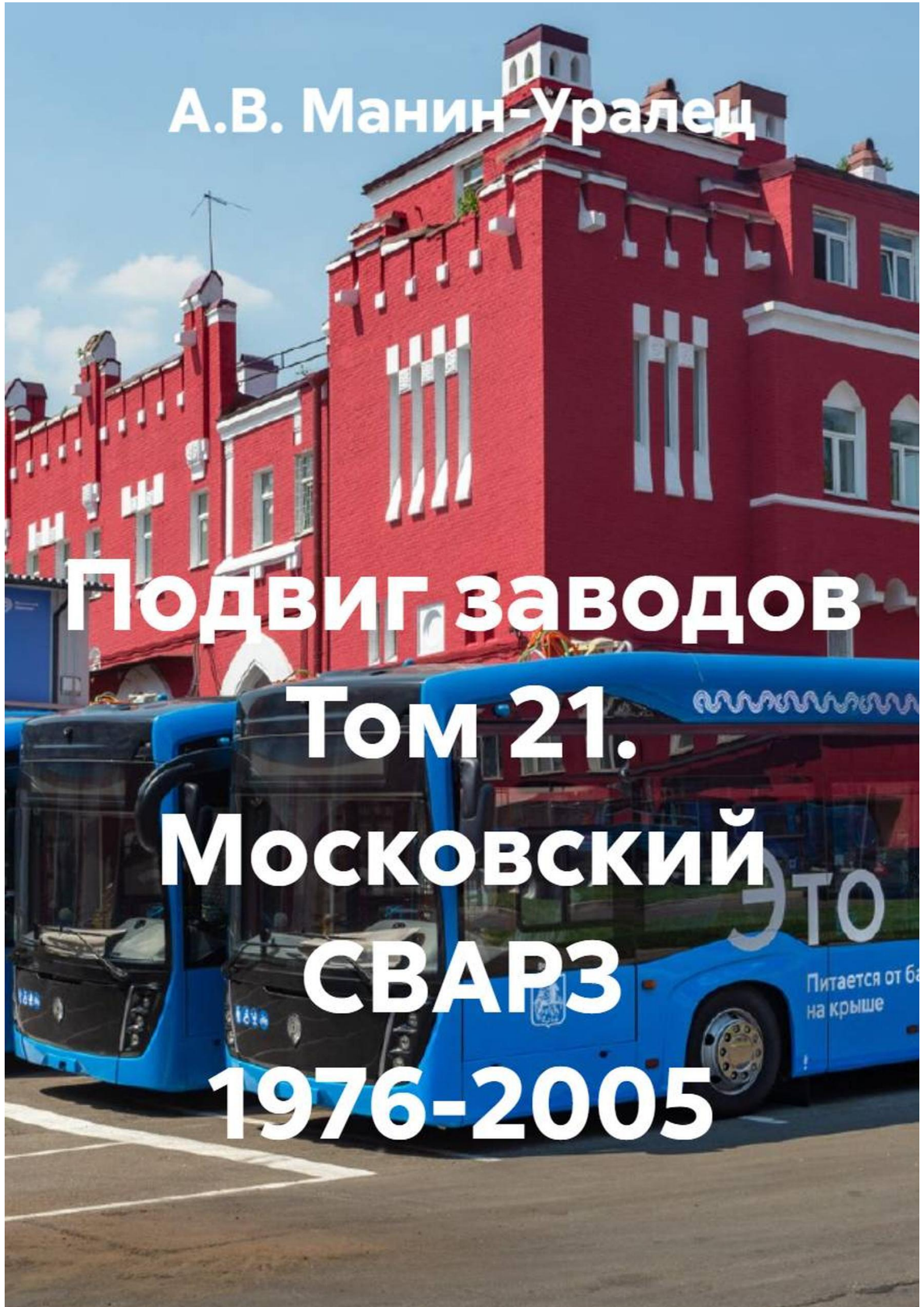


А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 21.
Московский
СВАРЗ
1976-2005**



А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 21.
Московский СВАРЗ 1976-2005**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 21. Московский СВАРЗ 1976-2005 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

Развитие городских железных дорог в начале XX века потребовало развертывания соответствующей базы для капитального ремонта вагонов и их агрегатов. С этой целью в 1905 году открываются Сокольнические ремонтно-трамвайные мастерские, позднее трансформировавшиеся в завод «СВАРЗ», изготавливавший в том числе и некоторые образцы трамвайно-транспортной техники Москвы. В книге освящена история «СВАРЗ» ГУП «Мосгортранс» 1905-2005», написанная автором и изданная к 100-летию Сокольнического вагоноремонтно-строительного завода в 2005 г. Ее главы включили в себя большой ряд важных этапов в истории завода, начиная с участия в революционных событиях, вклада завода в обеспечение военным снаряжением нужд армии в период Первой мировой, гражданской и Великой Отечественной войны, и заканчивая многогранным эффективным техническим и культурным развитием в мирную эпоху своего созидания.

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 21.

Московский СВАРЗ 1976-2005

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ЭТАПЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РОСТА; ГОДЫ ОЧЕРЕДНЫХ ИСПЫТАНИЙ

ГЛАВА 1

УГЛУБЛЕНИЕ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ

«Столице нашей Родины городу Москве — образцовый пассажирский транспорт!» — этот девиз за коллективом сваровцев (всех заводов объединения «СВАРЗ») закрепился, казалось, навечно. Воплотить идею в жизнь можно было только ценой усилий очень сильных производственных образований, всех машзаводов и автопарков, обслуживающих общественный транспорт Москвы.

Как и всегда, решались вопросы, связанные с улучшением технического состояния подвижного состава, освоением новых видов продукции, концентрацией и специализацией производства, повышением его технического уровня и оснащением эксплуатационных предприятий нестандартизированным, диагностическим и гаражным оборудованием.

С середины семидесятых упор делался и на внедрение поточной технологии ремонта электродвигателей с изготовлением и внедрением комплекса оборудования для механизации и автоматизации работ, и прогрессивных методов ремонта автобусных двигателей.

Сделать пассажирский транспорт огромного мегаполиса образцовым можно было лишь при условии выполнения в сегодняшнем дне гораздо более сложных задач, чем в дне вчерашнем.

В этой связи была решена такая важная организационная задача, как перевод ремонта вагонов со СВАРЗа в Кировское депо, и был создан новый завод — ТРЗ, включенный в состав объединения. На СВАРЗе начался ремонт автобусов «ЛиАЗ-677» с запроектированной мощностью ремонта на 105 автобусов в месяц.

Уже в 1976 году, по сравнению с 1975 годом, значительно возросло производство ремонтов автобусов «ЛиАЗ-677» — более, чем на 50 процентов, трамваев «Татра» — на 10—11 процентов, коробок ГМП — на 27 процентов, троллейбусов «ЗИУ-9» — в пять раз! Объем выпуска автобусных запчастей возрос на четверть от прежде освоенного объема.

Разрабатывались новые оргтехмероприятия для капитального ремонта коробок ГМП, колесных пар, моноблоков, редукторов вагонов «Татра», тяговых двигателей ДТИ-60, ДК-255, ТМ, ТЕ, вспомогательных двигателей, капремонт троллейбусов, тяговых двигателей ДК-207, ДК-207 (А-1, 3, Г-1, 3, 5); а также капитального ремонта вагонов «Татра», вагонов К-2, электрооборудования Т-3, К-2, троллейбусов «ЗИУ-5», автобусов «ЛиАЗ-677», мостов этого автобуса, ГМП- 695Ж, остановочных павильонов, передвижных фур-гонов на шасси вагонов АТ-3, ремонт вагонов МВТ-82 и другого.

В тактическом плане выполнение этих задач заводы планировали за счет расширения и освоения новых производственных площадей и специализации производства, концентрируя внимание на внедрении новой техники и прогрессивной технологии во всех основных цехах, строительстве новых участков, модернизации старых.

Объединение шло по пути специализации, активизируя этот процесс.

На пятилетку 1976—1980 годов был разработан Генеральный план специализации заводов объединения, затрагивающий работу и отдельных депо.

Так, в соответствии с планом, как сказано выше, бывшее депо им. Кирова было перепрофилировано в завод по ремонту трамваев. К концу 1976 года ТРЗ освоил выпуск ремонтных вагонов «Татра», по десять вагонов в месяц, и это составляло 50 процентов от общего плана ремонта трамвайных вагонов.

По плану специализации на ЭМОЗ проводится отливка чугунных заготовок в объеме полной программы заводов объединения.

На СВАРЗе ликвидируется участок по производству чугунных отливок.

В июне 1976 года была закончена организация специализированного ремонта всех типов тяговых и вспомогательных двигателей подвижного состава на СВАРЗе, и с МТРЗ сюда переведен последний участок производства — изготовление секций.

Перевод этого участка завершил полный цикл специализации ремонта электродвигателей в коллективе СВАРЗа.

В результате этой специализации было высвобождено свыше 1000 квадратных метров производственных площадей, внедрено новое технологическое оборудование, в том числе полуавтомат для фрезеровки коллекторных пластин, ванна пайки коллекторов, дорновочный станок, станок для обрезки механических конусов, импульсная установка проверки качества якореи и до двух десятков других механизмов и установок.

Цех после организационных и технических перестроек, вызванных объединением двух участков, ре-

шил все главные проблемы и обеспечил выполнение программы в полном объеме и с высоким качеством.

В специализированном моторном цехе был реализован новый перспективный план оргтехмероприятий по совершенствованию технологии, механизации и автоматизации производственных процессов.

В то же время на СВАРЗе был организован специализированный участок по ремонту гидроамортизаторов и регуляторов положения кузова автобусов «ЛиАЗ-677» и троллейбусов «ЗИУ-9» для всех заводов объединения.

На базе создания специализированного цеха на СВАРЗе организована механизация мойки и демонтажа автобусов.

К концу года на заводе организован базовый участок производства изделий из оргстекла. Для базового участка было построено специальное помещение с площадями, в два раза превышающими размеры предыдущих. Это повысило производительность труда, улучшило качество работ и продукции.

Работая согласно общему плану специализации, коллектив СВАРЗа руководствовался и своим, разработанным на перспективу, вплоть до 1990 года, генеральным планом реконструкции.

Этот план четко определял и ограничивал площади всех основных и вспомогательных цехов и служб завода, указывал маршруты движения основной продукции завода, что позволяло производить подготовку производственных площадей к реконструкции заблаговременно.

Подобные планы разрабатывались и на всех других заводах объединения и были утверждены в январе 1977 года.

Согласно плану, СВАРЗом была разработана новая планировка автобусного цеха, с учетом внедрения поточно-зонного технологического процесса демонтажа автобуса и вывода ремонта трамвайных вагонов Т2, Т3, К2 полностью на площади ТРЗ.

Эта планировка повлекла за собой внедрение целого комплекса нестандартизированного оборудования и специальных приспособлений; совместно с рациональным распределением

работ по зонам они значительно улучшили условия труда, повысив отдачу труда рабочих на демонтаже и сборке автобусов «ЛиАЗ-677».

На заводе был достроен, оборудован и введен в эксплуатацию новый монтажный корпус, с внедрением более совершенного технологического процесса сборки отремонтированных автобусов, что позволило увеличить пропускную способность на участке.

Аналогичная работа, согласно генеральному плану реконструкции, в части разработок планировок и заявок оборудования, проводилась в цехе ГМП и механическом цехе. Практическое освоение этих планировок обеспечило выполнение этими подразделениями производственной программы, планируемой на все последующие годы.

Реконструкция и специализация литейного участка по выпуску стального литья с освоением новых видов оборудования и механизмов позволила заводу значительно увеличить объем и изготовление деталей прогрессивными методами литья по выплавляемым моделям и в оболочковую форму, а также расширить номенклатуру на десяток важных отливок для заводов объединения.

В процессе реконструкции осуществлялись работы по капитальному ремонту в производственных и бытовых помещениях. Заменялись физически устаревшие конструкции оборудования и даже зданий, с учетом новых санитарно-технических норм; при этом применялись новые конструктивные и отделочные материалы. Это тоже стало потребностью нового времени.

Так, например, были полностью заменены покрытия полов демонтированного корпуса; установлено освещение, соответствующее современным требованиям, в корпусе демонтажа и сборки автобусов «ЛиАЗ-677»; произведены работы по переустройству слесарно-механического корпуса для обеспечения организации ремонта коробок ГМП; в главном корпусе реконструировано помещение столярного участка, улучшено освещение. Большие работы проводились по ремонту и отладке систем вентиляции. Асфальтировались проезды и складские помещения. Перепланировались и строились дополнительные помещения раздевалок и душевых различных цехов.

Одним из главных направлений в деятельности объединения на пути к более современному обслуживанию транспортного хозяйства Москвы стало развитие производства по изготовлению нестандартизированного, диагностического и гаражного оборудования, для повышения механизации работ на заводах и в автобусных парках.

Особое внимание в этой работе было уделено оснащению нестандартизированным оборудованием нового пускового объекта — автобусного парка в Очакове. Только для него в течение года было изготовлено свыше пятисот единиц оборудования почти по трем десяткам новых номенклатур.

Огромную роль в решении этих задач играл коллектив Завода нестандартного технологического оборудования (ЗИНТО), который также вошел в состав объединения. А созданный в объединении отдел механизации и автоматизации производства (ОМА) стал основной базой этого производства.

Вся продукция цеха ЗИНТО выпускалась, в основном, по чертежам ОМА, или по чертежам сторонних организаций, переработанных в ОМА объединения.

Инженеры объединения разрабатывали техническую документацию на средства механизации и другого нестандартизированного оборудования — до 80 изделий ежегодно, в том числе для заводов объединения на основное количество - не менее 60 изделий.

Внедрение большого количества универсальной тары позволило значительно улучшить культуру производства на заводах и упорядочить внутризаводские и межзаводские перевозки. А что было говорить об экономическом эффекте, который давала работникам, вместе с облегчением их труда, прогрессивная вспомогательная техника, большая и малая оснастка.

На заводах объединения был внедрен единый классификатор оснастки, что дало возможность вести оперативный учет спроектированной и изготовленной оснастки.

Заводы приступили к проектированию и изготовлению оснастки по видам специализированных производств.

На СВАРЗе было налажено централизованное обеспечение нормализованным инструментом двух заводов: АРЕМКУЗа и ЭМОЗа.

В вопросах обеспечения производств технологической оснасткой основное внимание было уделено главной продукции объединения, а именно, автобусу «ЛиАЗ- 677», троллейбусу «ЗИУ-9», коробке ГМП, трамваю «Татра-3».

Работа по этой продукции велась согласно специальным графикам освоения новых деталей и узлов, и поэтапно, поскольку, по сути, являлась одной из самых сложных в ряду всех других работ на СВАРЗе.

Ведь, например, только коробка ГМП состояла из 414 наименований деталей, и это не считая нормализованного крепежа. За период капитального ремонта этих коробок к 1976 году было освоено 320 наименований деталей, в 1977 году еще 8. Но больше освоить не позволило то обстоятельство, что крупные отливки шли с заводов автомобильной промышленности и для их обработки не хватало специального оборудования.

Всеми инструментальными цехами объединения ежегодно проектировалось и изготавливалось от 800 до 900 и более единиц технологической оснастки, не считая специального инструмента, шаблонов и оправки (в 1977 году 927 единиц оснастки).

Все это было необходимо, как воздух, для совершенствования производства, модернизации оборудования, повышения его производительности, а также для повышения уровня техники безопасности работ.

Работа в этом направлении велась в комплексе с внедрением мероприятий по научной организации труда.

В течении 1976—1978 годов в цехах (на участках) объединения было организовано около семисот рабочих мест по типовым проектам местной разработки.

Совместно с ЦКБАГУПТМАШем был разработан проект организации складов комплектации и ремфонда, листа и длинномеров - в цехах СВАРЗа — с комплексной механизацией складирования и хранения оборудования и материалов.

В кузовном цехе МТРЗ были оборудованы новыми грузоподъемниками, передвижными подставками и самоходными тележками посты ремонта троллейбусов; этим заводом организован специализированный участок изготовления ЖЗТ с замкнутым технологическим циклом.

Другой важнейшей целью коллективов объединения в их повседневной работе являлось достижение высоких показателей, помимо уровня качества работ, уровня качества ремонтов и выпускаемой продукции.

В этой связи проводились работы по следующим направлениям: применение новых, более прогрессивных материалов; совершенствование организации производства и внедрение прогрессивных технологических процессов; расширение и углубление ремонта новых типов подвижного состава, увеличение выпуска запасных частей к ним; модернизация подвижного состава; совершенствование организации и методов контроля качества выпускаемой продукции.

Проводилась работа по созданию диагностического оборудования. Например, совместно с МЭИ был разработан унифицированный стенд для комплексной проверки автобусов и троллейбусов; совершенствовались диагностические стенды для комплексной проверки ГМП после капитального ремонта. В принципе, любые новые оргтехмероприятия так или иначе влияли на качество в положительную сторону. Так, на СВАРЗе был освоен новый процесс замены гальванического покрытия труб поручней салона автобуса и троллейбуса на покрытие их полихлорвиниловой трубкой. Здесь — и качество, и большая экономия, и, конечно, улучшение условий обслуживания пассажиров.

На механическом участке было освоено изготовление до десятка наименований запчастей, которые прежде получали из Львова, с перебоями (и это отрицательно влияло на качество работ); кроме того, были спроектированы, изготовлены и освоены стенды для опрессовки корпусов и гидротрансформаторов на давление, внедрена балансировка насосных колес.

Эти мероприятия также, и в значительной степени, улучшили качество сборки, сократили объем отбраковки коробок со стендов после испытаний; уменьшили объем повторных переборок ГМП, а в конечном итоге — сократили нормативное и фактическое время ремонтов этих коробок на один день.

Значительно было сокращено время капитального ремонта колесных пар, редукторов Т-3, тяговых и вспомогательных двигателей — за счет изготовления и внедрения в производство пневмашаблонирования секций всех типов двигателей и пневматической рубки выводных концов всех тяговых двигателей.

Свою положительную роль сыграли модернизация испытательной станции; замена моторных агрегатов на статические преобразователи; улучшение и усовершенствование крепления испытуемых двигателей и так далее.

С 1977 года, в связи с ужесточением требований ОТК, были модернизированы десятки деталей. Количество изготавливаемых деталей для автобуса увеличилось с 1400 единиц до 1940 единиц, в том числе благодаря и модернизации деталей.

На СВАРЗе внедрение нового стенда для проверки карбюраторов и бензонасосов стало причиной того, что значительно сократились случаи установки бракованных узлов на автобус.

Значительно улучшило качество ремонта электродвигателей внедрение нового технологического процесса сварки в среде аргона; а внедрение техпроцесса двойного блестящего никелирования позволило ликвидировать полировку по никелю, повысив качество выпускаемых в монтаж изделий.

Ряд новых технологических процессов с целью модернизации привода ручного тормоза, усиления задней площадки, установки брызговиков автобуса «ЛиАЗ» также дал большой эффект по качеству и экономии денежных и трудовых затрат.

В 1977 году ремонт трамвайных вагонов всех типов был переведен со СВАРЗа на ТРЗ, и если количество ремонтов вагонов в конце 1976 года составляло около десятка, то в 1977 году было увеличено, как минимум, вдвое.

Выполнение этой специализации стало возможным в результате организаторской работы, которая была проведена заводом по монтажу и пуску второй поточной линии ремонта вагонов «Татра».

В то же время перед ТРЗ стояла задача дальнейшей концентрации изготовления деталей и узлов, с целью сокращения нерациональных транспортных перевозок. Для этого здесь был решен вопрос об организации участка ремонта и изготовления полу пантографов, с полной ликвидацией этого участка на СВАРЗе к началу 1978 года.

Внедрение этого мероприятия высвободило на СВАРЗе более 60 квадратных метров производственных площадей и на десять поездов сократило перевозки грузовых автомашин ежемесячно.

На МТРЗ была изменена технология изготовления мостов автобусов, и завод с апреля 1977 года стал поставлять на СВАРЗ и АРЕМКУЗ мосты в полной комплектации, с установкой кронштейнов пневмо-рессор, кронштейнов амортизаторов и других деталей, которые раньше устанавливались на двух заводах: СВАРЗе и АРУМКУЗе.

Специализация давала реальный высокий экономический эффект. Она же позволяла оперативнее решать внутризаводские проблемы, поднимать работу каждого коллектива на более высокий уровень.

Значительный эффект был получен на заводе благодаря совершенствованию технологии, механизации и улучшению качества выпускаемой продукции на специализированном

участке ремонта тяговых двигателей в цехе № 5; работе по оборудованию новой демонтажной линии автобуса, поскольку введение ее в строй значительно улучшило условия труда демонтировщиков и увеличило производительность труда на 20 процентов.

К 1978 году на заводе были завершены работы по проектированию нового механического цеха, рассчитанного на выпуск автобусов и запчастей.

Была разработана планировка и организован участок по выпуску новой продукции КСП. Участок обеспечил выпуск 200—250 киосков в год.

Значительную часть от получаемой прибыли объединение отчисляло на приобретение нового оборудования. Только в 1977 году объединением было получено 225 единиц основного технологического и вспомогательного оборудования.

Производственные мощности объединения к 1978 году составляли: ремонт трамвайных вагонов около 370 единиц, ремонт троллейбусов около 820 единиц, ремонт автобусов свыше 1420 единиц.

По сравнению с 1976 годом значительно возрос объем ремонтов: троллейбусов на 39,5 процента, автобусов на 43,7 процента; выпуск автобусных запчастей увеличен на 16,6 процента.

Сократилась длительность производственного цикла ремонтов и выпуска узлов и агрегатов всех видов обслуживаемой техники.

Кроме того, успешно осваивался выпуск спецтехнических транспортных средств и установок, необходимых в народном хозяйстве, и получавших высокие оценки эксплуатационников.

К этому времени коллективом объединения, по проекту, разработанному совместно с Омским институтом инженеров железнодорожного транспорта, был построен вагон-лаборатория на базе вагона Т-3 для автопараметрического контроля контактной сети трамвая. Для диагностики параметров контактной сети использовалось электронное оборудование.

В вагоне-лаборатории было предусмотрено рабочее помещение для исследователей с круговым обзором и лаборатория для дешифровки записей приборов.

Внедрение вагона-лаборатории позволило улучшить качественные показатели параметров контактной сети и снизить расходы по эксплуатации контактной сети трамваев.

Был разработан и построен колесный рельсотранспортер для перевозки пролетов рельсового пути в собранном виде. Транспортер мог перевезти 60 метров полностью подготовленного трамвайного пути.

Эта машина позволила организовать по новой технологии ремонт рельсовых путей в Москве.

Рельсовый путь заранее собирался на полигоне и доставлялся на место работ, что обеспечило значительное повышение производительности труда путейцев и сократило сроки выполнения работ.

На «отлично» было выполнено задание по созданию автобашни АБ-3 на шасси автомобиля «ЗИЛ-130».

Автобашня обладала повышенной надежностью грузоподъемных механизмов, дополнительной сигнализацией подъема монтажной площадки (световой и звуковой). Значительно увеличился объем рабочего помещения внутри кузова автобашни. Была улучшена комфортабельность размещения экипажа; были повышены электроизоляционные свойства монтажной площадки; устанавливался высокопроизводительный отопитель рабочего помещения.

Эта техника позволила значительно оперативнее устранять повреждения контактной сети трамвая и троллейбуса, и повысить производительность труда ремонтных бригад.

Был освоен серийный выпуск военно-медицинской лаборатории передвижной ЛМП-1, состоящей из тягача (шасси «ЗИЛ-130» со специальным кузовом) и прицепа. В кузове устанавливалось прецизионное медоборудование.

Лаборатория предназначалась для проведения медицинских исследований в полевых условиях; была предусмотрена и передвижная электростанция для автономного питания лаборатории.

Был налажен выпуск передвижной столовой, оборудованной соответственно своему назначению, и очень удобной в эксплуатации.

Москва быстро раздвигала свои границы, магистральные пути все дальше уходили от центра города по разным направлениям.

Основными потребителями головного завода объединения являлись Апаковское, Бауманское, Краснопресненское, Октябрьское, Русаковское и другие депо, троллейбусные и автобусные парки. Объемы ремонтов и поставок для них, начиная с 1978 года должны были намного возрасти: по сравнению с 1977 годом ремонт троллейбусов «ЗИУ-5» еще на 75 процентов, автобусов на 13 процентов, коробок на 22 процента, запчастей на 10 процентов.

При этом планировалось изготовление экспериментального комплекса устройств контроля регулярности движения на маршрутах городского транспорта, несколько десятков модернизированных постов автоматического контроля типа ПСТ-За до полусотни сходных стрелок с новой крестовиной, более полутора тысяч штук освещаемых дорожных знаков, а также ряд других новых спецтехнических дорожных средств.

Любая новая работа в производственных коллективах называлась успехом или достижением, если ее объемы в процентном выражении возрастали за счет повышения производительности труда.

На это в огромной степени влияли в те годы различные формы соцсоревнования.

Коллектив объединения поддерживал эти формы соревнования с родственными предприятиями городов Ленинграда, Киева, Харькова; на соревнования заключались договора. Итоги соревнований проводились один раз в полугодие, по очередности, в Москве, Ленинграде, Киеве, Харькове.

Коллективы работали под негласными девизами «сегодня работать лучше, чем вчера, завтра — лучше, чем сегодня» и ему подобными.

В результате постоянно рождались патриотические инициативы. Так, в 1977 году родилась инициатива кузнеца Алексея Лещева за экономию и бережливость; почин передовых бригад завода Владимира Ильича «Пятилетке качества — рабочую гарантию и рабочей гарантии — инженерную поддержку». На головном предприятии, СВАРЗе почин поддерживали многие бригады, в том числе бригада слесарей Акишкина и бригада маляров Федина, а всего в объединении — около 400 рабочих и 130 инженерно-технических работников.

Во всех цехах было развернуто соревнование за право работать с «личным клеймом качества», под девизом «Рабочая совесть — лучший контролер».

В 1976 году благодаря всем оргтехмероприятиям по качеству число рекламаций в объединении снизилось на 21,5 процента, а потери от брака уменьшились на 21,5 процента (объем производства в том году возрос на 6,1 процента; было выпущено из капитального ремонта 1529 автобусов, 636 троллейбусов, 349 трамвайных вагонов).

По результатам работы в этот период коллектив объединения три квартала подряд признавался победителем среди промышленных предприятий Мосгорисполкома и Сокольнического района, трижды получал переходящее Красное Знамя Мосгорисполкома и МГСПС.

На заводах регулярно проводились «часы качества», а в цехах — и «дни качества». Стали оформляться стенды качества, с целью профилактической работы по предупреждению брака. В 1977 году 493 работника имели право работать с личным клеймом качества.

И в этом году сваровцы трижды завоевывали классные места.

Постановлением Коллегии Министерства жилищно- коммунального хозяйства РСФСР и президиума ЦК профсоюза рабочих местной промышленности и коммунально-бытовых пред-

приятый 13 октября 1977 года главному заводу объединения — СВАЗу — было присвоено звание «Предприятие коммунистического труда».

В то время это означало очень и очень многое: завод был признан в числе лучших заводов Советского Союза.

До конца пятилетки, в течение 1978—1980 годов производственное объединение не теряло завоеванных позиций лидера в различных видах соревнования. Цифры еще будут указаны.

Заводы продолжали освоение новых видов техники. Готовилась документация на психофизиологическую лабораторию на базе автобуса «ЛиАЗ-677». Передвижная лаборатория была оборудована тремя специализированными медицинскими кабинетами, в одном из которых устанавливался электронный прибор — газоанализатор, позволяющий производить экспресс-анализы. Внедрение этой лаборатории во 2-м автобусном парке позволило повысить безопасность движения за счет массового обследования водительского состава.

Был спроектирован и изготовлен диагностический стенд типа СД1-М, позволяющий определять тяговые параметры и тормозные качества троллейбуса, а также произвести контроль сопротивления движению и про-

верку правильности работы системы управления. Внедрение стенда позволило снизить выбытие подвижного состава из эксплуатации по техническим причинам.

Улучшилась конструкция автобашни АБ-3 на шасси «ЗИЛ-130», проводились испытания новых образцов.

С 1978 года был налажен серийный выпуск передвижной медицинской лаборатории типа ЛМП, состоящей из тягача и прицепа, оснащенной специальным медицинским оборудованием. Лаборатория после проведения комплексных испытаний получила высокую оценку представителей заказчика.

Автобусы оборудовались системой нейтрализации выхлопных газов, что позволяло снизить загрязнение воздушного бассейна города.

Была спроектирована машина для сортировки монет, для облегчения работы в отделах сборов депо и парков.

Был разработан проект и переоборудован автобус «Икарус-280» для работы водителя на линии с наставником.

Разрабатывались конструкторские проекты и осуществлялся выпуск следующих видов продукции: несколько вариантов киосков «Союзпечать», «Москнига», «Диспетчерская УПТМ», остановочный павильон ПО-6, три модификации светофоров, знаки дорожные с пластмассовыми корпусами, дорожные указатели и другое.

Выполненные работы по модернизации подвижного состава повышали их надежность, увеличивали сроки службы, улучшали обслуживание пассажиров, улучшали и технико-экономические показатели. В частности, по вагону «Татра», совместно с НИИ Вагоностроения были модернизированы колодочный и рельсовый тормоза, что повысило надежность работы узлов и, как следствие, повысило безопасность движения.

При модернизации автобуса «ЛиАЗ-677» было усилено крепление кранов ресиверов, был облегчен доступ к механизму ручного тормоза; разработан узел отключения массы аккумуляторной батареи.

Освоен был также ремонт автобусов «ЛиАЗ-677Б» для загородных линий.

При модернизации троллейбуса «ЗИУ-9» были усилены постаменты токоприемников; устанавливались пресс-масленки для смазки подшипников двуплечного рычага; усиливалось крепление стеклоочистителя и дверного механизма. И так далее.

С 1978 года было организовано производство средних ремонтов автобусов «ЛиАЗ-677» поточным методом.

В 1978—1979 годах в серийном потоке пошли к потребителям кабина регулировщика загородного типа, кабина регулировщика на разделительной полосе, а также олимпийские указатели.

На МРТЗ в связи с предстоящей Олимпиадой-80 был выпущен также ряд киосков и кабин, предназначенных для установки на улицах города; все они были выполнены в красивом, современном исполнении, правда, на какое позволяли возможности производства в то время.

Надо сказать, в «серийном исполнении» заводская продукция нередко отличалась, порой — значительно, от эскизных проектов.

Дизайнеры и конструкторы всегда шли впереди научно-технического прогресса, и поспеть за их творческим полетом производству (там, где всегда гнали план любой ценой) было очень трудно.

Несмотря на то, что парк оборудования постоянно пополнялся — в 1979 году его количество на заводах объединения достигло 1125 единиц (в том числе 866 металлорежущего, 153 единицы кузнечно-прессового, 75 деревообрабатывающего и 31 литейного), срок его службы составлял от 20 лет (кузнечно-прессовое) и до 32 лет (литейное).

Новые виды оборудования в то время получали СВАРЗ, МТРЗ и ЭМОЗ. На СВАРЗе и МТРЗ осуществлялось освоение новых территорий, на ЭМОЗе расширились производства. В 1979 году головным заводом было получено 34 процента нового оборудования от общего количества для всех заводов объединения.

На СВАРЗе проводились работы по надстройке третьего этажа гаражного корпуса (для организации заводской столовой); в бывшем трамвайном цехе в главном производственном корпусе реконструировались канавы для ремонта автобусов; оборудовались автобусный корпус ремонта кузовов автобусов, новый участок изготовления останочных павильонов, центральный склад металлов, участок по выплавляемым моделям, с доведением его мощности до 3 тонн в год, и другие участки основного и вспомогательного производств.

На заводе были полностью заменены покрытия полов; вставала необходимость демон- тажа отдельного оборудования, по мере возможности оно заменялось на новое.

К началу 1980 года по плану внедрения новой техники и технологий были осуществ- лены такие важнейшие мероприятия, как изготовление оборудования депо и парков комплек- сом станков и приспособлений для механизации ручных работ; изготовление установок для очистки гидромасла «А», с целью повторного использования; проектирование вагона рельсо- транспорта; освоение серийного производства специальных лабораторий Г-76 и ПМЛ; изго- товление установок нейтрализаторов выхлопных газов, расширение производства кузнечных поковок, организация изготовления моделей для стальных отливок (на СВАРЗе), внедрение новой технологии изготовления и ремонта корпусов БМН ГМП, внедрение новой техно-логии термообработки режущего инструмента методом цианирования и другие.

С 1 февраля 1980 года на заводе ТРЗ был налажен ремонт дверей трамвайных ваго- нов «Татра»; на СВАРЗе, с прекращением этих работ, получили дополнительно 40 квадрат- ных метров и на них организовали слесарный участок по изготовлению деталей автобуса «ЛиАЗ-677».

Впервые началось серийное изготовление для Москвы постов милиции двух типов — с открытой фасадной стороной и с дверями.

Изготовленный стенд для испытания после капитального ремонта коробок ГМП позво- лил производить эти испытания под нагрузкой, что намного уменьшило вероятность вывода из строя коробок в процессе эксплуатации.

Количество всех внедренных техпроцессов, в том числе и по линии НОТ, ТБ, БРИЗа ежегодно достигало нескольких десятков и даже сотен, причем, на каждом заводе.

Возрастала наукоемкость продукции, технически более совершенными становились рабочие участки.

Их работоспособность на должном уровне обеспечивали техотделы и техбюро, в которых работало более семисот инженерно-технических работников объединения.

Около 360 из них имели среднеспециальное и высшее образование. Учились в ВУЗах еще около двух десятков человек.

С каждым годом возрастала квалификация мастеров, бригадиров, рабочих. Совершенствовались рабочие приемы, использовались новые методы организации труда.

Ширилось движение новаторов, росло число систематически перевыполняющих нормы выработки.

Коллектив СВАРЗа в этом отношении был воистину передовым.

Не случайно именно на головном предприятии объединения родился почин Г. В. Кузнецова, Д. В. Земскова, А. В. Скрипова выполнить пятилетку за три года и три месяца. И этот почин поддержали около ста восьмидесяти человек, в том числе передовые рабочие СВАРЗа слесари Е. П. Клопов, Н. Н. Голицин, токарь А. Г. Филинова, шлифовщик П. Е. Большаков, изолировщица Н. М. Юхачева, бригада слесарей В. В. Вуколова, столяр В. И. Муслаев, получивший звание «Мастер — золотые руки» и многие другие.

А на несколько месяцев раньше срока выполнили пятилетку сотни человек.

По итогам работы «ПОЗ» в период 1976—1980 годов прирост объемов производства составил 26 процентов — за счет повышения производительности труда; при этом задание по росту производительности труда было перевыполнено на почти 9 процентов.

За годы 10-й пятилетки заводами объединения был увеличен выпуск из ремонта: автобусов «ЛиАЗ-677» в 2,9 раза (в 1975 году — 633 единицы, в 1980 — 1837 единиц); троллейбусов «ЗИУ-9» — почти в 10 раз (с 30 единиц в 1975 году до 296 единиц в 1980 году).

За пятилетие произведено капитальных и средних ремонтов автомобилей «ЛиАЗ» всего 7455 единиц, троллейбусов 3187, трамвайных вагонов 1392 и коробок 8460 единиц.

Освоено производство более 60 номенклатур новых автобусных павильонов и ряда других видов продукции.

Прибыль от промышленной деятельности заводов объединения за пятилетие возросла на 86 процентов.

В течение 1975—1980 годов было получено и установлено 960 единиц оборудования, изготовлено и внедрено 3150 единиц технологической оснастки.

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.