ТЭЦ. Комсомольская организация объявила стройку комсомольской. Первую опытную партию жидкой углекислоты завод получил уже в марте 1969 года. Так была решена не только снабженческая, но и экономическая проблема — утилизация дыма. Очистился воздух над заводом.

Существенным элементом реконструкции было развитие энергетической базы. Необходимость этого определялась резким увеличением объемов производства, появлением новых энергоемких процессов. Система энергоснабжения завода была создана, по, существу, заново: сооружены две крупные подстанции, высоковольтная двухцепная линия электропередачи, протяженность кабельных линий увеличилась с 6,3 до 40 километров — почти в семь раз. Количество электродвигателей, работающих одновременно, возросло в 2,3 раза. Общая установленная мощность электропотребителей повысилась более чем вдвое. Коэффициент мощности

возрос с 0,760 до 0,869.

Большая работа была выполнена по механизации погрузочно-разгрузочных работ. В цехах и на междцеховых перевозках было занято около 150 авто- и электропогрузчиков, подвижных площадок и автокар. Внедрение этих мероприятий облегчило и сократило трудоемкие и немеханизированные операции.

Один из основных факторов, определяющих ритмичность работы главного конвейера, — снабжение его комплектующими агрегатами, узлами, деталями, а также наличие в зонах соответствующих сборочных- станций необходимого страхового запаса этих изделий. Обе задачи были решены за счет обеспечения конвейерной подачи изделий. Конвейеры стали не только транспортным средством, но и складами готовой продукции. Это в значительной степени компенсировало отсутствие необходимых площадей в зонах накопления заделов непосредственно у рабочих мест главного конвейера. Для создания конвейерной системы была создана специальная группа под руководством опытного инженера Ф. Н. Прокаева.

К 1974 году почти 90 процентов деталей и узлов поступающих на главный конвейер, уже подавалось непосредственно к рабочим местам при помощи непрерывного конвейерного транспорта. Двенадцать систем толкающих, подвесных цепных и напольных конвейеров обеспечили надежное питание рабочих мест. Эти системы стали служить складом, по-

стоянно обновляемым, практически не требующим для своего размещения дополнительных производственных площадей. Организация разветвленной системы конвейерного питания главной сборки позволила высвободить десятки автомашин и электрокаров, повысить культуру производства, использовать наиболее прогрессивные методы научной организации труда.

Оформление цеховых интерьеров, цветовая гамма окраски оборудования стен и других элементов — Все это стало составной частью организации производственного процесса. Оригинальной особенностью являлась отделка стен цеха светло-зелеными панелями из волнистого асбошифера, применение которого способствовало поглощению звуков.

В результате реконструкции главного конвейера основные производственные фонды сборочного комплекса в первые годы семидесятых возросли более чем вдвое, при этом фондоотдача увеличилась в 1,9, а рентабельность — в 1,7 раза.

Опыт, приобретенный коллективом завода в процессе реконструкции главного конвейера, дал возможность в последующие годы успешно провести реконструкцию других ведущих цехов и достигнуть высоких технико-экономических показателей во всех областях деятельности предприятия.

Полностью изменил свое лицо крупнейший механосборочный цех завода шасси. Ни на один день не останавливая производства, здесь в короткий срок было заменено старое деревянное покрытие на негорючее железобетонное, вы-

полнены монолитные мозаичные полы, завезено и смонтировано более 700 единиц оборудования, изготовлены и введены в эксплуатацию конвейеры общей протяженностью более двух километров. В конце ноября 1966 года вступил в строй новый комплексно-механизированный участок сборки, испытания и окраски мостов и балансирных тележек; конвейер сборки редуктора.

В этом же цехе была введена в эксплуатацию первая на заводе комплексно-механизированная система уборки чугуновой стружки, а также еще бол сложная и крупная система уборки стальной стружки. На участках собирались ее горы, не пройти. С точный выход ее на заводе был около 210 тон Проблема решалась поэтапно. Сначала внедрили самозагружающуюся тару, затем механизированную систему уборки стружки. Система состояла из линейных конвейеров. Спроектировали для крупной стружки специальную дробилку. В этой работе учитывал опыт передовых промышленных предприятий: Ура машина, Минского тракторного завода. После цех шасси система механизированной уборки и переработки стружки была внедрена и во многих других

Улучшалась ее транспортировка, сократилось число рабочих по уборке.

В цехе шасси реконструкция проводилась в условиях действующего производства. Монтажники по руководством мастера П. Г. Гужавина провели монтаж подвешенного конвейера для сборки редукторов протяженностью 500 метров, мон-

тажники, возглавляемые мастером В. М. Нечаевым, — двух конвейеров сборки заднего и среднего мостов, консоли; монтаж подкрановых путей осуществила бригада мастера В. А. Богинского.

Большая работа коллективом цеха нестандартного оборудования была проведена и на площадях сдаточного цеха: изготовлены и смонтированы окрасочные камеры, сушильные и моечные агрегаты, напольный конвейер, три стенда для обкатки автомобилей и много другого оборудования. На главном конвейере монтажники смонтировали подвесной конвейер для подачи шин и конвейер подачи моторов из моторного цеха.

Большие работы были выполнены и в остальных механосборочных цехах: организованы поточные линии, смонтировано много нового оборудования. Мene чем за один год без остановки производства цехах произведен ремонт почти трех тысяч станков и агрегатов. Например, впервые на завод запущен многопозиционный автомат-комбайн в А-1921» для полного изготовления болтов «М12», что позволило сократить работы, связанные с межоперационной транспортировкой деталей. Если раньше обработка каждого болта велась на нескольких Станках, то теперь на одном станке, за который встал автоматчик А. Тарелкин, справлялись с суточным заданием. Сократилась численность работающих. Да и культура производства стала выше. Много пришлось Поработать по пуску нового оборудования начальни-

ку техчасти В. Трубееву, специалистам секции наладки В. Зыкину, Б. Степанову. Они устраняли дефекты и серьезные конструктивные недостатки в узлах агрегата.

За 15 лет существования на заводе своего станкостроения к началу семидесятых были созданы и внедрены в производство сотни единиц специального металлорежущего, прессового, термического и литейного оборудования. В создание и внедрение его много творческого труда вложили конструкторы С. А. Бляхман, Р. П. Петухов, А. Б. Осипов, Н. К. Андропова, С. В. Костина, А. В. Лазуткин, Ю. А. Прутов, Е. В. Елисеев и другие.

В 1956 году при отделе главного механика была создана группа конструкторов-«станочников». В нее вошли В. Г. Конде, С. Д. Ткаченко, С. А. Бляхман, Н. А. Воробьев, А. Л. Ходороковский, Н. К. Андропова. В 1959-м участок станкостроения уже занял пролет в деревообрабатывающем цехе. 18 апреля был подписан приказ об образовании самостоятельного цеха автоматизации и механизации (ЦАМ), а также конструкторского отдела автоматизации и механизации (ОАМ). Начальником цеха был назначен Н. П. Безлепкин, его заместителем — П. А. Дубовицкий. М. Д. Гойхман стал главным конструктором станкостроения.

В 1968 году к службе станкостроения присоединен цех нестандартного оборудования. Были подобраны руководители КБ: по литейному производству О. С. Лемперт; по службе станкостроения И. Г. Малков; по главному конвейеру и

механосборочному производству О. Б. Иванов; по производству нестандартного оборудования Ф. Н. Прокаев. Служба станкостроения стала называться отделом главного конструктора механизации и автоматизации (ОГКМА). Много труда в организацию станкостроения заводе вложил М. Д. Гойхман. Морис Давыдович 1980 года на пенсии, но продолжает работать. Было что вспомнить ветерану за 40-летний трудовой путь. С его непосредственным участием были созданы тысяч единиц специального технологического оборудования, большое количество разнообразных средств для транспортно-технологических конвейеров, систем уборки стружки в механообрабатывающих цехах. Был внедрен в производство процесс затаривания транспортировки грузов, механизированы многие заводские склады, произведен ряд других работ. Целая глава в его конструкторской биографии — создание спецтехнологического оборудования и средств автоматизации для выпуска трехосных автомобилей «Ура 375» и «Урал-4320», а также для оснащения нового оборудования при строительстве сталелитейного цеха № 4. За участие в проектировании сталелитейного цеха Морис Давыдович был удостоен почетного звания лауреата премии Совета Министров Союза ССР В восьмидесятые годы коллектив заводских станкостроителей занимался разработкой и внедрение оборудования производства трехосных автомобилей а затем автомобилей сельскохозяйственного назначения «Урал-5557». В эту сложную работу большой вклад сдела-

ли начальник цеха А. С. Барков, начальник техбюро Л. С. Пронин, старший нормировщик Ю. П. Серегин, мастер хоз-службы А. С. Бичков, слесари механосборочных работ В. А. Рубцев, В. А. Пленкин, бригадиры слесарей П. Л. Бородин, слесарь-электромонтажник Г. И. Панкратьев, фрезеровщик М. Г. Мусина, токари М.Н. Камакин, В. В. Алчабаев тока-ри-расточники П. А. Степанов, А. П. Коновалов многие дру-гие. Большим уважением на заводе пользуются ветераны от-дела станкостроения: начальник бюро В. А. Рокопов, глав-ный инженер станкостроительного производства Ю. А. Пру-тов, заместитель начальника ОГКСАМ В. В. Старостин, на-чальник КБ О. С. Лемперт, заместитель начальника отдела А. В. Лазуткин, начальники КБ Б. В. Плюснин, А. Б. Осипов, конструкторы С. В. Костина, Н. К. Андропова С. А. Блях-ман, С. Х. Аминев.

В числе наиболее уважаемых ветеранов Федор Николае-вич Прокаев. Свою трудовую деятельность начал л в 1942 го-ду слесарем-ремонтником. Окончив Челябинский политех-нический институт, он получил диплом инженера-механи-ка. С 1956-го Прокаев приехал в Миасс. Его назначили на-чальником конструкторского бюро нестандартного оборудо-вания, затем группой конвейеров, литейного производства и нестандартного оборудования. Возглавляемый им конструк-торский коллектив решил немало сложных технических за-дач. Например, в мае 1982 года на завода провели экспе-римент по отгрузке автомобилей уплотненным способом с

применением специальных Металлических поддонов. Эксперимент удался, и с тех пор поддоны успешно применяются в работе железнодорожного цеха. В этом заслуга коллектива Конструкторов, которым тогда руководил Федор Николаевич. Новый способ транспортировки машин дал весомую экономию не только заводу, но и в масштабе страны.

Проведены большие работы с участием группы Прокаева по реконструкции линий окраски кабин, деталей ширпотреба в кузовном цехе, а также была внедрена в производство принципиально новая конструкция гидрофильтров. По разработкам коллектива этого конструкторского бюро на заводе была внедрена механизированная уборка металлической стружки, агрегатном корпусе — окрасочный участок, в корпусе № 1 — участок окраски досок и платформ, в МСП-1 изготовлена механизированная линия мойки длинномеров. «Прокаевцами спроектировано более 500 чалочных приспособлений и такое же количество грузовых подвесок. Внедрено большое количество тары. Ее использование позволило сократить ручные перевалочные операции, механизировать транспортно-складские работы, сократить трудоемкость, обеспечить сохранность литья, поковок и штамповок в процессе транспортировки. Сейчас Ф. Н. Прокаев пенсионер, но продолжает работать», - писали о нем.

Уральский автомобильный в сентябре 1967 года в числе первых в отрасли перешел на пятидневку. Поначалу кое-кого из руководителей тревожило: не пострадает ли план.

Тревоги оказались напрасными; улучшилась производительность труда, снизилось число заболеваний. Да и в организацию производства пятидневка внесла определенные удобства.

Появилась возможность улучшить содержание оборудования, агрегатов, которые нельзя останавливать в течение рабочего дня, чтобы не нарушать производственно-технологический цикл. Крупные ремонт за одно воскресенье провести не успевали, и тех ка работала на износ. За два выходных ремонтники с делом стали справляться.

Новая хозяйственная реформа, переход на п дневку, реконструкция важных объектов позволили добиться большой экономии средств, получить весомую прибыль. Вот только некоторые цифры. С 1 июня

1966-го и до середины 1969 года, работая в нов' хозяйственных условиях, автозаводцы почти в два р увеличили выпуск большегрузных автомобилей. Производительность возросла в 1,4 раза. Прибыль на 317 процентов. Такого еще на заводе не знал. Теперь у коллектива появилась реальная возможность использовать значительные отчисления от прибыли не только на дальнейшее развитие предприятия, но и на социально-бытовые и культурные нужд жилищное строительство.

К тому времени поселок автозаводцев превратится в центральную часть города. Главной улицей е стал проспект Автозаводцев, застроенный благоустроенными многоэтаж-

ными домами, Дворцом культуры, школами, кинотеатром, десятками магазинов. К концу шестидесятых в заводском управлении жилищно-коммунального хозяйства на балансе находилось более 180 тысяч квадратных метров жил площади.

У автозаводцев появилась своя больница, поликлиника, сеть здравпунктов в цехах. Улучшение медицинского обслуживания значительно снизило заболеваемость. Например, случаи язвенной болезни 1966 по 1969 год сократились на 33 процент Острых желудочно-кишечных заболеваний зарегистрировано на 17 процентов меньше.

Много делалось для оздоровления автозаводцев В 20 цеховых базах отдыха построено к тому времени 107 дач. Создавалась крупная база отдыха на озере Еланчик. Автозаводцы уже имели собственный Корпус в санатории «Кисегач», на долевых началах участвовали в развитии курортов в Янган-Тау и Мисхоре. Год за годом им предоставлялось все большее Количество путевок на курорты, в санатории и дома Отдыха. На базе пионерского лагеря в зимнее время стал функционировать ночной профилакторий. Стал действовать пансионат для отдыха лучших работников завода — передовиков, новаторов и ветеранов. Для детей автозаводцев было построено шестнадцать детских садов, яслей и детский комбинат.

В 1967 году на заводе был создан комбинат общественного питания, который объединил имевшиеся на заводе сто-

ловые. Многие из них были капитально отремонтированы, расширены, оснащены современным оборудованием. За два первых года было построено пять новых столовых, кафе «Юбилейное», «Минутка», «Волна» на озере Тургойак, молочный бар «Здоровье».

Стало событием открытие в конце 1967 года заводского учебного комбината. В него вошли вечерний автомеханический техникум, школа мастеров, различные технические курсы. 22 октября 1968 года учащиеся вечернего техникума начали переезжать в новое здание учебного комбината. В техникуме сформировался высококвалифицированный преподавательский коллектив. Здесь преподавали: политэкономия — Т. Н. Антипова, математику — Г. Н. Наумова, курс металлорежущих станков — Ю. А. Зеленов, экономику и организацию производства — Л. И. Кузнецова, черчение — О. Г. Мурашова, технологию машиностроения — заводской инженер М. П. Зуев.

Профессионально-техническому училищу № 38 — бывшей школе ФЗО — в 1967 году исполнилось 20 лет. Многие автозаводцы пришли в цехи после его окончания и стали высококвалифицированными специалистами. Здесь было немало опытных наставников, таких как старший мастер Н. В. Кудасов и преподаватель З. И. Сутормина, которые воспитали не одно поколение рабочих. В 1967 году они были отмечены почетным знаком «Отличник профтехобразования РСФСР». К тому времени профессионально-техниче-

ское училище подготовило 3500 рабочих.

Тысячи молодых автозаводцев учились в школе рабочей молодежи. Среднее образование станов нормой на заводе. Только одна из восьми школ рабочей молодежи — вторая — за четверть века выдала свыше полутора тысяч аттестатов о среднем образовании. Около двух тысяч автозаводцев получили свидетельства о восьмилетнем образовании. Многие из выпускников ШРМ стали инженерами. Среди и И. Алексеев, А. Ходорковский, П. Замотохин, В. Колесов, В. Малахов, С. Автаев, А. Титков, В. Календа, Т. Колесова и многие другие.

Любимым местом отдыха для многих автомобилестроителей был Дворец культуры, сюда шли и молодые, и старые. Немалая заслуга в этом — энтузиаста культпросветработы, его директора П. С. Крам. Четверть века проработал Петр Семенович в культурно-просветительных учреждениях области, из н больше двух десятков — сначала в клубе, потом Дворце культуры автозаводцев. Здесь он получил звание «Заслуженный работник культуры РСФСР Завод расположен в краю озер, и рыбалка любимый отдых многих заводчан. Для них бы построена рыболовная база на озере Аргази. Для любителей гребного спорта здесь открыли лодочную станцию. На соседнем озере Тургояк был Пущен в строй профилакторий — удобные спальные корпуса, процедурные кабинеты, клуб, танцевальный зал, где выделили место и для одного из бильярдных уголков, лыжная база. Осенью и зим здесь отдыхали почти 900 человек, а летом несколько тысяч.

Народной стройкой стала реконструкция стадион Трибуны его стали вмещать 10 тысяч болельщиков. Таковы контуры заводской жизни, социальное положение автозаводцев в пору 25-летия УралаЗа.

В социалистических обязательствах заводского коллектива в честь 50-летия Октября было записано при увеличении выпуска автомобилей в 1967 год в 1,3 раза более 76 процентов роста объема добиться за счет повышения производительности труда. В всех цехах развернулась кампания по экономии рабочего времени, более интенсивной нагрузки каждого работающего.

Например, во втором цехе решили обойтись без наладчиков, которые были совсем не загружены. Слесари-ремонтники Ф. П. Ручкин, Н. Б. Лещинский, А. И. Кожевников, В. П. Попов, Б. К. Максимов стали работать по совместительству и на наладке. Получилось! Так родилась инициатива совмещения профессий и высвобождения вспомогательных рабочих. Эксперимент удался. К апрелю 1968 года бригада высвободила 10 наладчиков. Экономия по зарплате составила 10 520 рублей.

За сокращение потерь рабочего времени в разных цехах боролись по-разному. В цехе шасси, например, стали проводить самофотографию рабочего времени. По ее итогам каждый высказывал не только претензии, но и конкретные предложения, чтобы свести простой к минимуму.

Активный поиск резервов производства стал залогом вы-

полнения социалистических обязательств в честь юбилея Октября. По итогам соревнования автозаводцам в октябре 1967 года вручено на вечное хранение Памятное Знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. К 7 ноября автозаводцы выпустили 100 автомобилей сверх плана.

Трудовыми успехами решили отметить юбилей Октября и молодые автозаводцы. С первых дней 1967 года 18 комсомольско-молодежных бригад, где насчитывалось свыше 200 юношей и девушек, включились в соперничество за право называться «Бригада имени 50-летия Советской власти».

Молодежь стала активным участником Всесоюзного конкурса молодых рационализаторов и изобретателей. И победа! По итогам комсомольская организация Уральского автозавода признана лучшей среди предприятий Министерства автомобильной промышленности. Свыше 300 молодых рабочих, мастеров, технологов, конструкторов разработали и внедрили сотни рационализаторских предложений. Экономия от внедрения составила 180 тысяч рублей. Среди молодых рационализаторов были заметны инженер-технолог литейного цеха №2 А. Шибанов, бригадир комсомольско-молодежной бригады второго механосборочного цеха У. Аюпов, А.Сибгатулин из отдела главного металлурга, В. Туманов из отдела главного сварщика, удостоенный серебряной медали ВДНХ СССР.

В юбилейном году на заводе проводились соревнования

за звание «Лучший станочник». Не просто было отличиться перед ответственной комиссией, которую составили высококвалифицированные рабочие. Оценивалась и теоретическая подготовка. Победители заводского конкурса стали участниками городского. Лидерами городских соревнований признаны автозаводцы: токари Владимир Епишин, Юрий Ползиков, заслужившие звание «Лучший молодой токарь», а Ф. Витман и М. К. Кондратьева завоевали звание «Лучший молодой фрезеровщик». Всех покорила своим мастерством Мария Кондратьева. Стала она участницей областного и зонального конкурсов. Все точно по чертежу! И на этот раз Мария Кондратьева стала лучшей! А потом было первенство России в Горьком. И тут Мария побеждает, доказав, что именно она — лучшая фрезеровщица. Мария Кондратьева становится двукратной чемпионкой Урала по фрезерованию.

По итогам 1968 года в соревновании рабочих ведущих профессий трое автозаводцев — фрезеровщица М. В. Кондратьева, фрезеровщик цеха А. И. Чеплинский и слесарь-сборщик, назначенный мастером в цех главного конвейера, Л. Н. Дуля — награждены Почетной грамотой Министерства автомобильной промышленности и ЦК профсоюза рабочих машиностроения.

С начала 1968 года заводская молодежь встала на ударную вахту в честь 50-летия ВЛКСМ. Их инициатива — в честь юбилея организовать субботник и собрать дополнительно к

плану 60 двигателей. Комсомольский субботник состоялся 13 июля. Вышли на свои рабочие места и молодежь, и ветераны комсомола. В тот день было собрано не 60, а 70 двигателей.

На Всесоюзный комсомольский субботник, посвященный 50-летию ВЛКСМ, вышел весь завод. Тогда комсомольская организация насчитывала две тысячи человек, а на субботнике трудились около 10 тысяч автозаводцев. В этот день они собрали 30 автомобилей, 230 двигателей, собрали 200 тонн металлолома.

За звание «Бригада имени 50-летия Ленинского комсомола» боролись 40 комсомольских бригад, присвоено оно было комсомольско-молодежному коллективу инструментальщиков Нелли Косаревой.

Вот еще одна страничка из жизни комсомольской организации тех лет.

В конце рабочего дня комсорг цеха автоматизации и механизации В.Меньшиков собрал ребят.

— Надо изготовить барельеф и установить его на самой высокой вершине Южного Урала — горе Ирмель. На барельефе будет надпись: «50 лет ВЛКСМ. УралАЗ».

Идея заводского клуба туристов понравилась всем. Обсуждали вопрос сообща, придирчиво и досконально. Наконец после долгих споров решили: барельеф должен представлять собой комсомольский значок из дюралюминиевой плиты толщиной 10, шириной 600, высотой 700 миллимет-

ров. Оставались после работы смены, торопились. Скоро барельеф был готов. Теперь новая задача: поднять его на вершину.

# 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.