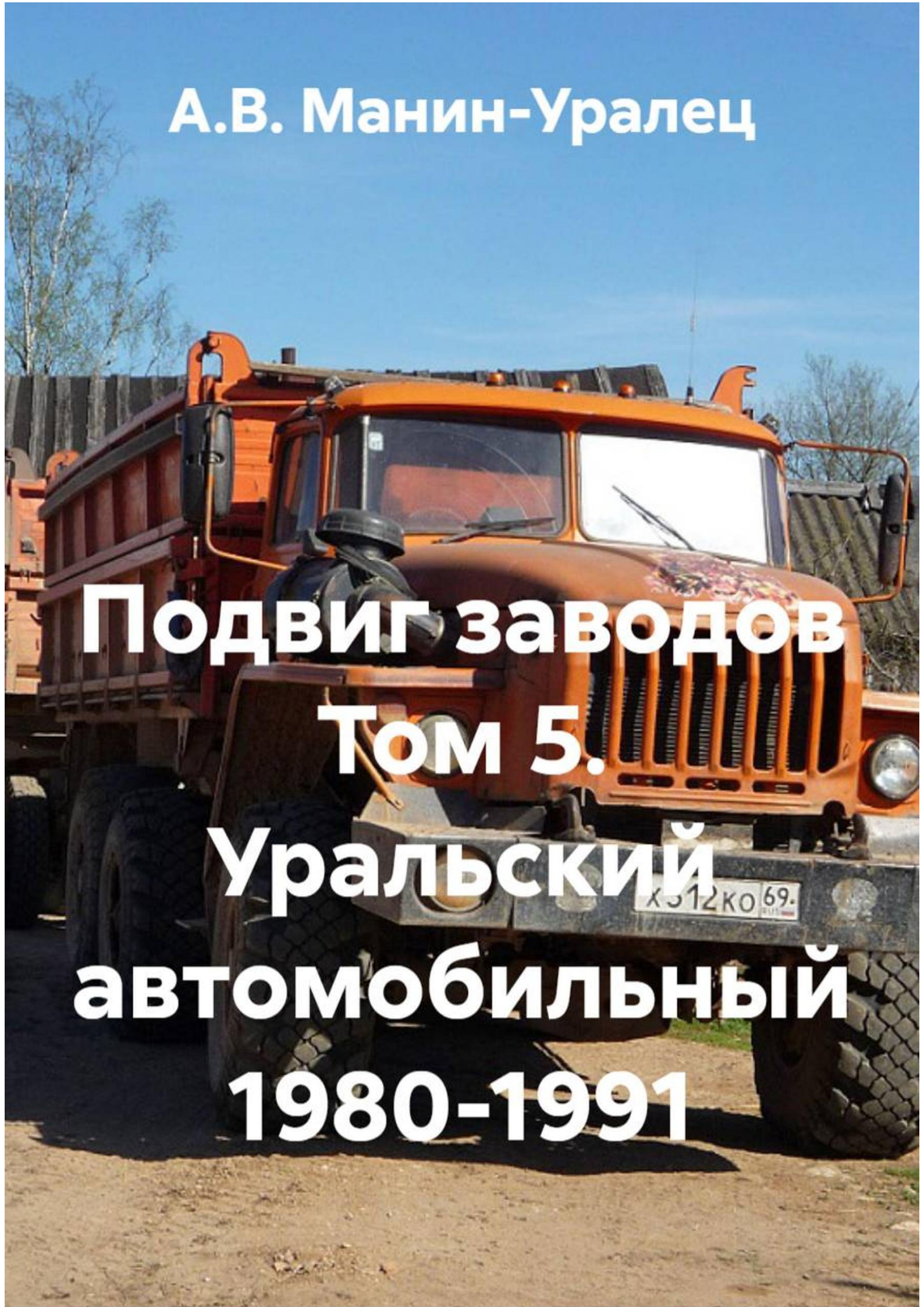


A photograph of the front of an orange Ural dump truck. The truck is parked on a dirt surface. The license plate is X512KO 69. The text is overlaid on the image.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 5.
Уральский
автомобильный
1980-1991**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 5. Уральский
автомобильный 1980-1991**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 5. Уральский автомобильный 1980-1991 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

С началом 1980-х годов миасский автозавод работает во главе созданного производственного объединения «УралАЗ», выполняя грандиозные программы по техническому перевооружению, реконструкции, выпуску новых модификаций автотехники, в том числе автомобилей сельскохозяйственного назначения «Урал-5557», первая крупная партия которых сошла уже с конвейера нового сборочного корпуса, до начала Перестройки. Достигнув выдающихся результатов по обеспечению высокого эксплуатационного ресурса своей техники без капитального ремонта, с комфортными условиями для водителей, в полосе перестроечных реформ завод решал свои новые жизненные проблемы, не прекратив первостепенное внимание уделять социально-культурным программам.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 5. Уральский автомобильный 1980-1991

ЧАСТЬ 10

ПОСТУПЬ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ

Главы:

В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

ИМЕНИ 60-ЛЕТИЯ СОЮЗА ССР

ЦЕНТР РАБОЧЕЙ КУЛЬТУРЫ

ЗАВОДСКАЯ ГВАРДИЯ ТРУДА.

В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

Работа завода в условиях объединения показала своевременность решения правительства по укрупнению заводов тяжелой промышленности. Успехи предприятия за десятую пятилетку это наглядно подтверждали. Его коллектив 16 раз становился победителем социалистического соревнования в отрасли. По итогам 1979 года был награжден Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Доску почета ВДНХ СССР. Награды завод удостоился за качественный выпуск «Уралов».

Разных положительных оценок удостоился коллектив за создание автомобильной техники, снегоболотоходов и их успешное функционирование в разных районах страны и в 1980-1981 годах.

С начала 1982 года УралАЗ, как и другие предприятия отрасли, стал работать в новых условиях. Были введены новые оптовые цены на продукцию. Изменились объемные показатели, был введен оценочный показатель: нормативно чистая продукция. Первые итоги показали положительный результат нововведения: производительность труда по сравнению с первым годом десятой пятилетки возросла на 4,6 процента.

Не все коллективы завода работали одинаково. Средний показатель помогли улучшить передовые участки, такие как старшего мастера А. Я. Касьянов из агрегатного цеха № 1. Этот коллектив в числе первых выполнил задание второго года одиннадцатой пятилетки. Производительность труда здесь составила 113,8 процента — самый высокий показатель повышения производительности труда в объединении. За год на участке не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины. А. Я. Касьянов: его товарищи вписали в Социалистические обязательства особый пункт: «Обеспечить четкую работу при росте выпуска автомобилей «Урал-4320» в 1983 году в два раза по сравнению с 1982 годом». Такую задачу взял на себя и завод.

Головной в объединении Уральский автомобильный завод превратился в гигантское современное предприятие. Десятки квадратных километров занял, его производственные площади. Своими размерами, да и мощностью иные цехи не уступали всему заводу военных лет, некоторые стали выдавать столько продукции, сколько весь завод в военные годы. Постоянно совершенствовалось оборудование цехов.

Наиболее видные разработки инженеров завода постоянно экспонировались на ВДНХ СССР. По итогам проводившейся в 1979 году выставки достижений народного хозяйства СССР «Социальное и технологическое оборудование» за разработку, изготовление и внедрение в

производство специального технологического оборудования коллектив УралАЗ был награжден Дипломом II степени и денежной премией. Высоко были оценены труд творческих специалистов завода. Четырнадцать автозаводцев стали медалистами ВДНХ СССР. Серебряные медали были вручены начальнику КБ И. Г. Малкову и начальнику ЦТЛ ОГТ Ю. В. Витушкину. Объединение же было награждено Почетной грамотой министерства и ЦК профсоюза.

Немало технических разработок были зарегистрированы как изобретения. Особенно приметны они в металлургической службе. Фактически большинство оборудования и средств механизации разработаны и изготовлены на заводе. Стержневые машины моделей «400» и «310», составляющие основу парка стержневого оборудования, демонстрировались на ВДНХ и были распространены на многих предприятиях страны. Термические цехи УралАЗа, являющиеся передовыми в отрасли, в основе своей оснащены химико-термическим оборудованием, разработанным здесь и не уступавшим лучшим заграничным образцам.

В условиях производственного объединения совершенствовалась структура управления. Отделы ОГК, ОТГ, ОМТС, ОКС, ПДО, ОВК преобразовываются в управления, во главе которых становятся ведущие специалисты предприятия: А. А. Романченко, М. В. Сидорук, И. К. Школьников, В. А. Дьяченко, К. С. Папковский, Е. Я. Калинин. Создаются и новые управления. В середине 1981 года было образовано управление на базе отдела главного технолога (возглавил Ю. В. Жуков), в состав вошли отдел главного сварщика и отдел новой техники. Это позволило ускорить внедрение специального технологического оборудования, прогрессивных способов обработки металла, механизации и автоматизации новейших технологических процессов производства.

В числе наиболее прогрессивных разработок технологов — внедрение химико-термической обработки, значительно повысившей качество и стабильность цементированного слоя деталей.

Не осталось без внимания технологов использование вторичных энергоресурсов. Во втором и четвертом литейных цехах внедрена сушка отливок после окраски газами, отходящими от агрегата термообработки. На всех плавильных агрегатах внедрено автоматическое регулирование хода плавки стали и чугуна на логических элементах.

В конце 1979 года после реконструкции литейного цеха № 1 в строй действующих вошел нов участок перлитного чугуна — более прочного металла. Агрегат для получения чугуна уникален. Ни одно предприятие отрасли не имело подобного оборудования. Улучшение качества отливки ступицы колеса за счет нововведения позволило повысить надежность уральских вездеходов. Снизилось и количество деталей в комплектах запасных частей. Экономический эффект составил полмиллиона рублей в год.

Создание нового агрегата проводилось под руководством конструктора А. С. Печникова. Внедрил его в сжатые сроки, всего за полтора-два года, благодаря тому что его проектирование и изготовление велись параллельно.

1980 год стал годом рождения лазерной лаборатории, в которой начались работы по лазерному упрочению деталей автомобиля. Закалка токами высокой частоты не давала должного качества карте' редуктора. Проблему решил лазер! При лазерной обработке долговечность скользящей вилки карда: руля также увеличилась более чем в полтора раз. Применение лазера позволило увеличить и стойкое инструмента от полутора до пяти раз.

В начале восьмидесятых годов на заводе был установлен первый робот. В прессовый цех № 2 ходили многие автозаводцы, чтобы посмотреть на его работу. Повинуясь сигналам электронных систем управления, стальные щупальца переносили детали от магазинного устройства до пресса, потом уверенно сбрасывали готовое изделие в ящик. Человек был при нем только контролером. Вскоре комплект оборудования с роботом был внедрен и в агрегатном корпусе. В перспективе намечалось ввести на заводе около шестидесяти автоматических помощников человека. Прежде всего — на окрасочном участке строящемся главном корпусе, где предпола-

галось установить не менее 25 промышленных роботов. Здесь условия работы были наиболее вредными для здоровья человека.

В восьмидесятые годы на УралАЗе вплотную подошли к решению экологических проблем. В конце

1980 года был принят для отладки ряд сооружений первой очереди комплекса внеплощадочной хозяйственной канализации, что было в первую очередь связано с проблемой защиты реки Миасс от загрязнения сточными водами из производственных цехов завода.

На одиннадцатую пятилетку был разработан и эффективно действовал на предприятии комплексный план охраны воздушного бассейна. Проводилась реконструкция действующих газопылеулавливающих установок с переводом их с сухой очистки на мокрую. Так, смонтированная в литейном цехе № 2 установка мокрой очистки отходящих газов от электродуговой плавильной печи сократила выброс пыли в атмосферу почти на 20 тонн. Выделение солей из оборотной воды, металла на гальванических и травильных участках; создание оборотной системы промышленной воды, которая обслуживает многие производственные объекты предприятия, — эти задачи сумели решать автозаводцы в рамках экологической программы.

При разработке плана технического перевооружения предприятия в одиннадцатой пятилетке большое внимание уделено задачам использования вычислительной техники, автоматизированных систем управления и проектирования. Нарастивались вычислительные мощности информационно-вычислительного центра, создана сеть из локальных и удаленных дисплеев, которая дает возможность осуществлять диалоговый обмен информацией между ИВЦ и службами завода. Вычислительная техника — ЭВМ 3-го поколения типа «ЕС-1022», «ЕС-1035», видеотерминальные устройства типа «ЕС-7920» позволили перейти к ведению огромного количества технических, материальных, трудовых и других нормативов в диалогов» режиме. Осуществлен полный переход подготовки данных с СПМ (на перфокартах) на устройствах «ЕС-9002», «ЕС-9004» (на магнитных лентах).

Большой вклад в развитие АСУП в этот период внесли специалисты отдела: поставщики В. П. Бородина, М. Е. Метелев, Г. Е. Айзенберг, А. Г. Строков инженеры-программисты В. Г. Метелева, Л. Г. Новокрещенова, Т. В. Назаренко; инженеры обработки данных Е. А. Гладышева, В. М. Зубкова, Т.П. Мартыненко Л. А. Попова, Р. В. Антонова, Е. П. Слоним; инженеры-электроники Ю. П. Шашин, З. М. Файзитдинов В. В. Белоусов, А. Я. Загальский, Н. А. Горлова С. Е. Леонов, Н. И. Копылов.

В АСУП планируется перейти на безбумажную технологию. С этой целью будет создана многоуровневая сеть из больших ЭВМ, 10 мини ЭВМ, 50 персональных микро-ЭВМ, систем сбора производственных данных с 300 регистраторами и более 100 дисплеями: для организации проектно-конструкторских работ — система, в которую как составные части войдут автоматизированная система построения групповых технологических маршрутов, информационно-поисковая система технологического назначения автоматизированные рабочие места конструкторов технологов. В технологических процессах предполагается использовать ЭВМ для управления толкающими конвейерами в главном корпусе, в система централизованного контроля технологических процессов, для управления дугowymi и индукционным печами, для управления и учета в электроэнергетической системе.

ИМЕНИ 60-ЛЕТИЯ СОЮЗА ССР

Инициатива «XXVI съезду КПСС — 26 ударных недель» на заводе родилась сразу же после июльского (1980 г.) Пленума ЦК КПСС, который назвал дату очередного съезда. В августе большинство трудовых коллективов уже встали на ударную вахту. В соревнование первыми включились мотористы. Передовиками стали ударники коммунистического труда А. Н. Дмитриев, Г.Н. Ганибесов, А. М. Синягин.

В сталелитейном цехе зародилось другое начинание — включиться в соревнование за право носить имя съезда. Инициатива была поддержана всем коллективом завода.

Принимались и личные повышенные обязательства. Е. Солдатов обязал подать три рационализаторских предложения с экономическим эффектом 1000 рублей. Обязательство он выполнил.

Комсомольско-молодежная бригада А. Аккужиной из прессового цеха, занявшая первое место по министерству, закончила пятилетку за 3,5 года; новое годовое задание выдала к 7 ноября. Лауреат премии Ленинского комсомола сборщик А. Санников ко дню открытия съезда выполнил план двух пятилеток. Токарь механосборочного цеха А. Жеков — задание двух лет. Около 1800 молодых автозаводцев досрочно завершили выполнение задания 1980 года.

Сто девять тружеников предприятия по итогам десятой пятилетки в канун съезда были награждены орденами и медалями. Среди них токарь агрегатного цеха № 2 И. Г. Алехин — орденом Ленина; старший мастер цеха главного конвейера В. С. Донское и фрезеровщица моторного цеха Н. А. Новоселова — орденом Октябрьской Революции; заместитель начальника инструментального цеха № 1 Ф. П. Гаврилов, подручный сталевар С. В. Евсеев, электро-сварщик цеха шасси Н. Г. Жмаев, слесарь-ремонтник литейного цеха № 3 П. С. Плюхин — орденом Дружбы народов.

Успех каждого труженика сказался на конечных результатах всего предприятия. За десятую пятилетку объем производства увеличился более чем на 10 процентов. Сверх плана реализовано продукции на 20 миллионов рублей.

Делегатом на XXVI съезд партии коммунисты- автозаводцы направили Героя Социалистического Труда В. М. Густоева. Как и было заведено, он повез с собой рапорт автозаводцев съезду о том, что ими сделано на предсъездовской вахте. А сделано немало: «85 процентов грузовых автомобилей сходят с конвейера с государственным Знаком качества. Освоено серийное производство машины «Урал-4320» с дизельным двигателем. Применение их в народно хозяйстве повышает расход топлива на 25—40 процентов. От каждого грузовика экономия составляя! около восьми тысяч рублей в год. Разработан конструкция и ведется подготовка производства специального автомобиля «Урал-5557» сельскохозяйственного назначения. Коллективу объединения 17 раз присуждалось переходящее Красное Знамя Министерства автомобильной промышленности СССР и Ц! профсоюза рабочих автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения. По итогам работы за 1979 и 1980 годы вручалось переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров' СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ».

В дни работы съезда в Москву делегату В. М. Густоеву было направлено как бы дополнение к рапорту — телеграмма: новому автомобилю с дизельным агрегатом «Урал-4320» присвоен государственный Знак качества.

Была сдана установка для использования тепла: отходящих газов от термических печей. Внедрение» сушки отливок после окраски теплом отходящих газов позволяло исключить использование 6600 гигакалорий пара и сократить время сушки. Экономический эффект составил свыше 22 тысяч рублей в год. Материалы по экономии металлов неоднократно экспонировались на ВДНХ СССР. За представленные работы по экономии работникам завода; вручено 107 медалей ВДНХ, в том числе четыре; золотых, 20 серебряных и 83 бронзовых.

После партийного съезда ударная вахта молодых автозаводцев продолжилась. Впереди комсомольский съезд. И вот молодежный участок сборки кабин; провозгласил: «Каждый рабочий месяц — трудовой подарок съезду комсомола». Уже к дню рождения» комсомола они выполняли норму на 150 процентов; и, не сбавляя темпов в работе, продолжали работать до открытия комсомольского форума. Комсорг участка Владимир Ломов был удостоен премии Ленинского комсомола.

В течение 1981 года все комсомолы и молодежь завода по-ударному трудились на вахте в честь XIX съезда ВЛКСМ. В этом году лауреатом премии Ленинского комсомола стал также

слесарь главного конвейера Виктор Давыдов, обладатель знаков ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки» трех степеней.

Сверловщица механосборочного цеха Татьяна Гальянова, награжденная орденом Трудовой Славы, избрана делегатом на XIX съезд комсомола.

Почетное звание «Бригада имени XIX съезда ВЛКСМ», за присвоение которого боролись все комсомольско-молодежные коллективы завода, присвоено участку сборки кабин главного конвейера (бригадир Татьяна Эрлих, группкомсорг Петр Солонгин). По итогам 1981 года лучшей признана и комсомольско-молодежная бригада формовщиков стальцеа, возглавляемая В. Мухаметдиновым, группкомсоргом ее был С. Бочериков. Этому коллективу вручили Почетную грамоту ЦК ВЛКСМ, Министерства автомобильной промышленности и ЦК профсоюза. Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ были награждены молодые передовики производства В. Мальчиков, А. Муркин, И. Лебедев.

Инициативы, творческие начинания автозаводцев, ударный труд на предсъездовских вахтах способствовали стабильной работе предприятия в 1981 году. В итоге коллектив объединения «УралАЗ» получил переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Большая заслуга миасских автомобилестроителей и в том, что в мае 1982 года за успехи, достигнутые трудящимися города в хозяйственном и культурном строительстве и вклад в победу над фашистскими захватчиками, город Миасс был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В год 60-летия образования Союза ССР на УралАЗе особое внимание уделялось интернациональному воспитанию, укреплению межреспубликанских связей. Пример в социалистическом соревновании в честь юбилея показывали многонациональные коллективы. Среди них бригада М. Х. Сибгатуллина из литейного цеха № 2.

В цехе шасси выделялась многонациональная передовая бригада Н. Г. Жмаева. Собственно, почти все трудовые коллективы были многонациональным. На заводе трудились люди более 30 национальностей, трудились дружной семьей.

Уральский автомобильный, являясь составной частью единого народнохозяйственного комплекса, получает из разных городов страны основные и вспомогательные материалы, комплектующие изделия. Он сотрудничает более чем с сотней предприятий РСФСР, Украины, Белоруссии, Азербайджана, Латвии, Литвы, Казахстана, Киргизии — всех союзных республик.

В 1982 году продукция УралАЗа направлялась самые разные концы нашей страны. Объединение имело свыше 1200 потребителей. Изделия по кооперации получили: завод имени Касимова в Баку, ликинские автобусники, машиностроители Джанкоя, работники Свердловского автомобильного завода.

Завод направлял в разные города страны помимо основной продукции и товары народного потребления Марку УралАЗа можно увидеть и на детских санках, и на ручных садовых огородных тележках, и на подставках для посуды.

Первые товары массового спроса стали выпускаться в 1975 году, для чего создали специальные участки. Тогда на заводе изготавливалось 14 наименований изделий: инструментальные товары, замочно-скобяные, детские, учебные пособия, товары бытового назначения.

В канун юбилея — 60-летия образования СССР, как и было заведено в то время, автозаводцы Отправили Рапорт ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров СССР о трудовых успехах на юбилейной вахте.

План десяти месяцев второго года пятилетки по объему нормативно чистой продукции выполнен на 101,3 процента. Сверх плана выпущено продукции на 2,8 миллиона рублей, в том числе собрано в день Ленинского субботника 30 автомобилей. Достигнута большая экономия электроэнергии -3392 тысячи киловатт-часов, теплоэнергии 42 792 гигакалорий, проката черных металлов 1700 тонн. Более 1300 рабочих завода выполнили задание двух лет

пятилетки к Октябрьскому празднику. Проведены испытания опытных образцов грузовиков «Урал-432001» в северном исполнении. Закончено проектирование по первому этапу производства автомобилей сельскохозяйственного назначения, изготовлены и направлены на ресурсные испытания пять автомобилей «Урал-5557». Подарком юбилею стала досрочная сдача первой очереди автоматного корпуса, одного из главных объектов продолжающейся реконструкции завода. Первая очередь была сдана на месяц раньше срока. В новом корпусе приступили к сборке металлических платформ и надрамников автомобилей сельхозназначения, стали устанавливать окрашенные узлы на шасси.

Четырнадцатого декабря 1982 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР Уральскому автомобильному заводу присвоено имя 60-летия Союза ССР. Четыреста восемьдесят девять тружеников объединения «УралАЗ» отмечены знаком «Ударник одиннадцатой пятилетки».

В июне 1978 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР обязал Министерство автомобильной промышленности разработать конструкцию и наладить выпуск специальных автомобилей высокой производительности для села. Выполнение задания было поручено Уральскому автомобильному заводу. Уже в ноябре на заводе появился первый опытный образец, вслед за ним на испытания были направлены 17 машин. Автомобиль «Урал-5557» создавался на базе дизельного автомобиля «Урал-4320», отмеченного Знаком качества.

Опытные образцы прошли тщательную проверку на полях Нечерноземья, Украины, Урала. Испытания проводились со специальным прицепом.

Специальный транспортно-технологический автомобиль-самосвал «Урал-5557» был способен работать при температуре от 40 градусов жары до 45 градусов холода, использоваться и в Средней Азии, и на Севере. Более того, обладая высокой проходимостью и оптимально подобранными передаточными числами трансмиссии, он на полях мог работать с различной сельскохозяйственной техникой.

Как показали испытания, новая машина в составе автопоезда работает даже в таких условиях, где другая работает только без прицепа или вообще работает. Благодаря большой грузоподъемности (14 тонн) и высокой скорости (70 километров в час), автопоезд обладает высокой производительностью.

Большим преимуществом новой машины является то, что ее шасси может использоваться как база для установки на него самых различных кузовов и спец оборудования. Широкопрофильные шины с регулированием давления обеспечивают высокую проходимость машины по грунтам с разной плотностью. Дизайнеры и конструкторы позаботились о рабочем месте водителя. Принципиально новые системы вентиляции и отопления, автоматическое дистанционное управление откидывающихся по сигналу из кабины бортов платформы создали водителю комфорт в работе в любых условиях.

В 1983 году «Урал-5557» начал сходить с заводского конвейера.

Большой творческий вклад в работу по созданию автомобиля сельскохозяйственного назначения внесли работники управления главного технолога: начальник отдела подготовки производства А. В. Зазнобин, его заместитель А. А. Шумилов, ведущие инженеры-технологи Т. М. Грибанова, Л. А. Карелина, Т. М. Маслова, Г. С. Кушнова, В. Е. Лахтачева, начальник УГТ М. В. Сидорук, его заместитель по подготовке производства новых машин Г. Д. Коростин, заместители начальника УГТ А. Г. Молостов и В. И. Наумов, осуществлявшие подготовку работ по прессовому и сварочно-сборочному производству» Комплекс технических вопросов сборки «Урал-5557» решали начальник техбюро Р. С. Семин, инженеры-технологи М. К. Шерстнев и Ю. М. Козицин. Активное участие в создании нового автомобиля приняли руководители технических бюро цехов, технологи и конструкторы: Ф. Ф. Каримов (прессовый № 1), С. М. Гапонов (агрегатный № 1), А. Ф. Боргер (главный конвейер), М. В. Никитина (технологический отдел окрасочного производства). Немало труда в работу по проектированию

станочных приспособлений, станков и другой оснастки, холодных штампов, режущего и вспомогательного инструмента, контрольных приспособлений и материального инструмента вложили руководители конструкторских бюро и сотрудники управления главного технолога Ф. Д. Баширов, П. Н. Колодкин, П. В. Бронфин, З. В. Старостина, Н. Ф. Мальцев, А. В. Утюгин и другие.

Много потрудились над созданием автомобиля «Урал-5557» конструкторы КБ платформ под руководством В. С. Ендюкова, КБ электрооборудования под началом Г. М. Панкова и Н. И. Лукьянова, КБ трансмиссии Э. Г. Фуста, КБ трехосных автомобилей С. Л. Антонова. Непосредственно участвовал в разработке новых узлов автомобиля заместитель главного конструктора Д. С. Бляхман. Координировал и контролировал все работы главный конструктор завода А. А. Романенко. Каждодневное внимание этой работе уделял главный инженер завода М. О. Рязанов, с 1983 года генеральный директор производственного объединения «УралАЗ».

Михаил Осипович Рязанов начал трудовую деятельность на заводе токарем в моторном цехе № 2. Без отрыва от производства закончил вечерний автомеханический техникум и вечерний факультет Челябинского политехнического института, получив диплом инженера-механика. Внес свой вклад в разработку проектов реконструкции и строительства цехов механосборочного производства. Принимая участие в постановке на производство автомобилей «Урал-375» и «Урал-377».

В августе 1975 года М. О. Рязанов был выдвинут на должность главного технолога завода. С июля 1976 года он главный инженер предприятия. Как первый заместитель генерального директора объединения М. О. Рязанов уделял большое внимание освоению в производстве новых образцов автомобильной техники: «Урал-4320» с дизельным двигателем, «Урал-5557» сельхозназначения, новых тяжеловозных прицепов, проектированию и изготовлению опытных образцов дизельных двигателей с воздушным охлаждением. Его труд отмечен орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалями.

Автомобиль «Урал-5557» экспонировался на ВДНХ СССР, Международной выставке «Сельхозтехника-84» и выставке «Автопром-84». Машина была аттестована на Знак качества.

Чтобы наладить массовый выпуск сельскохозяйственных машин, надо было реконструировать завод увеличить его производственные мощности, возвести новый огромный корпус. Государство для этого в; делило большие средства.

Для ускорения строительства на стройплощадке корпуса внедрялись прогрессивные конструкции ну левого цикла — сборочно-монолитные фундамент современные покрытия легких конструкций. Так использовался новый метод монтажа покрытия корпуса конвейерно-блочным способом. Все это боле чем в два раза сократило трудоемкость возведении объекта. В июне 1983 года в цехе стали собирать платформы. К концу 1984 года территория в десятки тысяч квадратных метров, входящих в первую очередь пускового комплекса, была сдана эксплуатации. До конца года была отправлена потребителю первая большая партия — 200 автомобилей для села.

С 1984 года сборка платформ стала вестись в сборочно-сварочном цехе, составном звене главного корпуса. Вскоре заработали станки и на других участках этого гигантского объекта. Строительство его продолжалось, но отсюда уже пошла своя продукция.

На главном корпусе отлично трудились и строители из треста «Уралавтострой», и субподрядные организации. Неоднократно отмечались бригады М. С. Капканникова (из «Промвентиляции»), А. Н. Морозова (с автобазы № 14), строительные бригады управления № 3 «Уралавтостроя» под руководством В. М. Губина (каменщики-монтажники), А. Е. Грызлова, В. А. Линькова (плотники-бетонщики) и В. Г. Абрамова (кровельщики).

Большой вклад в стройку сделали и автозаводцы Н. М. Плотников, В. Н. Федоров, В. П. Худяков, В. И. Матусевич, А. В. Старостина, А. А. Агафонов, В. В. Ефтихов, С. И. Сутягин, С. Е. Арбузов, В. П. Рубан, А. И. Ишбулатов, С. Г. Гончаров, Л. Е. Носов, В. В. Крохалев и

многие другие. Более 40 работников корпуса поощрены за качественное выполнение заданий по подготовке производства.

В 1985 году была сдана вторая очередь главного корпуса.

ЦЕНТР РАБОЧЕЙ КУЛЬТУРЫ

В 1985 году Дворец культуры УралАЗа отметил свое 25-летие. В нем занималось тогда более 40 кружков, объединений, других коллективов — 1230 человек.

В 25 детских коллективах более 800 мальчиков и девочек учились петь и танцевать, познавали азы театрального искусства. Дворцом культуры в разное время руководили увлеченные люди П. С. Крам, В. А. Яковлев, В. А. Топтунов, Г. Ф. Ежиков, Т. Ю. Свионтек.

Многие творческие коллективы получили почетное звание «Народный». Со дня открытия Дворца культуры работает изостудия, которая имела в городе большую популярность. Ее основателем был художник Е. Н. Никольский.

В. С. Амирова — один из страстных пропагандистов национального искусства. Более 30 лет руководила она татаро-башкирским ансамблем «Яшылек» («Юность»). За годы своего существования ансамбль 18 раз награждался Почетными грамотами и дипломами, участвовал в многочисленных смотрах, концертах.

Хору автозаводцев заслуженно было присвоено звание народного. Он действительно народный, ни один праздник не обходится без его выступлений. Широкую известность завоевал и хор ветеранов.

Члены литературного объединения «Ильменит» под руководством писателя Николая Годины — постоянные участники литературных вечеров, их стихи публикуются в газетах, сборниках. Стал членом Союза писателей и Р. Каратов (Курбангалеев), вышла первая книжка поэта В. Максимцова. Известны читателям статьи, очерки, рассказы и повести С. Герасимова, Г. Ежикова, О. Зуева.

Оркестр баянистов-автозаводцев на самых разных конкурсах получил немало наград. Он участвовал более чем в 500 концертах, на которых побывало около 160 тысяч слушателей. Для становления этого коллектива в разные годы много сделали музыканты Л. Соколов, В. Запезалов, А. Коняев, Ю. Ведерников.

В 1967 году коллектив получил право называться оркестром, в нем играют 30 баянистов.

Очень популярен среди миассцев цирковой коллектив под руководством Петра Башарина.

В здании Дворца расположен Музей истории трудовой славы автозавода, им заведует инициативная авторитетная среди заводчан и всех жителей города работница Татьяна Александровна Бороздина. С ее неизменным активным участием заводской музей постоянно играет очень важную роль как в сборе, хранении и экспонировании ценных заводских документов, документов истории нового города, так и в воспитании молодых автозаводцев и горожан.

Школьники и учащиеся профессионально-технических училищ занимаются во Дворце культуры драматическом, бальном коллективах, в вокально-инструментальном ансамбле, детском хоре, музыкальной студии. Дошкольники занимаются в экспериментальной студии эстетического воспитания. Впрочем, сравнительно недавно дети автозаводцев получили свой Дом культуры «Юность».

ЗАВОДСКАЯ ГВАРДИЯ ТРУДА

Представители коллектива УралАЗа из числа самых заслуженных работников постоянно участвуют в работе органов Советской власти.

Когда коммуниста Б. П. Степанова избрали народным депутатом, все свободное время он стал про падать в поселке своих избирателей — Мелентьевке помогать им в решении житейских вопросов.

Не без его «пробивания» в верхах соорудили мост через реку Миасс — бетонный, вместо дощатого, который нередко сносило внешними водами. На разных участках обновления поселка был депутат и радовался, когда удавалось что-то конкретно воплотить в жизнь во благо людей.

Более 20 лет Б. П. Степанова, бригадира слесарей участка крупной высадки цеха нормалей, избирали миассцы своим депутатом. Рабочий человек.

В военные годы у многих ребят была одна до рога — в ремесленное училище. В 1942 году и Бор Петрович поступил туда. После окончания его направили на автозавод, в инструментальный цех. В 1948-ом пошел в цех нормалей. И вот почти полвека про работал в этом цехе, на ремонте станков. Бригады слесарей-ремонтников на участке крупной высадки

Сколько полезного сделал для участка и цех Степанов за минувшие десятилетия, он не скажет.

Обыкновенные рабочие будни. Надо — делает. В среднем четыре-пять рацпредложений за год выходит более-менее заметных. Возглавляет он цеховой совет ВОИР. Двадцать лет он член областного Совета» ВОИР, 15 — городского, более 30 — заводского.

За многолетний безупречный труд Борис Петрович награжден орденом Трудового Красного Знамени, юбилейной Ленинской медалью, медалью «Ветеран труда». Ему присвоено высокое звание заслуженного ремонтника, и он действительно заслуживает его.

А. К. Портнова до завода работала в дошкольных учреждениях после окончания музучилища. С 1976 года она — в цехе нормалей, куда устроилась по сложившимся обстоятельствам литейщиком пластмасс на участок полимеров. Здесь и была выдвинута кандидатом в депутаты. На выборах ее избрали в городской Совет. Она, как член депутатской группы по охране социалистической законности, неоднократно участвовала в рейдах.

Александра Константиновна не сетует на занятость, хотя и действительно свободного времени нет. Она — художественный руководитель хора ветеранов при Дворце культуры «Прометей».

Таких, всеми уважаемых депутатов, как Б. П. Степанов и А. К. Портнова, в разные годы на УралАЗе было немало. Почти в каждом созыве Верховного Совета СССР участвуют депутаты-автозаводцы. Первым их представителем в правительстве была наладчица цеха шасси О. А. Ярыгина, затем — М. Т. Жмаева, токарь цеха шасси, впоследствии планировщица механосборочного цеха. В июне 1966 года на четырехлетний период избирался в Верховный Совет директор автозавода В. А. Гурушкин. В составе советского парламента восьмого созыва с 1970 года работала З. И. Пермькова. Членом Президиума Верховного Совета СССР в течение двух созывов являлась фрезеровщица моторного цеха Н. А. Новоселова.

Марка автозавода в Миассе высока. В том заслуга всего многотысячного коллектива, и прежде всего его рабочей гвардии — передовиков труда, истинных патриотов завода, вкладывавших в него десятилетия своего ударного труда, энергию и умение.

Около тысячи из них награждены в разное время орденами и медалями. Двадцать пять — орденом Ленина, 30 — орденом Октябрьской Революции. Это Герои Социалистического Труда Дмитрий Семенови Стрелкин и Василий Михайлович Густоев. Полны кавалер солдатского ордена Славы Николай Федорович Жаров, награжденный за успехи в мирно труде орденом Октябрьской Революции. Кавалер ордена Ленина Иван Григорьевич Алехин, Юрий Матвеевич Бахматский, Федор Калинович Ефремов, Аркадий Исаакович Зарецкий, Павел Федорови Кильницкий, Николай Иванович Свиридов, Никола Степанович Зюкин, Анатолий Ильич Севрюгин, Зинаида Ивановна Пермькова.

Для этих людей, как сотен других кавалеров правительственных наград, конечно же, ордена не был самоцелью. Добросовестно, с полной отдачей трудиться — их потребность. Они, и получив высокий орден, оставались в числе передовиков труда.

Например, Ф. К. Ефимов за все время работы на главном конвейере шесть раз награждался По четными грамотами, а также юбилейной медаль: «В честь 100-летия со дня рождения Ленина». В 1973, 1974, 1976 годах Ефимова награждали знаком «Победитель социалистического соревнования», в 1975 — «Ударник девятой пятилетки». В его послужном списке было и звание «Лучший по профессии».

Николай Иванович Бондарев и Иван Иванович Плюснин из немногих уже участников войны, которые еще трудятся в моторном цехе. Для них молодость началась с войны. Николай Иванович в конце 1943 года был направлен в школу младших командиров. После нее воевал младшим сержантом. Ивану Ивановичу было восемнадцать, когда он рядовым роты автоматчиков воевал на 1-м Белорусском фронте.

В январе 1945 года Николай Иванович был ранен в ногу, три месяца лечился в госпитале. Когда вы шел, бои уже шли в Берлине. Но к мирному труду пришлось приступить не скоро. До 1950 года служи командиром бронетранспортера в танковом полку. В память о войне Н. И. Бондарев хранит медаль «За отвагу». Демобилизовавшись, Николай Иванович поступил работать в моторный цех автозавода. Да так и проработал здесь почти 40 лет. У Н. И. Бондарева немало трудовых наград. В 1971 году ему был вручен орден Ленина. Коммуниста Бондарева неоднократно избирали депутатом городского и областного Советов.

Иван Иванович Плюснин из своей фронтовой биографии вспоминает участие в боях за освобождение Белоруссии и Польши, тяжелое ранение под Берлином и встречу Дня Победы в военном госпитале. Орден Великой Отечественной войны и медаль «За боевые заслуги» — награды за участие в войне.

До 1949 года служил И. И. Плюснин в Берлине; демобилизовавшись, приехал в Миасс. Слесарем-ремонтником пришел в цех шасси. Старания и трудолюбие молодого рабочего были замечены, в 1954 году назначен бригадиром слесарей-ремонтников участка задних мостов. В 1964-м Плюснин переведен бригадиром на участок балансирной подвески. После выхода на заслуженный отдых Иван Иванович продолжает трудиться в цехе. Самая высокая среди других трудовая награда Ивана Ивановича Плюснина — орден Октябрьской Революции. В цехе Ивана Ивановича ценят и как активного рационализатора. На его счету около ста рационализаторских предложений.

С 1956 года трудится на заводе Юрий Матвеевич Бахматский, наладчик цеха шасси, кавалер ордена Ленина. Юрий Матвеевич все свои рабочие годы активный рационализатор. Не один десяток новшеств на его счету. В заводском совете ВОИР есть своя Книга почета, в ней под номером «один» стоит фамилия Бахматского. Он был делегатом V съезда рационализаторов и изобретателей.

В 1974 году был учрежден орден Трудовой Славы.

На УралАЗе десятки производственников отмечены этим знаком рабочей доблести. Первые его кавалеры появились в 1975 году — 46 рабочих и мастеров. В их числе слесарь механосборочных работ главного конвейера Р. Амирханов, токарь цеха «мотор» Н. К. Балашова, водитель-испытатель сдаточного цеха А. П. Башлыков. В течение трех лет, с 1976 по 1979 год, этим орденом было награждено еще 48 автозаводцев. За высокие показатели в десятой пятилетке в числе 17 человек, награжденных этим орденом трое — стерженщица литейного цеха № 1 В. М. Антипина, сталевар литейного цеха №2 Ю. Д. Беляев и слесарь механосборочных работ корпуса «главный конвейер» Р. И. Банникова — получили второй по счету орден Трудовой Славы, но уже II степени. В июне 1986 года на автозаводе появилось еще девять кавалеров ордена Славы II степени и 39—III степени...

Мастер участка зубчатки агрегатного производства Иван Терентьевич Милохин начал отсчет трудового стажа более 40 лет назад в моторном цехе. Работа! токарем, затем — наладчиком. Отработав смену спешил в школу мастеров.

Сегодня Иван Терентьевич Милохин на автозаводе признан одним из лучших мастеров. Неоднократно ему присуждались звания «Лучший по профессии» «Лучший мастер». Награжден знаками «Победитель социалистического соревнования», орденом «Знак Почета», медалью «Ветеран труда». В 1990 году I числе первых на заводе ему было присвоено только что утвержденное звание «Почетный мастер автомобильной промышленности».

ЧАСТЬ 11

ПЕРЕСТРОЙКА

Главы:

ДВАЖДЫ ОРДЕНОНОСНЫЙ

ПУТЬ ДЛИНОЮ...

ПРЕОДОЛЕНИЕ ИНЕРЦИИ.

ДВАЖДЫ ОРДЕНОНОСНЫЙ

Апрельский (1985 г.) Пленум ЦК КПСС поставил новые глобальные задачи, требуя перестройки работы. На нем было отмечено, что подъем «советского машиностроения — это магистральное направление нашего развития, и его надо выдерживать сейчас и будущем».

Еще в начале двенадцатой пятилетки был введен эксплуатацию самый крупный строительный объект завода — главный корпус. Площадь его составил 12 тысяч квадратных метров. «Два завода в одном», говорили автомобилестроители. Действительно, корпус очень велик — громадное предприятие с несколькими цехами. В нем приступили к производству автомобилей для села «Урал-5557» и снегоболотоходных транспортеров «Урал-5920». Сдача цехов корпуса, получившего название механосборочного, проходила ускоренно — такое обязательство в числе других взяли трудящиеся Миасса в честь XXVII съезда партии.

Самые разные задачи решали автомобилестроители Миасса — дизелизация, повышение качества наращивание производства новых «Уралов». Так, количество вездеходов с дизельным двигателем был доведено до двух третьих общего объема производства. Это дало весомую экономию топлива и родному хозяйству страны.

Выполняя задачи Продовольственной программ СССР, коллектив УралАЗа, первым в отрасли в самый короткий срок поставил на конвейер специализированный автомобиль сельскохозяйственного назначения «Урал-5557» и наращивал их выпуск. По количеству выпускаемых со Знаком качества автомашин завод стоял на первом месте в автомобильной промышленности страны.

Снегоболотоходные транспортеры «Урал-5920» превосходящие по многим технико-экономическим показателям аналогичные зарубежные образцы, пол, чили нефтяники и газовики Западносибирского комплекса. Сейсморазведочная станция «Горизонт на базе транспортера «Урал-5920» экспонировалась на Международной выставке «Геоэкспо-84».

Вся продукция в день Ленинского субботник выпускалась на сэкономленном топливе и электроэнергии. А накануне 9 мая 1985 года в честь 40-летия Победы изготовлено 40 сверхплановых машин.

31 августа 1985 года страна отметила 50-летие стахановского движения. В честь юбилея 33 автозаводца получили знак «Отличник социалистического соревнования Минавтопрома», 85 — «Ударник одиннадцатой пятилетки», 99 — Почетную грамоту Минавтопрома. В сентябре (впервые в истории завода) кавалеру орденов Ленина и Октябрьской Революции токарю агрегатного корпуса Ивану Григорьевичу Алехину вручена первая премия советских профсоюзов имени А. Х. Бусыгина.

Родился Иван Григорьевич в деревне Степанино Козельского района. Окончив семилетку, начал трудиться в сельской кузнице. Потом была война. В пятнадцать лет молотобоец помогал строить оборонительные сооружения: рыть окопы, сооружать блиндажи, заготавливать дрова и возить их на лошадях с лесозаготовок на железнодорожную станцию. В январе 1945 года призвали в воздушно-десантные войска в подмосковный город Кижач, а уже в феврале оказался у венгерского озера Балатон, где принял боевое крещение. Затем Австрия, где наградили молодого солдата первой медалью.

Не сразу после окончания войны снял армейскую форму Алехин. Служба продолжалась в Киеве. И только потом начался созидательный труд. На Уральский автомобильный пришел Иван Алехин в 1950 году, стал контролером. В это-то время на заводе началось по инициативе молодой работницы ОТК Руфины Рассомахиной движение «кольцевого» метода контроля, поддержанное ЦК профсоюза отрасли. Пришлось срочно учиться — и учиться основательно, познавать все тонкости работы самих станочников. Помнит заслуженный ветеран, что после принятия первого своего коленвала ходил смотреть, как устанавливали деталь на двигателе, как загудел мотор, возвещая свое рождение. Был горд, почувствовав свою причастность к большому делу, — стал автомобилестроителем.

С 1958 года Иван Григорьевич перешел работать балансировщиком в моторном цехе, на операцию обработки коленвала. Перевыполнял нормы на треть больше задания, за трудовые успехи отмечен в чале одиннадцатой пятилетки орденом Октябрьск Революции. Всего 18 лет к тому времени отдал м торному цеху. Освоил специальности шлифовщик сверловщика, фрезеровщика, полировщика, слесарь механосборочных работ. А когда в 1977 году закрыл моторный цех, он перешел в агрегатный № 2, где возглавил совет наставников цеха. Немало рабочих, которым он помог в трудную минуту. Ученики его, а их было 20, а может, и больше — стали настоящим мастерами, активистами. Наладчик Алексей Суслов токарь Мират Халиулин, слесарь-инструментальщик Николай Жилин, который заслужил в Афганистан боевой орден Красной Звезды, на заводе — звание «Лауреат премии Ленинского комсомола».

В своей воспитательной работе опирался Иван Григорьевич на лучших наставников цеха, тоже известных на заводе. Это слесарь-инструментальщик Петр Андреевич Хорьков, инспектор по кадрам Екатерина Ильинична Филатова, мастер в отделе механика Юрий Петрович Кузнецов, мастер участка Андрей Иванович Зверев.

Имел Иван Григорьевич и высшую награду страны — орден Ленина, а за активную деятельность по воспитанию молодежи был отмечен знаком ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Многие годы Иван Григорьевич бессменно возглавлял партгруппу, с опытом работы коп торой по предложению горкома КПСС были ознакомлены многие предприятия Миасса. Чем же отличилась партгруппа?

«Надо было поднять производительность труда, и, главное, улучшить качество работы, — рассказывал Иван Григорьевич. — В первую очередь взялись за решение задачи по обеспечению качественного и оперативного ремонта оборудования и приспособлений; в то же время выдали каждому станочнику (а их на участке было 110 человек) номерное клеймо. Ко всем новичкам прикрепили квалифицированных рабочих. Коммунисты выполняли не менее двух-трех смежных операций и предложили достигнуть того же каждому. Провели ряд мероприятий по механизации некоторых предварительных операции, например, соорудили подъемники для установки и снятия шлифовальных кругов и т. п. Брак был снижен до пяти и более процентов, повысилась производительность труда.

Качество работы во многом зависит от заготовок, поступающих в цех. В те годы моторный цех заключил соревнование на договорной основе с первой и второй кузницами Челябинского кузнечнопрессового завода. Указали кузнецам, на что обратить особое внимание; главное — поставлять свои изделия без отклонений от чертежа. Брак на обработке коленвалов сократился в полтора раза. Или такой пример. Через газету «Правда» партгруппа обратилась к

работникам Волжского абразивного завода с просьбой присылать качественные абразивы. Они откликнулись. Понятно, что и качество наших колёвалов поднялось.

Апрельский пленум партии потребовал перестройки всей работы. Сложное это дело. Справедливо утверждение, что начинается она с перестройки сознания. Но по моему глубокому убеждению, она должна проходить в условиях правильной расстановки производительных сил — и кадров, и парка станочного оборудования. Я знаю многих ветеранов, которым не в чем себя упрекнуть: не только работали, перевыполняя нормы выработки, но и боролись — за производительность труда, за качество продукции, за дисциплину...

Сколько уж лет ведем разговор о таких проблемах, как укрепление трудовой и производственной дисциплины, борьба с пьянством, выявляем нарушителей, наказываем, а зло это до сих пор не изжито. Одно время наш завод стал объектом справедливой критики на страницах газеты «Правда». Партийными, общественными организациями и администрацией предприятия были выработаны конкретные меры в политическом, экономическом и социальном плане по укреплению трудовой дисциплины».

Специалисты предприятия подсчитали: на полмиллиона рублей можно было дополнительно выпустить продукции, если бы потери рабочего времени удалось снизить на 12 процентов. Был такой год, когда из-за прогулов завод потерял почти 25 тысяч человеко-дней. Дозорные завода активно включились в работу по контролю за использованием рабочего времени, к привлечению виновных к ответственности. Не обход стороной народные контролеры и такие вопросы как внедрение новых образцов автомобильной техники, отвечающих современным требованиям. Нелегко достигается успех. Приходится иногда и бороться.

«...На участке несколько лет назад была смонтирована автоматическая линия «ЛК МВ-196». Линия не работала ни дня, потому что для нее нет оснастки, которую изготавливает инструментальный цех. Подобная организация труда на участке привела к тому, что в прошлом году автобазы страны недополучил с автозавода десятки тысяч нужных для ремонта деталей.

И вот что любопытно. Завод план выполняет. Значит, и премии аккуратно всем начисляются, в том числе и тем инженерно-техническим работникам по чьей вине на участке сложилась такая обстановка»

Это строки из большой критической статьи Иван Григорьевича Алехина в газете «Миасский рабочий», опубликованной в апреле 1986 года.

В тот день, когда за достижение выдающихся результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании была присуждена ему премия имени

А. Х. Бусыгина, Иван Григорьевич сказал: «Я делаю то, что должен делать — честно трудиться, быть активным в общественных делах». Сыновья его тоже работают на заводе — Николай, Александр, Петр. Дочь Елена — в заводском садике. А хозяйка семья Раиса Степановна работала в первом литейном цехе.

На слете передовиков и новаторов производства посвященном 50-летию стахановского движения, говорилось не столько об успехах коллектива, сколько о том, что предстоит сделать с учетом новых задач поставленных апрельским пленумом. На слете было принято обращение ко всем трудящимся город Миасса, призывавшее к перевыполнению производственных заданий года.

Первая «ласточка» появилась на автозаводе, прессовом цехе. 23 декабря коллектив рапортовал план года выполнен, приступаем к изготовлению сверхплановых изделий.

В целом и завод успешно справился с годовой программой. Сверх плана выпущено на 13 миллионов товарной и на 5,8 миллиона рублей нормативно чистой продукции, дополнительно к заданию передано потребителям 160 автомобилей. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в четвертом квартале 1985 года, социалистических обязательств в честь XXVII съезда КПСС коллектив УралАЗа получил третье призовое место и третью денежную премию.

За большие успехи в выполнении государственных заданий по выпуску автомобильной техники в декабре 1985 года Уральский ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени 60-летия СССР был награжден орденом Октябрьской Революции. На торжественном собрании, посвященном вручению коллективу этой награды, главный конструктор А. А. Романченко сказал:

— Приступая в настоящее время к работе над автомобилем XXI века, мы заверяем, что уральский автомобиль по своим характеристикам будет на уровне современной мировой техники. Основа — опыт наших конструкторов, технологов, наш уральский характер!

В преддверии XXVII съезда партии автозаводцы рапортовали о выполнении дополнительных социалистических обязательств. В частности, был выполнен комплекс строительно-монтажных и пусконаладочных работ для внедрения двух автоматических линий токарной обработки полуосей задних мостов. В главном корпусе закончен монтаж линии окраски рам и платформ автомобилей «Урал-5557», начались пусконаладочные работы. Обеспечена дополнительная экономия 200 тонн шихтовых материалов за счет проведения комплекса конструктивных и технологических мероприятий.

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.