

A photograph of a museum exhibition of Soviet trucks. In the foreground, several trucks are parked in a row: a dark green truck, a bright blue truck, a dark green truck, and a light-colored truck with a canvas-covered cargo area. Several people are standing near the trucks, looking at them. In the background, a large, multi-story building with many windows is visible. The sky is overcast.

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 79.**

**Миасский
автозавод
1966-1986**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 79.
Миасский автозавод 1966-1986**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 79. Миасский автозавод 1966-1986 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

В начале Великой Отечественной войны по решению Государственного комитета обороны на Урал из западных районов страны перебазировались важнейшие заводы и фабрики. В их числе — автозавод имени Сталина (МосЗИС). Цеха и службы завода были размещены в Челябинске, Шадринске, Троицке, Ирбите. А вскоре, после решения ГКО от 30 ноября 1941 года о строительстве Миасского автотракторного завода, люди и оборудование МосЗИС, направленные по первоначальному варианту в город Ульяновск, прибыли в Миасс. В книге отражена также последующая история завода УралАЗ по созданию автомобилей УралЗИС-5В», «УралЗИС-335», «Урал-375», трехосных «Урал-4320» с дизельным двигателем высокой проходимости, «сельхозников» «Урал-5557», а также снегоболотоходных транспортеров «Урал-5920» и их многообразных улучшенных модификаций, выпущенных вплоть до 1996 года - этапа 55-летней истории УралАЗа, освещенного в данной публикации.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 79.

Миасский автозавод 1966-1986

ЧАСТЬ ВТОРАЯ **ЗРЕЛОСТЬ ЗАВОДА**

ГЛАВА 1 **ПЯТИЛЕТКА «УРАЛА»** **МАШИНЫ ОПЫТНЫЕ,** **ПЕРЕХОДНЫЕ, СЕРИЙНЫЕ...**

«Новая пятилетка по праву может быть названа автомобильной», — писал в заводской газете главный конструктор А. И. Титков. К концу 1970 года (за пятилетие с 1966 года) их выпуск в стране должен возрасти в 2,5 раза — до 1400—1500 тысяч изготовленных автомобилей в год».

С тех пор, как началось производство автомобиля «Урал-375Д», прошло несколько лет. Но за это время на его базе было создано целое семейство автомашин, ряд переходных модификаций, выпускавшихся серийно. Вот краткие характеристики некоторых из них. Седельный тягач для тринадцатитонного прицепа «Урал-375С», конструкция которого разработана менее чем за четыре месяца, грузовик с двумя ведущими мостами «Урал-377» грузоподъемностью 7,5 тонны. Этот автомобиль нашел широкое применение в различных отраслях народного хозяйства, особенно по душе он пришелся труженикам села. Седельный тягач, изготовленный на базе «Урал-377» — «Урал-377С», грузоподъемность этого автопоезда 18,5 тонны. «Урал-377В» — самосвал повышенной проходимости, предназначенный для сельского хозяйства, емкость кузова — девять кубометров; обычный самосвал разгружался на одну сторону, а уральский — на три стороны. Все названные автомашины получили высокую оценку.

«Глава большого семейства» — автомобиль «Урал-375» — демонстрировался на ВДНХ СССР. За его создание завод был награжден Дипломом 1-й степени, а главный конструктор А. И. Титков золотой медалью выставки. Золотой медали ВДНХ был удостоен директор В. А. Гурушкин — за большой вклад в организацию по созданию автомобилей «Урал-375» и «Урал-377».

(Анатолий Иванович Титков пришел на Уральский автозавод в 1947 году после окончания Сибирского автодорожного института. Работал старшим конструктором и в течение нескольких лет — заместителем главного конструктора. Под его руководством (с 1960 года) работники отдела разработали и внедрили в производство модификации трехосных автомобилей высокой проходимости, были разработаны более современные конструкции бензиновых V-образных двигателей... В 1969 году А. И. Титков был назначен начальником управления конструкторских и экспериментальных работ Министерства автомобильной промышленности. Его труд отмечен орденами Трудового Красного Знамени, медалями ВДНХ. За создание автомобиля «Урал-375» А. И. Титкову была присуждена Государственная премия СССР. В 1981 году он защитил диссертацию на ученую степень кандидата технических наук).

Замечательной страницей в историю завода вошло создание автомашин в северном исполнении. Миасские «Уралы» стали осваиваться на тюменской земле.

«...Позади — Урал, Памир, Каракумы, Сургут, впереди — 10 000 километров в условиях оymяконского холода... Непрерывным потоком навстречу шли машины, их вели люди,

не жалеющие ни себя, ни стали. Двигатели укутаны разноцветными попонами, скроеными, кому как удалось. С помощью детского пластилина к лобовым стеклам прикреплены вторые. В передних щитках пробиты грубые дыры — чтобы горячий воздух от мотора свободней проходил к кабине. Кое-где видны самодельные радиаторы и железные печки-«буржуйки»... «Нам, автозаводцам, стыдно даже показываться здесь, — с горечью говорит руководитель группы испытателей В. А. Малахов. — Эти «буржуйки» и прочая кустарщина на нашей совести, ребята. До сих пор у северян нет нужной машины». Такую картину описывал специальный корреспондент «Правды» С. Богатко, участвовавший в экспедиции с заводскими испытателями.

Автозаводцы недолго оставались в долгу перед работниками Приполярья. Вскоре на белые просторы вышли вездеходы «Урал-375К» и «Урал-377К», заслужившие хорошую оценку у эксплуатационников.

Одновременно испытывались автомобили «Урал-375Ю» в тропическом исполнении. В конце 1968 года специальной межведомственной комиссией машины были рекомендованы для постановки на производство.

(В январе 1970 года Главный выставочный комитет ВДНХ СССР наградил Уральский автозавод Дипломом 1-й степени за разработку конструкции и внедрение в производство грузовых автомобилей высокой проходимости «Урал-375Ю» и «Урал-377К» Золотых медалей ВДНХ удостоились директор завода Н. Г. Жугин и новый главный конструктор автозавода А. А. Романченко).

Популярность завоевывали «Уралы» за рубежом. В августе 1969 года в республике Судан проходили сравнительные испытания зарубежных и советских автомашин. Участник испытаний П. Кострикин писал в заводской многотиражке: «Пять автомобильных заводов СССР и один зарубежный представили свою продукцию, показали, как говорят, «товар лицом». На суданской земле с нашим «Уралом-375» встретились «ГАЗ-66», «ЗИЛ-130» и «ЗИЛ-157», «КрАЗ-214» и «мерседес» последней модели — вездеходный автомобиль со всеми ведущими колесами и мощным дизельным двигателем. После обкатки за четыре дня прошли 1200 километров практически по бездорожью пустыни, преодолевая сыпучие и мокрые пески, водные препятствия. Развивая на отдельных участках пути скорость до 85 км в час, «Урал» был первым на каждом этапе и первым на финише.

В сентябре 1969 года внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» информировало, что автомобилю «Урал- 375ДК» присудили золотую медаль и Диплом Международной Лейпцигской ярмарки 1969 года. К четырем

медалям и дипломам ВДНХ, присужденным к тому времени разным моделям уральских автомашин, теперь добавились первые международные — медаль и диплом. Вскоре, за поставку качественных «Уралов», группа автозаводцев была награждена медалями ГДР.

Министр внешней торговли СССР Н. С. Патоличев писал в поздравительной телеграмме: «Мы гордимся тем, что могучие советские грузовые автомобили с Урала завоевывают все большее признание за рубежом. Присуждение диплома и золотой медали Международной Лейпцигской ярмарки Уральскому автомобильному заводу показывает всему миру успехи, которые достигло отечественное автомобилестроение за последние годы».

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕФОРМА В ДЕЙСТВИИ

С переходом на новую систему планирования и экономического стимулирования на заводе утверждается фонд на строительство новых объектов. За один только год была осуществлена реконструкция важнейших объектов — цехов шасси, кузовного, подготовлен к пуску в эксплуатацию крупнейший, оснащенный по последнему слову техники сталелитейный

цех (12 февраля 1967 года первую плавку провели ударник коммунистического труда сталевар Алексей Остапенко и его подручный Анатолий Радостев).

В 1966 году произошло важное событие — пришел природный газ из Бухары. От газораспределительной станции до завода была проложена магистраль протяженностью 5,3 километра, построен газораспределительный пункт, он зажжен 12 сентября 1966 года, через несколько месяцев переведен на газ первый котел теплоэлектроцентрали. На ряде участков быстро приступили к использованию голубого топлива.

«...Правдинск. Правдинская нефтеразведочная экспедиция.

Пять автомашин «Урал-375» работают на разведке нефтяной целины в районе Крайнего Севера. Машины показали себя высокопроходимыми и надежными в работе. Они играют решающую роль в эксплуатации и являются лучшими по всем показателям в сравнении с другими марками автомобилей. Мы считаем «Уралы» достижением автомобилестроения в нашей стране, да, пожалуй, и в мире. Мы очень благодарны уральским автомобилестроителям за создание автомобиля такого высокого класса».

Омск. Автотранспортная контора треста «Омскнефтепроводстрой»: «Восемь автомобилей марки «Урал-375» и «Урал-377» работают у нас на трассе строящегося нефтепровода Усть-Балык — Омск с двухосными четырехтонными прицепами. Машины зарекомендовали себя хорошо: выносливые, имеют высокую проходимость, удовлетворяют и своей скоростью, легкоуправляемые». Тбилиси: «Работая в сложных условиях полного бездорожья, в горах на строительстве линий электропередач в республиках Закавказья, автомобили «Урал-375» показали большую скорость, устойчивость в движении и повышенную проходимость».

Красноярск: «Машины работают круглый год по бездорожью, в том числе в горно-таежной местности. Эксплуатация автомобилей «Урал-375» в сложных условиях и безгаражной стоянки показала, что машины по конструктивным и эксплуатационным показателям высокого качества».

Али-Байрамлы: «Уралы» работают у нас не на асфальте, а в гористой местности. И, несмотря на это, отлично зарекомендовали себя в работе. Водители благодарят работников завода за хорошие машины» (из отзывов эксплуатационников «Уралов», направленных на автозавод в 1967 году).

Такие отзывы наполняли бодростью, заставляли работать еще более творчески по всем направлениям. За шесть лет на предприятии было внедрено более 80 постов полуавтоматической сварки в среде углекислого газа. Углекислоту получали с Нижне-Тагильского металлургического комбината и Митрофановского спиртзавода. Это было неудобно и невыгодно: только транспортные расходы в 1966 году составляли около 150 тысяч рублей. Институтом «Гипроход» был разработан проект углекислотной станции производительностью 5—8 тонн жидкой углекислоты в сутки. В качестве сырья использовались дымовые газы ТЭЦ. Пуска станции с нетерпением ожидали и на других предприятиях области. В 1968 году строительство станции было объявлено комсомольской стройкой. Благодаря принятым мерам первую опытную партию жидкой углекислоты завод получил 13 марта 1969 года.

В результате реконструкции УралАЗ получил второе рождение. За годы своего существования он дал стране более полумиллиона автомобилей и свыше миллиона двигателей.

В 1968 году на базе отдела автоматизации и механизации был создан новый отдел главного конструктора по механизации и автоматизации основных и вспомогательных процессов — ОГКМА, во главе которого встал опытный инженер М. Д. Гойхман. На базе цехов автоматизации и нестандартного оборудования сформировался новый цех механизации нестандартного оборудования с подчинением его главному конструктору ОГКМА. Цех возглавил специалист своего дела Ф. С. Рогожников. Конструкторы и работники цеха в короткий срок провели много ценных мероприятий.

Ни одно крупное машиностроительное предприятие не может обойтись без механизации уборки и транспортировки стружки. На заводе в целом суточный выход стружки составлял около 210 тонн. Первым значительным шагом на пути механизации этого процесса явилось внедрение саморазгружающихся тар, следующим — применение системы механизированной уборки стружки, состоящей из линейных конвейеров. Спроектировали специальную дробилку для нехрупкой стружки, используя опыт Уралмаша, Минского тракторного и других заводов. В результате этих мер транспортабельность стружки упростилась, сократилась численность вспомогательных рабочих, снизился травматизм, повысилась культура производства.

В помощь автопогрузчикам и самосвалам появилось большое количество электротранспортных средств.

Этап за этапом осуществлялась реконструкция предприятия. Решались новые задачи по улучшению труда рабочих, инженеров, служащих, благоустройству их быта, организации отдыха.

Много внимания было уделено вводу в эксплуатацию сталелитейного цеха автозавода. Он вошел в строй действующих накануне 50-летия Советской власти. По степени механизации, технической оснащенности, чистоте и культуре производства цех не имел себе равных в отрасли. В 1972 году постановлением Совета Министров СССР и ВЦСПС за разработку проекта и осуществление строительства сталелитейного цеха 23 работникам была присуждена премия Совета Министров СССР. В их числе — проектанты во главе с главным инженером строительства Г. Л. Липкиным. Эго строители, работники треста «Уралавтострой»: начальник участка А. М. Евсеев, бригадир В. П. Ковыляев, главный инженер А. И. Седов. Среди отмеченных были 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.

Тем временем для работы в условиях Крайнего Севера был усовершенствован созданный автомобильный тягач «Урал-375К», конструкция которого обеспечивала уверенное преодоление наледей и снежных заносов; отлично проявляли себя и «Уралы» в южном исполнении, в том числе, на испытаниях в пустыне Каракумы...

Важнейшим социальным мероприятием Советского государства в 8-й пятилетке явилось постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС о переводе рабочих и служащих на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными днями. Уральский автомобильный одним из первых заводов Минавтопрома перешел на пятидневку — в сентябре 1967 года.

Новая забота партии и правительства о благе народа не замедлила сказаться. Благотворное влияние двух свободных дней в неделе скоро почувствовали все. Улучшилась трудовая дисциплина, повысилась производительность труда, продуктивней стал отдых, снизилась заболеваемость.

Благоприятные условия новой хозяйственной реформы, переход на пятидневную рабочую неделю — все это, в конечном итоге, позволяло добиваться большой экономии средств, достигать значительных прибылей. Так, с июня 1966 года и до середины 1969 года почти в два раза увеличился выпуск автомобилей, производительность труда возросла в 1,4 раза, а прибыли — на 317 процентов! Теперь автозаводцы имели возможность использовать значительные отчисления на дальнейшее развитие производства, строительно-бытовые и культурные мероприятия, на жилищное строительство. В 1967 году был создан комбинат общепита, который объединил все заводские столовые и привел их в порядок, расширил сеть торговых точек. Многие столовые капитально отремонтировали, оснастили современным оборудованием. К 25-летию предприятия были построены и открыты кафе, молочные бары, домовые кухни и т. д. Во всех учреждениях общепита заметно повысилась культура обслуживания. Другое важное мероприятие — открытие в 1968 году учебного комбината, разместившего в своих стенах автомеханический техникум, школу мастеров, различные технические курсы.

В 1967 году в ознаменование 50-летия Октября Дворцу культуры автомобилестроителей было присуждено 1-е место в социалистическом соревновании учреждений культуры Челябинской области. Немалая в том заслуга энтузиаста культпросветработы, директора Дворца Петра Семеновича Крама, которому в октябре 1967 года присвоили звание «Заслуженный работник культуры РСФСР».

Этот год памятен еще общественным просмотром кинофильма «Журналист». Режиссер фильма С. А. Герасимов выполнил свое обещание — первый общественный просмотр фильма устроить для миассцев — своих земляков. Автозаводцы с волнением слушали и смотрели на экране хор русской народной песни своего Дворца, окрестности родного города.

Социально-бытовая и социально-культурная сфера непрерывно развивались. У голубой жемчужины Южного Урала озера Тургойак в сосновом лесу расположился профилакторий УралаЗа, в нем ежегодно отдыхало до 900 человек; там же — на берегу — функционировали два пионерских лагеря завода. Для спортсменов-рыболовов на озере Аргазии действовала постоянная рыболовная база, а для любителей гребли — лодочная станция. В результате реконструкции стадиона, объявленной народной стройкой, физкультурники и спортсмены получили обновленный стадион, рассчитанный на 10 тысяч болельщиков. Активно работал детский клуб... Словом, вместе с ростом завода рос и его «цех здоровья». И о нем заботились так же внимательно, как и об основных производственных цехах.

Одновременно с заводом в живописной долине реки Миасс все более ширился новый город автомобилестроителей. Впечатлял и вид на город с вершины Ильментау, в том числе в ночное время, когда загорались тысячи огоньков, указывая на его самый современный размах там, где еще пять десятилетий назад, в долине, стояли дремучие вековые леса.

НА ЮБИЛЕЙНЫХ ВАХТАХ

Накануне 50-летия Советской власти автозаводцы приняли дополнительное обязательство: при увеличении выпуска автомобилей в 1967 году в 1,3 раза более 75 процентов прироста производства добиться за счет повышения производительности труда.

В первые дни юбилейного соревнования стала известной инициатива рабочих, мастеров и технологов участка механической обработки оси балансирной подвески из цеха шасси, которые решили резко повысить производительность труда на каждом рабочем месте и разработали план главного направления своей работы: организация рабочих мест, улучшение организации труда; сокращение потерь рабочего времени, повышение ритмичности в обеспечении заготовками; внедрение малой механизации. Почин нашел последователей во всех цехах.

Восемнадцать комсомольско-молодежных бригад, объединявших более 200 юношей и девушек, начали бороться за звание «Бригада имени 50-летия Советской власти».

Автозаводцы высоко держали знамя юбилейного соревнования. В октябре 1967 года коллективу было вручено на ночное хранение Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Эту реликвию автомобилестроители приняли как символ рабочей славы, обязывающий крепить трудовые традиции, неустанно развивать и совершенствовать производство.

В своем письме Центральному Комитету КПСС заводчане обещали дать сверх плана 100 автомобилей и 85 из них — к 7 ноября. Но, пересмотрев обязательство, решили дать к празднику Октября все сто машин. И это обязательство выполнили.

Вступив в 1968 год, отметили юбилей — десятилетие — ВОИРовцы завода. Число их достигло 4220 человек. За 10 лет было внедрено 18 827 рацпредложений с экономическим эффектом 8 миллионов 555 тысяч рублей.

Немалая доля экономии была записана в активе молодежи, участвующей во Всесоюзном конкурсе рационализаторов и изобретателей, который проходил под девизом «Пятилетке — мастерство и поиск молодых». Комсомольская организация Уральского автозавода заняла в этом соревновании первое место среди предприятий Министерства автомобильной промышленности. За полтора года более 300 молодых рабочих, мастеров, технологов, конструкторов — участников конкурса — внесли в общесоюзный фонд экономии около 180 тысяч рублей от внедренных предложений. В их числе — инженер-технолог литейного цеха № 1 Анатолий Шибанов, бригадир второго механосборочного цеха Урал Аюпов, Анатолий Сибгатулин из отдела главного механика, Валерий Туманов из отдела главного сварщика, награжденный серебряной медалью лауреата ВДНХ.

К тому же периоду относится проведение цеховых, заводских и городских соревнований за звание лучших токарей и фрезеровщиков. Токари Владимир Епишин и Юрий Ползиков стали победителями, завоевав звание «Лучший молодой токарь», а Мария Кондратьева и Федор Витман — «Лучший молодой фрезеровщик». Мария Кондратьева принимала участие в первенстве России в г. Горьком. Являлась лучшей в соревновании фрезеровщиков Урала и Сибири, двукратной чемпионкой Урала.

1968 год был ознаменован трудовой активностью молодежи в связи с 50-летием ВЛКСМ. Комсомольцы моторного цеха решили в нерабочее время изготовить 60 двигателей. Ветераны поддержали патриотический порыв. 13 июля они также вышли на субботник. Было сделано на 10 двигателей больше намеченного. В день Всесоюзного коммунистического субботника на трудовую вахту встали 2 тысячи комсомольцев и 8 тысяч старших товарищей. 30 автомобилей, 230 двигателей, 200 тонн собранного металлического лома — таков результат юбилейной вахты.

40 комсомольских бригад стремились к званию «Бригада имени 50-летия Ленинского комсомола». Его завоевала комсомольско-молодежная бригада инструментального цеха Нелли Косаревой. Бригада Геннадия Кузьминых из деревообрабатывающего цеха результативной работой доказала право называться бригадой имени 50-летия Советской власти.

В 1969 году отмечалось 25-летие со дня выпуска первого автомобиля. По инициативе комсомольско-молодежной бригады Анатолия Козлова в память о фронтовых молодежных бригадах был проведен месячник труда под девизом: «План месяца — к 23 февраля». Творческое объединение «Факел» студии Челябинского телевидения в честь юбилея предприятия сняло фильм о рабочей династии Гуськовых. Глава династии Иван Иванович пришел на завод в 1942 году. Здесь работали сыновья Василий, Александр, Сергей, дочери Клавдия, Антонина, две снохи и внучка. В общей сложности они отдали автомобильному производству 300 трудовых лет... Был подготовлен и снят первый документальный фильм о заводе. К юбилею стремились открыть музей истории и трудовой славы предприятия. Двери первого зала распахнулись в назначенный срок благодаря энтузиазму рабочей группы музея, активной помощи руководства, коллективов цехов и отделов, особенно ОНТИИ, работницам отдела Т. А. Бороздиной и С. В. Любицкой.

Гость уральцев, заместитель директора Московского ЗИЛа Карамзин, на заседании, посвященном юбилею УралАЗа, взволнованно говорил:

- «Когда я возвращусь в Москву, постараюсь рассказать всем нашим автозаводцам о той теплоте и внимании, которые проявляются у вас на каждом шагу к москвичам, к первым строителям автомобильного завода на Урале. Это еще больше роднит наши коллективы».

Двенадцатого января 1970 года все трудящиеся страны встали на трудовую вахту «100 дней — 100 трудовых подарков», посвященную ленинскому юбилею. В числе первых развернула активную общественную деятельность сборщица автомобилей Зинаида Ивановна Пермякова. И те дни товарищи оказали знатной работнице высокое доверие, выдвинув кандидатом в депутаты Верховного Совета СССР.

Сотни автомобилестроителей откликнулись на призыв московской ткачихи фабрики имени Фрунзе Марии Иванниковой — 21 и 22 апреля работать на сэкономленных материалах. С 1 сентября последователем почина стал коллектив электроцентрали. В результате проведенных в цехе мероприятий 22 апреля на сэкономленной энергии работал весь завод.

Идя к заветной цели — сделать Уральский автомобильный предприятием высокой культуры, — автозаводцы приняли активное участие во Всесоюзном общественном смотре по культуре производства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Первыми навели у себя полный порядок работники служб производственно-диспетчерского бюро из цеха главный конвейер. В марте 1969 года участку, возглавляемому В. Болоновым, присвоили звание участка высокой культуры труда. А в канун Первомайских праздников, 26 апреля, заводской комитет профсоюза присвоил цеху главный конвейер — первому на предприятии — звание «Цех высокой культуры производства».

За высокие показатели, достигнутые во Всесоюзном смотре, коллектив автомобилестроителей был награжден областными советами профсоюзов, НТО и ВОИР Дипломом I степени, а также Почетной грамотой ВСНТО.

Среди 2500 предприятий страны Уральский автомобильный был удостоен юбилейной Почетной грамоты. Многим трудящимся вручили юбилейные медали «За доблестный труд». По итогам восьмой пятилетки десятки работников предприятия были награждены высокими правительственными наградами в год XXIV съезда партии.

За успешное выполнение заданий восьмого пятилетнего плана по развитию автомобильной промышленности 10 автозаводцев были удостоены высшей награды — ордена Ленина. Среди них Ю. М. Бахматский — слесарь цеха шасси, В. М. Густов — слесарь наладчик цеха шасси, А. И. Зарецкий — начальник литейного цеха № 4, З. И. Пермякова — сборщица главного конвейера. 16-ти работникам предприятия были вручены ордена Октябрьской Революции; в числе награжденных — балансировщик И. Алехин, начальник цеха С. Портной, слесарь Н. Соломина. 58 человек были отмечены орденом Трудового Красного Знамени, 74 — орденом «Знак Почета», 36 — медалью «За трудовую доблесть» и 46 — «За трудовое отличие».

...Местом рождения нового трудового почина — добиться присвоения звания «Участок коммунистического труда» и права называться именем XXIV съезда КПСС — стал участок «Сборка шлангов» в цехе нормалей, руководимый В. С. Марьиным. Победителями предсезонного соревнования были названы сталевар А. И. Метельков, сварщик кузовного цеха И. С. Макаренко; им вручили Почетные грамоты Министерства и ЦК профсоюза рабочих машиностроения.

По итогам двух полугодий первое место и переходящее Красное знамя в соревновании литейных и кузнечных цехов предприятий Минавтопрома занял коллектив сталелитейного цеха во главе с коммунистом А. И. Зарецким.

Делегатом на XXIV съезд КПСС избрали Николая Васильевича Богачева — известного в прошлом комсомольского вожака, партийного активиста.

С отличными показателями труда встретила съезд молодежь. В комсомольский фонд экономии рационализаторы внесли 50 тысяч рублей, перекрыв обязательство на 35 тысяч! Постановлением бюро ЦК ВЛКСМ от 26 марта 1971 года за активное участие в выполнении пятилетнего плана и достигнутые успехи в честь XXIV съезда партии комсомольская организация Уральского автозавода была занесена в «Летопись трудовых дел комсомола в честь XXIV съезда КПСС».

ТРЕТЬЕ РОЖДЕНИЕ ЗАВОДА

На девятое пятилетие уральским автомобилестроителям дали конкретную задачу: увеличить выпуск автомобилей в 1,5 раза за счет осуществления реконструкции предприятия и

повышения производительности труда. Проведение генеральной реконструкции в этот период стало, по существу, третьим рождением завода. По проекту, разработанному Гипроавтопромом, возводились большие, современного типа корпуса: агрегатный, прессово-кузовной, пристрой к цеху нормалей, сдаточный, корпус складов и другие. Строительство разворачивалось одновременно с переоснащением производства прогрессивным технологическим оборудованием, повсеместным внедрением средств механизации, автоматизации и конвейеризации потоков.

Успешно решал эти задачи выросший и окрепший коллектив проектно-технологического отдела, который в середине 1972 года отметил свое десятилетие. Со дня его образования в корне изменился облик предприятия. Общая площадь цехов возросла более чем в три раза. А в механосборочном производстве не осталось ни одного участка, которого бы не коснулась реконструкция. Парк металлорежущего оборудования возрос в полтора раза, количество станков, работающих по автоматическому и полуавтоматическому циклу, — в 2,5 раза.

Годы девятой пятилетки явились годами дальнейшего совершенствования погрузочно-разгрузочных, транспортно-складских и трудоемких ручных работ. Транспортировку деталей и узлов на станочные участки и к основным сборочным конвейерам к началу пятилетки производили 90 конвейеров протяженностью более 20 километров, сборка автомашин и основных узлов производилась на 13 сборочных конвейерах. В 1973 году на предприятии началось внедрение межоперационных цепных конвейеров, которые в то время широко применялись на ЗИЛе.

В связи с большими изменениями в механосборочном производстве на заводе создается центральная технологическая лаборатория (ЦТЛ), которая, как было сказано в приказе директора завода от 26 ноября 1970 года, «призвана возглавить работы по внедрению новой техники, наладить связь с научно-исследовательскими институтами и соответствующими лабораториями передовых заводов для использования новинок, применяемых на родственных предприятиях, оказывать оперативную помощь производственным цехам при освоении новых технологических процессов». Возглавил ЦТЛ опытный инженер В. Д. Регент. Технические мероприятия коллектива ЦТЛ и шести созданных при ней лабораторий, которыми руководили ПРЕВОСХОДНО знающие дело специалисты П. Бронфин, Ю. Пшеничников, П. Драный, Ю. Горев, Ю. Витушкин, В. Лифанов, обеспечили к началу 1975 года экономию 5,5 тысячи рублей на каждого работающего.

«В канун 10-летия проектно-технологического отдела, в период развернутой реконструкции предприятия, коллектив отметил значительный творческий вклад, добросовестный труд ведущих инженеров: М. Рязанова, Н. Плотникова, В. Кривоноговой, Я. Баркевича, Л. Григорьева, Р. Башировой и многих других. Надо помнить специалистов, много сделавших по технологическому совершенствованию производства, которые ранее работали в отделе: С. Зайцева, Ю. Новожилова, И. Кутырева, Ю. Фомина, А. Михеева, В. Звездина, Н. Ильиной, Р. Алеева, Б. Пьянкова, С. Пейсаховича, В. Худякова и других» (В. М. Коган, начальник ПТО, 1972 год).

...День за днем с участков реконструкции приходили сообщения о проделанной работе, касалось ли это установки нового оборудования или результатов освоения прогрессивного технологического процесса.

В третьем квартале 1973 года строители сдали экспериментальный цех; в считанные дни были установлены высокоточные фрезерные станки из ЧССР и ГДР, расточный станок, новейшие шлифовальные станки и т. п. В сентябре в термическом цехе № 2 вступил в строй агрегат газовой цементации с законченным циклом химико-термической обработки деталей — «бирлек», что явилось важным событием не только для термистов, но и других коллективов завода.

Немало производственных участков работало на оборудовании с маркой УралАЗа. За пятнадцать лет существования на предприятии своего станкостроения были созданы и внедрены в производство сотни единиц специального металлорежущего, прессового, термического

и литейного оборудования. В это дело много творческого труда вложили конструкторы Р.П. Петухов, А. Б. Осипов, Н. К. Андропова, О. В. Костина, А. В. Лазуткин, Ю. А. Прутов, Е. В. Елисеев и другие; с полной отдачей работали слесари и станочники цехов автоматизации и нестандартного оборудования В. Пленкин, П. Бородин, В. Алчебаев, П. Веселков, Б. Хасаншин, А. Севастьянов, Г. Лаишевцев.

В 1973 году на предприятии была полностью ликвидирована безопочная формовка. В канун Дня машиностроителя в литейном цехе ковкого чугуна запустили конвейер опочной формовки мелкого литья... Новые линии формовки, которые работали во всех литейных цехах, были оснащены полуавтоматическими формовочными машинами, автоматическими установками для выбивки опок, конвейерами для автоматического накладывания и снятия грузов.

Всего же за пятилетие было внедрено в эксплуатацию более 7800 погонных метров конвейеров. За год механизированным способом стало перерабатываться около 40 тысяч тонн стружки. Усовершенствовалась работа в области затаренной бесперевалочной транспортировки грузов. Численность трудящихся, занятых на тяжелых, малопродуктивных участках, сократилась на сотни человек. Резко возросла производительность труда. Легче стало «строить» автомобили.

«Впервые... Впервые в практике отечественного автомобилестроения в девятой пятилетке коллектив центральной технологической лаборатории внедрил в производство процесс внутреннего зуботочения. Реализация данного мероприятия на линии обработки ступицы колеса в цехе шасси, основными исполнителями которого были начальник лаборатории зуборезных работ Ю. А. Пшеничников, инженеры В. К. Хренов, В. И. Сущенко, зуборезчик В. Н. Романов, позволила повысить производительность труда в три раза, высвободить 11 зубодолбежных станков, улучшить условия труда рабочих и обеспечить экономический эффект в сумме 16,3 тысячи рублей». «Впервые в автомобильной промышленности на УралАЗе внедрен процесс виброобкатывания деталей, позволяющий получить макрорельеф поверхности с заданными характеристиками. За счет увеличения в два с половиной раза долговечности золотника гидроусилителя руля получена экономия в сумме 19 тысяч рублей. Работу выполняли инженеры В. Ф. Лифанов и А. В. Зазнобин в содружестве с конструкторским бюро...» (из газеты «Уральский автомобиль»).

НАУКА НА СЛУЖБЕ ПРОИЗВОДСТВА

Решением проблемы разрыва между высокими темпами технического прогресса в производстве и старыми методами работы в управлении явилось создание автоматизированных систем управления производством (АСУП).

Вычислительную технику на Уральском автомобильном применили еще в начале 50-х годов, когда завод перестраивался на выпуск новых автомобилей и возникла острая необходимость в укреплении систем бухгалтерского учета и планирования; в этих системах и появились первые вычислительные машины; тогда же началась подготовка и специальных управленческих кадров. И не случайно поэтому Уральский автозавод приступил к разработке и внедрению АСУП в числе первых машиностроительных предприятий страны — с 1969 года.

В результате реконструкции завода работники отделов АСУП (начальник А. Лахтачев) и ИВЦ (начальник В. Моисеев) получили 2700 квадратных метров площадей в специально оборудованном помещении, что было почти в четыре раза больше.

В 1975 году принята первая очередь «АСУ — Миасс» на базе ЭВМ второго поколения «Минск-22». А через два года она была представлена выставкой «Автопром-77» на ВДНХ СССР. За активное участие в разработке и внедрении в производство первой очереди «АСУ — Миасс» трое автозаводцев были награждены медалями ВДНХ: А. И. Лахтачев — серебряной, В. Г. Метелева и З. М. Файзитдинов — бронзовыми.

В 1979 году приняли вторую очередь на базе машин третьего поколения. О том, насколько успешно продвигалась работа инженеров отдела в дальнейшем, сообщалось 24 апреля 1981 года в «Челябинском рабочем»: «УралАЗ — среди пока немногих предприятий области, где автоматизированная система управления предприятием уже внедрена и успешно действует».

...В 1975 году на завод поступили станки с числовым программным управлением: токарные, сверлильно-расточные, фрезерные, шлифовальные; появился и обрабатывающий центр с ЧПУ. Внедрение этого сложного прогрессивного оборудования явилось прямой реализацией директив XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1971—1976 годы, предусматривающих обеспечение высоких темпов роста выпуска и внедрения автоматического оборудования с числовым программным управлением.

В ноябре 1975 года был приобретен первый вертикально-фрезерный станок с ЧПУ. Пусконаладочные работы провели автозаводцы — электроник М. Кочкин, под руководством начальника лаборатории станков с числовым программным управлением В. Хренова (оба учились этому в Ленинграде), Программу для новых станков составила В. Витушкина. Автомобилестроителям помогала группа специалистов из Краснодара.

В десятой пятилетке планировалось внедрить до 40 станков с ЧПУ. И этот план успешно осуществлялся. Только за два года на станках с ЧПУ было освоено 60 наименований изделий. Были приняты и другие меры, необходимые для внедрения достижений науки в производство. Много важных мероприятий провела в девятой пятилетке научно-техническая общественность завода. В 1975 году она получила первую премию и диплом ВСНТО за осуществление комплексной механизации и автоматизации, сокращение ручного труда, первую премию во Всесоюзном общественном смотре выполнения планов НИР, внедрения достижений науки и техники в народное хозяйство. На том этапе научно-техническая работа координировалась активом производственно-технического сектора в составе Г. Коростина, В. Романова, И. Шафтанова, В. Головцева и В. Миронова.

...«Автоколонна № 1206 Нижне-Волжского территориального управления является передовым предприятием. Многие водители автоколонны добиваются высоких показателей в выполнении государственного плана перевозок народнохозяйственных грузов. Так, водитель первого класса Виктор Иванович Кудлаев в течение восьми лет работает на автомобиле «Урал-375». Автомобиль прошел без капитального ремонта 751 190 километров. Таким образом, В. И. Кудлаев установил своеобразный рекорд пробега автомобиля «Урал» без капитального ремонта. В. И. Кудлаев является инициатором социалистического соревнования за досрочное выполнение плана перевозок грузов десятой пятилетки. Мы выражаем большую благодарность рабочим, инженерам и техникам вашего завода за создание такой добротной машины для народного хозяйства» (из письма эксплуатационников «Уралов», 1974 год).

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.