



# ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА

---



ИМЕНИ  
ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА



ПРОФИЗДА  
МОСКВА 1976



# ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО

# КОМСОМОЛА

## ДЕЛА И ЛЮДИ АВТОЗАВОДА

М. КАРЦМАН,  
М. ЯСИНОВСКИЙ



ПРОФИЗДАТ  
МОСКВА-1976



### От авторов

Эта книга рассказывает о рождении, юности и зрелости одного из первенцев советской автомобильной промышленности, дважды орденоносного автозавода имени Ленинского комсомола.

На пороге десятой пятилетки, 6 ноября 1975 года, ему исполнилось 45 лет. Он прошел богатый событиями путь от небольшого автосборочного предприятия до крупного завода малолитражных автомобилей и воспитал тысячи замечательных людей, увлеченных идеей технического прогресса. Им и посвящаются эти страницы.

С большим вниманием мы углубились в историю нашего завода, обратились к его традициям, иначе нельзя было бы понять его настоящее, увидеть будущее. В книге — романтика и будни незабываемых первых пятилеток, тяжелые годы Великой Отечественной войны, встречи с передовыми производственниками, преодолевшими столько трудностей, с талантливыми конструкторами и технологами, создавшими десятки моделей и модификаций популярного автомобиля «Москвич».

Большую помощь авторам оказали своими воспоминаниями и советами ветераны завода, его руководители, работники общественных организаций. Особую признательность хочется выразить товарищам: Андронову А. Ф., Андронову В. И., Батуниной А. Я., Белкину Л. И., Бобылеву А. И., Брагилевскому Е. И., Броверу Н. О., Волоцкой С. И., Герман Н. Е., Гладилину И. А., Гостеву О. А., Дымову К. П., Жидкову А. К., Зайцевой А. Н., Зеленову Л. М., Зорину А. Ф., Изису М. В., Ключеву Д. Р., Коломникову В. П., Корнеевой К. С., Кузнецовой А. П., Красовской И. Б., Кучерову Г. Г., Машкову А. А., Митчину П. М., Моряковой А. Е., Николаеву Н. Н., Перекрестову В. С., Перову П. В., Пискунову Н. Г., Позднееву В. Т., Раздорожному А. А., Родинкову В. А., Садовникову В. А., Слуцкому М. И., Строкову И. И., Сухову А. А.,



Тарану Е. Г., Фалькевичу Б. С., Фомину С. В., Фрезинскому И. Л., Цымбалу А. И., Черномордику Г. Е., Чертову Р. А., Шапошникову Д. Е., Шульгину П. Г., Яблонскому У. И. и другим.

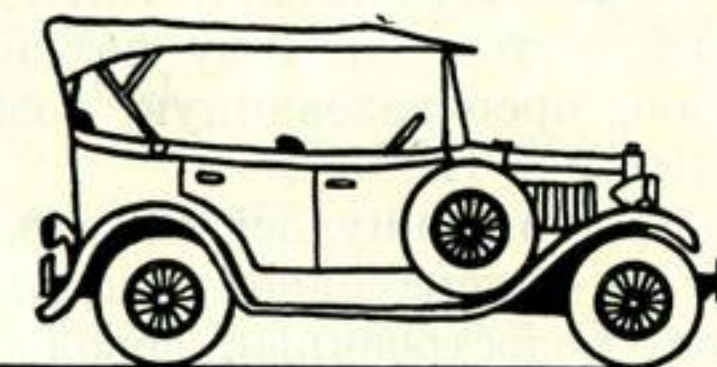
Позади осталась девятая пятилетка, лучшая из пятилеток завода, которой посвящены многие страницы книги. Но не стихает трудовой подъем, с которым работал весь многотысячный коллектив накануне XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. Вновь в цехах автозавода разворачивается социалистическое соревнование, еще глубже, еще интенсивнее становится движение за коммунистическое отношение к труду. Завод, носящий имя Ленинского комсомола, одним из первых откликнулся на призыв: «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых!»

Книга выходит в свет в начале десятой пятилетки, когда автозаводцы, вдохновленные историческими решениями XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза, идут к новым свершениям. С конвейеров уже сходят новые модели «Москвичей», взят хороший разбег в десятую пятилетку, финиш которой совпадает с 50-летием завода, а значит, с еще более совершенными моделями автомобилей и творческими успехами работников АЗЛК.

Все это рождает уверенность, что к именам передовиков труда, о которых рассказано в этой книге, добавятся новые имена, что в историю АЗЛК будут вписаны новые яркие страницы и что жизнь славного коллектива станет еще богаче, еще интереснее, ознаменуется новыми успехами, достойными того, чтобы об этом писали отдельно.

Нам бы очень хотелось, чтобы книга, которую вы держите в руках, имела свое продолжение в ваших делах и свершениях, товарищи автозаводцы!

## АВТОСБОРОЧНЫЙ ИМЕНИ КИМ



### СТРАНЕ НУЖНЫ АВТОМОБИЛИ

Удивительное это слово — «пятилетка». Удивительное по своей простоте и в то же время емкости, насыщенности. Советский народ, Коммунистическая партия дали ему долгую жизнь и вдохнули в него великое значение, вдохновляющее миллионы тружеников на трудовые подвиги.

Еще в декабре 1925 года XIV съезд ВКП(б) положил начало грядущей социалистической индустриализации страны, дал ей то направление, которое привело в дальнейшем к мощному развитию машиностроения, в том числе и автомобилестроения.

Первый пятилетний план развития народного хозяйства страны на 1929—1933 годы включал строительство и реконструкцию автомобильных заводов. Оно и понятно: спрос народного хозяйства на автомобили возрастал, а отечественное автостроение накануне первой пятилетки находилось в зародыше.

В дореволюционной России не было благоприятных экономических условий для организации производства легковых и грузовых автомобилей. В конце XIX века отдельные энтузиасты пытались создать русский автомобиль, но из этого ничего серьезного не получилось. Более успешная попытка, оставившая след в истории отечественного автостроения, была достигнута в 1910 году, когда Русско-Балтийский завод в Риге выпустил первые десять машин. В дальнейшем там продолжалось производство автомобилей в заводском масштабе, но до середины 1915 года «Руссо-Балт» выпустил всего 451 автомобиль.



В 1914 году царское правительство задумало организовать с помощью ряда капиталистов производство автомобилей в Москве, Ярославле, Рыбинске и других городах. Однако эта затея не увенчалась успехом.

Пришла Великая Октябрьская социалистическая революция. В 1918 году по инициативе В. И. Ленина издается декрет об организации при ВСНХ научно-технического отдела, который в том же году создает научно-автомобильную лабораторию, преобразованную позднее в Научный автотранспортный институт — НАМИ.

Дело двинулось вперед. Собственностью Российской Советской Федеративной Социалистической Республики был объявлен недостроенный завод АМО, принадлежавший капиталистам Рябушинским, тот самый АМО, который впоследствии вырос в громадный автозавод имени И. А. Лихачева (до 1956 года — ЗИС).

Как нужен был автотранспорт во время и после гражданской войны! Машин мало, они выходили из строя. Дорог был каждый автомобиль. В 1921 году В. И. Ленин обратился к коллективу завода АМО с поздравлением по поводу освоения производства двигателей для ремонтируемых автомобилей.

Бывший «Руссо-Балт», перебазированный под Москву, в 1922 году собрал первый советский легковой автомобиль, изготовленный полностью из отечественных материалов. Коллектив завода преподнес его М. И. Калинин.

В своей краткой речи на заводском митинге по поводу создания первого советского автомобиля М. И. Калинин, тепло поздравив коллектив, сказал: «...Первый автомобиль не является простой бездушной машиной, он олицетворяет волю, желание и стремление рабочих и техников сравняться с западно-европейской и американской техникой. В Европе период застоя, у нас же период возрождения. Одна ласточка весны не делает, и потому первый выпущенный автомобиль должен явиться лишь звеном огромной цепи».

В марте 1924 года на заводе АМО собрали первый грузовой автомобиль АМО-Ф-15 мощностью 36 лошадиных сил, а в седьмую годовщину Великого Октября первые десять таких грузовых автомобилей приняли участие в праздничной демонстрации на Красной площади.

Этот день — 7 ноября 1924 года — и стал днем рождения советской автомобильной промышленности. Через год после амовцев собрали первые грузовики ярославцы. Автомобильная промышленность страны делала свои первые шаги.

\* \* \*

Индустриализация страны и коллективизация сельского хозяйства значительно увеличили грузооборот. Росли перевозки. Все больше ощущалась потребность в автомобилях. Массовое

производство автомобилей стало необходимостью. Лучшие специалисты обдумывали, как и где строить заводы. Советская делегация отправилась за опытом в США.

Один из магнатов американской автомобильной промышленности, Уолтер Крайслер, заявил нашей делегации:

— Я сочувствую вашему стремлению построить автомобильный завод... Но поверьте мне, если вы будете жадничать и пытаться создавать у себя на голой земле новую промышленность снизу доверху, не выйдет ничего!..

Пророчество это давным-давно опровергнуто историей, хотя создавать отечественное автомобилестроение пришлось действительно на «голой земле».

В марте 1929 года было решено строить в Нижнем Новгороде (ныне г. Горький) автомобильный завод на 140 тысяч грузовых и легковых машин в год. А 31 мая того же года между ВСНХ СССР и автомобильной компанией «Форд» уже было заключено соглашение о технической помощи в строительстве и пуске Нижегородского завода и создании нескольких автосборочных заводов.

В августе 1929 года в США начали прибывать наши специалисты, в задачу которых входило изучить технологию и организацию автомобильного производства, принять участие в проектировании Нижегородского автомобильного и Московского сборочного заводов.

В Детройт приехали также техники, мастера, рабочие, чтобы овладеть сборкой непосредственно на конвейерах фордовского завода.

Каждого специалиста знакомили на фордовских заводах с делом, которым он впоследствии будет заниматься на отечественных предприятиях. К. Дымову было поручено изучить организацию общей сборки, испытания и сдачи автомобилей, Г. Парышеву — окраски кузовов и шасси, Н. Новацкому — сварки и сборки кузовов, А. Борисову — обивки кузовов, Ф. Пудкову — организацию кузовного производства в целом, К. Синицыну — организацию контроля за качеством продукции.

Изучение всего производственного процесса автосборочного завода, участие в проектировании, подборе и заказе оборудования для всего завода, изучение методов организации производства и управления были поручены М. Слуцкому, который стал затем первым главным инженером Московского автосборочного.

Вместе с консультантом фирмы «Форд» мистером Беннетом Слуцкий прибыл в апреле 1930 года в Москву и привез всю техническую документацию проекта. Вслед за ними летом приехали остальные товарищи.

Между тем на Остаповском шоссе уже несколько месяцев бурно разворачивалась стройка...



В давние времена на этих землях, что восточнее Симонова монастыря, располагалась обширная непроходимая трясина. Землями тут владел боярин Сук, поэтому и трясину прозвали Сукиным болотом.

Гиблое было это место. Люди обходили его стороной. В прошлом веке только «беглые» отваживались скрываться среди топей от преследования: севернее пролегла знаменитая Владимирка — тракт, по которому гнали по этапу в далекую Сибирь, на каторгу. Вот и бывало, что кому-то повезет бежать из-под конвоя. Бежать-то бежали, да нередко засасывало беглецов Сукино болото.

В конце прошлого века стали сюда вывозить из города всевозможный мусор. Образовалась громадная свалка, распространявшая вокруг нестерпимое зловоние.

Вот как описывала эту местность газета «Столичная молва» 7 января 1911 года:

«Выехав за Спасскую заставу, вы попадаете в своеобразный мир. Здесь царство отбросов. Унылая, изрытая равнина с зараженной почвой и отравленным воздухом. Даже в морозный день, когда валит хлопьями снег, вы стараетесь поглубже спрятать лицо в воротник, чтобы не чувствовать этого страшного запаха тления.

В царстве отбросов — царство человеческой предприимчивости. Разбросаны по зловонной равнине приземистые заводские здания, высятся красные трубы. Завод альбуминный, клееварочный, утилизационный, заводы, перерабатывающие отбросы. В зловонной атмосфере кипит лихорадочная работа. Здесь же, на заводах, позабыв о свежем воздухе, живут люди, живут годами, с семьями...»

Так было, но к началу стройки уже многое здесь изменилось. По Остаповскому шоссе бегали звонкие трамваи. Неподалеку проходила и железная дорога. Завод «Клейтук» преобразился. А главное — изменилась сама жизнь, изменились люди.

На стройке работала главным образом молодежь — ребята и девушки из подмосковных деревень и более квалифицированные молодые рабочие, пришедшие с предприятий столицы. Большой силой стали на строительстве комсомольцы. Они подхватили знамя социалистического соревнования и ударничества и под руководством партийной ячейки вместе с коммунистами вступили в борьбу за окончание в срок строительства.

— 1 мая закончим стройку, а к 7 ноября завершим оборудование и пустим завод, — говорили инициаторы соревнования.

Почти все они из строителей превращались в монтажников, а затем оставались в цехах, изучали новые профессии, участвовали в сборке автомобилей. Эта была большая школа, где шла бурная переплавка характеров, привычек, сознания людей. Передовые рабочие — коммунисты и комсомольцы увлекали за собой тех, кто еще не ясно представлял роль Московского автосборочного в становлении и развитии отечественного автостроения.

Бежали дни, уже приближалась весна, одновременно со строительством шел монтаж оборудования. Среди монтажников было всего три инженера и лишь несколько опытных слесарей. Но особую трудность составляло то, что с большим опозданием доставлялось импортное оборудование.

Еще не успели закончить монтаж, как началась подготовка производства.

К этому времени вернулись из Америки посланцы завода. Настало время делиться полученным опытом. Его ждали во всех цехах.

Квалифицированных кадров было мало, но с помощью товарищей, вернувшихся с фордовских заводов, дело пошло быстрее. И Ф. М. Пудков, назначенный директором завода, и Г. К. Парышев, избранный секретарем партийной ячейки, и А. П. Троицкий, ставший председателем завкома профсоюза, и все остальные, возглавившие цехи и участки, вместе с рабочими взялись за испытание конвейеров, станков, приспособлений, за обучение рабочих.

21 октября 1930 года, когда оставалось немногим больше двух недель до намеченного срока, началась непосредственная подготовка к пуску завода.

В эти волнующие дни происходила последняя проверка сил, генеральная репетиция. Молодые рабочие, пришедшие из деревень или после демобилизации из Красной Армии, без специальности, не имевшие ни малейшего понятия о принципах работы на конвейере, впервые встретившиеся с необычным оборудованием и инструментом, приступили к пробной сборке автомобилей.

Случилось невероятное. За короткое время они постигли первые премудрости автостроения. У внимательных и настойчивых учеников были хорошие, терпеливые учителя. Они не спускали глаз со своих питомцев и готовы были в любую минуту помочь им, снова — может быть, в десятый раз — рассказать и показать, в какую сторону поворачивают валик ручного тормоза, как укрепить автоматический переключатель коробки стоп-сигнала, и десятки других операций.

Срочных дел было много во всех цехах, но беспокойнее всего было на конвейере. Время шло быстро, а к торжественному открытию завода — 6 ноября — предстояло собрать первые автомобили. Для подачи деталей на конвейер был всего



один электрокар, но это не смущало энтузиастов, они подносили детали на руках и готовы были делать решительно все, чтобы выполнить задание, стать настоящими автостроителями.

Дни превратились в сутки, люди не уходили и ночью. Работали все, начиная от директора и кончая слесарями-сборщиками. До сих пор, спустя несколько десятилетий, хорошо помнят эти трудные и такие радостные дни участники пуска завода Иван Шадский, Василий Андронов, Андрей Машков, Павел Митчин, Софья Волоцкая и многие другие. Они были первыми, они составили ярдо коллектива и на всю свою трудовую жизнь породнились с заводом.

\* \* \*

Мы сидим с Софьей Исааковной Волоцкой, которая когда-то, на заре автосборочного завода, стояла у конвейера и собирала автомобили. Сейчас она заведует большой заводской библиотекой художественной литературы. Но мысли часто возвращаются к тем далеким временам: ведь это самая волнующая страница ее биографии. И она вспоминает, рассказывает...

— Мы пришли на завод в тридцатом. Еще и завода-то не было. И пришли его строить мальчики и девочки, из которых многие выглядели такими юными, что им и лопату страшно было в руки давать. Однако давали. И эти юные покрикивали такими басистыми голосами, что старшие только диву давались. Приближался пуск завода. И мальчики и девочки дневали и ночевали здесь, не гнушаясь никакой работой. Промывали детали, мыли полы, драили стекла, как будто от их чистоты зависело будущее. Почему-то самые хрупкие ухитрялись найти себе работу повыше. Меня на крыше и видно не было, но я старалась — терла ее вовсю.

С кем мы работали? Сейчас их уважительно называют по имени-отчеству. А тогда это были просто Мария Трофимова, Надя Тимонина, Миша Ясиновский, Павел Митчин, Ваня Строков, Ольга Лебедева, Иван Пономарев. Какая у них была хватка, какой комсомольский задор! Но и рассудительность в решении трудных проблем.

У нас даже одежонки потеплей не было. Но мы этому не придавали значения. На рассвете приходили на завод, не считаясь с естественным желанием поспать подольше. Не терпелось взяться за дело — лишь бы быстрее пустить завод. А уходя, ревниво оглядывали цех, расставались с заводом нехотя, беспокойно, потому что ему принадлежали наши сердца. Знаете, когда много вложишь и любви и заботы, равнодушным быть не можешь.

Что мне запомнилось больше всего? Наше бережное отношение к инструменту, к деталям. Я и сейчас бываю в цехах почти каждый день. По старой памяти прохожу по сборке, иногда отправляюсь в кузовной. Воспоминания ведь странная

вещь, они и сладкие и горькие одновременно. Вот я и слежу ревнивыми глазами за руками сборщиц: когда-то и мои так мелькали. А может, медленней? Нет, кажется, так же. Но чего не было и быть не могло — валяющихся на полу деталей. Мы их не просто берегли — тряслись над ними. Выдавали их нам по счету. Я работала тогда на сборке кузовов. Получу детали на 15 машин — и за дело. Если какие из них оказывались бракованными, отправляешься к кладовщику за другими. Но он не выдаст других нипочем, пока не сдашь бракованные. За каждую деталь мы отчитывались... Когда теперь, проходя у конвейера, вдруг замечу, что кто-то из молодых отшвырнул гайку, уронил деталь и не поднял, сердце у меня, как говорится, «заходится»...

Завод открыли 6 ноября. Директор принимал первую нашу машину. Разрезал ленточку. А сбоку в рабочих комбинезонах стояла вся наша комсомольская братия. Переодеться не успели, все мыли, чистили да подправляли до последней минуты.

На комсомол многое ложилось в те дни. Да разве только вначале? Вспомните ликвидацию неграмотности! На завод съехались люди из разных концов страны, из самых дальних уголков. Вот мы, комсомольцы, их и приобщали к культуре. Помогали многосемейным, выдерживали целые баталии, чтобы пристроить ребятишек в ясли, детские сады. В чужих семьях бывали больше, чем в собственных. Все казалось, что в твоей помощи нуждаются, без тебя не обойдутся.

А какая была тяга к знаниям! Все ребята наши пошли учиться. День на работе, вечером — учеба. И ни от каких общественных поручений не отказывались. Сами себе заботы выискивали.

В 1935 году комсомол поручил мне создать на заводе библиотеку. Средства на книги выделили, много принесли сами автозаводцы. И было у нас 3 тысячи книг и первая тысяча читателей. Не забыть мне, как я заполняла библиотечный формуляр женщины, которую сама же обучала грамоте.

Сейчас в библиотеке около 100 тысяч книг и 9 тысяч читателей. Бывает, разговоришься с кем-нибудь из ветеранов — оказывается, помнит меня девчонкой в футболке и косынке. А я вспоминаю, как подбирала книги для них самих, потом для их ребят, а теперь уж и для их внуков.

Молодежь приходит нам на смену. И мне хочется сказать ей только одно: «Любите завод, берегите его честь!»

\* \* \*

...6 ноября 1930 года, накануне тринадцатой годовщины Великого Октября, состоялся торжественный пуск Московского автосборочного завода, которому присвоили имя КИМ. Это было признанием больших заслуг молодых строителей.



Праздник, посвященный пуску Московского автосборочного, удался на славу. Много горячих слов было сказано на митинге представителями Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО) и МК ВКП(б), с взволнованными речами выступали ударники и руководители завода. Потом наступила самая торжественная минута: под гром аплодисментов с конвейера сошел первый легковой автомобиль «Форд-А». Его вел директор завода Ф. М. Пудков.

В прошлом квалифицированный рабочий, он не случайно был назначен после возвращения из США директором автосборочного в Москве. В нем сочетались знания, полученные на фордовских заводах, с большими организаторскими способностями. Он не только основательно изучил конвейерную сборку автомобилей, но и правильно осуществлял ее применительно к нашим, советским условиям. Очень помогло ему и то, что в тридцатых годах он окончил без отрыва от производства Механико-машиностроительный институт имени Баумана.

В день пуска завода было собрано десять автомашин. Их собирали П. Митчин, А. Машков, А. Облицов и другие.

Значение Московского автосборочного завода имени КИМ заключалось не только в том, что он уже за первый год своего существования дал 13 тысяч автомобилей, но и в том, что он был первым предприятием в стране с конвейерной сборкой автомобилей, готовил опытные кадры сборщиков для строившегося нижегородского автогиганта и кадры будущих строителей малолитражек. Уже в первые годы своего существования завод внес большой вклад в развитие автомобильной промышленности СССР.

## ИЗ ФОРДОВСКИХ ДЕТАЛЕЙ

Для своего времени автосборочный имени КИМ был необычным заводом. В большом корпусе под одной крышей разместились все необходимое для сборки автомобилей, начиная с производственного склада и кончая главной линией — конвейером, с которого сходили готовые машины.

Начинается разгрузка. Электрокран подхватывает ящики своими цепкими лапами и расставляет вдоль длинной асфальтовой площадки склада.

Завод, оснащенный оборудованием на уровне лучших зарубежных автосборочных предприятий, привлекал к себе внимание многих специалистов. Здесь было что посмотреть. Технологический процесс предусматривал сборку 24 тысяч легковых и грузовых машин в год. При нормальных условиях работы с главной линией каждые пять минут мог сходить автомобиль.

В основу организации производства был положен массово-поточный принцип. Прибывавшие на завод детали, узлы и агрегаты сразу включались в эту поточную систему и до конца сборки — выхода готового автомобиля — не прекращалась непрерывная цепь их движения.

Началом сборочного потока был комплекточный склад, задававший тон всему производству. Просто обстояло дело с крупными деталями и узлами: они попадали в расположенную здесь же моечную машину и, приняв после дороги «ванну», направлялись по цехам. А вот с огромным количеством мелких деталей все было гораздо труднее.

Молодые рабочие, вчерашние строители, распаковывали ящики, наполненные бесчисленным количеством промасленных мешочков, в которых лежали болты, гайки, шайбы, шурупы и великое множество других самых разнообразных деталей, из которых состоит автомобиль. Как бы не спутать! Но в первое время руки, больше привыкшие к лопате или кирке, часто путали...

Четкий ритм сборки автомобилей зависел в большой степени от нормальной работы склада. В период пуска завода, когда у складских работников не было достаточного опыта, часто случались перебои во всем производстве. Выгруженные и распакованные детали складывались как попало и зачастую доставлялись «не по адресу».

К добру это не привело. Уже к концу первого месяца намечился прорыв в выполнении программы. Помощь пришла из Нижнего Новгорода. Приехал отличный знаток складского хозяйства И. А. Стулов. Порядок был наведен быстро. Цехи стали безошибочно получать нужные детали.

Но каждый цех переживал и свои собственные трудности. Особенно много было их у кузовщиков, которым приходилось осваивать сложное оборудование.

На одном из участков кузовного цеха работал комсомолец Иван Строков. Впоследствии он прошел большой трудовой путь, стал знатным мастером кузовного дела и воспитал многих умельцев. Позже возглавлял цех и, наконец, стал заместителем директора завода. Вот что рассказывает Иван Иосифович Строков о том, как он начинал в 1931 году свою работу в кузовном цехе:

— Пришел, получил в руки метлу и первое задание — расчистить двор. Только после этого, посмотрев, как я справился, взяли в цех.

Все это тогда казалось мне, деревенскому мальчишке, большим достижением. Очень уж привлекала профессия автостроителя: она была в те времена редкой, всеми уважаемой и казалась самой интересной. Взять хотя бы работу сварщика. У нас и сейчас лучших сварщиков называют «волшебниками голубого огня», а тогда они тем более были в большом почете.



Но чтобы стать таким «волшебником», каждый должен был много знать и уметь. Все время приходилось учиться у старших товарищей. Я прикручивал шурупы на деревянной платформе грузового автомобиля. Потом доверили мне сварочный аппарат... Стал бригадиром, назначили мастером... Так прошел я все классы заводской школы.

А вот воспоминания другого ветерана, наладчика цеха сборки, человека, которого по праву называют живой историей АЗЛК, Василия Ивановича Андропова:

— На завод пришел в 1930 году после демобилизации из армии. Направили на обойные работы по кузову к мастеру А. А. Борисову. Сборочные конвейеры еще не двигались. Решили поставить меня на первые операции с пневматическим инструментом. Тут я его впервые в жизни и увидел...

Обойные работы очень понравились, особенно установка внутренней арматуры стеклоподъемника. Плохо только было то, что американский инженер-инструктор Франк Беннет ни слова не понимал по-русски, ну а мы не знали английского. Объяснялись жестами, ободряюще улыбались, хлопали друг друга по плечу и кое-как старались понять. Хороший парень был этот американец. Скоро он выучил несколько десятков русских слов, а мы английских, и тогда дело у нас пошло веселее.

Вот такая история получилась однажды. У Павла Митчина, сборщика главного конвейера, оторвалась пуговица на комбинезоне. Взял он проволочку и пристроил ее вместо пуговицы, чтобы комбинезон не распахивался. Идет навстречу Беннет, оглядывает Митчина, качает головой, останавливается, тычет пальцем в проволочку...

Обычно добродушный американец был очень недоволен и стал сердито выговаривать сборщику на своем языке. Тот махнул рукой: нечего, мол, заниматься пустяками — и пошел. Тогда Беннет отправился к начальнику цеха Дымову, который знал английский, и объяснился с ним.

Все было очень просто. Во время сборки автомобиля на конвейере Митчин мог наклониться и незаметно для себя проволочкой поцарапать блестящую поверхность крыла.

— Правильно! — согласился Дымов и поблагодарил американского инженера.

История с этой злосчастной проволочкой была для всех нас поучительной.

Когда Андронов освоил основные операции, его перевели на монтаж верха кузова легкового автомобиля.

— Дело серьезное, — предупредил бригадир Николай Царьков, — тут можешь стать настоящим кузовщиком.

Скоро Андронов убедился в этом сам. Натянуть верх кузова без морщин оказалось не так просто, и к этому стремились все члены бригады. Прошло несколько недель, прежде

чем дело наладилось и была услышана первая похвала от лучшего мастера цеха Афанасия Андреевича Борисова. Это с его помощью Василий Андронов осваивал сложные операции, сам стал бригадиром. Он и в дальнейшем не переставал учиться у Борисова, который в совершенстве владел своей профессией.

Об Афанасии Андреевиче по сей день вспоминают на заводе с уважением как об одном из организаторов автосборочного.

Афанасий Андреевич начал свою трудовую деятельность в начале века, в 1901 году, учеником обойщика экипажной фабрики. Это была суровая школа. Годы упорного труда сделали его обойных дел мастером на аэропланном заводе «Дукс». Там и застала бывшего рабочего Октябрьская революция.

В годы гражданской войны коммунист Борисов пошел защищать завоевания революции, три года был комиссаром бронепоезда Юго-Западного фронта. Мирное время вернуло его к мирной профессии.

В 1930 году А. А. Борисов побывал в США и прошел практику на фордовских заводах, а вернувшись оттуда, целиком отдался увлекательной работе на новом автосборочном заводе, который только готовился к пуску.

Вот к какому специалисту попал молодым парнем В. И. Андронов, и не случайно он говорит, что это была одна из самых больших его удач в жизни. Там, в обойном цехе, он впервые почувствовал и навсегда усвоил, что такое рабочая гордость, как важно не успокаиваться на достигнутом и всегда стремиться вперед.

Сегодняшняя молодежь автозавода имени Ленинского комсомола не застала А. А. Борисова. Он ушел в 1957 году на заслуженный отдых, оставив после себя много учеников, друзей и почитателей. А сын его, Сергей Афанасьевич, приняв эстафету от отца, стал автомобилестроителем и работает на АЗЛК.

Уже на том отдаленном этапе социалистического соревнования сотни монтажников, кузовщиков, сборщиков делали первые шаги в завтрашний день. На собраниях шел деловой разговор о повышении производительности труда. Засучив рукава молодые рабочие по-ударному овладевали новой техникой.

Когда клепальщики с главной линии впервые сделали за смену четыре автомобильные рамы, это была настоящая победа, о которой говорил весь завод. Потом клепали по 50, по 100 рам в смену, но это было уже год спустя, когда ударникам первой пятилетки удалось значительно перекрыть нормы. С тех пор перевыполнение производственных заданий стало традицией кимовцев.



Но не сразу и не легко родилась эта добрая традиция. Помех было много. Большие перебои завод испытывал из-за несвоевременного поступления фордовских деталей, узлов, агрегатов. Плохо выполняли свои обязательства и наши поставщики деревянных деталей для кузовов грузовых автомобилей.

Первый месяц существования завода — ноябрь 1930 года — оказался самым тяжелым. Программа была сорвана. Вместо 170 автомобилей собрали 98.

Но вот прибыла большая партия деталей, и весь коллектив завода единодушно решил, что задолженность должна быть покрыта в кратчайший срок.

На главный конвейер усилился приток узлов и агрегатов из всех цехов. Организовали вторую смену. Нашлись добровольцы среди конторских служащих, их на ходу обучали простейшим операциям, и они помогали сборщикам.

Это было время высокого напряжения. Покрыв отставание, кимовцы продолжали битву за план и выиграли ее. За 55 дней последних двух месяцев 1930 года они собрали 585 автомобилей вместо 400 по заданию.

Трудных минут, дней и даже недель было много. И железная дорога в ту пору работала с перебоями, и Мурманский порт еще не справлялся с разгрузкой прибывавших из США пароходов: не хватало рабочих рук.

На помощь пришли партийное бюро и кимовские комсомольцы. Они отправили в Мурманск свой контрольный пост. Его возглавил секретарь заводской комсомольской организации Николай Цветков. Надо было во что бы то ни стало ускорить разгрузку судов и «протолкнуть» 115 вагонов с деталями, чтобы они скорее прибыли в Москву.

Поездка в Мурманск увенчалась успехом: все вагоны через короткое время были доставлены на завод, и кимовцы получили возможность вовремя собрать сотни грузовых машин для посевной.

Неизбежные болезни роста были и внутри заводских цехов. Различные неполадки сдерживали выпуск автомобилей, и это беспокоило весь коллектив.

Партийная и профсоюзная организации завода советовались с опытными рабочими. По инициативе слесаря Орлова создали сквозную бригаду для выявления причин возникших трудностей. Внимательная проверка помогла обнаружить много недочетов, которые требовали быстрого вмешательства руководства. На клепальном участке нужно было добавить несколько клепальных станков, чтобы не было простоев. У кузовщиков, оказывается, задерживается изготовление кузовов легковых автомобилей из-за отсутствия необходимых инструментов.

Первая на заводе сквозная бригада помогала администрации улучшить организацию производства. Ее заслуга еще и в

том, что она показала, как важен общественный контроль в цехе. Заводской комитет профсоюза начал совершенствовать формы и методы руководства соревнованием. Был создан заводской штаб социалистического соревнования и ударничества.

Положение выправлялось. Уже в первом квартале 1931 года завод собирал из фордовских деталей по 800—900 автомобилей в месяц. Темп продолжал расти.

Хорошая новость: выполнено важное задание по досрочной сборке грузовых автомобилей для уборочной кампании 1931 года. Зернотрест вручает кимовцам Почетную грамоту и Красное знамя с надписью: «Боевым комсомольцам завода КИМ за ударное выполнение правительственного задания».

## «СЫН СТАРШЕ ОТЦА»

Завод пополнялся новыми рабочими. Деревенская молодежь охотно шла сюда, многим хотелось научиться собирать автомобили.

Учиться надо было упорно. Ведь в цехи приходили люди, никогда не видевшие такой техники. Трудились и учились одновременно — на своих рабочих местах и на специально организованных технических курсах. Сделал свое доброе дело ударный месячник техпропаганды, организованный партийным бюро. Действовали кружки по изучению и устранению брака, по изучению электроинструмента, курсы для проходящих неквалифицированных рабочих.

Новые люди все шли и шли. Были среди них и такие деревенские парни и девушки, которые едва могли расписаться. Их брали, чтобы учить грамоте и технике. Кимовцы хорошо помнили ленинские слова о том, что в стране неграмотной построить социализм нельзя. Выпуск автомобилей, механизация труда, ударная работа были хорошими агитаторами за грамоту и новую технику.

Но все было просто на словах и сложно на деле. Поход за овладение грамотой далеко не сразу стал приносить свои плоды.

Однажды к заводским воротам прикрепили черную доску с надписью: «На этом заводе не умеют проводить в жизнь решения XVI съезда партии о ликвидации неграмотности! Позор!»

Это было событие чрезвычайной важности. Состоялся экстренный пленум завкома профсоюза. Кто виноват в слабой ликвидации неграмотности? Культсектор ссылался на комсомольскую ячейку, ячейка — на культсектор, а партийная организация, занятая больше политической учебой и передоверившая буквари завкому профсоюза, обвиняла его...



Спор пошел на пользу. Было ясно, что необходимо добиться коренного перелома в борьбе с неграмотностью и снять черную доску. И вот все сообща энергично взялись за дело. Выделили специально работника по ликбезу, взяли на учет всех неграмотных и малограмотных, предоставили им помещения для занятий.

С помощью инженерно-технического персонала и хорошо подготовленных рабочих закипела работа в учебных группах. Объявили соревнование на лучшего учащегося, профсоюз выделил средства на премирование.

Черную доску сняли...

Многотиражная заводская газета «Кимовец» писала: «Особенно радуется, что в условиях текущей работы растет тяга наших рабочих к учебе, начиная с ликбеза и до филиала авто-тракторного института. Культабработникам остается не столько разъяснять необходимость учиться, сколько следить и обеспечивать твердую плановость учебы».

Где бы ни проходил в те годы фронт борьбы за создание социалистической индустрии, первыми на новый трудный рубеж выходили коммунисты. Это было время, требовавшее от каждого члена партии умения быть одновременно и производственником, и агитатором, своей личной стойкостью и убежденностью зажигать и вести за собой других.

А забот становилось все больше. Надо было серьезно готовиться к пуску нижегородского автогиганта.

Многие мастера, обучавшиеся на заводах Форда и укрепившие свои знания в Москве, на автосборочном, должны были выехать в Нижний Новгород, возглавить там новое громадное производство, обучить кадры рабочих и начать выпуск автомобилей.

Как же быть? Достаточно ли окреп коллектив автосборочного, чтобы безболезненно расстаться со своими лучшими, самыми квалифицированными работниками? Каждому, и прежде всего уезжавшим, очень хотелось ответить на этот вопрос утвердительно, но все понимали, что кимовцам придется нелегко.

Раздумывать было некогда, и расставание состоялось. С грустью кимовцы проводили в Нижний секретаря своей партийной организации Г. Парышева, главного инженера М. Слуцкого, председателя завкома профсоюза А. Троицкого, мастера-кузовщика Н. Новацека, начальника сборочного цеха К. Дымова и других коммунистов — организаторов производства.

Задуманный разговор произошел на прощание у Герасима Кузьмича Парышева с группой остававшихся в Москве коммунистов. Добрые советы дал он своим друзьям перед отъездом, и главный из них — продолжать кимовскую дружбу, по партийному принципиально решать возникающие сложные вопросы, смело преодолевать трудности.

Позднее на Горьковский автозавод был переведен и первый директор Московского автосборочного Федор Михайлович Пудков.

Москвичи хорошо потрудились на Нижегородском, который вскоре стал известным всему миру Горьковским автозаводом. Работал там начальником производства М. И. Слуцкий, Ф. М. Пудков руководил автобусным производством, а Г. К. Парышев стал начальником сборочного цеха. В 1934 году в числе первых автозаводцев-газовцев он был награжден орденом Ленина. В 1943 году, защищая завод от налетов вражеской авиации, Герасим Кузьмич героически погиб. Имя Г. К. Парышева присвоено одному из рабочих поселков Автозаводского района города Горького.

Прошло несколько месяцев после отъезда группы кимовцев в Нижний. За это короткое время на заводе положение осложнилось.

Сделано было немало. Перевыполнен промфинплан, в августе было выпущено уже 2800 грузовых и легковых автомобилей. Пятьдесят процентов кимовцев — коммунисты и комсомольцы. Большинство из них на деле осуществляют авангардную роль на производстве. Однако, к сожалению, те советы, которые Г. К. Парышев оставил кимовцам перед своим отъездом, выполнялись не всеми.

И вот в конце 1931 года бюро Пролетарского райкома партии Москвы рассматривает вопрос о работе партийной организации автосборочного завода.

Бюро райкома партии подвергло резкой критике руководителей партийной, профсоюзной и комсомольской организаций завода, допустивших серьезные ошибки, нарушения элементарных условий внутрипартийной демократии, зажим критики, беспринципность...

Бюро райкома призвало всех коммунистов завода в кратчайший срок ликвидировать недостатки в работе всех общественных организаций, обеспечить выполнение программы третьего года первой пятилетки, добиться решительного улучшения партийно-массовой работы и марксистско-ленинского воспитания в коллективе...

Коммунисты, комсомольцы, все кимовцы правильно восприняли критику райкома партии. О поставленных задачах говорилось на заводском и цеховых партийных собраниях. Быстрое и бескомпромиссное устранение допущенных ошибок стало для всех делом чести, задачей номер один.

Принимались новые, повышенные обязательства. Усилился приток заявлений о приеме в партию и комсомол. Вот подает заявление о приеме в партию Иван Потапович Арсеев, пожилой рабочий с 35-летним производственным стажем. Он пишет в своем заявлении, что непременно «одолеет» политучебу...



Прошло время, и Арсеев выполнил обещание, успешно учился в кружке и вместе с другими рабочими был награжден шеститомником Сочинений В. И. Ленина.

В декабре 1931 года — важное событие. Первая общезаводская профсоюзная конференция. Избран новый состав завкома. Председателем стал передовой рабочий главного конвейера А. Громов. Избрали в завком нескольких рабочих-ударников. Среди них был человек, который на многие годы связал себя с профсоюзной деятельностью на заводе и приобрел большой авторитет в коллективе. Это был Павел Михайлович Митчин (только в семидесятых годах он ушел на заслуженный отдых и возглавил заводской совет пенсионеров).

Профсоюзная заводская конференция дала завкому наказ, тридцать три пункта которого представляли собою развернутую программу предстоящей деятельности профсоюзной организации.

Вот о чем больше всего говорилось: не только количество, но и качество собираемых автомобилей; бригады — на хозрасчет; быстрая реализация рабочих предложений; улучшение быта и строительство новых жилищ.

Жилье — это особенно важно, в нем ощущалась большая нужда. Острота еще больше увеличилась, когда в 1932 году пожар уничтожил деревянные общежития и 390 человек остались без крыши.

Завком профсоюза немедленно расселил пострадавших где только было возможно. Неподалеку от завода, около Люблинского пруда, построили несколько больших бараков, а позднее приступили к строительству рубленых домов. Пройдут годы, и на этом месте раскинется один из крупнейших жилых микрорайонов автозавода имени Ленинского комсомола с десятками благоустроенных многоэтажных домов. В наши дни там живут в отдельных квартирах тысячи автозаводцев.

\* \* \*

Пущен Нижегородский автозавод. Московский автосборочный становится его филиалом. Теперь вместо фордовских деталей завод получает советские, из Нижнего.

Так рождается шутка: «сын старше отца». Но нельзя сказать, что деловые отношения между «сыном» и «отцом» сразу были хорошо налажены.

Технология сборки из нижегородских деталей не представляла трудностей для Московского автосборочного. Беда была в другом: горьковчане только начинали набирать темп, а москвичи частенько просиживали без деталей. В 1933 году в Москве было собрано меньше 1000 автомобилей. Разве это не огорчительно?

Виной тому были не только неполадки Горьковского автозавода (он уже стал носить это имя), но и железной дороги.

Н. О. Бровер, бывший тогда секретарем парторганизации автосборочного имени КИМ, вспоминает, что в 1933—1935 годах по инициативе общественных организаций были созданы автоколонны для доставки деталей из Горького. Делалось это так. В субботу вечером, после работы, 30—40 человек уезжали поездом в Горький. К их приезду там, на заводе, заполняли дефицитными деталями и заготовками 30—40 грузовых автомобилей, только что сошедших с конвейера. Машины строились в колонну, приехавшие москвичи садились за руль, и колонна спешно отправлялась в Москву.

Все это было далеко не так просто, как может сейчас показаться. Дорога из Горького в Москву местами была очень плоха. Кроме того, ехать приходилось со скоростью не более чем по 30 километров в час, что требовалось по условиям обкатки нового автомобиля. А за рулем сидели большей частью не шоферы, привычные к длительной езде в любых условиях, а рабочие-сборщики с любительскими правами. Да, нелегко доставались эти пробеги с деталями, которых к понеделнику ждали на конвейере в Москве! Но долг перед заводским коллективом придавал силы. Отстававшим помогали товарищи. 20—22 часа в пути — и колонна на заводе.

Такие пробеги были особенно необходимы осенью, когда железнодорожный подвижной состав, которого и так в то время не хватало, был занят перевозками зерна нового урожая. Даже в последующие годы при трудностях с обеспечением конвейера автоколонны по маршруту Горький — Москва не раз выручали кимовцев.

Эти автоколонны остались в памяти у многих ветеранов завода и, конечно, у коммунистов, принимавших в них участие. Вообще партийная организация, насчитывавшая тогда более 200 человек, всегда брала на себя самое трудное в жизни коллектива. Своей главной задачей она считала воспитание всех работавших в духе сознательного отношения к труду, к социалистической собственности, в духе непримиримости к недостаткам. Коммунисты завода вдохновляли заводчан на выполнение государственного плана, налаживали контроль за условиями труда и рабочим снабжением, заботились о строительстве жилья и о многом другом, чем жил коллектив завода в то время.

От руководителей цеховых парторганизаций Шадского, Гнитеева, Громова, Сержантовой и других коммунистов ничего не ускользало. Ко всему они прислушивались, знали, «что у кого болит», на все откликались.

Не удивительно, что коллектив во всем поддерживал коммунистов, все больше активистов становилось среди кимовцев, все больше передовиков пятилетки насчитывалось на заводе. Автосборочный входил в силу.



## БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ

Много перемен произошло в Советской стране в годы первой пятилетки. Явью становилось то, что казалось далекой мечтой в голодном 1920 году, когда В. И. Ленин вдохновенно говорил о новой, социалистической России, о сети электростанций, заводов, фабрик, которые покроют нашу страну.

Полторы тысячи новых предприятий выросли в первой пятилетке. Поднималась и автомобильная промышленность. Тут и сравнивать трудно: 841 автомобиль был выпущен в 1928 году и 23 900 — в 1932 году. Они уже ездили по дорогам Советского Союза и делали свое очень важное дело.

Новые, еще более сложные задачи были поставлены перед автопромышленностью планом второй пятилетки. Московский автосборочный имени КИМ должен был полностью перейти на сборку автомобилей из деталей ГАЗа, да еще каким темпом! В последнем году пятилетки 60 тысяч машин!

Это требовало изменения технологических процессов, создания новых цехов, складов, бытовых помещений, увеличения количества рабочих. Это уже была если не полная, то частичная реконструкция завода, предусматривавшая много новшеств.

Кимовцы со свойственной им энергией взялись за дело. Работали проектировщики, строители, монтажники. Трудился весь коллектив, выполняя не только обычные задания, но и специальные важные поручения.

Срочное правительственное задание пришло в 1933 году: освоить сборку моторов для комбайнов.

— Вы понимаете, товарищи кимовцы, здесь нельзя терять ни одного дня! — говорили руководители завода на цеховых митингах и собраниях.

Но рабочие и сами хорошо понимали всю важность и срочность задания. Были взяты дополнительные обязательства, организован инструктаж. Сборка моторов для комбайнов стала делом чести всего коллектива. И он справился. В том же году на колхозные поля вышли тысячи новых комбайнов с моторами, собранными руками кимовцев. Более 100 ударников завода были посланы в совхозы и колхозы для оказания помощи в освоении новой для села техники.

Как и повсюду в нашей стране, 1933 год был характерен для автосборочного завода походом за новую технику. У всех в памяти был Объединенный пленум ЦК и ЦКК ВКП(б) (январь 1933 года), обсуждавший итоги первой пятилетки. Не раз вспоминали они, как говорил на Пленуме Серго Орджоникидзе, что времена, когда мы, сложив бумаги в чемодан, отправлялись в Европу и Америку для проектирования наших тракторных и автомобильных заводов, эти времена бесповорот-

но прошли. Как одну из важнейших задач Пленум отметил необходимость скорейшего овладения новой техникой.

Особенно остро стоял вопрос о кадрах. «Люди, овладевшие техникой, решают все!» — этот лозунг партии возник не случайно. Он был продиктован самой жизнью. В 1933—1934 годах народное хозяйство страны получило почти столько же технического оборудования, сколько за всю первую пятилетку. Но появилась опасность отставания роста кадров, способных использовать новую технику, от роста этой техники. От того, сумеют ли кадры мастерски овладеть техникой, использовать ее до конца, зависело развитие социалистической экономики нашей страны.

Проблемы технического прогресса и подготовка кадров стали на заводе, переживавшем свою реконструкцию, самыми главными. Партийная и профсоюзная организации стремились прививать коллективу стремление ко всему новому и прогрессивному в технике, технологии и организации производства, воспитывать чувство ответственности за выполнение принятых социалистических обязательств.

«Нашим рабочим нужны не только профессиональные навыки, но и высокий культурно-технический уровень!» — это можно было прочесть в заводской газете и услышать от партийных и профсоюзных активистов, от агитаторов и культармейцев, неутомимо занимавшихся в кружках с малограмотными.

Героями дня были комсомольцы Запрягаев и Голеновская: они обучили грамоте наибольшее количество вновь пришедших неквалифицированных рабочих.

Десятки слесарей, станочников, шоферов пошли учиться в высшие и средние специальные учебные заведения, с тем чтобы потом вернуться на родной завод и занять должности инженеров, начальников цехов, мастеров. Пример, как всегда, показывали коммунисты. Передовой рабочий В. П. Гомогоров, окончив без отрыва от производства институт, стал в дальнейшем главным энергетиком завода. Ответственные должности заняли после учебы рабочие Б. Бахмутов, А. Семенов, С. Вигдорчик, М. Годованный и другие.

Особенно много путевок в жизнь дал Московский автосборочный своим комсомольцам. Их имена могли бы составить несколько длинных списков. По-разному сложились судьбы этих замечательных ребят.

Слесарь Сергей Рябцев был секретарем комсомольской ячейки главного конвейера, потом пошел учиться и потянул за собой десяток товарищей, а вернувшись на завод с багажом свежих знаний, стал начальником главного конвейера. Имя его сейчас хорошо знают на заводе. Как только началась Великая Отечественная война, он пошел добровольцем на фронт и героически погиб в бою с фашистами.



До сих пор среди руководителей завода есть комсомольцы тридцатых годов. Среди них Иван Строков, Борис Бронштейн и другие знакомые автозаводцам люди.

Долгое время председателем завкома профсоюза работал Василий Никифорович Гнитеев. Молодым коммунистом пришел он в 1931 году на завод и стал работать на сборке кабин в кузовном цехе. Потом был мастером, помощником директора завода. Воевал и был дважды ранен. После войны — снова завод, 12 лет диспетчерской работы. Ушел на заслуженный отдых. А трое его сыновей продолжают работать в цехах завода. Василий Никифорович помнит, как росли люди, развивалось производство, как были превзойдены расчеты компании «Форд», определившей мощность Московского автосборочного завода в 24 тысячи автомобилей в год. В 1935 году, в канун 18-й годовщины Великого Октября и пятилетия существования завода имени КИМ, на конвейере было собрано 24 642 машины. Проектная мощность достигнута. Через год она уже перекрыта в полтора раза, а еще через год в результате частичной реконструкции вырастает вдвое!

\* \* \*

Социалистическое соревнование — важная форма вовлечения трудящихся в государственное хозяйственное и культурное строительство, хорошее средство всестороннего развития творческих способностей и талантов народа. Вот почему В. И. Ленин писал: «Наша задача теперь, когда социалистическое правительство у власти, — организовать соревнование»<sup>1</sup>.

Гласность, сравнимость результатов, возможность повторения в массовом масштабе лучших образцов работы — основные ленинские принципы организации соревнования, ставшего могучим движением трудящихся, — лежали в основу этого движения и на Московском автосборочном. Ударничество и соревнование стали там развиваться еще в годы первой пятилетки и неизменно совершенствовались в дальнейшем. Почти все заводские коммунисты и комсомольцы были охвачены соревнованием и увлекали за собой коллектив.

Большим событием было отмечено 30 августа 1935 года, когда в Донбассе, на шахте «Центральная-Ирмино», родилось стахановское движение. Трудовой подвиг Алексея Стаханова всколыхнул самые широкие массы трудящихся, и наступила новая эра социалистического соревнования, эра всенародного движения за увеличение производительности труда.

У автостроителей рекордной выработки, превышающей американские нормы, добилась бригада кузнецов Горьковско-

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч. Изд. 5-е, т. 35, с. 195—196.

го автозавода во главе с Александром Бусыгиным. В США часовая выработка составляла 100 коленчатых валов, а в бригаде советского кузнеца — 129.

Кимовцы тоже стремились по-новому организовать свой труд. Передовые рабочие добивались стахановской выработки и постоянно выполняли по две-три нормы в смену. Запевалами стахановского движения на заводе были А. Владимиров, М. Долгов, Н. Боландарь, С. Царев, С. Кузнецов и другие. Об этих людях хорошо знали и на других предприятиях.

14 ноября 1935 года в Москве открылось 1-е Всесоюзное совещание стахановцев. Оно способствовало дальнейшему производственному подъему трудящихся и расширению рядов стахановцев. На совещании присутствовала группа автозаводцев во главе с председателем завкома профсоюза П. Митчиным.

21 декабря 1935 года на Пленуме ЦК ВКП(б) были рассмотрены вопросы о работе промышленности и транспорта в связи со стахановским движением. В принятых решениях указывалось на необходимость широкого развертывания движения новаторов, его массовости, замены устаревших технических норм прогрессивными.

Партийная организация автосборочного завода имени КИМ настойчиво вовлекала в ряды стахановцев рабочих, инженеров, техников. Этому была посвящена наглядная агитация в цехах. Лозунги и плакаты говорили о достижениях передовиков.

«Если хочешь знать, как токарь Владимиров стал выполнять три нормы, приходи завтра после работы на собрание...» Такое объявление собирало много желающих послушать рассказ стахановца.

Это была горячая пора митингов, собраний, бесед, пора большого политического и творческого подъема, когда каждому хотелось не отстать, а быть среди лучших, чьи портреты носили на демонстрациях.

Но стать подлинным стахановцем не так просто, для этого необходимо было показывать стабильные высокие результаты труда. Несмотря на большую воспитательную работу партийной и профсоюзной организаций, помощь мастеров, в 1936 году звание стахановца заслужили только 35 рабочих. Но через год их было уже 146, потом 280, а к 1 мая 1939 года — 576, то есть более 40 процентов общего количества рабочих.

Позднее и весь завод был удостоен почетного звания предприятия коллективного стахановского труда.

Соревнование помогало набирать темп. Уже в 1936 году кимовцы выпустили в 25 раз больше автомобилей, чем в 1932 году. Счет шел на десятки тысяч машин.

Хорошим учителем было социалистическое соревнование. Оно воспитывало новое отношение к труду, к общественной



собственности, развивало у кимовцев чувство ответственности за состояние производства, чувство коллективизма, товарищества и взаимопомощи.

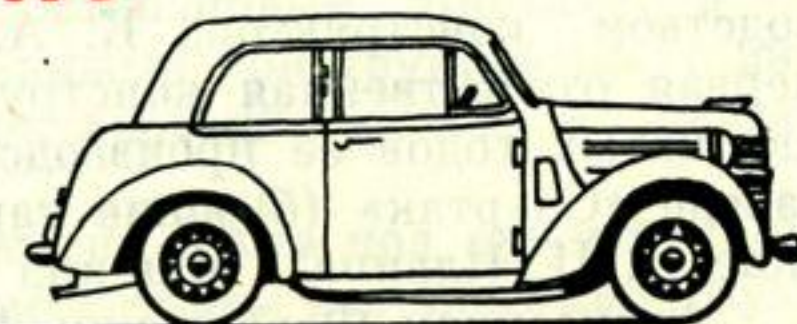
\* \* \*

В мае 1939 года произошло едва ли не самое важное событие в жизни кимовцев. Завод прекратил сборку автомобилей, перестал быть филиалом ГАЗа и начал подготовку к тому, чтобы стать самостоятельным автомобильным заводом. Он уже собирал к этому времени более 220 машин в день — в три с лишним раза больше, чем было запроектировано в свое время фордовскими специалистами. И вот теперь сборка автомобилей передается на автосборочный завод в Ростове-на-Дону.

...12 мая 1939 года. С конвейера сходит последняя грузовая машина. На ее проводы собрались все рабочие. Она была украшена кумачом. Повсюду — транспаранты и знамена. Под звуки марша, исполненного заводским оркестром, последний автомобиль разорвал финишную ленту и съехал с конвейера...

За время своего существования автосборочный имени КИМ выпустил 214 627 автомобилей. Начинаясь новый этап в развитии советского легкового автостроения, открывалась новая страница истории завода.

## НОВЫЕ ЗАДАЧИ



### СОБЫТИЯ НАЗРЕВАЮТ

Каким должно быть советское легковое автомобилестроение? Этот вопрос волновал многих — и специалистов, и широкие круги общественности.

Зарубежный опыт подсказывал, что разумнее всего начать строить малолитражные автомобили.

Трудно сказать, как развернулись бы события в дальнейшем, если бы 3 июня 1938 года в «Правде» не появилась напечатанная в порядке обсуждения статья инженера Г. Зимелева «Малолитражный автомобиль». Наконец-то четко и ясно поставлен вопрос о необходимости производства в нашей стране дешевого, массового автомобиля индивидуального пользования с рабочим объемом цилиндра двигателя меньше полутора литров.

Статья вызвала многочисленные отклики. Да, это именно то, что нам необходимо. Об этом писали такие авторитеты, как профессор Чудаков, инженеры Малаховский, Сабинин, множество простых советских людей — не профессионалов, а любителей автодела.

Многие люди старшего поколения, вероятно, помнят, как заинтересованно, горячо обсуждалась в том году проблема производства и эксплуатации малолитражных автомобилей в Советском Союзе. Лекции в Политехническом музее не собирали полную аудиторию. На одном из таких вечеров летчик Герой Советского Союза А. В. Ляпидевский заявил, что в нашей стране малолитражные автомобили найдут широкое применение не только в индивидуальном пользовании, но и во многих отраслях народного хозяйства.



В газетах и журналах публиковались статьи и письма, авторы которых подчеркивали важность и актуальность вопроса, поднятого инженером Зимелевым.

Идеи организации производства отечественного малолитражного автомобиля имеют и свою предысторию. В молодом тогда Научном автотракторном институте (НАМИ) под руководством конструктора К. А. Шарапова была разработана первая отечественная конструкция малолитражки. В конце двадцатых годов ее производство организовали на небольшом заводе «Спартак» (бывшие каретные и авторемонтные мастерские П. П. Ильина). Машина была названа НАМИ-1.

Александр Федоровичу Андронову, который долгие годы был главным конструктором АЗЛК, довелось работать в ту пору на сборке и испытании НАМИ-1.

— Это был четырехместный легковой автомобиль с открытым кузовом, установленным на трубу-раму, — вспоминает А. Ф. Андронов. — Двухцилиндровый двигатель воздушного охлаждения позволял развивать максимальную скорость 75—80 километров в час.

За свою окраску (машины были темно-синего цвета) их называли «синими птицами».

Во второй половине тридцатого года производство НАМИ-1 прекратилось. Всего было выпущено 512 этих автомобилей. Технология, созданная для производства автомобиля НАМИ-1, была столь несовершенной, а завод настолько небольшим, что эти обстоятельства не позволяли увеличивать выпуск машин и тем самым создать рентабельное производство.

В это же время шла реконструкция завода АМО, который готовил производство автомобиля АМО-3. Заводу потребовались дополнительные площади для производства запчастей и деталей нового автомобиля. С прекращением выпуска автомобиля НАМИ-1 завод «Спартак» стал филиалом АМО.

Время шло, и в конце тридцатых годов уже возникла острая необходимость в современных экономичных легковых автомобилях. Нужна была новая конструкция легкового малолитражного автомобиля — на уровне зарубежных автомобилей подобного класса.

Началась кропотливая подготовительная работа.

У советских конструкторов не было почти никакого опыта проектирования малолитражных автомобилей, поэтому решено было использовать зарубежный опыт.

Начали с того, что подвергли испытаниям наиболее популярные заграничные образцы. С учетом того, что автомобиль предполагалось делать «для себя», а не выходить с ним на международные рынки и что фордовская схема автомобиля, принятая для производства на Горьковском автозаводе, широко освоена, выбор пал на автомобиль «Форд-Префект» английского производства, как на прототип, у которого требовалось

лишь несколько улучшить форму кузова и повысить его прочность.

Все новое и неизведанное всегда дается нелегко. Это испытали на себе и наши конструкторы. Приступило к работе конструкторское бюро Научного автотракторного института (НАТИ), возглавляемого А. Н. Островцовым. Институт в то время располагал квалифицированными конструкторами, с энтузиазмом взявшимися за проектирование шасси и двигателя.

Проектирование кузова велось на ГАЗе под руководством Н. И. Борисова, который был заместителем главного конструктора по кузовам этого крупнейшего предприятия. Да и вообще горьковчане помогали в создании советской малолитражки. Н. И. Борисов и главный инженер ГАЗа В. Ф. Гарбузов выезжали в США, где разместили заказы на штампы и кузовную оснастку для строящегося автомобильного завода имени КИМ. Ему-то и предстояло освоить производство новой машины — предка будущих «Москвичей».

Кроме того, в США отправились для закупки оборудования и оснастки кимовцы — начальник производства А. Чулошников, начальник кузовного цеха А. Семенов, старшие мастера И. Строков, С. Рябцев и другие.

В апреле 1939 года все проектные работы перевели с ГАЗа и НАТИ на строящийся автозавод имени КИМ. Там создали конструкторский отдел во главе с А. Н. Островцовым, экспериментальный цех для изготовления образцов новых деталей и узлов, которым руководил М. И. Редкер, и цех испытаний автомобилей, возглавляемый О. В. Дыбовым.

...Предстоял год напряженного труда всего коллектива — строителей, монтажников, производственников, конструкторов, прежде чем с конвейера нового завода сойдет первый легковой малолитражный автомобиль.

Новые задачи ставила перед трудящимися Советского Союза третья пятилетка. Напряженная международная обстановка тех лет требовала повышения индустриальной мощи нашей страны и укрепления ее обороноспособности. Это нашло отражение в третьем пятилетнем плане. Намечалось развитие тяжелой и оборонной промышленности, автомобилестроения.

В годы третьей пятилетки производство автомобилей в СССР должно было увеличиться вдвое. Для осуществления этой задачи надо было закончить строительство и реконструкцию существующих автозаводов, практически заново построить завод малолитражных автомобилей на базе автосборочного завода имени КИМ. Понятно, что строительство завода малолитражных автомобилей было отнесено к важнейшим стройкам социалистической промышленности.

Перед коллективом автосборочного завода имени КИМ стояли сложные задачи. Ведь пока он должен был продолжать



работу, не снижая темпа, и обеспечить выполнение полугодовой программы сборки грузовых машин.

Решение о создании нового предприятия по производству малолитражных автомобилей на базе автосборочного завода полностью изменило его судьбу. Из небольшого предприятия он становится большим самостоятельным заводом. В связи с этим перед партийной организацией встала совершенно новая задача — мобилизовать весь коллектив на выполнение заданий партии и правительства.

За короткое время заводская партийная организация значительно выросла. Если к началу реконструкции на заводе было 70 коммунистов, то в феврале 1940 года парторганизация насчитывала 246 членов и кандидатов ВКП(б). Было образовано 13 цеховых партийных организаций. Это помогло активизировать партийную работу, дало возможность значительно улучшить контроль цеховых партийных бюро над деятельностью хозяйственного руководства, улучшить политико-воспитательную и массово-агитационную работу.

На заводе состоялись партийные и комсомольские собрания, посвященные итогам XVIII съезда ВКП(б). Решение съезда получило единодушное одобрение и на общезаводском митинге.

— Будем продолжать соревнование в честь XVIII съезда партии и образцово закончим сборку грузовых машин — так решили кимовцы.

И еще приняли на себя обязательство помочь Ростовскому автосборочному, куда переводилась сборка грузовых автомобилей, наладить выпуск машин, а самим в сжатые сроки освоить технологию производства советских малолитражных автомобилей.

От слов кимовцы перешли к делам. На время демонтажа старого оборудования и строительства новых цехов часть производственников была откомандирована в Ростов-на-Дону помогать новому автосборочному заводу. Предстояло не только пустить его, но и помочь людям освоить технику сборки. Возглавили эту группу кимовцев опытные производственники. Один из них — Иван Александрович Пономарев, участвовавший затем в освоении всех моделей «Москвича» (именно ему впоследствии поручили сесть за руль сходящей с конвейера миллионной машины).

Другая большая группа кимовцев была направлена на ГАЗ и на ЗИС для овладения техникой сборки легковых автомобилей. Каждому предстояло многому научиться, прежде всего постигнуть искусство управления и наладки сложных зарубежных станков, а также автоматов и полуавтоматов отечественного производства.

Остальные остались на своем заводе, чтобы принять участие в стройке новых цехов.

Не теряя времени, кимовцы выполняли свои обязательства, принятые в ответ на решения XVIII съезда ВКП(б). В мае 1939 года, когда еще шла сборка последних грузовых автомобилей, начался демонтаж оборудования.

Как быстрее снять с фундаментов станки? Решили не разбирать их, а снимать в собранном виде. Это позволило выполнить задание на 15 дней раньше срока. Хорошо поработали бригады монтажников во главе с отличными специалистами А. Цымбалом, С. Кондаковым и И. Шадским. Комсомольская бригада Ивана Шадского за 20 дней до срока закончила демонтаж конвейеров и технологического оборудования. Комсомольцы, как всегда, были на высоте.

А подготовка к реконструкции завода началась еще раньше, в марте 1939 года. Не все кимовцы достаточно ясно представляли себе, как будет выглядеть их завод после окончания всех работ. Поэтому на страницах «Кимовца» появилась заметка, рассказавшая, каким он будет. Ее с интересом читали, обсуждали перспективы. С 1941 года, после освоения проектной мощности, завод должен выпускать 50 тысяч малолитражных автомобилей в год. К этому времени на заводе будет занято несколько тысяч рабочих. Предстоит установить более 2500 единиц различного оборудования. Это будет массово-поточное производство. Что это значит? Большинство деталей проходит обработку от начала до конца на отдельных потоках-линиях.

На заводе будет 15 цехов, из них основные: моторов, шасси, прессовый, термический, кузовной, главный конвейер. В группе вспомогательных цехов — инструментально-штамповый, ремонтно-механический и другие.

Заготовительных цехов (кроме прессового) не будет. Обширная кооперация должна обеспечить успех дела. ГАЗ будет давать крупные штамповки и все литье, ЗИС — поковки, рессоры и рамы. На 42 смежных предприятия ложится обязанность по выпуску карбюраторов, резиновых и прочих изделий для малолитражки...

И вот автосборочный завод перестал быть филиалом ГАЗа. Он включен в состав Глававтопрома как самостоятельное предприятие и назван автомобильным заводом имени КИМ.

На заводе создано управление по организации производства малолитражных автомобилей. Сроки для проектирования завода и подготовки производства были минимальные, и пришлось срочно принять меры по укомплектованию управления опытными специалистами.

Директором автозавода имени КИМ стал А. В. Кузнецов, ранее работавший начальником производства автозавода имени Сталина. Главным инженером назначили профессора Ленинградского политехнического института Л. В. Клименко, под



руководством которого раньше разрабатывался проект реконструкции ГАЗа, а его заместителем — Ф. С. Демьянюка, бывшего главного технолога ЗИСа.

С ГАЗа, ЗИСа и НАТИ пригласили опытных проектантов. Б. Н. Светову поручили руководство проектированием основных цехов, а в дальнейшем он стал начальником производства; А. К. Накоряков занимался механическими цехами; Я. Я. Русинов возглавил прессовый цех, К. П. Дымов — цехи сборки и испытания автомобилей, Е. Н. Федоров — кузовной цех, Л. Н. Биркган — цех металлопокрытий, В. И. Черницкий — цех шасси.

В считанные месяцы предстояло спроектировать завод, построить его и сдать в эксплуатацию. Задача была не из простых, пришлось применить скоростной метод проектирования, использовать фотоснимки эскизов, чертежей, разобранного автомобиля — прототипа малолитражки КИМ-10. В результате задание удалось выполнить досрочно.

...И снова на Остаповском шоссе шумит стройка!

## ШЕФСТВО КОМСОМОЛА

«Комсомольцы — на передовую линию!»

Как и прежде, когда рождался Московский автосборочный, этот девиз помогал коллективу в подготовке к выполнению почетного задания партии и правительства. Комсомольцы всюду старались быть впереди.

На рабочих собраниях живо обсуждалось все, что касается будущего автомобиля. Каждого вдохновляло сознание, что строительство завода означает открытие новой страницы в истории советского автостроения. Молодые инженеры с увлечением знакомили рабочих с конструкцией и устройством автомобиля, рассказывали о двигателях мощностью в 30 лошадиных сил, об экономной работе автомобиля и о требованиях к сборке и регулировке узлов и агрегатов.

Апрель 1939 года. На заводе важное событие. Заседает комитет комсомола, на котором обсуждается доклад дирекции завода об организации производства малолитражных автомобилей и задачах комсомольской организации. Намечен план всей дальнейшей работы комсомольцев. Главная цель — содействовать хозяйственникам и партийной организации.

Прежде всего надо заняться кадрами. На стройке не хватает строителей, инженерно-технических работников и квалифицированных рабочих для будущего завода.

Основные кадры бывшего автосборочного были направлены на переквалификацию в цехи автозавода имени Сталина. Вначале в системе обучения не все было ладно. Вмешатель-

ство партийной и комсомольской организаций помогло наладить учебную работу, и это сказалось на результатах. Посланцы автосборочного быстро овладели сложной техникой автопроизводства, их начали готовить в наладчики.

Спорилося дело и у мастеров, проходивших переквалификацию. Особенно хорошо осваивали новое оборудование мастера Воронцов и Овчаров. Они в дальнейшем и сами стали умелыми воспитателями.

Труднее было со строителями. Комсомольцы по совету партийной организации поставили перед городским комитетом ВЛКСМ вопрос о мобилизации молодежи на строительство завода малолитражных автомобилей. А на собрании комсомольского актива Москвы выступил заместитель наркома среднего машиностроения с предложением:

— Московский комсомол должен взять шефство над подготовкой производства малолитражных автомобилей.

Первый отклик последовал немедленно. Слово берет секретарь МК ВЛКСМ, депутат Верховного Совета РСФСР Е. Федоров. Он сказал:

— Мы горды тем, что будущая массовая советская машина будет носить имя Коммунистического интернационала молодежи. Это обязывает нас, комсомольцев, принять самое активное участие в борьбе за своевременный выпуск советской малолитражки, принять шефство над производством малолитражных автомобилей.

28 апреля 1939 года произошло важное для завода событие. На объединенном заседании бюро МК и МГК ВЛКСМ было принято решение об участии комсомола Москвы и Московской области в производстве малолитражных автомобилей.

С большой радостью кимовцы узнали, что к ним придет большое подкрепление: в цехи направляют 512 комсомольцев — конструкторов, мастеров, наладчиков, квалифицированных рабочих с разных столичных предприятий, а на строительство завода — 605 комсомольцев из районов Московской области.

Бюро МК и МГК ВЛКСМ решило провести всесоюзный рейд для проверки выполнения заказов завода, а также организовать работу бригад «легкой кавалерии» по проверке выполнения графиков строительства и работы заводов-смежников.

1940 год должен был стать началом выпуска малолитражных автомобилей. Газета «Комсомольская правда» писала, что это дело чести комсомола, советской молодежи. Будущий завод должен быть построен силами молодых патриотов Страны Советов.

В это горячее время в комитет комсомола ежедневно приходила почта со всех концов страны. Молодежь хотела ехать в Москву, чтобы принять участие в строительстве завода малолитражных автомобилей, сооружаемого по решению XVIII съезда ВКП(б).



Писали инженеры, техники, студенты, рабочие, колхозники, служащие. «Мы с женой хотим строить завод имени КИМ, — писал Павел Никитин из Свердловской области. — По специальности мы счетоводы, но если надо, можем переквалифицироваться».

Таких писем было много. Строительство завода, носившего имя КИМ, становилось родным и кровным делом всего комсомола.

Особую заботу о строительстве проявляли комсомольцы тех заводов, которые готовили детали для будущих автомашин и выполняли заказы на оборудование.

«Мы выяснили, в каком положении находится ваш заказ на плоскошлифовальный станок, — писали комсомольцы завода шлифовальных станков. — 4—5 июня вы получите свой станок. Мы считаем большой честью повседневно заботиться и помогать вашему коллективу в создании малолитражных автомобилей. Уверены, что вы с честью выполните решения XVIII съезда ВКП(б) и дадите стране автомобили».

На многочисленные письма заводской комитет ВЛКСМ посылал обстоятельные ответы, сообщал желающим работать условия поступления на завод, рассказывал комсомольцам смежных заводов о задержках с оборудованием, о недостатках в освоении производства деталей.

Комитет комсомола в то время был похож на боевой штаб. По комсомольским путевкам сюда приходили сотни юношей и девушек, без конца звонили телефоны, поступали жалобы, просьбы...

На комсомольском собрании принимается обращение ко всем комсомольским организациям заводов-поставщиков:

«...Возьмите под свой особый контроль изготовление деталей и оборудования для наших цехов».

И вскоре стали поступать ответы:

— Взято под особый контроль!

## СТРОЙКА В РАЗГАРЕ

Расширение и реконструкцию автозавода имени КИМ поручили московскому тресту «Строитель», а начальником строительства был назначен молодой талантливый инженер Ф. А. Слипенченко, уже успевший к тому времени приобрести опыт на стройках Харьковского тракторного, первой очереди московского метро, ГПЗ-1.

«АвтоКИМ» предстояло построить в две очереди. Первая очередь предусматривала строительство главного и кузовного корпусов с бытовыми помещениями, лаборатории, конторы, столовой. Вторая очередь — это контрольно-отделочный

корпус, вспомогательные цехи, заводоуправление и другие объекты.

На бумаге все было просто и ясно. А на деле — целая цепь трудностей. Рабочих все еще не хватало. Строительных материалов и транспортных средств — тоже. И все-таки фронт работ ширился с каждым днем.

Душой коллектива были коммунисты и комсомольцы, руководимые партийной организацией, 18 бригад из числа мобилизованных комсомольцев стали настоящими энтузиастами строительства. Их вездесущим вожаком был секретарь комсомольской организации строительства Н. Т. Сизов, впоследствии ставший известным писателем, заместителем председателя Моссовета, генеральным директором киностудии «Мосфильм». Он часами не покидал строительные площадки и постоянно общался с ребятами, помогал им ликвидировать неполадки. Павел Орлов, Константин Курин, Петр Шульгин и многие другие молодые рабочие, уже хорошо знавшие слесарное и токарное дело и пришедшие на стройку по комсомольским путевкам, не гнушались никакой работой. Они рыли котлованы, подвозили раствор, становились бетонщиками и каменщиками, трудились по-стахановски.

На них опирался не только комитет комсомола, но и администрация, и партийная, и профсоюзная организации. Каждый день Николай Сизов собирал своих гвардейцев труда, чтобы подвести итог проделанному, похвалить, а иной раз кого-то и пожурить, ну а потом внести полную ясность на завтрашний день, чтобы уже с утра можно было не терять ни минуты времени.

А зима как на грех была суровая. Морозы обжигали лица и руки. Стройка шла напряженно, каждый день играл роль в борьбе за своевременное окончание работ. Комсомольские бригады не уходили с лесов и в те нередкие часы, когда пронизывающий ветер свистел по этажам, замораживая раствор и покрывая инеем лопаты в руках землекопов.

Бетон согревали паром. И вдруг пришло известие: если не утеплить трубы паропровода, они выйдут из строя. Бетон застынет.

Тринадцать комсомольцев и их бригадир комсомольский вожак Павел Орлов заявили: «Аварии не допустим!» Заготовили войлок и по колено в снегу начали утеплять трубы. Руки прилипали от обжигающего мороза к металлу. Но упорство побеждало. Метр за метром трубы покрывались войлоком, подача пара продолжалась без перерыва.

Это лишь один эпизод из трудовой жизни комсомольской бригады, которая за год работы на строительстве стала знаменитой.

Четырнадцать друзей из этой боевой бригады стали примером для всех рабочих. Что бы они ни делали — вынимали



грунт, сбивали опалубку или подвозили кирпич, — все заканчивали досрочно, не знали ни минуты простоя.

Отлично работали и другие бригады. Землекопы бригады Инюточкина выполняли больше чем по две нормы. Не уступали ребята комсомольских бригад Иванова, Апифина, Трофимова. Заводская и городская печать того времени постоянно называла имена каменщиков Федорченко и Лелявина, плотников Черемина, Московцева и Толмачева, штукатуров Алексева и Хивренко...

Трудно переоценить роль, которую сыграли в строительстве завода выездные редакции «Московского большевика», «Московского комсомольца», «Строительной газеты». Они выпускали на стройке боевые листки, передававшие опыт лучших и публиковавшие критические заметки об отстающих и нерадивых. Этим боевым листкам до всего было дело. Своим вмешательством они ускоряли проектирование и монтаж оборудования, помогали лучше наладить обучение рабочих и устранять многие недочеты.

Однажды, это было уже в апреле 1940 года, боевой листок рассказал об успехах женской комсомольско-молодежной бригады штукатуров Александры Хивренко. Вот что прочитали тогда строители:

«Бригадир Шура Хивренко четыре года назад стала штукатуром. Сейчас она уже заслужила звание мастера социального труда. На строительстве автозавода имени КИМ девушки ее бригады не только перевыполняют задания, но и успешно соревнуются с бригадой опытного штукатура т. Черемина, имеющего четырнадцатилетний стаж.

Вот что произошло позавчера. Шура Хивренко решила вызвать Черемина на индивидуальное соревнование.

— Слушай, Черемин, — сказала она, — ты опытный работник, но я все же тебе не уступлю!

Заключили договор, и тут же в 5 часов 30 минут вечера, оба бригадира приступили к работе...

В первые часы Черемин шел впереди. Казалось, что победа достанется ему. Но вот Шура начинает набирать темп и продвигаться вперед.

Прошло семь часов, и уже можно было даже на глазок определить, что она обогнала старого, опытного рабочего. Все с нетерпением ждали, когда подсчитают результаты. Выяснилось, что Хивренко оштукатурила за смену 52,6 квадратного метра стены, а Черемин — 41,8 квадратного метра.

Раздались приветственные аплодисменты. Шура улыбалась. Упорным трудом она сумела добиться своего. При всех ее старший товарищ Черемин крепко пожал ей руку.

Все поздравляли Шуру Хивренко. Она добилась успеха не только потому, что приложила все свои силы. Шура все-сторонне использовала опыт лучших штукатуров, подготовила

раствор хорошего качества, внимательно осмотрела рабочее место и только после этого приступила к штукатурке».

Строителям помогали рационализаторы. Инженеры Е. В. Александров и Г. П. Щербаков предложили утеплять железобетонные стены подвальных помещений кузовного цеха не кирпичной кладкой, а шлакобетоном и шлаком. Это позволило отказаться от доставки и укладки нескольких десятков тысяч кирпичей и помогло ускорить строительство. Когда стало не хватать торцовых деревянных шашек для настила полов, механик стройки И. Ковалев пристроил к двум действующим циркулярным пилам передвижную каретку с поджимным рычагом. Производительность пил повысилась в два с половиной раза.

Используя поточно-скоростные методы, строители в короткий срок возвели корпуса: кузовной, вспомогательных цехов, контрольно-отделочный, инженерный. Площадь главного механосборочного корпуса была значительно расширена. Жилой дом ИТР, который мешал возведению кузовного корпуса, был передвинут на 50 метров.

Близилось окончание строительства, и очень многие строители решили не расставаться со своим детищем, освоить новую профессию и стать автостроителями.

— Вы должны быть рабочими и мастерами нового автомобильного завода. Кому же, как не вам, делать малолитражные автомобили, которых уже давно ждет наша страна!

Этот призыв партийной, профсоюзной и комсомольской организаций пал на благодатную почву. Строители начали писать заявления: хотим стать производственниками и остаться на заводе!..

Среди тех, кто пришел по комсомольской путевке строить завод, был Петр Шульгин. Вот уж, действительно, активности и сноровки занимать ему не надо было. Кем только не побывал Шульгин на стройке, какие только профессии не освоил и, наконец, стал хорошим производственником, изучил обработку металлов токами высокой частоты. С тех пор прошло больше 30 лет. Жизнь накрепко связала Петра Григорьевича Шульгина с заводом, который стал для него, можно сказать, родным домом.

Только огневые фронтовые годы разлучили Шульгина и завод. Но как только победно отзвучали громы Великой Отечественной войны, Шульгин вернулся в свой цех металлопокрытий, вернулся с боевыми наградами, к которым присоединил потом и награды трудовые. Еще долгое время Петр Григорьевич работал и учил других.

Он был одним из лучших профсоюзных активистов предприятия. Много лет подряд автозаводцы избирали Шульгина председателем цехового комитета профсоюза, членом завкома, членом президиума заводского комитета. К этому наставнику



прислушивался каждый, потому что видел его неустойчивую энергию и постоянную заботу о производстве, его готовность оказать помощь тому, кто в ней нуждается.

Когда-то легко вбегал молодой парнишка Петр Шульгин в проходную завода. На склоне лет входил он сюда не спеша, степенным шагом, как и подобает заслуженному ветерану труда. Человек, у которого все было связано с этим большим и таким любимым делом на Волгоградском проспекте, хорошо прожил свою рабочую жизнь и ушел на заслуженный отдых.

\* \* \*

Одновременно со строительством велись конструкторско-технологические и монтажные работы, шла подготовка к производству малолитражных автомобилей.

Инженеры-проектировщики обязались досрочно разработать технические и рабочие проекты с учетом последних достижений в области автомобильной техники и создать такую малолитражку, которую можно будет эксплуатировать во всех районах страны. На заводе только и говорили о грядущей малолитражке. Говорили и писали. На столбцах заводской газеты «Кимовец» появлялись даже стихи о долгожданной машине.

В четвертом квартале 1939 года на завод начало поступать оборудование, монтажом которого руководили главный механик А. И. Волков и начальник монтажного цеха А. И. Цымбал.

С особой благодарностью ветераны завода вспоминают самоотверженный труд Александра Ивановича Цымбала. Коллектив многим обязан ему. Этот человек поистине не знал покоя в горячую пору монтажа нового оборудования и проявил много выдумки, изобретательности, чтобы успешно справиться со своей задачей.

Создан экспериментальный цех. Это база конструкторского отдела для изготовления деталей, узлов и опытных образцов автомобилей.

Теперь уже приближались сроки готовности всех цехов, всех технологических процессов и самой конструкции автомобиля.

Кузовной цех. Впервые в Советском Союзе запроектирован процесс окраски кузовов на основе глифталевой эмали вместо нитрокраски. Это сделали инженеры Е. Федоров, А. Дмитриева, А. Ахроменко.

Выполнили свои обязательства проектировщики механических цехов под руководством А. К. Накорякова.

Инструментально-штамповый цех для пользы дела решили разместить на временных площадях. Ждать некогда! К каждому смонтированному станку немедленно становился рабочий и давал продукцию. На всем лежала печать молодости — и на цехе, и на станке, и на самом рабочем, который

только недавно освоил профессию.

Все ли шло гладко? Конечно, нет. Были ошибки, просчеты, «детские болезни». Но все на ходу исправлялось. Было главное: неистребимое желание добиться успеха. И никому никаких уступок!

Молодые инженеры В. Перекрестов, В. Шустер, И. Расплетин, С. Киримов, М. Редкер, А. Фрумкин и другие пришли на завод по комсомольской мобилизации. Они росли и выросли вместе с заводом. Перекрестов и Шустер досрочно подготовили и успешно защитили проект сборки шасси автомобиля. Это был большой этап их творчества на заводе, творчества, продолжающегося до сих пор.

В. С. Перекрестов, например, участвовал в создании многих моделей автомобиля «Москвич», долгие годы возглавлял техническую часть цеха сборки и окраски, многое сделал для последующей реконструкции своего завода.

\* \* \*

Чтобы начать производство автомобилей, на заводе надо было установить 1766 единиц основного оборудования, спроектировать и изготовить около 5 тысяч наименований различных инструментов и приспособлений. На помощь кимовцам пришли десятки предприятий.

Широким фронтом шли монтажные работы в новых и реконструированных цехах.

Первым пусковым объектом стал инструментально-штамповый цех. Вот здесь-то и был показан пример стахановского труда монтажников. Бригады Калинкина и Киселева досрочно завершили задания по электромонтажу. Комсомольцы Митрофанов, Романов, Семяшкин выполняли нормы на 175—200 процентов.

И все же подготовка к выпуску первых автомобилей могла оказаться сорванной. Заводы-поставщики еще нарушали сроки договоров на поставку оборудования, инструментов, комплектующих изделий. Тогда комсомольцы, посоветовавшись, решили создать бригаду «легкой кавалерии». Ею возглавил М. Редкер.

И начались рейды на смежные предприятия.

В эту бригаду входили рабочие и инженеры. Они знакомили трудящихся на предприятиях-смежниках с положением дел, проверяли, как идет выполнение заказов, и, как правило, добивались успеха. Такие рейды помогли ускорить выполнение заказов на ЗИСе, электроламповом заводе, Москабеле, ГПЗ-1 и на других предприятиях.

«Легкой кавалерии» помогали комсомольцы смежных заводов. Сыграло важную роль шефство московского комсомола над созданием малолитражного автомобиля.



«Ведь мы делаем одно общее дело» — это обращение подшефных действовало безотказно. Так было на электроламповом заводе, который вначале не хотел даже принять заказ на еще не освоенные заводом электролампочки для автомобилей. Потребовалось решительное вмешательство комсомолки и «легкой кавалерии», чтобы добиться положительного результата.

Забот было много. Особенно тревожно обстояло дело с металлом. Все зависело от сталинского металлургического завода «Красный Октябрь». Надо ехать в Сталинград. Но кому это поручить? Выбор пал на энергичного комсомольца из цеха моторов Александра Тарана. И вот он начинает действовать.

Прежде всего — визит в Московский горком комсомола. Отсюда он уходит с письмом, адресованным секретарю Сталинградского горкома ВЛКСМ: «Просим оказать содействие члену комсомольской бригады автомобильного завода имени КИМ т. Тарану А. Г., направляемому для форсирования получения с завода «Красный Октябрь» стали, необходимой для обеспечения пуска в мае 1940 года подшефного Московской организации ВЛКСМ завода имени КИМ».

Сталинградские комсомольцы помогли. Заказ был выполнен и хромоникелевая сталь погружена в вагоны. Но отправлять ее обычным товарным составом нельзя: слишком долго придется ждать москвичам свой груз. И Таран находит выход. Он посылает телеграмму наркому путей сообщения: «Отсутствие хромоникелевой стали угрожает срывом выпуска первых малолитражек. Окажите содействие комсомольскому заводу, разрешите прицепить два вагона к пассажирскому составу».

Через два дня пришла ответная телеграмма, в которой сообщалось, что отдан приказ прицепить два товарных вагона к пассажирскому поезду. В Москву сталь прибыла вовремя.

В таких поездках на заводы-смежники комсомолец Таран был несколько раз. В Магнитогорске, Челябинске он добивался с помощью местных комсомольцев быстрого выполнения заданий по отгрузке материалов, необходимых для сборки малолитражек. А 16 апреля 1940 года бригада Тарана вместе с работниками конструкторского отдела собрала первую коробку перемены передач.

Комсомольские рейды всколыхнули общественность многих заводов-смежников и очень помогли в решающий период подготовки к пуску автозавода.

...Наконец, пришел день, вошедший в историю завода и всего советского автомобилестроения. Это было 25 апреля 1940 года. С заводского конвейера сошел первый автомобиль. А в мае начались испытания на износ трех опытных образцов.

## КИМ-10 НА КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ

Долго и упорно готовились к этому дню на заводе. Широко развернулось соревнование за освоение производства автомобилей.

«Все зависит от людей, от нас с тобой. Помни это, товарищ!» Так говорилось на партийных, профсоюзных и комсомольских собраниях. Это утверждали лозунги и плакаты в цехах, материалы заводской многотиражки «Кимовец», ответственным редактором которой был В. Родинков, ныне ветеран труда.

На каждом участке, на каждом рабочем месте накал достигал предела. Рабочие, наладчики, мастера, прошедшие переквалификацию на крупнейших автозаводах страны в Горьком и в Москве, показали, что научились многому.

Тяжело шло освоение двигателя. До сих пор вспоминает от этого ветеран завода М. Изис, бывший в то время начальником техсектора цеха моторов. Вместе с Изисом немало изобретательности проявили старший мастер Воронцов и конструктор Е. Кнопф пока, наконец, освоили двигатель.

Лучшие мастера А. А. Борисов в обойном отделении, А. М. Фомин на сборке кузовов, С. Рябцев на главном конвейере и многие, многие другие почти не уходили с завода, готовя первые машины.

Последние дни апреля 1940 года были наполнены важными событиями. Как уже говорилось, первенец завода появился 25 апреля. Это произошло в шесть вечера. Вскоре с конвейера сошли еще две машины, и 27 апреля, еще до начала испытаний, состоялся первый пробный пробег.

Это была самая лучшая награда за бесконечные усилия всего коллектива. Уже 29 апреля заводская газета выпустила листовку с коротким, лаконичным сообщением, каждое слово которого радовало и вселяло новые надежды:

«Машины вышли из первого испытания с хорошим результатом. Мотор работал безотказно. Коробка скоростей собрана тщательно. Сцепление включается плавно. Задний мост на ходу работает бесшумно. Из пробного пробега стало видно, что советская малолитражка имеет хорошие динамические показатели».

Итоги короткого пробега обсуждались на все лады. Разногласий почти не было. Не обошлось, конечно, без некоторых критических замечаний, но иного даже нельзя было ожидать.

— Конечно, работы еще предстоит много, но поймите, — словно уговаривали друг друга конструкторы и технологи, — это ведь первая проба...

И снова очередной комментарий: благодаря правильному подбору рессор и регулировке амортизаторов машина идет



плавно, не «галопирует», как это иной раз наблюдалось у малолитражек зарубежных марок.

28 апреля в пролете главного конвейера состоялся объединенный митинг строителей и работников завода, посвященный окончанию строительства первой очереди и выпуску первых трех малолитражных автомобилей. Выступили директор завода А. В. Кузнецов, секретарь партбюро П. Школьников, комсомолец инструментально-штампового цеха И. Иоффе. Они вспоминали то, что было так дорого каждому кимовцу, — и трудности, и радости, и просчеты, и удачи. Много добрых слов было сказано о строителях.

1 мая 1940 года на улицах столицы впервые появились новые советские легковые малолитражные автомобили КИМ-10. Вслед за военным парадом они проехали по Красной площади, сопровождаемые приветствиями с трибун.

«Что привлекало в них? — писала на другой день газета «Московский большевик». — Не блеск цельнометаллических кузовов и изящество деталей (хотя это их неотъемлемое качество, бросающееся в глаза), но главное — малые формы. Маленькие, обтекаемые, они поразили зрителей своей легкостью. На радиаторе машины — кимовский флажок (завод носит имя Коммунистического интернационала молодежи), на заднем крыле — четкие буквы новой марки...»

Директор завода А. В. Кузнецов писал в первомайском листке:

«Кимовцы добились первых успехов — первые советские малолитражки собраны и с честью выдержали испытание. В этом большая заслуга нашего коллектива. Хорошо справились с ответственным поручением конструкторы Халевский, Старикова, Егоров, Котиков.

Не жалея сил, работали технологи Русинов, Черницкий и многие другие.

В борьбе за первые малолитражки в два раза выросли ряды многостаночников, значительно увеличилось число стахановцев.

Несмотря на неуккомплектованность цехов оборудованием, передовые люди завода освоили ряд трудоемких деталей.

Мы добились первых успехов, задание партии и правительства выполнено. Но большевикам несвойственно успокаиваться на достигнутом. Дело чести всего коллектива — с удвоенной энергией добиваться массового выпуска высококачественных малолитражных автомобилей для граждан страны социализма».

Весть о выпуске первых малолитражных автомобилей нашла живой отклик во всех концах нашей страны. Почти ежедневно на имя директора завода поступали десятки писем, проникнутых большим желанием приобрести малолитражку. Писали из Ленинграда, Куйбышева, Минска, Рязани. Писали

с Украины, из Сибири, с Урала, из Киргизии и с Камчатки. Писали колхозники, стахановцы, инженеры, артисты, врачи, агрономы, педагоги, подводники, танкисты, пилоты, герои-дальневосточники.

Интерес к новому автомобилю был огромен. Советским людям хотелось узнать все, что касалось долгожданной малолитражки: и техническую характеристику и, главное, условия эксплуатации.

Это была машина с цельнометаллическим кузовом и 30-сильным двигателем, позволяющим развивать скорость до 100 километров в час.

Прошло лето. В октябре приступили к эксплуатационным испытаниям машин, от исхода которых зависело дальнейшее развитие производства.

Испытания были организованы в три этапа. Первый из них — обкатка до 2 тысяч километров под Москвой с ежедневным заездом на завод, причем первая 1000 километров — с ограниченной скоростью. Затем пробег по маршруту Москва — Чернигов — Смоленск — Москва. И наконец, интенсивная эксплуатация машин по маятниковому маршруту Москва — Горький — Москва — Вязники — Москва.

Один из старейших работников завода, Василий Семенович Максимов, водитель-испытатель отдела главного конструктора, помнит, как ему пришлось испытывать автомобили КИМ-10.

На одной из первых машин он поехал в Горький. Была зима, метель, стоял мороз. Дороги были, конечно, не такие, как сейчас, но на испытании это не отразилось: автомобиль был собран на совесть.

В конце 1940 года на заводе было начато мелкосерийное производство автомобилей КИМ-10. Шефская помощь комсомола продолжалась, и были все основания предполагать, что освоение массового производства пойдет успешно.

В честь пятой годовщины стахановского движения на заводе организовали слет стахановцев и ударников. К этому времени уже каждый четвертый кимовец был стахановцем. В специальных школах передовые производственники делились своим опытом.

Выросли и ряды многостаночников. Наибольшее распространение это движение получило в инструментально-штамповом и ремонтно-механическом цехах.

«Работайте, как Полина Чижикова» — звали плакаты. У нее действительно было чему поучиться. Чижикова работала на двух токарных и одном горизонтально-фрезерном станках. Она сама выполняла все шесть операций на обработке диска сцепления, сама налаживала станки. Полина стала героем стахановского слета. Она заявила, что готова поделиться своим опытом с каждым станочником.



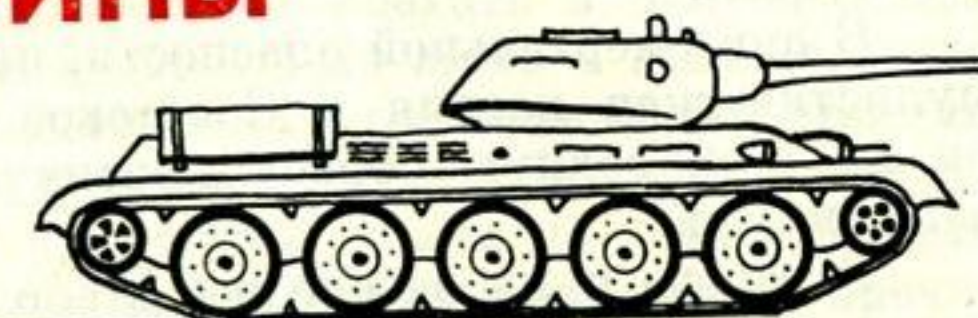
Слет решил: обеспечить конвейер всем необходимым, быстрее освоить серийный выпуск автомобилей, хорошо подготовиться к массовому производству малолитражек.

Своей большой цели кимовцы подчинили все помыслы и планы. В соответствии с этим разрабатывались методы и формы партийной, профсоюзной и комсомольской работы. Определялись ближайшие перспективы: моторный цех должен собрать 400 двигателей и изготовить 800 комплектов деталей; цех шасси — 400 задних мостов, столько же передних подвесок и 800 комплектов деталей; прессовый цех обязан дать 1200 комплектов деталей; кузовщикам было поручено изготовить соответствующее количество кузовов.

На 1941 год у кимовцев были далеко идущие планы. Предстояло закончить строительные и монтажные работы, чтобы обеспечить проектную мощность завода. К началу 1942 года с конвейера должно было сойти 2500 машин в месяц.

Свершиться планам помешала война. Пришел июнь 1941 года. К этому времени удалось выпустить лишь около 500 машин.

## В ГОДЫ ВОЙНЫ



### НА ЗАЩИТУ РОДИНЫ

...Кончалась обычная трудовая неделя. В ту субботу еще все было спокойно. Теплый июньский вечер застал москвичей в парках, театрах, концертных залах. Но это был последний мирный день. Наступила роковая ночь, ставшая началом Великой Отечественной войны.

В воскресенье утром завод был почти пуст. Только небольшие группы ремонтных рабочих занимались срочными делами.

А после того как на всю страну прозвучало правительственное сообщение о злодейском нападении на нашу землю гитлеровских полчищ, заводской двор, помещения парткома и завкома профсоюза стали заполняться людьми. Возбужденные, с суровыми лицами, на которых была написана решимость, они говорили: время дорого, надо действовать.

Утром 23 июня на заводе митинг. Его открыл секретарь парткома. Прошли десятилетия, но многие ветераны завода помнят, как говорил слесарь экспериментального цеха Гусakov. Это было очень короткое выступление:

— Товарищи, я иду в ряды нашей славной Красной Армии. Будьте спокойны, буду драться на фронте так, чтобы защитить нашу Родину. Мы должны, мы обязаны уничтожить фашизм...

Мастер цеха моторов Голубев:

— Настал ответственный момент. Сейчас как никогда мы должны быть едины, дисциплинированы и организованы. И мы готовы ко всяким испытаниям. Самоотверженным трудом на производстве, героизмом на фронте каждый покажет,



на что способны партийные и непартийные большевики. А тому, кто останется здесь, на заводе, — наш наказ: больше продукции высокого качества!

Участники митинга, все автозаводцы поклялись отдать свои силы на защиту чести и свободы советского народа, своей Родины.

В дни смертельной опасности, нависшей над страной, Коммунистическая партия и Советское правительство вдохновляли на всенародную борьбу против ненавистных фашистских захватчиков.

В городе и на заводе все стало по-другому: строже и напряженнее. В цехах, в учреждениях, в трамваях и метро появились лозунги и плакаты «Все для фронта!», «Все для победы над врагом!», «Наше дело правое, враг будет разбит, победа будет за нами!» С каждым днем жизнь все больше подчинялась задачам войны и победы. Требование партии до конца покончить с благодушием и беспечностью, перестроить работу на военный лад глубоко запало в сердца людей. В цехах и отделах автозавода имени КИМ это стало главной задачей. Устраивать долгие собрания было некогда. Кратко подводили итоги дня. Главное, о чем говорилось, — поднять производительность труда, быть готовым и к любому фронтовому заказу.

В. И. Ленин оставил нам в наследство мудрые слова: «...для ведения войны по-настоящему необходим крепкий организованный тыл». Это было положено в основу деятельности Коммунистической партии по перестройке всей жизни страны на военный лад. И это хорошо понимали кимовцы.

В дни, когда возросла угроза столице, на строительство линий обороны поднялась буквально вся Москва. На сооружение оборонительных рубежей из предприятий Таганского района (так он тогда назывался) особенно отличились ГПЗ-1, завод имени КИМ, 1-й Московский часовой и завод «Подъемник». Кимовцы одними из первых развернули на строительстве социалистическое соревнование и добились перевыполнения норм. Суточная норма на выемке грунта составляла 4 кубометра земли, но многие автозаводцы давали по полторы-две нормы. Работы продолжались даже при артиллерийском обстреле или авиационном налете.

Трудно, очень трудно было в то время нашей героической столице. Только за последние дни июня — в самом начале войны — Московская городская партийная организация послала в армию и на флот 5,5 тысячи коммунистов. А за пять месяцев первого военного года в армию ушло более 100 тысяч москвичей-коммунистов. Это составляло почти половину всей городской партийной организации.

В ту военную осень Москва превратилась в обширный военный лагерь. Она выставила около 40 истребительных

батальонов. В строительстве оборонительных укреплений участвовало почти 600 тысяч жителей Москвы и Подмосковья.

Мы уже рассказывали, как комсомолец Александр Таран ездил в Сталинград за металлом для малолитражек. В сороковом году его призвали в ряды Красной Армии, а год спустя, в июне сорок первого, ему разрешили поехать в отпуск домой на побывку. Он отправился в дорогу, но весть о войне застала его в поезде. Пришлось солдату сойти на ближайшей станции и вернуться в свою воинскую часть.

Всегда с нетерпением и тревогой ждали на заводе письма Александра Тарана с фронта. И в каждом можно было прочитать уверенные слова: «Победа будет за нами!»

Последнее письмо с фронта было написано его рукой под Вязьмой...

С великой гордостью и затаенной грустью завод почти ежедневно отправлял на фронт своих лучших сынов. Одним из первых попрощался с товарищами молодой монтажник Михаил Гладких. Все четыре года он провел на передовой. Его военная специальность — разведка, род войск — артиллерия. Со своим артиллерийским полком солдат прошел от Ленинграда до Берлина.

Все пришлось испытать Михаилу. В снежную, холодную зиму сорок второго фашисты попытались замкнуть второе кольцо вокруг блокированного Ленинграда, чтобы сломить героических защитников города. Ночью в сторону врага ушла артиллерийская разведка. В группе были трое: командир, радист и корректировщик. Этим корректировщиком был М. Гладких. Всю ночь пролежали три разведчика в снегу на пронизывающем ветру и засекли огневые точки противника, а утром дивизионная батарея по их указаниям открыла прицельный огонь. Когда в атаку пошли наши танки и пехота, вражеские батареи и дзоты молчали...

За эту операцию Михаил Гладких получил свою первую боевую награду.

Затем на груди отважного солдата появились и другие ордена, и каждый из них как бы отражал очередной этап на пути к трудной и далекой победе. А путь этот закончился в Берлине, у поверженного рейхстага.

Сразу хочется сказать, что Михаил Емельянович Гладких до сих пор трудится на родном заводе бригадиром монтажников, имеет трудовые награды и почетное звание «Заслуженный рабочий АЗЛК».

Гладких — один из сотен заводчан, ставших грудью на защиту Родины. А вы помните Василия Ивановича Андропова, того самого, который в тридцатом году одним из первых стал осваивать на конвейере сборку автомобилей? Так вот Андронов, несмотря на всю свою любовь к заводу, тоже не пожелал оставаться в тылу.



Боевое крещение он получил в районах Тулы и Орла. Пять дней продолжались ожесточенные бои. 120 тяжелых часов! Потом новое направление: к Волоколамску и Ржеву.

Шли через Москву. Проезжали по такой знакомой Угreshской улице. Здесь рядом, в 100 метрах, был родной завод. Сердце замирало от волнения, но пришлось проехать на своем вездеходе мимо.

Жестокие бои прошли у Ржева. А после — на Великие Луки. ...Много дорог исколесил его вездеход. Брал Андронов город Демидов, штурмовал Смоленск, Витебск, Полоцк, прошел Литву и Латвию. После Шяуляя вступил, наконец, в Восточную Пруссию. С боями гнали фашистов. Враг огрызнулся. Как-то за Тильзитом наскочили на немецкую засаду. Идущие впереди андроновского вездехода два танка загорелись. По вездеходу прошли две пулеметные очереди, сразив радиста. Стреляли из окна здания, метрах в двадцати от машины. Схватив гранату, Андронов бросился к дому. Раздался взрыв — и наступила тишина... За этот короткий бой под Тильзитом Василию Ивановичу вручили орден Красной Звезды.

А потом довелось побывать в Будапеште, освобождать Вену.

В память о войне, кроме наград, остались еще и седые волосы.

\* \* \*

В октябрьские дни 1941 года вместе с другими уходил на защиту Москвы Таганский истребительный батальон. Было в нем немало автозаводцев-добровольцев. Они прошли необходимую подготовку, но в бой вступили позже, во время зимнего контрнаступления войск Калининского фронта.

Контрольный мастер арматурного цеха Д. Валуев был тогда командиром взвода этого батальона. Однажды приказали ему зайти со своим взводом немцам в тыл, поднять там панику и этим маневром отвлечь внимание противника.

— Вышли лесом на лыжах, в белых халатах, — рассказывает Валуев. — С нами отделение автоматчиков. А ночь как назло светлая-светлая. Подходим к деревне Знаменка. Высылаем вперед отделение — надо узнать, есть ли немцы. Разведка доносит: только что удрали, очевидно, успели заметить нас.

Двинулись дальше. Смотрим, едут две повозки. Гитлеровцы восстанавливают нарушенную связь. Тут мы их и встретили. Никто из них не ушел. Лишь испуганная лошадь помчала сани в деревню, а в санях — один из убитых немцев.

В той деревне, как оказалось, размещался немецкий штаб. Когда лошадь примчалась в деревню с убитым, среди штабистов началась паника. На машинах, на повозках в разные стороны разбегались гитлеровцы. Деревня опустела.

Вошли мы в деревню, выставили пулеметные посты, решили немного передохнуть да поужинать заодно. И вдруг — из минометов по нашей деревне как начали шпарить немцы! Загорелся дом, другой... Смотрю, автоматный огонь почти со всех сторон. «Окружить хотят», — думаю. Отстреливаясь, начинаем отходить. Вместе со мною двое автозаводцев — Воронков и Борисов — прикрывают отход. Спустились в ложину — и к лесу. Успели проскочить! Немцы в лес не пошли, боялись засады.

Одним словом, шуму мы наделали у немцев много. А это и надо было. Ведь в этом и заключался смысл нашего отвлекающего маневра, облегчающего наступление на другом участке.

Потом нас еще не раз использовали для нанесения ложных ударов.

\* \* \*

Фронтальная биография полного кавалера ордена Славы Петра Яковлевича Глебова, в прошлом отважного танкиста, затем передового станочника цеха моторов завода, началась на Курской дуге. Встречный танковый бой: 80 тяжелых «тигров» и «фердинандов» — наши... Самоходка, в которой был Глебов, выдвинулась вперед, прикрывая своих... Взрыв... огонь. Петр вытащил из горящей машины раненого командира, помог выбраться механику-водителю и сам выскочил в горящем комбинизоне.

Потушить одежду помогли подоспевшие бойцы, но руки и лицо были обожжены. С месяц продержали солдата в госпитале, а когда вернулся в часть, вручили ему орден Славы III степени.

Теперь он стал стрелком-радистом в тяжелом танке. Два корпуса 5-й танковой армии были брошены на разгром взятой в «котел» группировки фашистских войск в Прибалтике. Все ту же сжималось кольцо окружения. Советские танкисты с боями продвигались по болотистой местности. Рубили лес, делали настилы. Бывало, снимали с танков пулеметы и шли поддерживать пехоту. В машинах оставляли только механиков-водителей. За эти бои Глебов был награжден орденом Славы II степени.

Из Прибалтики путь танкистов шел на Восточную Пруссию. Горячо было под Кёнигсбергом. Наши войска штурмовали мощные укрепления противника. Танки били из орудий по фашистским дзотам, давили их гусеницами. На одной из дорог танкисты перехватили и разгромили колонну штабных машин. Продвижению наших войск мешала батарея минометов гитлеровцев. В ее уничтожении участвовал и танк, в котором был Глебов. За мужество, проявленное в боях под Кёнигсбергом, Петр Яковлевич был награжден орденом Славы I степени.



В Восточной Пруссии и закончилась война для героя. В июне 1945 года он шел в могучем строю боевых друзей — участников парада Победы по Красной площади мимо Мавзолея В. И. Ленина.

\* \* \*

Среди работников АЗЛК есть защитники Сталинграда, прославившие советское оружие и свой родной завод. Один из них — танкист Павел Логутов, работающий ныне в цехе технического обслуживания ремонта автомобилей. В армию ушел он молодым парнем еще до Великой Отечественной. Сел в танк механиком-водителем и не думал тогда, что так сурово сложится его армейская жизнь.

Первый бой он принял под Ельней. Потом в составе танковой бригады сражался за Воронеж. Оттуда выдавших виды танкистов перебросили на берега Волги. Шла битва за Сталинград. Такая битва, что время делилось не на дни и ночи, а на атаки и затишья. Так и запомнил это время танкист Логутов, с первого до последнего дня участвовавший в сталинградской эпопее.

— Ну, а потом Курская дуга, — вспоминает Павел Аркадьевич Логутов. — Особенно тягостно было ожидание перед главной атакой...

И вот грянуло ставшее знаменитым танковое сражение. Слились в одно целое десятки боев. Советские воины, а с ними танкист Логутов гнали разбитые вражеские части до самого Днепра.

Прошел танкист с боями в своей «тридцатьчетверке» Белоруссию, Польшу, Германию, участвовал в ликвидации окруженных группировок противника, увидел поверженный Берлин. Такое не забывается.

Война закончилась для Павла Аркадьевича Логутова на Эльбе. Много правительственных наград имеет он: орден Красного Знамени, два ордена Красной Звезды, орден Славы III степени, медали.

\* \* \*

Девушки в гимнастерках и обмотках или порыжевших кирзовых сапогах — о них особый разговор. Как нелегко им пришлось в те годы, сколько они выстрадали, как терпеливо и мужественно несли все тяготы войны!

Никогда не забудет бои под Москвой зенитчица Шура Мелкова, всегда будет вспоминать битву на Волге связистка Клава Петрова. Во всех цехах и отделах завода работали и продолжают работать бывшие фронтовики. Множество фронтовых дорог исходила контролер ОТК цеха моторов Антонина Батунина, заводская поэтесса, так много рассказывавшая в стихах о своих фронтовых переживаниях. В одном из своих стихотворений она писала:

Пришло к нам в сорок первом и втором  
Не юности, а мужества начало.  
И твой сгоревший в сорок первом дом,  
И мой — воронка около вокзала.

Нам грудно было, Родина, с тобой  
В холодные январские метели.  
В ночных походах, в битве под Москвой  
Мы часто гибли, не дойдя до цели.

Но твердо шли, чеканя каждый шаг,  
Парнишки с КИМа и с Арбата,  
Надев отцовский старенький пиджак,  
Прижав к груди, как книжки, автоматы...

«Кровью сердца» — так назвала это стихотворение Антонина Яковлевна Батунина, кадровая работница автозавода, участница Великой Отечественной войны, прошедшая славный боевой путь минера-разведчика от Москвы до Кёнигсберга.

...Идут годы. Но мы не вправе, сколько бы лет ни прошло, забывать слово «фронтовик». Свято храним мы память о наших товарищах, не вернувшихся с поля битвы, и отдаем дань глубокого уважения и искренней любви защитникам Родины, работникам завода, участвовавшим в Великой Отечественной войне.

## ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

Народная война против гитлеровских захватчиков требовала и от тех автозаводцев, кто остался в своих цехах, много мужества и предельной собранности. Рабочие и работницы называли себя солдатами тыла и делали, казалось, невозможное, чтобы быстрее и лучше выполнять задания.

— В любой момент готовы стать фронтовиками! — это были не просто слова, люди рвались на фронт, в военкоматах иной раз подолгу приходилось убеждать патриотов, что сейчас они необходимы у своих станков.

Уходивших в армию стали заменять их жены. Работница М. Павлушина первой показала пример высокого патриотизма. Проводив на фронт мужа, она в первый же день, отработав свою смену, стала на его рабочее место.

Так поступали многие работницы. Им было трудно, очень трудно, но они считали своим долгом отдавать все силы для отпора врагу.

На призыв партии и правительства повысить производительность труда люди отвечали делами. Они работали за двоих, за троих, чтобы заменить ушедших на фронт. Станочник инструментального цеха П. Фролов стал трудиться одновременно на двух резьбошлифовальных станках. Раньше это



показалось бы просто невыполнимым, но сейчас не было ничего невозможного, сейчас — война.

В цехе шасси, в моторном, у кузовщиков так организовали работу, чтобы ни одна минута не пропадала даром. Работницы-шассистки Соколова и Суркова досрочно выполнили важное задание. «Молодцы, — похвалил мастер уставших женщин, — отдыхайте!» А они — тут же на соседний участок: ведь и там дел невпроворот!

В цехе сборки в свободное от работы время изучали огнестрельное оружие, занимались строевой подготовкой. Юноши и девушки, люди постарше, даже пожилые рабочие старались овладеть боевой техникой, чтобы всеми средствами и силами защитить, если понадобится, свой город, свою улицу, свой завод. Это было очень важно, и скоро не только у сборщиков, но по всему заводу изучение военной техники стало неотделимо от основного производства, от повышенных обязательств и высоких трудовых достижений.

Был на заводе слесарь по ремонту оборудования Муратов. Не надо, наверное, объяснять, что вышедший из строя станок мог сорвать работу. Это всегда помнили Муратов и его товарищи. Они работали днем и ночью, иногда по 20 часов в сутки. Бывало, отдыхали час-другой тут же, в пролете, и снова начинали свой самоотверженный труд. Даже самые незаметные люди преображались. Уборщица Пименова, продолжая следить за чистотой и порядком в цехе, сверх того, стала работать на конвейере. И таких, как она, было много.

Война научила выполнять любые задания при любых, самых сложных условиях. Особенно высокие требования предъявлялись к командирам производства. Был такой случай. Начальнику одного из отделений прессового цеха Сизову поручили изготовить партию новых изделий для фронта. Ни образцов, ни чертежей не было. Объяснили ему так: представь себя в боевой обстановке и помни только одно слово: «надо!» Подумай и сделай так, чтобы боец тебя благодарил...

Рассуждения были излишни. Сизов взял двух рабочих — Лачугина и Пантелеева. Опытным слесарям не пришлось долго объяснять важность задания. Справиться с ним помогла рабочая смекалка. За несколько часов втроем сделали образцы, и один из них был немедленно утвержден.

— Десять дней на изготовление всей партии. Что, мало? — спросил начальник цеха.

Все трое переглянулись. «Сделаем», — сказал кто-то из них, хотя каждый, как и начальник цеха, отлично понимал, что в мирное время меньше чем за месяц никак не вышло бы.

В упорном труде прошли десять суток. Заказ был сдан к сроку.

Военные сводки настораживали. Ровно через месяц после начала войны на завод обрушились первые вражеские бомбы.

Кругом горели деревянные строения. Четко работал заводской штаб МПВО — все его посты действовали, люди были отведены в бомбоубежища.

Годы мирной жизни помогают многое забыть, но те, кто оставался в Москве осенью сорок первого, хорошо помнят картину тех дней. Аэростаты, висевшие над городом зенитки в боевой готовности, витрины магазинов, забаррикадированные мешками с песком, окна домов, заклеенные бумажными полосами на случай бомбежки. Так выглядело и Остаповское шоссе, и весь ближайший район с его предприятиями.

Автозаводцы трудились самоотверженно, по законам военного времени. Выполняя свои повышенные задания, многие изучали к тому же еще и смежные профессии. Рабочий высокой квалификации И. Зонтаг обучил четырех товарищей фрезерному и зуборезному делу. Мастер Тихонов подготовил десятерых начинающих ребят к работе на станках.

С конвейера больше не сходили легковые автомобили. Война ставила новые задачи, и вчерашние автостроители делали все, чтобы лучше и быстрее справляться с ними. Не отставали технологи и конструкторы. Круглые сутки их можно было встретить в цехах, скоростными методами создавали они чертежи, помогали налаживать и осваивать оборудование.

В историю завода, несомненно, войдут имена тех, кто в то время вложил труд свой в нашу общую победу над врагом, и прежде всего в готовящийся разгром фашистских орд под Москвой: конструкторов-автомобилестроителей П. Федорова, Ю. Фрумина, Ю. Менкова, В. Егорова, начальника участка В. Ерофеева, наладчиков В. Суханова, И. Назарова. Не забудутся трудовые подвиги автозаводцев А. Мальяна, Л. Василевского, Н. Рюмина, Н. Турулова и многих, многих других.

...А фронт приближался к Москве. Учащались налеты фашистской авиации, а с ними и воздушные тревоги.

Более 1000 фугасных и зажигательных бомб было сброшено на завод. На крышах корпусов дежурили автозаводцы, гасили «зажигалки», боролись с пожарами.

Осенью сорок первого завод вошел в состав комбината, выпускавшего легкие танки. Комбинат состоял из специализированного завода и кооперированных с ним Московского и Подольского заводов малолитражных автомобилей.

В ту тяжелую пору одной из важнейших задач оборонной промышленности стало наращивание темпов выпуска танков, налаживание их поточного производства — ведь во что бы то ни стало нужно было в самый короткий срок превзойти гитлеровскую армию по количеству боевых машин.

Понимая это, работники автозавода отдавали все свои силы, переоборудуя производство на выпуск военной продукции. Бывшие автозаводцы становились танкостроителями.



Но в связи с тем что гитлеровским ордам удалось прорваться на ближние подступы к Москве, вскоре был получен приказ об эвакуации завода в далекий тыл, на восток.

## ЭВАКУАЦИЯ

Массовая эвакуация промышленности в глубь страны и ее перестройка для нужд обороны — сложный и болезненный процесс. Перестройка велась в сжатые сроки, в особо трудных условиях военного времени. Ни в мировой, ни в отечественной практике не найти примера, когда бы тысячи сложных станков и механизмов современного завода, его транспортные и подъемные средства, рассчитанные и приспособленные для выпуска одной продукции, прямо с ходу переставляли, перedelывали и приспособляли для изготовления совершенно иных изделий. Не было в мире случая, когда бы крупные заводы с их многотысячными коллективами в считанные дни снимали с места в одном конце гигантской страны и через короткое время, почти с колес пускали в ход в другом конце государства.

Кажется, за целые столетия слово «эвакуация» не повторялось столь часто и не приобрело такого глубокого, волнующего смысла, как в этот первый период Великой Отечественной войны. Через 20 лет после победы над фашизмом Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев сказал: «По сути дела, целая индустриальная страна была перемещена на тысячи километров». Возможно это стало только благодаря огромной подготовительной и организаторской деятельности партии и правительства, благодаря мужеству и самоотверженности тысяч тружеников промышленности и транспорта, благодаря проявившейся с особой силой в годы войны идейной сплоченности всего советского народа.

Известный английский публицист А. Верт, не раз бывавший в СССР, писал: «Эвакуация промышленности во второй половине 1941 года и ее расселение на востоке следует отнести к числу самых поразительных организаторских и человеческих подвигов Советского Союза во время войны». Одним из участников этого подвига был коллектив, который еще совсем недавно выпускал мирную продукцию — легковые малолитражные автомобили.

...Рассчитывая каждый час, каждую минуту, готовились на заводе к эвакуации. Главное — не повредить ни одного станка, тщательнее вести погрузку в эшелоны. Очень важно было бережно погрузить кимовское оборудование: ведь оно предназначено для конвейерного производства и ему предстояло сыграть на новом месте особую роль.

Для ускорения погрузки оборудования железнодорожные пути были проложены внутри цехов. Демонтажные работы вел А. Цымбал, а отгрузкой руководил С. Фомин. Так началось тяжелое, полное опасностей путешествие на Урал.

На Урале сразу возникли новые сложные задачи: объединить коллективы москвичей, подольчан и уральцев в единый организм, найти жилье для вновь прибывших людей, обеспечить их питанием и вообще создать хотя бы сносные по понятиям военного времени условия для работы.

Трудностей было много, и прежде всего с расселением людей. К чести уральцев, это было сделано быстро.

На новом месте одна проблема сменяла другую. Не так-то просто было с питанием. С помощью небольшого совхоза приступили к заготовке картофеля и откормке скота, наладили снабжение. И одновременно началась планировка завода на трех площадях.

— Свободной земли для строительства новых корпусов было недостаточно, — вспоминает бывший директор завода Г. Р. Фрезеров. — Приходилось сносить некоторые помещения. Все понимали, что в условиях военного времени надо отказаться от обычных методов проектирования нового предприятия. Возникла необходимость смелого применения скоростных методов проектирования и строительства. Предусматривали деревянные конструкции зданий и такие способы работ, которые требовали минимальных затрат рабочей силы, а главное — времени.

С невиданной быстротой появились на пустом месте различные цехи: инструментальный и кузнечный, прессовый и автоматный, бронекорпусной и сборочный, ремонтно-механический и термический. И тут же, одновременно с сооружением цехов, устанавливали и пускали в ход оборудование. В трескучие морозы груженные на металлические листы станки с помощью автотягачей перевозили по городу к строительным площадкам. Приехавшие вместе со всеми кимовцами А. Цымбал, С. Фомин, А. Мальян и Н. Лихин возглавляли эту труднейшую операцию.

Уральцы смотрели на необычное зрелище и, заражаясь энтузиазмом москвичей, не терявших ни одной лишней минуты, сами включались в дело, старались помочь эвакуированным всеми силами.

Надо было поскорее разобрать «слоеный пирог», образовавшийся в результате разгрузки на малых площадях большого количества разнообразных грузов. Трудились, не зная ни дня, ни ночи. К одной из площадок проложили железнодорожные пути, на другой одновременно готовили бетонные дорожки для монтажа оборудования и достраивали здание. Люди забывали об усталости и порой даже не замечали, что мороз прихватывает уши и руки.



Особое беспокойство вызывала установка тяжелого кузнечного оборудования — молотов и прессов. Грузоподъемных средств не было. Вместе со своим шефом Александром Ивановичем Цымбалом монтажники нашли выход. Они использовали все подсобные средства, клетки, малую механизацию, и дело пошло.

С тех пор прошло более 30 лет, но А. И. Цымбал, теперь уже один из ветеранов завода, удовлетворенно вспоминает те дни: «Все-таки кузницу мы тогда пустили в срок. Да и вообще, завод строился небывало быстрыми темпами, работали на улице по 18—20 часов, а ведь морозы достигали 40 градусов».

## ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

Эвакуированный из Москвы завод имени КИМ в составе комбината должен был стать коллегой знаменитого «Уралмаша». А этот гигант, как известно, во время войны выпускал танки. Так что кимовцам предстояло непосредственно работать на оборону.

Однако завод только поднимался на новом месте, когда пришла радостная, обжигающая сердце весть: первая большая победа, разгром немцев под Москвой!

Затаив дыхание, слушали передачи из Москвы, ловили каждое слово, идущее из родного города. Понимали: советские танки хороши, но их еще мало, гораздо меньше, чем у врага, и в этом одна из причин временных успехов фашистской армии... Росла уверенность, что гитлеровцы будут разбиты, а теперь эта уверенность уже подкреплялась конкретными делами. Быстрее, как можно быстрее надо окончательно установить оборудование и немедленно включиться в выпуск боевых машин. Они нужны фронту!

Зима даже для Урала стояла очень холодная. Термометр показывал минус 45 градусов по Цельсию, а помещение, где шел монтаж станков, не отапливалось. Прежде оно предназначалось для ремонта паровозов, а теперь здесь прямо на деревянном полу, без фундамента, монтировали станки. Бригады рабочих под руководством неутомимого начальника монтажного цеха А. И. Цымбала трудились на славу. Смонтированные станки тут же подключали, и на них начинали работать.

Вскоре цех стали отапливать от паровоза, стоявшего за стеной.

Стало чуть теплее, но сама работа была как никогда горяча. Предстояло организовать производство новой четырехскоростной коробки передач. Для освоения этой продукции пришлось мобилизовать все силы и знания рабочих и инженеров. Люди работали, не покидая цеха по несколько суток. Много

настойчивости проявили наладчики В. Суханов, С. Цыганков, В. Симаков и другие. Вместе с ними были опытные московские мастера И. Хлопунов, П. Перов. Не расставались с рабочими в эти дни И. Строков, технологи М. Изис, Л. Чилингарян, Л. Преображенский, Л. Василевский. Это был действительно боевой отряд, стремившийся общими усилиями быстрее сделать первые коробки передач, чтобы затем наладить их массовый выпуск. И битва за эти драгоценные коробки была выиграна.

Быстрее и больше. Это звучало повсюду как приказ — в телефонных разговорах с Москвой, в радиопередачах, в заводской столовой и дома. Каждый кимовец понимал, что для выполнения этого приказа надо сделать все возможное и невозможное.

Решили создать механосборочные цехи и организовать поточный метод изготовления деталей и узлов. Это значит: бронекорпуса и танки — на конвейеры! Технологи и конструкторы энергично взялись за дело. На строящемся заводе не нашлось места для технологического отдела. Не беда, теперь не до удобств, решили технологи и разместились в здании городского краеведческого музея. Там и приступил к работе новый отдел. В нем неустанно трудились люди, которых и сегодня можно увидеть в стенах АЗЛК в Москве. Это Дмитрий Кириллович Николаенко, Виктор Алексеевич Садовников и другие. Они разрабатывали новую техническую документацию методом скоростного проектирования.

Скоро в механических цехах было оборудовано несколько десятков поточных линий. В труднейших условиях создавалась новая технология, которая основывалась на широком внедрении многолезцового резания, многошпиндельного сверления, использования твердосплавного режущего инструмента и многого другого, что сейчас кажется таким обычным и естественным, подчас даже устарелым, а тогда было событием первостепенной важности.

Трудности усугублялись еще и тем, что некоторые заводы-поставщики не могли выполнять заказы в срок или находились еще в процессе эвакуации. И приходилось самостоятельно осваивать производство новых деталей и узлов, например радиаторов.

Много сделали для успешного пуска механосборочных цехов автозаводцы Н. И. Лихин, А. А. Мальян, Н. И. Рюмин, вернувшиеся впоследствии в Москву, на свой завод.

Соревнование ширилось. Горячо откликнулась молодежь на патристический призыв газеты «Комсомольская правда». 30 декабря 1941 года с ее страниц ко всем молодым рабочим страны обратились руководители фронтовых комсомольско-молодежных бригад Горьковского автозавода: «Вся молодежь должна трудиться сейчас по-фронтовому. Мы призываем: соз-



давайте на своих предприятиях фронтовые бригады! Пусть они будут образцом для всех рабочих, пусть они покажут всем, что значит работать по-военному».

Эти слова услышала вся страна. На заводе, где трудились кимовцы, уже в первые дни января появились фронтовые бригады. Первоначально их было 13, а через год стало в 10 раз больше. Члены фронтовых бригад перевыполняли нормы в два-три раза. Многостаночников с каждым днем становилось все больше и больше, непрерывно росли ряды рационализаторов.

В цехе, который возглавлял И. Строков, прославилась фронтовая бригада зуборезов коммунистки Лизы Поповой. Она постоянно перевыполняла увеличенные месячные задания и снабжала сборку высококачественными деталями. Так трудились десятки комсомольско-молодежных фронтовых бригад завода.

Гвардейцы тыла не хотели отставать от гвардейцев фронта. Победы героической Красной Армии вдохновляли рабочих. Бригады кимовцев за счет уплотнения рабочего дня и рационализации регулярно увеличивали выработку. Если сегодня какая-либо из них выполнила задание на 150 процентов, то завтра она уже шла на приступ 170 процентов. И от нее не отставали соседи.

Носить звание фронтовой бригады было высокой честью, и добиться ее удавалось не всем и не сразу. Во всех цехах развернулось соревнование за право называться фронтовым участком, фронтовой сменой. Развивать творческую инициативу рабочих помогали партийная, профсоюзная и комсомольская организации, помогала и заводская многотиражная газета «За победу».

Большим событием стало на заводе внедрение автоматической сварки по методу известного советского ученого Героя Социалистического Труда Е. О. Патона. Автоматическая сварка позволила в 5—10 раз повысить производительность труда по сравнению с дуговой сваркой. Кроме того, новый метод облегчил труд рабочих, улучшил качество и обеспечил однородность сварочных соединений, экономию электроэнергии.

Автоматостроители быстро привыкли к новой профессии и стали заправскими танкостроителями. Неподалеку от сборочного цеха построили полигон, который постоянно напоминал горожанам о том, что идет война...

Урал стал главной кузницей оружия для фронта, и не удивительно, что расширяющийся завод, один из многих в тылу, стал ощущать недостаток в рабочей силе. Выручали главным образом женщины, которые быстро осваивали различные профессии. Принимали на работу и подростков — обитателей эвакуированных детских домов. Этим 15—17-летним ребятам учиться бы, но война диктовала свои жестокие

законы. Подростки работали на редкость дружно и энергично, не отставая от передовых взрослых рабочих.

На заводе все без исключения проявляли самую трогательную заботу о подрастающем поколении. И партийный комитет, и профсоюзная организация, и комсомол, чем могли, помогали ребятам, оторванным войной от близких. Для них построили и обставили два общежития, снабжали одеждой, ну, а кадровые рабочие, конечно, делились с ними опытом и мастерством.

Попадались иногда ребята и девочки небольшого роста, и было очень трогательно смотреть, как они стояли у станков на перевернутых ящиках или деревянных подмостках, чтобы удобнее было работать и управлять сложной техникой. Жизнь была трудной, война не щадила ни старого, ни малого, но Родина-мать тепло прижимала к сердцу каждого сына, каждую дочь.

Партийная и профсоюзная организации завода придавали особое значение овладению новой технологией. Многие автозаводцы и сегодня еще вспоминают о тогдашнем партгоре ЦК партии на заводе Г. А. Копелевиче. Это был военный инженер, окончивший бронетанковую академию, человек больших знаний, умело объединивший коллектив на выполнение сложных задач. Партком и дирекция практиковали партийные технико-экономические конференции, на которых обсуждались основные технические мероприятия. Решения этих конференций становились основой технических планов завода.

Весь советский тыл самозабвенно работал для фронта. Производство танков росло с каждым днем, но потребность в них увеличивалась еще быстрее. В 1942 году радио разнесло призыв уральцев, обращенный ко всем танкостроителям: организовать Всесоюзное социалистическое соревнование. Ответ на этот призыв долго не заставил себя ждать. Откликнулись коллективы всех танковых заводов. Всесоюзное соревнование танкостроителей начало набирать силу.

Хорошо поработали цеховые профсоюзные комитеты и на нашем уральском. В соревнование вступали бригада за бригадой, пролет за пролетом, цех за цехом. Все искали новые пути повышения производительности труда, девиз «Сегодня больше танков, чем вчера!» превратился в незыблемый закон. Развернулось массовое движение «двухсотников» и многостаночников, создавались новые фронтовые бригады, значительно возросло количество ударников.

Заводской комитет комсомола сосредоточил большое внимание на организации комсомольско-молодежных бригад. Молодые рабочие, связанные одним трудовым процессом, работали организованно, помогали друг другу. Производительность труда непрерывно увеличивалась, молодежь стала обслуживать все больше станков. Каждый юноша, каждая девушка овла-



девали несколькими профессиями и могли заменить любого рабочего на участке.

Вспоминается 1 января 1942 года. Не чувствуя мороза и усталости, кимовцы вместе с уралмашевцами провожали колонну из 20 уральских танков. Торжественным маршем прошли они по главной улице города, направляясь на ходовые испытания. И так ясно запомнился на головном танке ярко-красный флаг с четкой надписью: «Эти машины сделаны на Урале».

Так было положено начало. И с того января завод стал регулярно выполнять, а затем и перевыполнять задания Государственного Комитета Обороны.

Взяли на себя повышенные обязательства и вступили в соревнование многие инженеры. Путем тщательной наладки токарных полуавтоматов для позиционной обработки деталей они повысили пропускную способность токарной группы. Внедрили новый метод контроля шестерен, перепланировали расположение станков для поточной обработки деталей.

Был освоен сложный инструмент для улучшения поверхности зубьев, разработаны новые нормали, создан метод заточки резцов со стружколомами.

Стало очевидным, что помощь технической интеллигенции завода фронтовым бригадам можно и нужно расширить еще больше. Этого требовали интересы производства, а значит, интересы фронта. Технологи становились членами фронтовых бригад. Они каждый день бывали в них, консультировали и оказывали конкретную помощь.

Когда патриоты Урала готовились к подписанию рапорта Государственному Комитету Обороны, инженеры Хлебников и Герцен решили достойно отметить это важное событие. Несколько ночей работали они над изысканием нового метода калибрования прутковой стали. И вот результат: в четыре раза сокращено время на калибровку, достигнута большая экономия топлива и значительное уменьшение внутризаводских перевозок.

Не проходило дня, чтобы не возникали новые задачи, порой очень сложные, даже на первый взгляд невыполнимые. Но люди решали их.

Как-то перед технологами встала проблема, от решения которой зависело выполнение одного из фронтовых заданий, порученного комсомолке Рае Литвиновой. Ее станок был приспособлен для обработки шестерни одного размера, а надо было, не меняя режущего инструмента, нарезать шестерни другого размера.

После целого дня работы Литвинова поздно вечером собралась домой. В это время пришел технолог В. А. Садовников.

— Может быть, мне остаться? — спросила Рая.

— Нет, нет, идите отдыхать, вам надо хорошенько выспаться. А потом ведь утро вечера мудренее.

И вот В. А. Садовников и подоспевший конструктор Н. Т. Халевский стали обдумывать, как быть, с чего начинать. Оба они отлично знали этот станок и его возможности. Однако надо было испытать различную наладку.

Час за часом уходила ночь. Сознание того, что к утру станок должен быть готов к выполнению задания, подгоняло инженеров, но, увы... Снова и снова приходилось начинать сначала. Сколько раз приступали к нарезке шестерни — и фреза опять ломала зуб. А ведь как будто она должна была пройти в промежутке между двумя зубьями.

Уже на рассвете, когда казалось, что силы на исходе, станок удалось наладить для изготовления капризной шестерни. Утром комсомолка Литвинова приняла станок, испытала его и не поверила собственным глазам: она стала нарезать шестерни нового размера в несколько раз быстрее, чем нарезала раньше.

Вдохновенно трудились кимовцы на Урале, сполна вносили они свой вклад в победу над врагом. Поправки, вносимые в технологию, помогали совершенствовать производство, ускорять темп и улучшать качество. Единственный в то время импортный шлицефрезерный станок был рассчитан на обработку только коротких деталей. После горячего обсуждения и неудачной попытки найти способ обработки длинных деталей инструментальщики растерянно развели руками...

Технологи выручили и на этот раз. В цех пришли М. Изис и Л. Чилингарян.

— Не волнуйтесь, что-нибудь придумаем, — сказали они. И действительно, придумали. Хорошая идея, которая, вероятно, и не снилась американской фирме, изготовившей станок, оказалась на редкость простой. Технологи предложили сделать выносной кронштейн для поджимного центра станка. Одобрение было вскоре получено, изготовили новый кронштейн, установили на станок и стали фрезеровать шлицы нужного размера.

Технологи Л. Преображенский и Г. Иванцов разработали технологию сборки коробок перемены передач на конвейере. Пригодился опыт, накопленный за годы работы в автомобильной промышленности. Смонтированный конвейер быстро освоили. Требовалось все больше и больше коробок: «Уралмаш» наращивал выпуск танков.

Одновременно в специальном цехе развернулось производство бронебойных снарядов. Помогали автоматы, вывезенные из Москвы. В этом была немалая заслуга технолога Г. Вардина и начальника участка Н. Рюмина. Вместе с передовыми производственниками они участвовали в соревновании и давали все больше продукции фронту.



Боевая задача стояла перед инструментальным цехом, где трудилось много москвичей. Квалифицированным рабочим и опытным инженерам нужно было постоянно искать резервы, чтобы своевременно обеспечивать участки режущим инструментом, приспособлениями и штампами. Их требовалось все больше и больше, но цех работал безотказно.

Однажды потребовалось изготовить новые протяжки. И конечно, как всегда, они нужны были поскорее. По технологии на это надо было около недели, но об этом не могло быть и речи...

Собрались держать совет несколько самых опытных инструментальщиков. Один из них — И. Расплетин — предложил:

— А что если шлифовать шлицы для протяжек без предварительного фрезерования?

Скажи это кто-нибудь другой, его бы не послушали, но Расплетин... Надо попробовать! При участии передового инструментальщика освоили новый процесс. Все получилось без всякого ущерба для качества. Теперь на изготовление новых протяжек уходило не более полутора суток.

Изобретательность и смекалка помогали другому асу инструментального дела, А. Т. Лебедю, находить наиболее оригинальные решения при освоении производства нового инструмента.

За свои творческие разработки он был признан одним из лучших рационализаторов завода.

Умный станок — всегда хороший помощник человеку. Таких станков бывшие кимовцы создали на Урале немало. Большой известностью пользовался на заводе конструктор Н. Т. Халевский. Взять хотя бы его практические советы в расчете и наладке зубошлифовальных и зуборезных станков — они очень помогали рабочим.

Уральцы ежегодно рапортовали Государственному Комитету Обороны об успешном выполнении заданий партии и правительства по выпуску военной продукции. В боевом соревновании за право первой подписи годового отчета участвовали все труженики завода. Среди тех, кто в течение ряда военных лет ставил одним из первых свою подпись на рапорте, были кимовцы: строгальщик Н. Елисеев, токарь А. Назаров, наладчик В. Суханов, конструктор В. Подрезов, начальники участков и мастера В. Ерофеев, П. Перов, Н. Рюмин. Они и после войны с честью несли трудовую мирную вахту на родном заводе.

В едином патриотическом порыве свердловчане и трудившиеся рядом с ними москвичи организовали сбор средств в фонд обороны страны. На свои сбережения они приобретали боевые машины с маркой «Уралмаша». В одном из таких танков воевал командир экипажа, впоследствии начальник цеха кузовов автозавода имени Ленинского комсомола Виктор

Алексеевич Морозов. Передовой автостроитель был отважным танкистом, на его груди много боевых наград. Танки и самолеты, приобретенные на средства трудящихся, были одним из проявлений нерушимого единства фронта и тыла в битве с немецкими захватчиками.

Дух соревнования властвовал на заводе. Одной из важных его форм было развитие технического творчества, рационализаторства и изобретательства трудящихся. Фронтные и гвардейские бригады, ударники, инженеры и техники, мастера и служащие, начальники цехов под руководством партийной организации вложили много усилий в расширение и совершенствование военного производства, освоение и выпуск сверхплановой боевой техники.

Броские плакаты, лаконичные «молнии» и многотиражная заводская газета «За победу» то и дело сообщали о новых успехах передовиков. Вот, например, боевой листок со скупым, но таким многозначительным сообщением: «Фронтная бригада орденоносца Комарова выполнила план на 390 процентов!» И рядом: «Фронтная бригада Суклина — 306 процентов». Это тоже очень много, но кто-то из ребят бригады Суклина карандашом приписывает от имени всех: «Обещаем догнать и перегнать Комарова!»

Как ни драгоценно было время, завком профсоюза все же собирал дважды в месяц фронтные бригады и вместе с профактивом коротко подводил итоги социалистического соревнования.

В ходе войны наступила пора, когда почти каждый день приносил новые успехи на фронте, вдохновляя и гвардейцев тыла на новые трудовые подвиги. Большое распространение получило движение многостаночников. Они трудились на двух-трех станках одновременно. Два станка обслуживал строгальщик Смирханов. На двух, а порой и на трех станках работал шлифовщик Мосин. И каждый вдвое-втрое перевыполнял задание.

В часы фронтной вахты всего завода пришла радостная весть о победе Красной Армии под Орлом и Белгородом. В честь этой победы заточница А. Быкова выполнила в ближайшую смену 12 норм.

— Вот мой салют нашим фронтовикам! — заявила она.

Советские войска продолжали наступление, подвигаясь на запад. Быкова и десятки ее подруг тоже продолжали наступление. Своим примером патриотки увлекали и других.

«Мы обязуемся перед Родиной, перед фронтом...» Такими словами начиналось предмайское социалистическое обязательство завода в 1944 году. В нем говорилось и о досрочном завершении повышенного плана четырех месяцев, и о внедрении рационализаторских предложений, которые сэкономят полмиллиона рублей, и о создании 50 стахановских школ...



В авангарде всех трудовых начинаний выступали коммунисты и комсомольцы. Группкомсорг Миша Масленников, вступив в предмайское соревнование, обязался выполнять по две нормы, а на деле, став на фронтную вахту, до конца мая ежедневно давал по три.

Производственными победами в разных цехах завода был ознаменован счастливый день выхода наших войск на государственную границу. По этому поводу в цехах и отделах стихийно возникали митинги. Но как они были непохожи на те митинги, которые проходили в самом начале войны. Сейчас на мужественных и усталых лицах искрилась великая радость. Выступает станочница Носова. Она говорит не только от себя, но и от имени всех своих подруг — Третьяковой, Лукиной, Коптеловой и других.

— До сих пор наш трудовой салют был три нормы в смену, сейчас пусть будет четыре... Трудно? Да, нелегко, но мы сделаем это и будем делать, пока наша славная Красная Армия не войдет в Берлин!..

Так думали все. И все старались помочь тем, кому было трудно. Одно время не ладилось дело в цехе, который выпускал коробки перемены передач. Много энергии приходилось затрачивать начальнику цеха Ивану Иосифовичу Строкову, его ближайшим помощникам да и всему коллективу, чтобы увеличился выпуск продукции.

Повозиться с коробками пришлось основательно. В июне сорок четвертого удалось дать только 190 коробок. В июле на Урал приехал нарком танковой промышленности В. А. Малышев. Он провел целый день в цехе у И. И. Строкова, день, о котором начальник цеха потом долго и с благодарностью вспоминал.

Задание наркома было четким и ясным: довести выпуск коробок до 300 в месяц. Это было воспринято всеми как фронтной приказ. В октябре цех уже выпустил 310 коробок перемены передач.

Сорок четвертый год подходил к концу. Шагая в ногу с наступающей Красной Армией, коллектив завода с честью выполнял свои обязательства перед фронтом. 7 декабря была успешно завершена годовая программа. В этом была заслуга всех стахановцев и инженерно-технических работников. И это особо подчеркнул нарком в своем поздравлении. Лучших народных комиссар наградил значком «Отличник социалистического соревнования». С тех пор прошло много лет, но и сейчас бывшие кимовцы — работники АЗЛК в торжественных случаях вместе с орденами надевают эти овеянные трудовой славой военного времени знаки отличия. Среди них И. И. Строков, А. Е. Кузнецов, Н. Г. Пискунов, В. А. Садовников, П. В. Перов и многие другие.

## А В ЭТО ВРЕМЯ...

Много славных страниц вписали москвичи в историю производства танков на Урале. Многие вынесли на себе и те кимовцы, которые остались в Москве на своем предприятии.

Сложился здесь небольшой дружный коллектив, безотказно работавший для фронта.

В ходе войны поставляемые Соединенными Штатами Америки по ленд-лизу автомобили стали выходить из строя из-за различных поломок. Надо было наладить ремонт этих машин и изготовление запасных частей. Высылаемых из США морским путем запчастей не хватало, тем более что часть грузов гибла в море под ударами вражеской авиации и подводного флота.

Труднее всего было наладить изготовление шестерен коробки перемены передач, поломки которых носили массовый характер. Тут нужны были умелые люди и безошибочные решения. Все требовалось организовать в быстром темпе: фронт ждать не мог, ему нужны были шестерни для «фордов», «доджей», «виллис» и «студебеккеров».

Вот почему решено было возродить бывший завод имени КИМ, который называли заводом автозапчастей. Появился новый директор — Я. П. Яковлев, главным инженером стал А. А. Мальян. Вернулся в качестве главного конструктора не существующего еще отдела О. В. Дыбов, бывший до войны начальником цеха испытаний.

Прежде всего нужны были чертежи, да к тому же такие, чтобы сделанные по ним шестерни спаривались в старых коробках передач с уцелевшими шестернями и валами. Будь на заводе фирменные американские чертежи, все было бы проще, но их, конечно, не было.

Пришлось усилить только что созданный отдел главного конструктора. В этот период из научного автотракторного института пришли и на долгие годы связали свою судьбу с заводом А. Ф. Андронов, Е. В. Кнопф, Д. Д. Мельман... Дело пошло быстрее. Правда, конструкторам и технологам приходилось и ночевать на заводе, но ведь еще была война и на фронтах шли бои!

Когда были готовы чертежи, по ним стали изготавливать и спаривать шестерни. Потом устраняли неточности спаривания, вносили поправки в чертежи, а после этого главная забота уже ложилась на технологов.

Освоение производства тоже шло не без трудностей и споров.

Круглые сутки шла работа в оживавших цехах. Технологи, которых возглавляли Н. С. Воронков и Н. И. Лихин, были неутомимы. С полной отдачей работали Н. И. Рюмин,



И. А. Гладилин, Л. М. Василевский. Они не только следили за выполнением программы и качеством продукции, но и сами зачастую вели наладку и пуск оборудования.

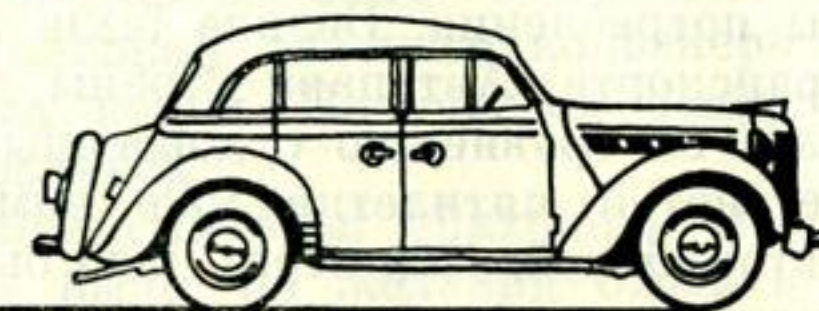
Тесной производственной дружбой технологи были связаны с рабочими, особенно с молодежью, которая снова стала приходить на завод. В цехах уже насчитывалось 150 производственников, и среди них небольшая группа старых кимовцев, мечтавших о близком возрождении своего предприятия.

Эта мечта становилась реальностью. Фронт уходил на запад, дело близилось к развязке.

Как-то в конце войны рабочие увидели во дворе своего завода два новеньких легковых автомобиля. Это были опытные образцы «Победы», прибывшие из Горького. Главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт должен был продемонстрировать их в Москве.

Казалось бы, что особенного? Но от этих новых, сверкающих лаком машин повеяло свежим ветром приближающегося завершения войны. Ведь недаром автомобили были названы «Победа»! А кроме того, новенькие машины вселяли уверенность, что скоро можно будет и здесь, в возрожденных корпусах на Остаповском шоссе, начать подготовку к производству автомобилей.

## НА КОНВЕЙЕРЕ «МОСКВИЧИ»



### ВОЗВРАЩЕНИЕ

Тысяча девятьсот сорок пятый год. Первое мирное лето. В Москву на свой завод постепенно возвращаются демобилизованные воины и рабочие, эвакуированные на Урал.

Подготовка к возрождению завода уже шла. Достали проектную документацию на автомобиль КИМ-10. С Горьковского автозавода привезли хранившийся там опытный образец КИМ-10 с новым кузовом. Годится ли он сейчас? Ведь прошло с тех пор, как его сделали, несколько лет, да еще каких лет!

В небольшом конструкторском отделе завода обдумывали, как усовершенствовать автомобиль. Для этого нужно было многое: и хорошая экспериментальная база, и цех испытаний, и образцы зарубежных машин для сравнения.

С этой целью удалось найти и пригнать на завод несколько легковых автомобилей разных марок и моделей.

Уже в июне 1945 года был решен вопрос о производстве новой машины, и конструкторы приступили к разработке чертежей.

Как назвать новый автомобиль? На одном из совещаний, когда рассматривались десятки вариантов названий, заместитель главного конструктора завода Олег Владимирович Дыбов, ныне работник НАМИ, предложил: «Москвич». Это имя, данное автомобилю накануне 800-летия Москвы, было принято.

Первое официальное упоминание об автомобиле «Москвич» содержалось в постановлении Государственного Комитета Обороны от 26 августа 1945 года «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Выпуск «Москвичей» должен был начаться в ноябре 1946 года.



В марте 1946 года Верховный Совет СССР утвердил четвертый пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 годы. В первую очередь предстояло восстанавливать и развивать тяжелую промышленность и железнодорожный транспорт и на этой основе поднимать сельское хозяйство и промышленность, производящую предметы потребления. Велика была потребность и в автомобильном транспорте. Автопарк страны должен был увеличиться в два раза по сравнению с довоенным временем. В последнем году четвертой пятилетки уже намечалось выпустить 500 тысяч автомобилей. Для этого надо было значительно увеличить производственные мощности автозаводов, перейти к выпуску новых, более совершенных грузовых и легковых автомобилей, повысить технический уровень всего советского автостроения.

Предполагалось, в частности, быстро восстановить завод имени КИМ, завершить его реконструкцию и организовать производство легковых малолитражных автомобилей.

Завод уже дважды переживал свое рождение: в тридцатом году, когда был пущен автосборочный, и в сороковом, когда начали выпускать автомобили КИМ-10. Теперь предстояло третье рождение завода, получившего новое название — Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

Это было время, когда проектировались основные узлы и детали первенца в семействе «Москвичей» автомобиля «Москвич-400». Большой творческой работой занимались ведущие конструкторы завода, которые составили впоследствии ядро ОГК (отдела главного конструктора) и активно участвовали в создании более 50 различных моделей и модификаций автомобилей этого семейства.

Но это было в последующие годы, а пока — все помыслы первенцу. Руль проектировал Б. Д. Кирсанов, сцепление и карданный вал — И. К. Чарноцкий (оба они стали потом заместителями главного конструктора), группа К. И. Файбисовича разрабатывала чертежи коробки перемены передач и заднего моста, группа И. В. Новоселова трудилась над тормозами, кузовом занимался Л. И. Белкин, переднюю и заднюю подвески проектировала группа А. Ф. Андропова.

Об Александре Федоровиче Андронове — особый разговор. Он не только почти четверть века проработал главным конструктором завода, но, кроме того, принимал личное участие в создании всего семейства «Москвичей». Профессор Московского автомеханического института, член научно-технических советов ряда центральных учреждений, автор многих научных трудов, А. Ф. Андронов, уйдя с завода в 1972 году на заслуженный отдых, и сейчас еще продолжает вносить свой вклад в нашу автомобильную промышленность. Главным же конструктором стал ближайший помощник и заместитель А. Ф. Андропова — Игорь Константинович Чарноцкий.

## ПЕРВЫЙ В БОЛЬШОЙ СЕМЬЕ

Необычную картину представлял завод в первое время после окончания войны.

В главном корпусе было тихо и пустынно. Ни станков, ни конвейеров. Жилья также не было. Как же быть? Металлическими перегородками разделили площадь главного конвейера на «комнаты» и расставили в них койки. Получилось общежитие для прибывших на завод новичков.

На завод возвращались бывшие кимовцы, приходила молодежь. Опыта у нее, правда, не было, но желания строить автомобили — хоть отбавляй.

И руководители участков, и те, кто возглавлял завод, находили нужным прежде всего увлечь молодого парня или девушку идеей создания просторных цехов, а затем и красивых, удобных малолитражек. Это считали своей задачей и первый послевоенный директор завода А. М. Баранов, и главный инженер А. А. Мальян, и руководители партиной и профсоюзной организаций В. Е. Егоров и Н. П. Блохин. Ну, а о новом комсомольском секретаре Б. В. Емельянове и толковать нечего, он все дни проводил среди молодежи.

Расчищали территорию, а оборудование из разных мест уже начинало поступать. Одновременно шел монтаж станков, строились новые и расширялись старые производственные помещения.

Нелегко пришлось в то время технологам. Одно задание следовало за другим: разработка новых технологических процессов, проектирование оснастки, восстановление старых проектов механических и сборочных участков...

Вернулись на завод «старые» кимовские специалисты В. С. Перекрестов и К. П. Дымов, Е. Н. Федоров, А. А. Дмитриева и Р. К. Айзенштадт. Им не пришлось долго объяснять, чего ждет от них коллектив. Как и прежде, они занялись кузовными и сборочными делами.

Технологический отдел возглавил тогда Н. И. Лихин. У него были хорошие помощники, разрабатывавшие технологию механической обработки: А. Акимов, К. Лиозов, Л. Чилингарян, Ю. Сагайдачный, В. Козлов. Рука об руку с ними работали заводские металлурги Д. Овсянников, Г. Мальцев, С. Черкасов, К. Набатов, Ф. Гудин, Г. Стояновский, П. Воробьева и другие.

Большую часть времени все они проводили в цехах, чтобы вместе с производственниками лучше освоить новое оборудование. Надо было еще и выезжать с завода для восстановления прежних связей с предприятиями-поставщиками. Впрочем, теперь этого уже было мало, и приходилось заводить новые знакомства и связи.



Нелегко шли первые месяцы 1946 года. Преодолеть трудности помогло соревнование в честь 29-й годовщины Октября, развернувшееся по призыву работников цеха шасси.

Обращение шассистов, предложивших соревноваться за досрочное выполнение графика пуска завода, обсуждали во всех цехах, на участках, в бригадах. Всюду принимали обязательства к Октябрьским праздникам полностью восстановить старые корпуса и ввести в эксплуатацию новые производственные мощности.

Хорошо потрудились летом сорок шестого автозаводцы. Пример передовых производственников-коммунистов вдохновлял сотни людей.

А у молодежи были свои особые заботы: комсомольцы начали соревнование за право называться бригадой трудовой доблести. Одной из первых получила это почетное звание бригада В. Сивцова в цехе шасси. Этой бригаде поручили за короткое время отремонтировать и привести в полный порядок 13 станков. Весь цех знал об этом важном задании. К работе бригады Сивцова было приковано всеобщее внимание: выпускались «молнии», интересовались успехами в парткоме и комсомольском бюро, в профсоюзном комитете... И бригада работала, как говорится, на совесть.

Результаты превзошли ожидания. Вместо 13 отремонтировали 27 станков. Сивцов и его товарищи получили благодарность дирекции завода. Бригаде было присуждено переходящее Красное знамя МГК ВЛКСМ.

Коллектив завода рос, и все-таки работников не хватало. В некоторых цехах простаивало оборудование, задерживался выпуск деталей для предстоявшей сборки машин. В эти трудные дни учетчицы Галина Курукина и Антонина Мурашова, табельщица Валя Сафонова и кладовщица Галина Петрова решили расстаться со своими спокойными должностями и перейти на производство.

Партком поддержал инициативу комсомолок. Нашлись и добровольцы обучить девушек. Вскоре Курукина и ее подруги стали обмотчицами и работали так, что не отставали от опытных производственниц.

Газетные заметки и плакаты на стенах призывали последовать примеру четырех: «Из контор — на производство!» Десятки служащих из различных служб МЗМА пошли в цехи, и, кажется, никто из них не пожалел об этом в дальнейшем. Многие стали опытными инженерно-техническими работниками, ветеранами завода. Среди них и Галина Дмитриевна Курукина. Без отрыва от производства она училась, получила диплом технолога и успешно трудится на заводе до сих пор.

Третье рождение завода приближалось, но каждый шаг стоил больших трудов. Механизация была слаба, и значительную часть работ пока приходилось выполнять вручную.

Кузовного цеха еще не было. Но были кузовщики и была ремонтная база, где изготовляли мелкие штампы и штамповали мелкие кузовные детали (крупные и средние штамповки завод получал с ЗИСа). Здесь был оборудован первый главный кондуктор — приспособление для сборки и сварки всех кузовных деталей, превращавшихся в готовый кузов.

Навсегда остался в памяти первый кузов автомобиля «Москвич» у его создателей Сергея Сидорова, Владимира Багатина, Василия Булимова, Владимира Щукина. Один из участников сборки первого кузова, ставший впоследствии старшим мастером кузовного цеха, П. Новиков, рассказывает:

— Нас не смущало то, что большинство работ приходилось выполнять вручную. Например, все облицовочные рамки на кузов, кронштейны для крепления рессор изготавливались в тисках с помощью молотка, напильников и других нехитрых инструментов. На рембазе мы делали до 60 наименований различных мелких деталей. Конечно, сегодняшнюю механизацию и автоматизацию производственных процессов не сравнить с тем, что было тогда на нашей ремонтной базе. Но в то время первый главный кондуктор казался нам чудом. Однако с монтажом и отладкой этого «чуда» пришлось помучиться.

На восьми сварочных клещах стояли заграничные метки. Не было опыта работы на таком оборудовании, не было опыта сборки и сварки кузовов, приходилось надеяться на смекалку и умелые руки людей.

...Сварили боковины, основание пола. А когда все это закрепили в главном кондукторе, в рембазу началось паломничество: каждому автозаводцу хотелось посмотреть, как слесари собирают первый кузов.

Более суток продолжалась сборка и сварка этого кузова (сейчас на это уходит несколько минут). Когда работа была закончена, энтузиасты подхватили кузов и понесли его на своих плечах из рембазы.

Рихтовку и оплавку поручили Ивану Рябову и Василию Булимову. Оба были опытными рабочими, но к «первенцу» приложили особые старания, кузов блестел как зеркало.

Теперь дело было за маляром. Вручную, соблюдая осторожность, окрасил он его в серый цвет и отправил в сушилку.

Из сушилки первый кузов погрузили на ручную тележку (конвейеров ведь еще не было) и переправили на второй этаж в обойное отделение. Там его встретил Василий Иванович Андронов.

— Поставили мы кузов на два небольших козелочка, — вспоминает Василий Иванович, — и начали с любовью готовить детали внутренней обивки. Бывшему фронтовику Алексею Гурвичу поручили установку электрооборудования, Николай Блохин (теперь он начальник отдела техники безопасности) устанавливал стекла.



Многое еще не ладилось в ту пору. Особенно трудно было там, где недоставало опытных мастеров.

Пришел в то время к кузовщикам новый человек — фронтовик Сергей Бутусов. Сурово обошлась с ним жизнь. В сорок четвертом, будучи в разведке, наскочил Бутусов на мину. В медсанбат его отправляли, не надеясь, что выживет.

Он выжил. Только обеих рук не стало. Инвалидом первой группы, добившись специального разрешения, пришел Сергей Ефимович на МЗМА. Протезы с черными перчатками уже были, он к ним привык, даже писать научился. И вообще, Бутусов на всякой работе чувствовал себя уверенно, многое сделал для освоения первых малолитражек, а когда организовали кузовной цех, попросился туда мастером.

Ни одного опытного кузовщика не было в новом цехе. Невероятно трудно пришлось мастеру Бутусову, но он учил молодежь и учился сам, был требователен к себе и к другим, часто недосыпал ночами и по крохам вырывал успех на своем производственном участке.

Его участок стал лучшим. С огромным уважением относились на заводе к этому человеку в черных перчатках. Но вот реже стала появляться улыбка на его лице. Люди понимали: в цехе не все благополучно. И действительно, разладилось снабжение цеха деталями, работа от этого пошла неровно, с перебоями.

Многое зависело от четкой работы производственно-диспетчерского бюро. Тогда Сергей Ефимович согласился стать начальником этого бюро. Наладил дело! Довелось ему впоследствии быть и заместителем, и начальником кузовного цеха. А когда построили по последнему слову техники новое замечательное сооружение — цех обслуживания автомобилей, опыт Бутусова там особенно пригодился.

Этот опыт пришел с годами упорного труда. И пришел не только к Бутусову, но и ко всем, кто с ним соприкасался.

— Грубая рихтовка! — выговаривал он иной раз рабочему. Тот молча соглашался, понимал, что недоглядел.

Или, бывало, просит остаться часок поработать. Кому б отказали, ему — никогда. Уже пошли автомобили. наладилось дело, а он все приезжает на завод на рассвете, перед первой сменой — любил начинать день, твердо зная, что смена обеспечена всем необходимым.

Каждого новичка, поступающего в цех, представляли Бутусову. Он сам водил его по участкам, рассказывал о заводе. Сергей Ефимович любил подростков, умел душевно разговаривать с ними, с удовольствием работал в шефском совете по воспитанию молодых, приходил на их вечера и рассказывал о войне, о фронтовой жизни. В 1971 году за успехи, достигнутые в восьмой пятилетке по развитию автомобильной промышленности, он был награжден орденом Октябрьской Революции.

В ту далекую пору, когда шла напряженная подготовка к выпуску первых автомобилей «Москвич», в помощь партийной и профсоюзной организациям завода газета «Московский большевик» стала выпускать на МЗМА свое специальное издание. Оно так и называлось: «Московский большевик» на МЗМА». Еще сохранились пожелтевшие от времени маленькие листки этой газеты — свидетельницы рождения первых «Москвичей». Живую, интересную, но беспощадную к недостаткам, ее зачитывали до дыр. Газета собрала вокруг себя не только лучшие литературные силы завода, но и многих известных писателей. В ней выступали партийные руководители и стахановцы, профсоюзные активисты и комсомольские вожаки, поэты и сатирики. Немало строк было посвящено и лучшим производственникам, их опыту и умению организовать дело.

На заводе пользовался большой популярностью старший мастер цеха металлопокрытий Андрей Иванович Бобылев. Цех только недавно возник, нужны были рабочие, и старший мастер за короткое время обучил 30 новичков.

Комсомолка Пашенцева была телефонисткой. Узнав, что она не прочь перейти на производство, Бобылев обучил ее профессии гальваностега. Способная девушка уже через полтора месяца стала бригадиром.

Новый цех еще не был полностью загружен, и старший мастер сам решил стать к полировальному станку, чтобы использовать свободные часы и поучить молодежь. Эксперимент прошел успешно и принес большую пользу. Несколько дней подряд Андрей Иванович выполнял по шесть норм.

— А теперь вы попробуйте, — предложил он одной из бригад, — если надо будет, я помогу.

Выработка в цехе заметно поднялась. На заводе выпустили специальный плакат, посвященный опыту Бобылева, которого называли продолжателем доброго начинания известного стахановца мастера Николая Российского.

Пример, поданный А. И. Бобылевым, понравился автозаводцам. Его последователями стали начальник планово-диспетчерского бюро цеха Комаров, старший контролер Мартынов и многие другие.

Времени с тех пор прошло много, но Андрей Иванович до сих пор работает на заводе и до сих пор помнит, как вместе со многими заводчанами пришел он утром 4 декабря сорок шестого года на главный конвейер, чтобы проводить первый собранный на заводе автомобиль «Москвич-400». Первенца собирали Степан Федорович Шевченко, Владимир Петрович Муцинин, Яков Алексеевич Трофимов, Николай Васильевич Ряшин и другие сборщики цеха.

Что же представлял собой «Москвич-400»? Он принадлежал к тому же классу автомобилей, что и КИМ-10, но выгодно



отличался от него надежностью в эксплуатации, комфортабельностью и внешней формой кузова.

Новый автомобиль имел закрытый безрамный цельнометаллический кузов типа «седан». На нем был установлен четырехцилиндровый бензиновый двигатель мощностью в 23 лошадиные силы. Максимальная скорость на шоссе составляла 90 километров в час, а расход горючего — примерно 9 литров на 100 километров пробега.

Итак, первый «Москвич» сошел с конвейера. Это было событием не только для МЗМА, но и для отечественной автомобильной промышленности. С того памятного дня начинается родословная такого большого ныне семейства «Москвичей».

## ШАГ ДЛИНОЮ В ТРИ ГОДА

23 апреля 1947 года полтора десятка разноцветных малолитражек въехали в ворота Московского Кремля. Их осматривали руководители партии и правительства. Были сделаны некоторые указания по отделке кузова и отдельным деталям. «Москвич» получил путевку в жизнь.

Той же весной с конвейера сошел сотый автомобиль. Событие, казалось бы, не такое уж большое, а все же машину виновника этого маленького торжества — с гордостью всем показывали.

Автозаводцы не скрывали своего удовлетворения, когда машину хвалили, но вместе с тем каждый понимал, что это только начало. Самое трудное было впереди.

На собрании хозяйственного актива выступил нарком автотракторной промышленности СССР С. А. Акопов.

— Автомобиль «Москвич» должен быть не только прочным и комфортабельным, но и дешевым, — говорил нарком. — Для этого надо быстрее переходить к массовому и поточному выпуску машин. Надо возможно быстрее предельно загрузить готовые станочные линии, создать задел деталей, начать выпуск запасных частей, в которых так нуждается автомобильный транспорт.

Это стало боевой задачей. По всей стране ширилось соревнование за досрочное выполнение первой послевоенной пятилетки. Не отставал и дружный коллектив МЗМА. Создавались новые ударные бригады. Стахановцы показывали образцы высокой производительности труда и вели за собой остальных.

В 1950 году, последнем году пятилетки, завод должен был достигнуть своей проектной мощности — 40 тысяч автомобилей. Но, может быть, можно и раньше пятидесятого, ведь сейчас только 1947 год?..

Вначале это было смелой мечтой. Она родилась среди молодежи цеха шасси. Бригадир комсомольско-молодежной бригады Анна Кузнецова завела этот разговор с секретарем цехового комсомольского бюро Леной Зубковой.

Постепенно мечта принимала конкретные формы. В бригаде Кузнецовой появилась уверенность в успехе. Но этого было мало. Надо еще доказать свою правоту.

Внимательно приглядевшись ко всем операциям, Кузнецова и ее товарищи обнаружили, что станки могут дать больше, чем от них сейчас берут. Но с чего начать?

Пошли к начальнику цеха. Тот внимательно выслушал.

— Конечно, это было бы отлично, а что скажут технологи?

Это разумное замечание начальника цеха не застало врасплох членов бригады. Владимир Сапогов, Виктор Шилов, Сергей Романовский, Александра Спиридонова ну и, конечно, Анна Кузнецова много думали о путях увеличения производительности труда: ведь это самое главное, без этого о достижении проектных норм и говорить нечего.

— Будем менять режим обработки деталей, увеличим скорость резания, — объясняет Кузнецова.

— Ну а как же, все-таки на это смотрят наши технологи?

Выяснилось, что они смотрят по-разному. Цеховой технолог не очень верит в эту затею. А вот старший технолог Лев Чилингарян — тот загорелся.

— Я сам им буду помогать, — обещал он. — Надо постараться, очень уж это заманчиво!

Так началась большая дружба старшего технолога и бригады. Подключились наладчики и мастер. Конечно, без их организационной и технической помощи у молодой бригады ничего бы не получилось, а такой творческий союз скоро показал жизнеспособность идеи.

Коллектив цеха шасси вписал в историю завода много ярких страниц. Наряду с творческими успехами бывали и отдельные срывы, но чем труднее складывалась в цехе производственная обстановка, тем решительнее и энергичнее боролся коллектив за победу.

В этой борьбе воспитывались и закалялись квалифицированные кадры рабочих и инженерно-технических работников. С годами мужала большая и дружная семья шассистов. Многие ее члены показывали и продолжают показывать образцы самоотверженного труда.

Много лет назад пришел в цех шасси токарем третьего разряда Гавриил Васильевич Филин. Работал он наладчиком, окончил без отрыва от производства автомеханический техникум, стал мастером, потом старшим мастером и начальником участка, а девятую пятилетку он уже завершал заместителем начальника цеха.



Такой же путь прошел Евгений Ефимович Харитонов. Старожилы помнят Женю Харитонova активным комсомольцем и начинающим токарем, который с каждым годом накапливал мастерство, повышался в разрядах. Окончил институт, занял должность технолога. Прошло время, и его назначили заместителем начальника экспериментального цеха.

Токарем начинал еще в 1945 году в цехе шасси и заместитель директора завода Юрий Васильевич Широкий.

Анна Кузнецова пришла на завод незадолго до того, как началось наступление на проектные нормы, в ноябре сорок шестого. Она еще ничего не умела, а осваивать сразу пришлось девять различных деталей шасси автомобиля. Обработывали их на пяти станках — токарном, шлифовальном, фрезерном, протяжном и сверлильном, — так что все это было не очень просто. Семьдесят операций надо выполнить, чтобы сделать эти девять деталей. Аня сравнительно быстро изучила все операции и даже старалась подходить к каждой из них по-своему, искала наиболее рациональные приемы. Это заметили в цехе и стали помогать девушке еще больше, а вскоре назначили бригадиром комсомольско-молодежной бригады.

Не проходило дня, чтобы к членам бригады не заходил начальник цеха шасси Заварьян или его заместитель Воронков. Особенно энергично помогал молодежи Николай Семенович Воронков. Ну, а старший технолог Лев Чилингарян, так тот больше всех был с бригадой, вникал во все детали ее работы, помогал повышать выработку каждой детали.

В бригаде пять разных станков. Надо, чтобы все умели работать на любом из них. Только совмещение профессий может сократить простой. Надо еще уплотнить рабочий день и лучше организовать труд. Обо всем этом много говорилось на бригадных собраниях, которые стали уже привычными и часто привлекали рабочих из соседних бригад. Всем было интересно, как Кузнецова и ее товарищи справятся со своей, прямо скажем, нелегкой задачей.

Какие проектные нормы предусмотрены для деталей, обрабатываемых кузнецовской бригадой? Это было первое, что хотелось выяснить молодым передовикам производства.

— Извольте, — ответил Заварьян. — Нормы 1950 года в пять раз превысят нынешние. К этому времени изменятся условия работы, завод развернет все свое новое оборудование, усовершенствует технологию, люди накопят большой опыт.

Все это Кузнецова понимала, но ей и всей бригаде хотелось сейчас, в канун 30-летия Октября и 800-летия Москвы, шагнуть в 1950 год.

В первый же день, когда началась борьба за освоение проектных норм, был создан «комсомольский пост». Руководила им комсорг Лена Зубкова. Пост был в курсе всех событий бригады, ни одна мелочь не ускользала от его внимания.

Вывесили график и ежедневно отмечали, как каждый приближается к освоению проектных норм. Около бригады Кузнецовой вывешивали плакаты с фамилиями тех, по чьей вине возникали перебои.

Появились «молнии». Они поздравляли с успехом победителей и бичевали виновников срыва снабжения бригады. Спасаться от «молний» было невозможно, они вырывались за пределы цеха шасси и устремлялись в другие цехи, в заводоуправление, красовались на дверях кабинетов некоторых начальников.

Однажды у начальника отдела кооперации появилась тревожная «молния»:

«По вашей вине бригада Кузнецовой не получила поковок рычага. Через несколько дней поковки кончатся, и работа остановится. Срочно дайте поковки! «Комсомольский пост».

Взволнованный начальник немедленно пришел к шассистам и рассказал, что поковки изготавливаются на ЗИСе. Там и надо искать причины задержек.

Бригада написала письмо директору ЗИСа И. А. Лихачеву и просила в срок выполнять заказы. Лихачев отнесся к этому письму очень внимательно и вместе с ответом прислал график отправки поковок на МЗМА.

Так это началось. Но большого перевыполнения заданий пока не получалось. Правда, простои сократились, но каждый в бригаде понимал, что для освоения норм 1950 года нужны какие-то особые, более решительные меры.

Как же быть? Ответ на этот вопрос нашла партийная организация. Она заглянула вперед и увидела то, что проходило мимо бригады.

В партийном бюро собрались все участники генерального наступления на проектные нормы. Выяснилась простая вещь. Усилия бригады и тех, кто ей помогал, до сих пор направлялись на то, чтобы упростить и ускорить работу по существующей технологии. Этого мало. Коммунисты завода, горячо поддерживавшие новое начинание, посоветовали более решительно взяться за усовершенствование и обновление технологии, заменить одни операции другими, более производительными. Только так можно обогнать время и на три года раньше срока овладеть проектными нормами.

Встреча в партбюро и правильное направление, полученное там бригадой, помогли перестроить работу на другой лад.

Утром собрались у начальника цеха шасси Викента Семеновича Заварьяна. Пришли парторг цеха В. Сафронов, комсорг Е. Зубкова, технологи, мастера.

— Давайте заниматься арифметикой, подсчитаем свои возможности, подумаем, хватит ли сил справиться...

Для начала решили взять одну деталь — рычаг пружины передней подвески. Бригада приняла обязательство освоить в



короткий срок проектные нормы на четыре операции по этой детали.

В бригаду пришли Воронков и Чилингарян, мастер Калашян, наладчики Спирин и Тарасов. Пришли с засученными рукавами и твердым намерением оказать бригаде конкретную помощь. Получилось не сразу. Но упорство и опыт взяли свое. Бригада довела до разумного предела скорости резания, улучшила и изменила технологию обработки детали, резко повысила производительность труда и достигла проектной нормы, запланированной на конец пятилетки.

Это было событие чрезвычайной важности. Ведь если можно осилить проектные нормы по одной детали, то почему нельзя сделать то же самое и с другими деталями?

— Ну-ка, покажите, как это у вас получилось,— попросил Заварьян.

Смущенная до крайности, Аня Кузнецова с удовольствием выполнила просьбу начальника цеха. Значит, так: развертку отверстия рычага пружины передней подвески заменили протяжкой. Это увеличило производительность в четыре с половиной раза...

— Это хорошо. Дальше, дальше!

Торцы того же рычага шлифовали до сих пор на круглошлифовальном станке по одной штуке. А теперь перенесли эту операцию на плоскошлифовальный станок. Здесь сразу можно установить по 100 деталей. Производительность труда повышается в 50 раз.

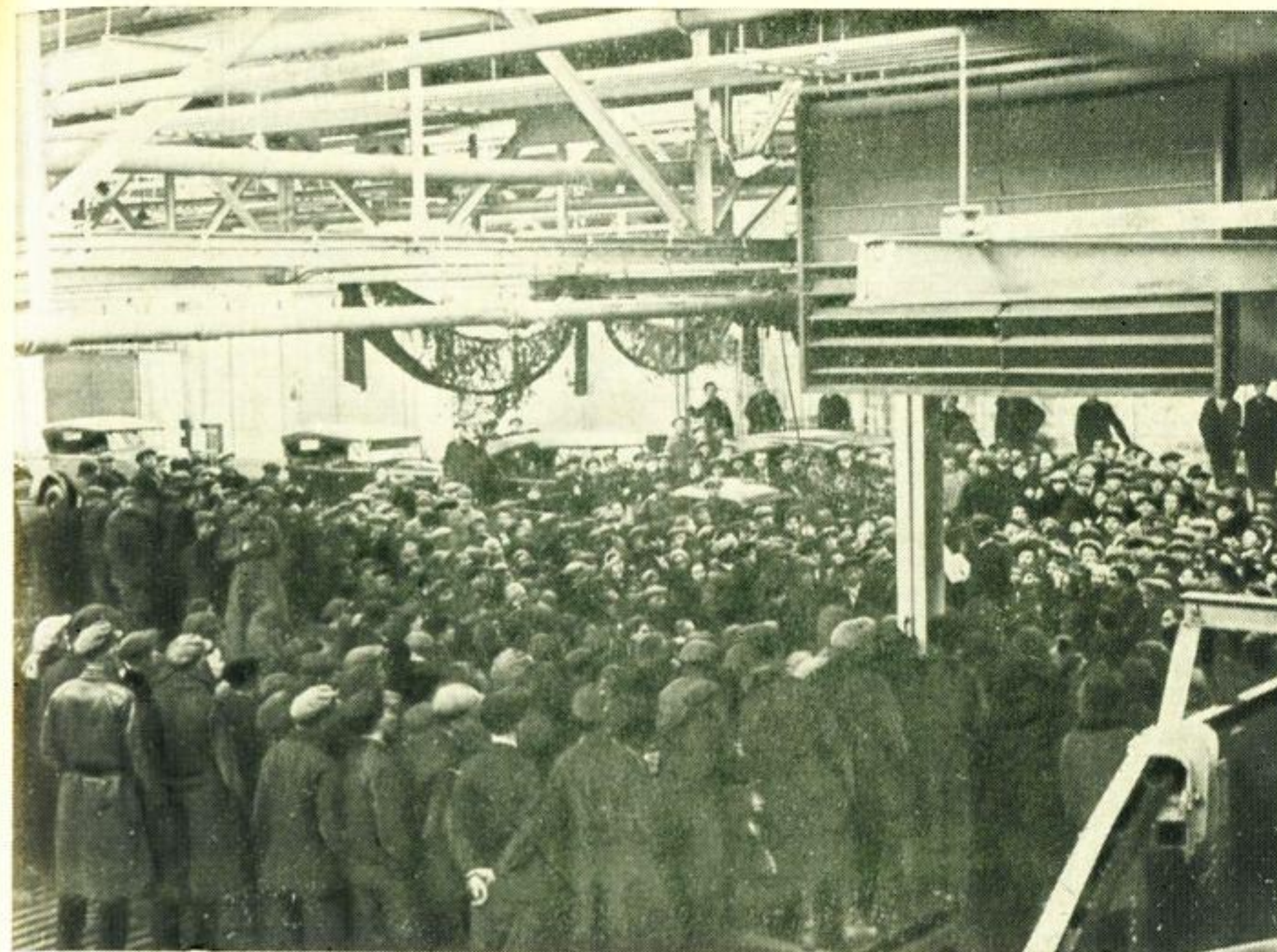
— «Гребешок» больше не шлифуем,— рассказывала Кузнецова, — перевели его на полировальный станок, и, представьте, получается очень хорошо, а производительность поднялась в 25 раз! Скорость резания на некоторых операциях увеличилась в 15 раз.

Освоив одну деталь, взялись за другую, за третью...

Это уже был настоящий успех. Кузнецова и члены ее бригады, а с ними Воронков и Чилингарян чувствовали себя именинниками.

Подумать только: освоили 54 из 64 проектных норм. И это на прежнем оборудовании и без добавочной рабочей силы. Участок получил возможность отказаться от трех станков и высвободить трех рабочих. Трудоемкость изготовления пяти деталей уменьшилась на 102 минуты, а себестоимость их изготовления снизилась на 25 процентов.

МЗМА изготавливал тысячи самых разнообразных деталей, но об этих пяти всегда шел особый разговор, они были дороги сердцу каждого. Пять деталей стали своего рода «подопытными кроликами», над которыми произвели удачный эксперимент и получили долгожданный положительный ответ: да, мы можем сделать шаг длиною в три года и начать в 1947 году работать по нормам 1950 года.

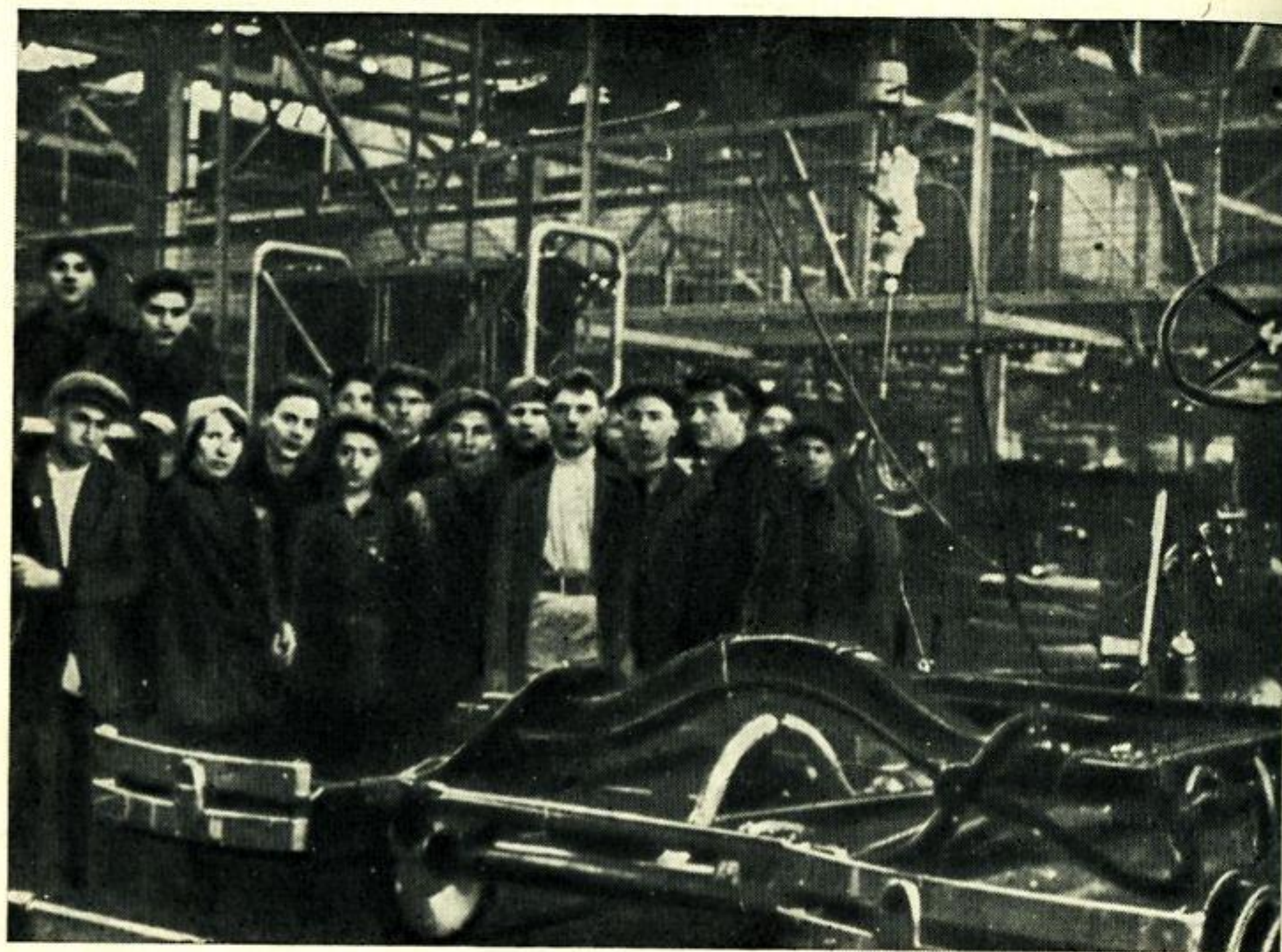


Так начиналась история нашего завода. 6 ноября 1930 года все, причастные к этому событию, собрались на митинг, посвященный пуску московского автосборочного.

У первой машины, собранной в этот день, — директор завода Ф. М. Пудков.





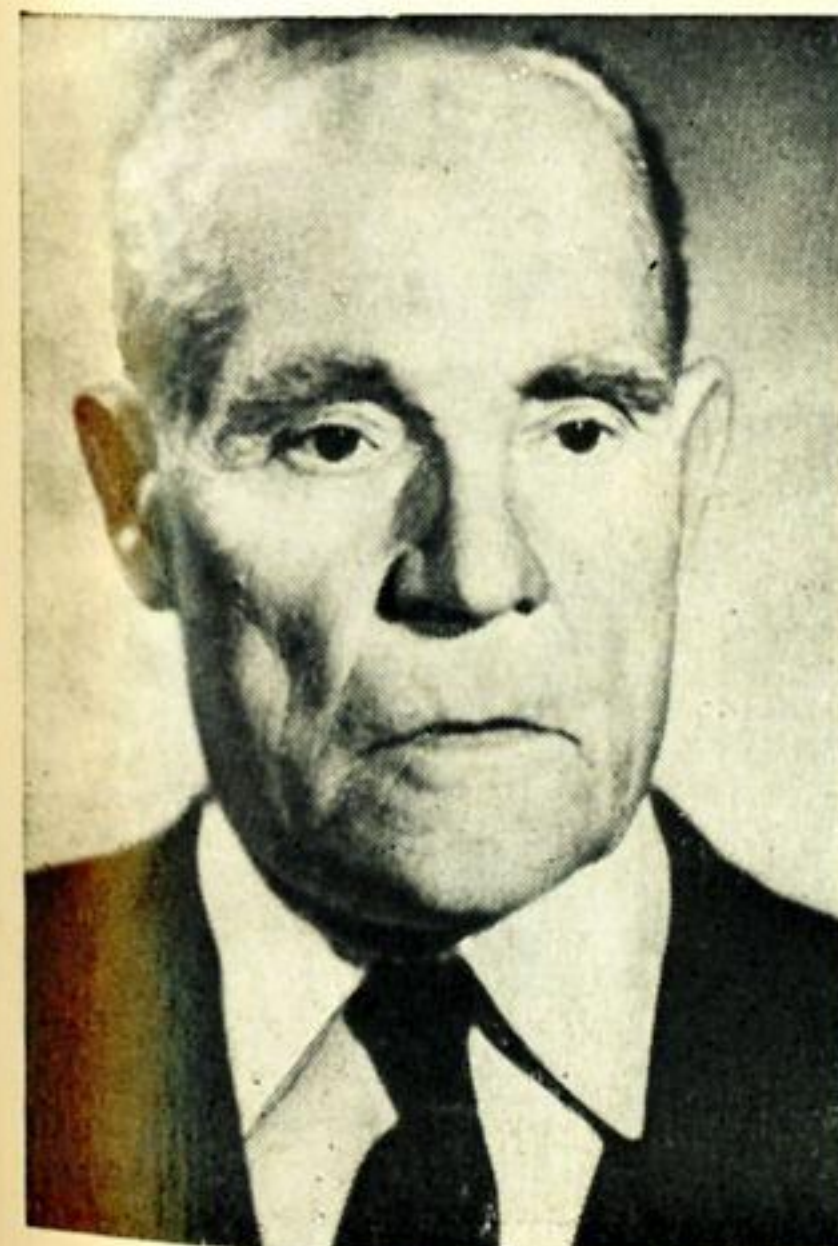


1931 год. У главного конвейера — первые ударники автосборочного.

Внизу слева — один из основателей завода Афанасий Андриянович Борисов.

1939 год. На завод снова пришли строители (фото справа вверху). Эти люди создавали из автосборочного автомобильный имени КИМ.

Внизу: ветераны АЗЛК Павел Михайлович Митчин, старейший рабочий завода, и А. П. Кузнецова, старший технолог.







1947 год. Осваивается первая модель «Москвича». Комсомольско-молодежная бригада Анны Кузнецовой из цеха шасси подняла знамя соревнования за досрочное освоение проектных норм.

Эти горячие годы хорошо помнят ветераны АЗЛК М. Е. Гладких и В. И. Андронов (слева), С. Е. Бутусов и Е. Т. Бутягин (вверху).





Многие модели «Москвичей» прошли через руки ветерана войны и труда Павла Аркадьевича Логутова (фото слева).

В 1948 году первая сотня автомобилей «Москвич-400» сошла с конвейера. Начальник цеха сборки К. П. Дымов (на нижнем снимке справа) провожает сотый.

На заводе работает много ветеранов Великой Отечественной войны. Коллектив свято чтит память о погибших товарищах, гордится теми, кто участвовал в битвах с врагом.





**«ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!**  
**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ**  
**СОВЕТСКОГО СОЮЗА И СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР**  
**ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЮТ ВАС С БОЛЬШОЙ ТРУДОВОЙ ПОБЕДОЙ —**  
**ВЫПУСКОМ МИЛЛИОННОГО АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ»...»**



Пролетарии всех стран, соединитесь!

Коммунистическая партия Советского Союза

# ПРАВДА

Газета основана 5 мая 1912 года в И. Лениным

№ 139 (17821) • Пятница, 19 мая 1967 г. • Цена 3 коп.

Орган Центрального Комитета КПСС

## ПРАЗДНИК СТОЛИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

Рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим Московского завода малолитражных автомобилей

В этот день в Москве празднуют выпуск миллионного автомобиля «Москвич». Это событие имеет большое значение для нашей страны. Оно свидетельствует о том, что советская промышленность достигла значительных успехов в развитии автомобилестроения. Миллионный автомобиль «Москвич» был выпущен на Московском заводе малолитражных автомобилей. Этот автомобиль будет передан в дар одному из рабочих завода. Праздник состоится в Москве. В этот день будут даны концерты, спектакли и другие культурно-массовые мероприятия. Рабочие и служащие завода будут отмечены наградами. Этот праздник является важным событием в жизни советского народа. Он символизирует победу над трудностями и достижения в развитии промышленности.

**№ 1.000.000**

**РЕПОРТАЖ**

В этот день в Москве празднуют выпуск миллионного автомобиля «Москвич». Это событие имеет большое значение для нашей страны. Оно свидетельствует о том, что советская промышленность достигла значительных успехов в развитии автомобилестроения. Миллионный автомобиль «Москвич» был выпущен на Московском заводе малолитражных автомобилей. Этот автомобиль будет передан в дар одному из рабочих завода. Праздник состоится в Москве. В этот день будут даны концерты, спектакли и другие культурно-массовые мероприятия. Рабочие и служащие завода будут отмечены наградами. Этот праздник является важным событием в жизни советского народа. Он символизирует победу над трудностями и достижения в развитии промышленности.

В майские дни 1967 года миллионный «Москвич» сошел с конвейера. Это было большим событием и большим праздником для всех тружеников завода. Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР поздравили рабочих, инженерно-технических работников и служащих МЗМА с большой трудовой победой и пожелали коллективу новых успехов.





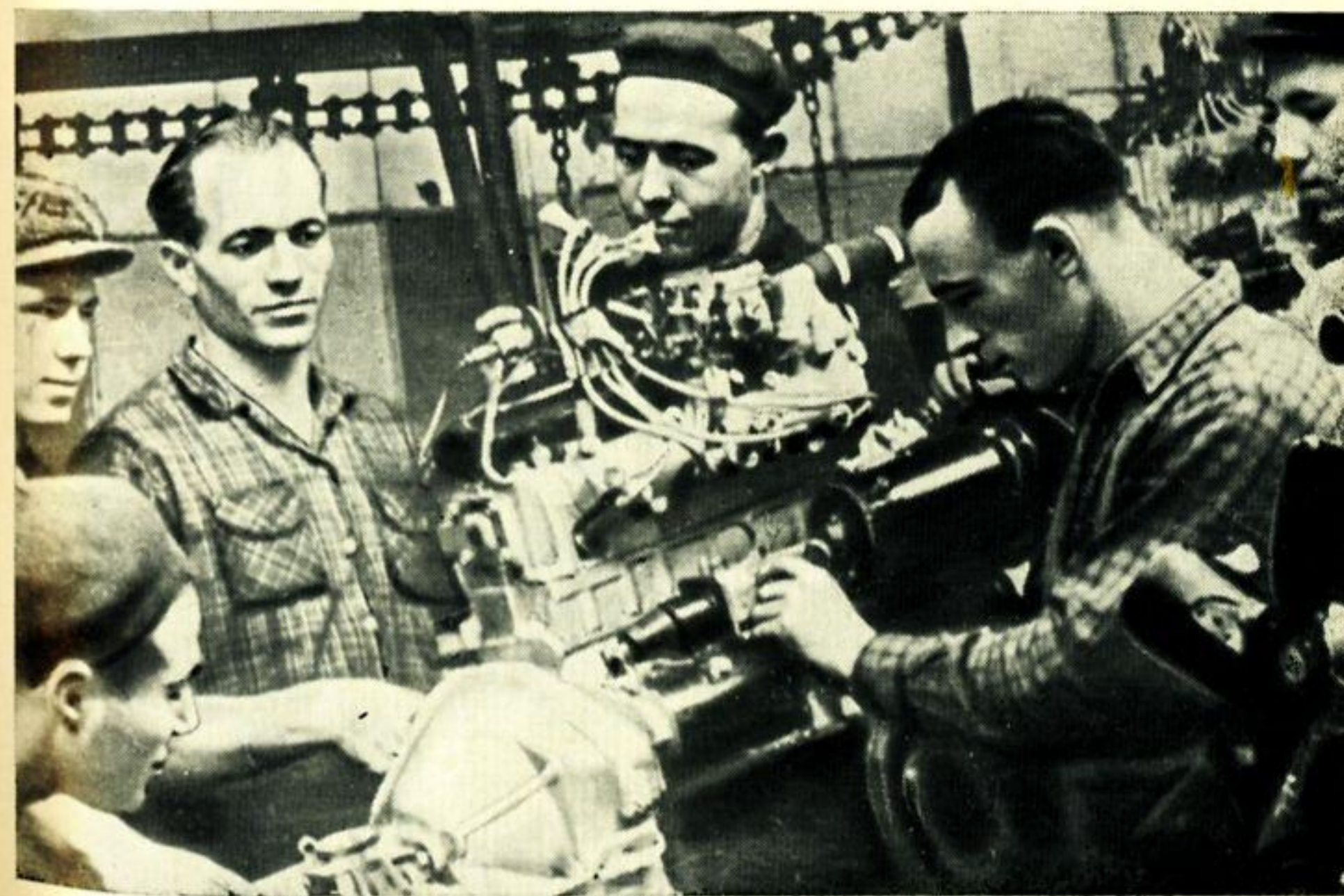
История завода, жизнь завода — это его люди. На снимках: слева — Герой Социалистического Труда слесарь-сборщик Н. Г. Усачев; справа — знатные работники АЗЛК М. Т. Воротилина, А. Г. Сереженкин, Л. Ф. Савельева, И. И. Окунев, А. И. Цымбал, А. Н. Зайцева, А. Ф. Андронов, Н. Г. Пискунов и Ю. Г. Зайцев, возглавлявший в 60-е годы партком завода. Слева внизу — на государственных испытаниях «Москвича» директор завода В. П. Иванов (второй слева), главный конструктор А. Ф. Андронов (справа), испытатели В. П. Филиппов, Л. А. Силин и др. (1955 г.)







Соревнование вошло в плоть и кровь коллектива.  
 На снимках: сверху — бригада В. Дроздова, завоевавшая право  
 называться бригадой имени 50-летия «Правды»; внизу —  
 первая на заводе бригада коммунистического труда  
 А. Сложеникина;  
 справа внизу — бригада А. Исаева, инициатор соревнования  
 за честь заводской марки.  
 Вверху справа: на конвейере — «Москвич-402».

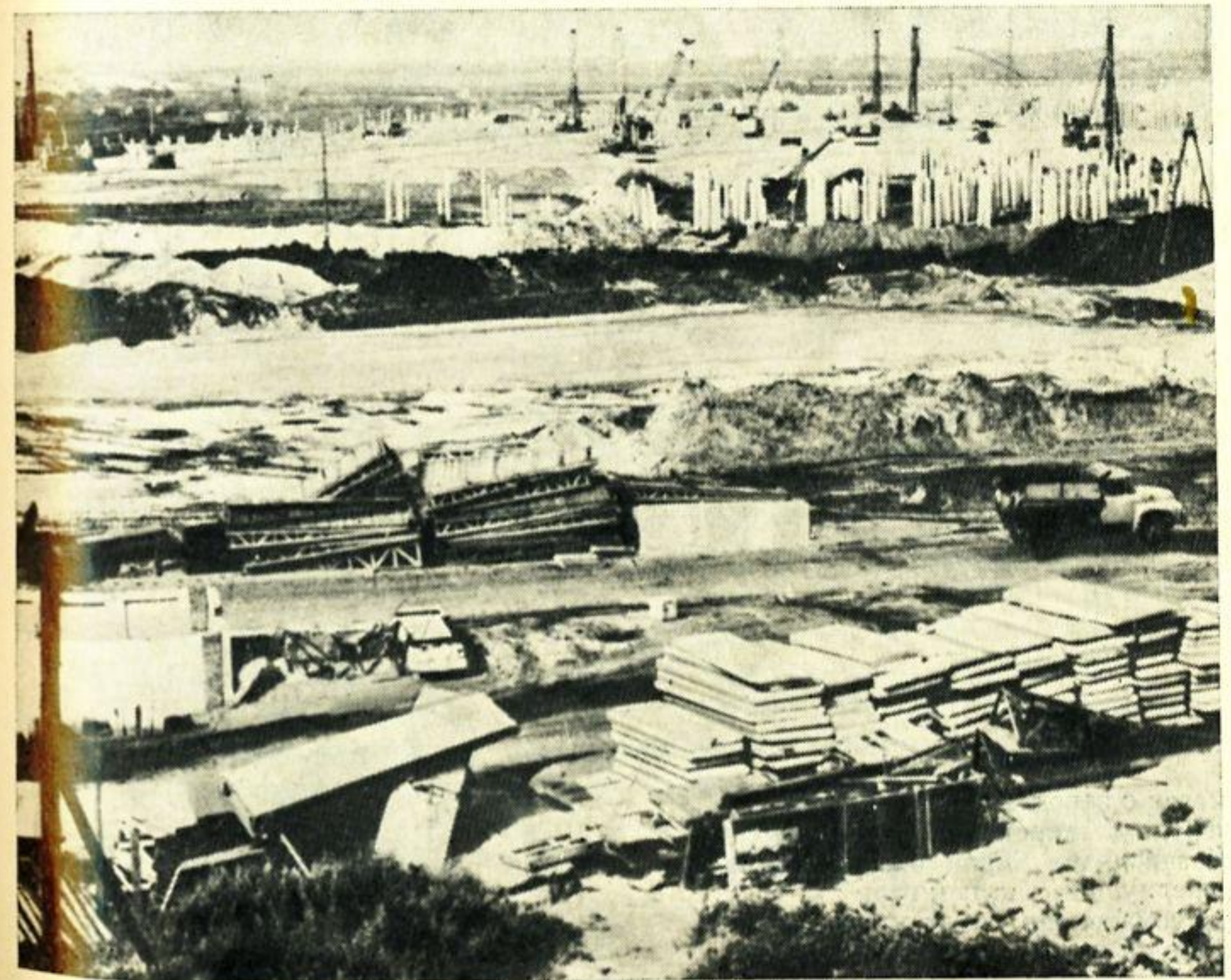






Накануне 50-летия Великого Октября заводу как победителю всесоюзного соревнования вручили на вечное хранение Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. На снимке слева у знамени Герой Социалистического Труда Н. Г. Усачев, на трибуне — директор завода Л. Б. Васильев.

Вскоре на огромной территории развернулось сооружение новых корпусов завода. МЗМА рос, обновлялся, становясь одним из самых передовых по техническому уровню предприятий столицы и страны.







Вместе с заводом росли жилые кварталы микрорайона, где живут автозаводцы. Жилое строительство развернулось так, как это предусматривал план социального развития коллектива МЗМА.

Успех заразителен — это давно известно. Замечательному почину Анны Кузнецовой и ее товарищей последовали многие автозаводцы. В цехах шасси, моторов, прессовом, металлопокрытий 150 рабочих освоили более 800 проектных норм и как бы перешагнули в 1950 год.

Именно по этому пути решил пойти весь завод. Не ждать, пока новое оборудование появится и придут новые рабочие, а, не теряя времени, выжимать из техники все, что она может дать. На собрании партийного актива МЗМА, обсуждавшего начинание Анны Кузнецовой, решили «рассматривать людей, сдерживающих это движение, как предельщиков и консерваторов...»

Весть об опыте МЗМА быстро облетела многие предприятия страны.

Приказ по Министерству автомобильной и тракторной промышленности гласил: «Движение, начатое Анной Кузнецовой и ее последователями на Московском заводе малолитражных автомобилей, имеет важное хозяйственно-политическое значение для всех заводов нашей промышленности, и в первую очередь осваивающих новую продукцию».

ЦК профсоюза рабочих машиностроения одобрил почин молодежной бригады Анны Кузнецовой, позволяющий поднять производительность труда каждого рабочего.

ЦК ВЛКСМ обязал комсомольские организации промышленных предприятий и все комитеты комсомола всемерно поддерживать и распространять опыт работы шлифовщицы Кузнецовой.

Почин, одобренный Московским горкомом партии, министерством, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, стал достоянием всей страны. Борьба за досрочное освоение проектных норм сделалась массовой и приобрела большое государственное значение.

В знаменательном для завода 1947 году было освоено 50 процентов всех проектных норм. Значительно снизилась себестоимость автомобиля. За год было выпущено 1500 «Москвичей».

«Правда» писала: «Коммунистическое движение замечательно тем, что оно все время выдвигает новых славных героев трудового фронта. Только недавно стало известно стране имя Анны Кузнецовой. Такими талантами, такими смелыми новаторами богата наша страна, и в этом ее могучая сила!»

Анну Кузнецову избрали депутатом Московского Совета депутатов трудящихся. Больше пяти лет она была членом президиума Московского городского совета профессиональных союзов. Она выступила с рассказом о своем начинании на XI съезде комсомола, где ее избрали членом ЦК ВЛКСМ.

Все это было не только ее личной радостью — этим гордился весь завод. Анна Петровна Кузнецова становится инст-



руктором стахановских методов труда, потом мастером. Окончив институт, работает сначала технологом, а затем старшим технологом.

Всегда в строю, инженер А. П. Кузнецова и сегодня готовит к производству новые модели автомобилей «Москвич».

## КОЛЛЕКТИВНЫЙ СТАХАНОВСКИЙ ТРУД

В июне 1948 года на МЗМА собралась отчетно-выборная партийная конференция. Парткому было что рассказать делегатам. Послевоенный пятилетний план преображал завод. Осваивая массовый выпуск автомобилей, коллектив уже добился под руководством своей партийной организации значительных достижений.

За один год, с мая сорок седьмого до мая сорок восьмого, трудоемкость автомашины была снижена в пять раз. Резко повысилась производительность труда — выработка на одного рабочего увеличилась вдвое.

Но этого еще мало. Чтобы справиться с поставленной задачей, надо значительно увеличить выпуск автомашин. Автозаводцы взяли на себя обязательство досрочно выполнить годовой план и дать сверх него 200 «Москвичей».

— Это главная забота коллектива, и в первую очередь коммунистов МЗМА, — говорил в своем выступлении на конференции директор завода В. Н. Доенин. Его поддержали и другие делегаты.

Коммунистическая партия и Советское правительство уделяли большое внимание соревнованию в борьбе за восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства страны в послевоенные годы. Хорошие плоды приносило соревнование и на МЗМА. В цехах внедрялась новая технология. В кузовном цехе было организовано массово-поточное производство кузовов на конвейере. В сборочном цехе закончили монтаж и сдали в эксплуатацию отделочный корпус. Теперь уже можно было производить все операции по сборке и отделке автомобилей на конвейере.

На заводе чаще стали появляться гости из разных городов страны. С большим интересом они наблюдали, как организованы поточно-технологические линии в цехах шасси, моторов и автоматном. Там уже освоили все специализированное оборудование, оснастку и инструмент. А в прессовом цехе оборудовали радиаторное отделение и выпустили первые радиаторы для автомобилей.

В том же сорок восьмом году автозаводцы порадовали новинкой. На дорогах страны появился небольшой грузовичок с деревянным кузовом по имени «Москвич-422». Этот мало-

тоннажный грузовой автомобиль с кузовом «фургон», созданный на базе «Москвича-400», сослужил хорошую службу нашему народному хозяйству. Он вмещал двух человек и 250 килограммов груза. Скоро эта удобная машина получила широкое признание.

Маленький грузовичок был одним из обязательств автозаводцев, выполненных благодаря ширившемуся соревнованию и стахановскому движению.

Много славных дел было на счету стахановцев МЗМА. Имя Зины Деревяшкиной в ту пору знал на заводе каждый. Она была преуспевающим бригадиром на токарно-револьверном участке автоматного цеха. За один год эта комсомолка сумела пройти не такой уж простой путь — от кладовщицы до первоклассной станочницы.

Добрая стахановская слава пришла к З. Деревяшкиной, когда ей удалось создать двух-трехмесячный задел деталей на участке. Такой задел был необходим, и, посоветовавшись с членами своей бригады, Зина приступила вместе с ними к выполнению намеченного.

Почти на всех автоматах станочники увеличили скорость подачи кареток. Это позволило вдвое сократить время на обработку изделий.

На своем станке Деревяшкина увеличила число оборотов шпинделя с 615 до 1000. В первое время быстро сгорали резцы. Пришлось заменить их другими, более устойчивыми. В результате молодая работница стала изготавливать за смену 130 педальей сцепления вместо 80 и даже перекрыла проектную норму 1950 года. Повысилась производительность труда и на операции изготовления шайб — 200 за смену вместо 150.

Продуктивность труда всех членов передовой бригады увеличилась в полтора-два раза. Создав хороший задел деталей, бригада стала работать строго по графику. Ее примеру следовали и другие рабочие.

В каждом цехе свои новости и достижения. В инструментально-штамповом цехе в ту пору, на исходе первой послевоенной пятилетки, привлекал к себе внимание молодой заточник Константин Исаев. Ему только 17 лет. Он чуть больше года работает на производстве и уже знает на память всю номенклатуру режущих инструментов, которые проходят через цех.

Исаева называли мастером по заточке резцов. И, как подбаивает мастеру, он передавал свой производственный опыт тем, кто в нем нуждается.

Шефство над новичком Алексеем Красулиным началось с дружеской беседы. Исаев рассказал своему ученику, как сам начинал трудиться, и пробудил в нем желание добиться такого же успеха.

— Сразу ничего не делается, — предупредил Исаев. — Надо упорно работать...



Сам Константин, придя на завод, стал выполнять норму довольно быстро. Потом осилил следующий этап и начал выполнять задания на 110—120 процентов.

— Но мне хотелось большего, — рассказывал передовой заточник, стараясь заинтересовать Красулина. — Я задумал довести выработку до 200 процентов, а как это сделать — еще не знал.

Начались эксперименты. И вот однажды Исаев попробовал затачивать резцы не по одному, а большой партией. Получилась большая экономия времени на переналадке станка.

Были и у Исаева свои учителя. Они подсказали, что надо научиться хорошо читать чертежи, получше изучить станок. И вот когда станок стал другом рабочего, оказалось, что на заточку резца можно затрачивать не 20, а 10 минут. Вот откуда 250 процентов нормы.

Такой же путь, но уже с меньшими усилиями прошел и Алексей Красулин. Он шел по проторенной дорожке своего молодого учителя.

Константин был на МЗМА первым из династии первоклассных инструментальщиков Исаевых. Сейчас на заводе работает три брата Исаевых. Трудовую эстафету продолжают их сыновья. Они учатся у отцов и по их примеру становятся передовиками производства.

Кстати, о династиях. Уже знакомый читателю Василий Иванович Андронов начал трудиться на автомобильном заводе еще при своем отце, который был хорошим слесарем-монтажником. Всего же эта трудовая семья насчитывает два десятка автозаводцев. Некоторые из них проработали на своем родном предприятии по 30, по 40 лет и продолжают работать до сих пор. А всего династия Андроновых отработала на заводе без малого 300 трудовых лет.

\* \* \*

К середине 1950 года 95 процентов рабочих МЗМА участвовали в соревновании за досрочное выполнение пятилетки. На заводе стало традицией поддерживать патриотические начинания передовиков других предприятий. Более 100 бригад переняли почин мастера Краснохолмского текстильного комбината Александра Чутких: выпускать продукцию только отличного качества. Лучшие бригады кузовного и моторного цехов первыми на заводе подхватили замечательный почин бригадира фабрики «Парижская коммуна» Лидии Корабельниковой бороться за экономию сырья и материалов.

В предмайском соревновании 1950 года на заводе зародилась новая форма социалистического труда. Токарь электросилового цеха коммунист Николай Жуков объединил в одном комплексе передовые методы труда Александра Чутких, Лидии Корабельниковой и Нины Назаровой, которая предложила

соревноваться за содержание в порядке станочного парка, за его сохранность и правильную эксплуатацию.

Встав на стахановскую вахту, Жуков встретил Первомай большим трудовым успехом, выполнив задание на 312 процентов. Он сэкономил за счет использования производственных отходов 110 килограммов металла, 10 килограммов смазочных и килограмм обтирочных материалов.

Почин Нины Назаровой, подхваченный Жуковым, по достоинству оценили многие автозаводцы. Вскоре 865 рабочих МЗМА приняли на социалистическую сохранность 1113 единиц оборудования.

На заводе неуклонно ширилось стахановское движение. С хорошим начинанием выступила бригада Юлии Скобелевой на участке мастера Тарасова в цехе шасси. Она решила перейти на коллективную стахановскую работу.

Подсчитав свои возможности, бригада взяла на себя ряд конкретных обязательств, направленных на повышение производительности труда, улучшение качества продукции, бережное отношение к материалам, оборудованию и инструменту. Чтобы выполнить эти обязательства, Юлия Скобелева и ее друзья взяли на социалистическую сохранность оборудование и инструмент.

Событие было важное. Секретарь парткома Николай Лазаревич Федичкин пришел в цех шасси к Юлии Скобелевой и долго наблюдал, как работает ее бригада.

— Очень нужное дело, — сказал он Скобелевой, — давайте обсудим ваши предложения и обязательства бригады на парткоме.

И вот в августе 1950 года на заседании партийного комитета состоялся серьезный, принципиальный разговор о широком распространении почина Скобелевой и других передовиков производства, развернувших соревнование за коллективную стахановскую работу.

Партком одобрил это патриотическое начинание и предложил завкому профсоюза, всем цеховым партийным, профсоюзным и комсомольским организациям поддержать творческую инициативу и возглавить это соревнование, повседневно распространять опыт стахановцев.

Такая же задача была поставлена парткомом перед коммунистами — начальниками цехов, отделов и служб, перед председателями цеховых профсоюзных комитетов.

Партийный комитет указал в своем решении, что некоторые коммунисты-руководители недооценивают значение соревнования за коллективный стахановский труд. В автоматном, сборочном, литейном цехах, в цехе металлопокрытий слабо распространяется почин бригады Юлии Скобелевой и других передовых коллективов. Многим бригадам еще не созданы условия для плодотворной стахановской работы.



Был намечен обширный план дальнейшего развития соревнования, и это вмешательство партийной организации сыграло большую роль в достижении новых производственных успехов автозаводцев.

Творческая мысль передовых рабочих создавала все новые и новые формы социалистического соревнования, решительно ломала устаревшие технические нормы, изменяла технологию.

1950 год принес заводу много хороших начинаний, ставших затем системой работы. Более 130 станочников перешли на многостаночное обслуживание. 400 токарей и фрезеровщиков стали применять скоростные режимы резания. 180 бригад из разных цехов начали соревноваться за звание «Бригада отличного качества». С каждым днем становилось все больше последователей Анны Кузнецовой, оставивших далеко позади нормы 1950 года.

\* \* \*

«Открывайте лицевые счета экономии!» Это обращение конструктора Ярославского автозавода Всеволода Пушкина получило большой отклик на МЗМА. Только коллектив технологического отдела обязался сэкономить в 1950 году около миллиона рублей за счет снижения трудоемкости и усовершенствования технологии.

Движение среди инженерно-технических работников МЗМА за открытие лицевых счетов экономии было связано с именем одного из лучших рационализаторов, старейшего коммуниста завода Николая Алексеевича Турулова.

Кто такой Турулов? Вот что он сам рассказывает о себе:

«Мой отец — потомственный литейщик. Он горячо любил свою специальность, но в труде никогда не испытывал полной радости. Да и о какой радости могла идти речь на капиталистическом предприятии?»

Накануне Октябрьской революции я работал на одном из петроградских заводов токарем. Здесь я вступил в ряды большевистской партии и в одном из отрядов Красной гвардии участвовал в завоевании Советской власти.

Вся моя жизнь посвящена служению Родине. Советская власть дала мне высшее техническое образование. С 1940 года я тружусь на МЗМА и активно участвую в борьбе за технический прогресс. В 1948 году я изобрел двухкромочную фрезу. За два года на моем лицевом счету уже записано около 300 тысяч рублей экономии...

Изобретение Н. А. Турулова получило широкое распространение не только на МЗМА, но и на многих металлообрабатывающих предприятиях страны. В чем же суть этого изобретения? При обработке деталей однокромочной фрезой слой металла снимается режущими кромками, расположенными на

внешнем диаметре фрезы. Для последующего фрезерования других деталей приходится возвращать стол станка в исходное положение, что вызывает потери времени.

Основным конструктивным отличием новой фрезы, предложенной Туруловым, являются дополнительные режущие кромки на ножах со стороны внутреннего диаметра.

Преимущество двухкромочной фрезы создает возможность снятия слоя металла одновременно с двух деталей. При этом рабочий ход фрезерования сокращается вдвое; исключаются непроизводительные потери времени, связанные с холостым ходом стола и установкой деталей; повышается выработка; улучшается качество обрабатываемой поверхности.

Внедрение двухкромочных фрез на заводе повысило производительность труда станочников в среднем на 286 процентов.

\* \* \*

1950 год на исходе. Партийный комитет и завком профсоюза МЗМА подводят итоги социалистического соревнования.

На заводе уже есть 121 стахановская бригада, 21 стахановское отделение и 29 стахановских участков. Семи цехам из 12 основных уже присвоено почетное звание «Коллектив стахановского труда».

На заводском партийном собрании секретарь парткома Н. Л. Федичкин сообщил:

— Товарищи, в результате стахановского движения производительность труда на заводе возросла в 1950 году по сравнению с 1949 годом на 22,7 процента. Это хорошо, но мы обязаны больше заботиться о качестве автомобилей.

Добрая слава «Москвича» должна расти. Это становится главной заботой коммунистов и всего коллектива завода. Проблеме качества посвящаются цеховые партийные собрания. Наряду с рабочими и мастерами еще больше начинают заниматься вопросами качества конструкторы и технологи.

Чтобы сделать советскую малолитражку более надежной и долговечной, надо избавиться от слабых мест в конструкции.

Отдел главного конструктора во главе с А. Ф. Андроновым разрабатывает более надежную коробку перемены передач, усиливает детали передней подвески, совершенствует двигатель, упрочняет кузов, повышает долговечность рессор и других деталей автомобиля.

Пора увеличить гарантийный пробег «Москвича» до 60 тысяч километров без капитального ремонта. И эта задача уже была накануне решения.

Десятилетия громадного опыта работают на американскую и европейскую автомобильную промышленность. Конечно, советским автомобилям труднее, но разве это может служить для нас оправданием? И агитаторы, выступающие перед сбор-



щиками главного конвейера, приводят самые убедительные доводы — цифры и факты плохой сборки, большого количества дефектов, недовернутых болтов. На это надо обратить особое внимание. Очень опасно, когда маленький болтик становится нашим недругом.

Борьба за высокое качество продукции и прежде не оставалась в тени на заводе. В конце сороковых годов руководители МЗМА — директор В. Н. Доенин (в последствии министр машиностроения для легкой и пищевой промышленности) и главный инженер А. М. Тарасов (в дальнейшем министр автомобильной промышленности) — многое сделали для успеха «Москвича». Но годы идут, и жизнь выдвигает все новые и новые требования.

...8 июня 1951 года вошло в историю автозаводцев. Министерство автотракторной промышленности СССР и ЦК профсоюза рабочих машиностроения присвоили МЗМА звание «Завод коллективного стахановского труда». Это был результат широко развернувшегося соревнования, внедрения всего передового, что рождает инициатива новаторов производства.

Меняются руководители, передавая друг другу эстафету растущих достижений предприятия, но главная цель остается: больше добротных, красивых малолитражек Родине.

У В. Н. Тахтарова, сменившего на посту директора В. Н. Доенина, эстафету принимает новый директор МЗМА Я. П. Яковлев. Можно не сомневаться, что с последним руководством в их прощальном деловом разговоре были, видимо, и такие слова:

— Не только количество, но и качество!..

Это, наверное, самая трудная задача — добиться, чтобы никто ни внутри страны, ни за рубежом («Москвичи» уже появились и там) не имел оснований для претензий к машине и ее создателям.

Единомышленники с первого дня совместной работы, Яков Петрович Яковлев и секретарь парткома Николай Лазаревич Федичкин ищут совместно с наиболее активными коммунистами новые пути дальнейшего улучшения качества автомобиля. Партийный комитет создает под руководством директора МЗМА коммуниста Яковлева общезаводскую комиссию, которой поручается постоянно наблюдать за ходом социалистического соревнования и стахановского движения, вместе с профсоюзной организацией руководить ими. В эту комиссию вошли хозяйственные руководители, активисты партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, руководители технических и экономических служб, передовики и новаторы производства.

Комиссия по качеству, как ее называли коротко автозаводцы, стала прообразом будущего штаба завода по руководству соревнованием и движением за коммунистический труд.

## ГОДЫ ВОЗМУЖАНИЯ

Как и весь советский народ, автозаводцы посвятили много времени изучению и обсуждению проекта Директив XIX съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1951—1955 годы. И вот проект, дополненный коммунистами, народом, утвержден XIX съездом партии. Коллектив МЗМА встретил этот важнейший документ как боевое задание.

План новой пятилетки определил пути дальнейшего подъема социалистической экономики на основе преимущественного развития тяжелой промышленности. В пятой пятилетке был намечен общий рост автостроения на 20 процентов.

Большая роль в решении поставленных задач принадлежала развитию технического прогресса, комплексной механизации и автоматизации производства. Это хорошо понимали автозаводцы, сделавшие внедрение новой техники и технологии программой своих действий. Они ознаменовали год XIX съезда КПСС пуском еще одного нового цеха — кузнечного, который сыграл большую роль в организации массового производства автомобилей.

Это был первый в СССР и один из немногих в мире кузнечных цехов, где для изготовления точных поковок применены горячештамповочные прессы вместо падающих молотов, а для нагрева заготовок — индукционные электронагреватели вместо пламенных печей.

Об этой кузнице писали наши и зарубежные газеты и журналы. На завод потянулись экскурсии из многих городов страны, новым словом в технике кузнечного производства живо интересовались зарубежные гости.

К концу 1952 года кузнечный цех уже освоил номенклатуру деталей и стал обеспечивать поковками всю программу выпуска автомобилей. Это значит, что цех выпускал для «Москвичей» самые разнообразные поковки весом от нескольких сот граммов до 28 килограммов: шестерни, кулачковые валы, шатуны и многое другое, включая большую и наиболее сложную поковку — коленчатый вал двигателя.

Завод получил кузницу нового типа, чистую и светлую, без дыма и копоти, ставшую гордостью каждого автозаводца, кузницу, которая и сегодня, в семидесятые годы, является одной из самых современных в стране. Здесь трудоемкие операции механизированы, все процессы подвергаются точному контролю. Это резко улучшает условия работы, повышает производительность, создает возможность для подлинно стахановского труда.

Новый цех выгодно отличается от привычных старых кузниц. Его территория огромна. Высокие стены венчает застекленная крыша. Под самым потолком бесшумно двигается мосто-



вой кран. Крановщица управляет этой громадиной из стеклянной кабины.

Тяжелый крюк ловко подхватывает связку стальных прутьев или стержней и подносит ее к станкам-ножницам. Чтобы отковать деталь, нужна заготовка из круглого стального стержня, нарезанного на бруски. Эти-то заготовки и делают механические ножницы. Толстый стальной брус диаметром до 80 миллиметров механически подается в круглое отверстие этого станка-ножниц. Нажатие контакта, и из-под ножа выходят точно по размеру нарезанные болванки. Стальной стержень перекусывается, точно соломинка.

В ковочном отделении стоят прессы разной силы и разного назначения. Для некоторых деталей достаточно воспользоваться прессом с жимом в 500 тонн, а сила прессы, штампуящего коленчатые валы, превышает 4 тысячи тонн!

Вот один из прессов. Мощный электромотор вращает огромный маховик. Он возвышается на несколько метров от пола. Пресс похож на высокую башню, стоящую на крепком фундаменте. На высоте пояса свободное пространство. Там укреплен штамп. В этой части прессы сосредоточен жим огромной силы. Он давит на штамп с тяжестью 500 тонн. Это полная загрузка нескольких товарных вагонов! Вот какая сила обрушивается на размягченный высокой температурой кусок металла. Конечно, он вдавливается в форму, как мягкий воск.

Рядом с прессом стоит электрическая печь-автомат. В нее, как патроны в обойму, через лоток заправляют круглые, ровно нарезанные болванки. Большие циферблаты приборов показывают силу затраченного тока и температуру внутри печи. Когда болванка накаляется до нужной температуры, она автоматически выбрасывается на другой лоток. Нагрев заготовок производится токами высокой частоты. В этом тоже одна из достопримечательностей новой кузницы.

Очередная пышащая жаром заготовка вкатывается в лоток. Подручный кузнеца подхватывает ее длинными щипцами и передает на пресс, где кузнец накладывает эту заготовку на штамп. После первого жима поковку, принявшую форму детали, кузнец схватывает щипцами и укладывает рядом, на другой штамп. Опять жим, и уже отбрасывается окончательно чистовая поковка.

Сильная струя воздуха из шланга очищает штамп от окалин. Вся процедура заняла несколько секунд. А новая раскаленная заготовка уже выброшена электропечью на лоток...

За разработку и освоение новой технологии кузнечного производства ее создателям — группе работников завода и НИИ токов высокой частоты имени Вологодина была присуждена Государственная премия. Среди них кузнец МЗМА В. С. Устинкин и зам. начальника кузнечного цеха В. А. Бабенко. Они стали первыми заводскими лауреатами Государственной премии.

Владимира Степановича Устинкина особенно хорошо узнали на заводе, когда началось освоение механизированных ковочных прессов, на которых он одним из первых добился выполнения проектной нормы.

Освоив штамповку клапанов на двухдьюмовой ковочной машине, Устинкин стал перевыполнять сменную норму выработки. Он соревновался со своим учеником, работавшим на такой же машине, и достиг при штамповке клапанов рекордной выработки — 3600 деталей в смену при норме 615.

Затем Устинкин перешел на четырехдьюмовую ковочную машину. На ней осваивали штамповку первичного валика. И здесь блестящий успех: 1200 деталей за смену при проектной норме 820. Но передовой кузнец этим не удовлетворился. В дальнейшем, используя резерв рабочего времени, лучше организуя рабочее место, он еще больше повысил производительность труда и стал выдавать за смену 1800 деталей.

Так пришла к этому человеку стахановская слава. Ему довелось часто посещать кузнечные цехи других заводов и делиться богатым опытом. Он постоянно совершенствовал свое личное мастерство.

Владимир Степанович Устинкин — сменный мастер. К этой ответственной работе он пришел зрелым производственником, в совершенстве овладевшим наладкой кузнечного оборудования, новатором, ищущим новые пути в своей работе. Упорство и энергия принесли Устинкину заслуженный успех. Его смена прочно стала занимать первое место в социалистическом соревновании.

За двадцать лет, к 1972 году, кузнечный цех выпустил множество точных поковок для всех моделей автомобиля «Москвич» и для нужд сельского хозяйства. Широкое распространение накопленного опыта способствовало дальнейшему развитию прогрессивных процессов штамповки в отечественном машиностроении.

В эти годы на МЗМА выросли отличные кадры специалистов кузнечного дела: конструкторы Г. Ильин и В. Эйкенрот, технологи В. Светлаков и Е. Доронин, кавалеры ордена Трудового Красного Знамени штамповщики П. Романов и В. Майоров, кавалер ордена Октябрьской Революции слесарь М. Никитин и другие.

\* \* \*

Пятидесятые годы были для автозаводцев годами возмужания и успехов.

В октябре пятьдесят второго с главного конвейера сошел стотысячный автомобиль «Москвич-400». Это была заметная веха на пути к массовому производству легковых малолитражных автомобилей.

Полтора года спустя начался выпуск модернизированного автомобиля «Москвич-401». Теперь уже советская малолит-



ражка освободилась от врожденных дефектов ее прототипа, увеличилась мощность двигателя с 23 до 26 лошадиных сил, появилась новая коробка перемены передач с управлением на руле, новый ручной тормоз и т. д. Для этой модели конструкторы разработали систему ручного управления, предназначенного инвалидам с пораженными ногами.

Возмужание коллектива и его производственные достижения — прямой результат постоянного, внимательного партийного руководства. Социалистическое соревнование и технический прогресс, количество и качество выпускаемых автомобилей, дисциплина и политико-воспитательная работа в цехах и отделах — вот главные вопросы, не сходявшие с повестки дня заседаний партийного комитета и партсобраний. Наряду с этими основными проблемами, особенно влияющими на итоги деятельности предприятия, руководство и контроль со стороны партийной организации, завкома профсоюза и комитета комсомола охватывают десятки, сотни других важных вопросов, касающихся жизни завода и его людей. Это бесконечная забота об их труде и досуге. И тот, кому доводилось видеть лаконичные записи в настольных блокнотах секретаря парткома и председателя завкома («дефекты на главном конвейере», «спецодежда», «снова диетстоловая», «финал заводского футбольного кубка» и многое, многое другое), хорошо понимал это.

Улучшились основные технико-экономические показатели, завод стал работать рентабельно и отказался от государственной дотации. За 1952 год себестоимость автомобиля снизилась на 22,2 процента, производительность труда возросла на 25 процентов.

МЗМА дал 8 миллионов рублей сверхплановых накоплений, трудоемкость автомобиля уменьшилась на 5 нормо-часов, значительно снизились потери от брака.

Как всегда, автозаводцы жили в эти пятидесятые годы интересами своей страны, своего народа. Когда понадобилась помощь сельскому хозяйству, МЗМА не остался в стороне. По заказам сельского хозяйства завод изготовил большое количество узлов картофелеуборочных и капустоуборочных комбайнов, силосорезок, доильных установок. В последующем на заводе был даже организован цех сельскохозяйственных деталей.

С большим воодушевлением откликнулись заводчане, особенно молодежь, на обращение ЦК КПСС по поводу освоения целинных и залежных земель в Казахстане, Поволжье, на Урале и Алтае.

Когда на заводе говорят об участии молодежи в борьбе за большой хлеб, то обычно вспоминают имя Анатолия Магита, секретаря комсомольской организации МЗМА того времени. Вся его жизнь с юных лет до сих пор неразрывно связана с заводом.

...В его биографии комсомольская работа и спорт тесно переплелись. Магит уже ветеран, в сорок восьмом он поступил слесарем в инструментально-штамповый цех. Скоро стал стахановцем, активным комсомольцем и, наверное, как никто другой, дружил со спортом: занимался легкой атлетикой, бегал на коньках, ходил на лыжах, играл в футбол и хоккей. Его и избрали физоргом цеха.

Анатолий оказался хорошим организатором. Спортивные дела инструментальщиков пошли в гору, вырос авторитет физорга, и уже в пятидесятом он стал комсоргом.

Оставаясь передовым рабочим-инструментальщиком, Магит совмещал роль цехового комсомольского вожака с деятельностью заместителя председателя заводского совета добровольного спортивного общества.

Это было хорошее начало комсомольского пути. Со всем своим неумным темпераментом отдавался Анатолий порученному делу, и поэтому каждый считал вполне естественным, когда его избрали секретарем комсомольского комитета завода. Это было в октябре 1953 года.

Здесь хочется немного отвлечься от рассказа о новом комсомольском секретаре, чтобы впервые назвать имя молодого инженера, пришедшего на МЗМА после окончания Московского автомеханического института. Он тогда работал мастером на главном конвейере и, судя по всему, пришелся по душе заводской комсомолки. Его избрали в комитет ВЛКСМ, и он стал заместителем секретаря комсомольской организации. Этим молодым инженером был Валентин Петрович Коломников, который стал впоследствии генеральным директором объединения «Авто-Москвич» (ныне — заместитель министра).

Для В. П. Коломникова комсомольская работа была хорошей дополнительной школой. Вместе с А. Л. Магитом он был инициатором многих славных дел молодежи, которая играет такую большую роль в движении вперед всего заводского коллектива. Многие автозаводцы помнят Валентина Петровича в роли начальника штаба по мобилизации молодежи на освоение целинных земель.

Генеральный директор и сейчас не изменяет своей старой привязанности, глубоко вникает в комсомольские дела, помогает молодым автозаводцам.

Анатолий Магит шесть лет возглавлял комсомольскую организацию, в его активе и целина, и VI Всемирный фестиваль молодежи, и участие вместе со всеми комсомольцами в движении за коммунистическое отношение к труду, и соревнования за честь заводской марки, и многое другое.

Прошли годы, повзрослели старые поколения комсомольцев, а Магит, все еще молодой и энергичный, по сей день руководит заводским спортивным клубом «Москвич», одним из крупнейших в столице.



## БЕЗ ОСТАНОВКИ ПРОИЗВОДСТВА

Полдень. Обеденный перерыв. Длинный пролет старого кузовного цеха опустел, и сейчас в этом самом шумном месте завода слышен каждый шорох.

Вдаль, насколько хватает глаз, тянется цепочка кузовов. На первых метрах конвейера это только металлические скелеты, но чем дальше, тем явственнее вырисовываются формы автомобиля — появляются крылья, двери, капоты. Попутно кузова обрастают десятками мелких деталей.

Наконец, механические «руки» подхватывают готовый, поблескивающий краской кузов, поднимают и бережно проносят над покатою площадкой в нижний этаж: там сборочный цех и главный конвейер МЗМА.

...Перерыв на обед подходит к концу. Кузовщики-рихтовщики, сварщики, сборщики возвращаются из столовых и буфетов на свои рабочие места. Двое остановились у светло-голубого кузова. Тот, что постарше, попробовал, как открываются и закрываются двери. Молодой слесарь Иван Бoryчев с довольной улыбкой сказал:

— Все в порядке, товарищ Гостев, без фальши...

— В порядке-то в порядке, а все-таки сборку и навеску дверей надо усовершенствовать. Нельзя же каждую дверь вручную подгонять. Согласен? — заметил старший.

Бoryчев кивнул головой.

— Да, товарищ Гостев, тут у нас с техникой не все благополучно. Надо придумывать что-то новое...

Этот разговор происходил в самом начале 1956 года, когда полным ходом шла подготовка к производству новой модели советского легкового малолитражного автомобиля и по всему заводу были расклеены плакаты и «молнии», призывавшие к быстрейшему выполнению этой задачи.

В центре внимания всего коллектива были работы конструкторов и технологов. От них, в первую очередь, зависели сроки появления новой машины.

Строго говоря, она уже существовала, и не только в чертежах, но и в натуре, в металле. Ею любовались рабочие, около нее останавливались на улицах столицы прохожие. Новый «Москвич-402» становился популярным, хотя производство его еще только налаживалось. Люди любовались опытными образцами, собранными не на конвейере, а сделанными до последнего винтика в экспериментальном цехе руками замечательных мастеров-универсалов.

«Наши первенцы», — с теплотой и гордостью говорили автозаводцы об этих образцах новых «Москвичей», но ни на минуту не забывали, что они еще «ненастоящие», не с конвейера.

А эти «ненастоящие» автомобили уже прошли в процессе испытаний десятки тысяч километров не только по московским улицам, но и по самым тяжелым дорогам, по заболоченным участкам и крутым подъемам. Вечером, когда испытатели возвращались на запыленных, до неузнаваемости грязных автомобилях на завод, их окружали и настойчиво допытывались: «Ну как, все ли в порядке?»

А сколько волнений было в дни государственных испытаний, проводившихся в условиях дальнего пробега, по маршрутам самой различной сложности — в горах, песках и на проселках!

И вот, наконец, заводская газета оповещает об успешном окончании трудных государственных испытаний. Теперь уже все удостоверилось, что изящный, комфортабельный автомобиль «Москвич-402» конструктивно хорош, вполне отвечает строгим требованиям передовой техники того времени.

Государственные испытания всех моделей «Москвича» велись под руководством опытного и требовательного специалиста, доктора технических наук Дмитрия Петровича Великанова. Ему помогал А. Н. Понизовкин — постоянный член комиссии государственных испытаний.

Но испытанные автомобили надо поставить на конвейер, сделать их производство массовым и осуществить это так, чтобы ни на один час не прекращался выпуск машин старой модели. Необходимо приблизить момент, когда на главном конвейере произойдет знаменательная встреча последнего «Москвича-401» с первым «Москвичом-402». Ради этого никто в коллективе не жалел сил.

Вместе со всей страной автозаводцы готовились к XX съезду КПСС. Соревновались токари, слесари, кузовщики, инструментальщики, сборщики — все, кому дороги добрые традиции завода, кого беспокоила судьба нового автомобиля.

Чтобы приступить к массовому производству автомобилей «Москвич-402», нужно было изготовить тысячи новых штампов, приспособлений, инструментов. Все это знали, и поэтому всех так волновали ежедневные сводки, в которых говорилось, как идет подготовка, что задерживает изготовление штампов и оснастки, кто из поставщиков нарушает свои обязательства, какие цехи работают недостаточными темпами.

Передовые рабочие, инженеры, техники настойчиво боролись не только за сроки освоения новой машины, но и за ее техническое совершенство. Каждый проникался сознанием, что сегодня уже нельзя работать, как вчера, что нужны более совершенные, более выгодные технологические процессы.

Тысячи автозаводцев стали на трудовую вахту в честь XX съезда КПСС.

Как всегда, пример в соревновании показывают коммунисты. Их постоянно, изо дня в день, направляет новый сек-



ретарь партийного комитета Иван Степанович Митрович. Он был до последнего времени главным металлургом завода, его хорошо знают и ценят все — от рядовых рабочих до руководителей.

В очень трудный период подготовки к выпуску нового автомобиля успеху дела помог авторитет этого человека. Он не просто призывал хорошо работать, а давал конкретные, деловые советы.

В статье «Решающие дни» в заводской газете «За советскую малолитражку» И. С. Митрович писал:

«Выдать к открытию XX съезда КПСС первую партию новых автомобилей — долг чести нашего коллектива. За решение этой задачи должны настойчиво бороться все коммунисты. Агитаторам надо активизировать свою деятельность и чаще проводить на производственных участках беседы о том, каково положение дел с освоением деталей, что следует предпринять для быстрее выполнения производственного задания...»

В канун съезда передовая производственница Галина Курукина была избрана делегатом на XII Московскую городскую партийную конференцию.

— Ты, Галя, скажи там, на конференции, что МЗМА не подкачает, — провожали ее на заводе.

И она сказала. О том, как на ее родном заводе встречают XX съезд партии, о хозрасчетной бригаде, в которой она работает.

— За счет рационализации и лучшей организации труда, — говорила Галина, — количество рабочих в бригаде сократилось с 18 до 8 человек, а выпуск продукции увеличился в четыре раза. Бригада собирает радиаторы, ежемесячно сберегая латунной ленты на 12 тысяч рублей. А выработка! Полагается собирать по 180 радиаторов за смену, а девушки собирают по 220—240! И все потому, что очень стараются и помогают друг другу. Бригада уже освоила производство узлов для новой машины — радиатора и обогревателя. Автозаводцы всеми силами стремятся ускорить подготовку к переходу на производство нового автомобиля...

Делегаты конференции внимательно выслушали и критические замечания автозаводцев в адрес Министерства автомобильной промышленности. ЗИС и ГАЗ, например, должны были уже закончить изготовление штампов для нового «Москвича», а они еще не сделаны. Это может сорвать выполнение обязательств, взятых коллективом МЗМА к XX съезду партии. От имени своих товарищей Курукина просила Министерство автомобильной промышленности и московскую партийную организацию помочь заводу — обеспечить срочное выполнение заказов МЗМА на штампы. Сказала она и о строительстве жилых домов для работников МЗМА — очень уж медленно они

строятся. Да и реконструкцию Остаповского шоссе следовало бы ускорить...

Конференция избрала Галину Дмитриевну Курукину делегатом на XX съезд КПСС.

\* \* \*

Вооруженный решениями партийного съезда, коллектив завода под руководством своей партийной организации с новыми силами продолжал подготовку производства и освоение модели автомобиля «Москвич-402».

Смена модели стала необходимостью. Прошло более десяти лет после окончания войны, жизненный уровень советских людей значительно возрос, увеличились и требования, предъявляемые к легковым автомобилям. Теперь уже нельзя ограничиваться отдельными усовершенствованиями и модернизацией, потребитель ждет новую модель, отвечающую современным требованиям.

Вот он, «Москвич-402»! Новый автомобиль отличается от старого своим внешним видом, более совершенной формой. В нем новый двигатель мощностью 35 лошадиных сил. Обновлены и другие агрегаты: передняя подвеска, коробка перемены передач, рулевой механизм, карданный вал. Гнутые передние и задние стекла улучшают обзорность. Багажник стал вместительнее, он изолирован от внутреннего помещения. На автомобиле установлены отопитель и радиоприемник.

Теперь надо переходить на массовое производство. Это далеко не просто. «Москвич-402» имеет более сложную технологию кузова, большее число отделочных операций и множество новых деталей, производство которых требовалось освоить заново.

Еще в 1936 году Г. К. Орджоникидзе, выступая на одном из совещаний по поводу перехода Горьковского автозавода на массовый выпуск легковых автомобилей М-1, говорил:

«За границей, когда переходят на новую модель, даже Форд на определенный период останавливает завод, машины не выпускает, а начинает работу, когда все подготовлено. Мы одновременно строим и выпускаем автомобили».

В принципе возможны три метода перехода на новые модели автомобилей:

— переход на массовый выпуск новой модели с полной остановкой завода на весь период пуска и отладки новых технологических процессов;

— продолжительный параллельный выпуск автомобилей старой и новой моделей с использованием новых площадей;

— безостановочный переход на новую модель с одновременным прекращением выпуска старой модели.

На МЗМА был принят безостановочный метод перехода на новую модель, как наиболее экономичный, хотя и самый



трудный. Этот метод, ранее примененный на ЗИЛе, был на МЗМА коренным образом усовершенствован по части технологии и организации производства.

Сам факт перехода укладывается в несколько лаконичных строк: 20 апреля 1956 года с главного конвейера сошел последний автомобиль старой модели — «Москвич-401» № 212654; следующим на конвейере был «Москвич-402» № 212655. Так свершился окончательный и бесповоротный переход на новую модель советского малолитражного автомобиля.

За этим фактом стоял самоотверженный труд коллектива рабочих, инженеров, техников. Партийный и профсоюзный комитеты, комсомол провели большую организаторскую и политико-воспитательную работу. Много сил вложили в подготовку производства новой модели и успешный переход на ее серийный выпуск руководители завода — директор Владимир Петрович Иванов, главный инженер Виктор Николаевич Поляков, главный технолог Евгений Николаевич Матвеев. Рано утром и поздно вечером, в любой час дня их можно было увидеть в цехах, там, где трудно, где решались те или иные вопросы, связанные с новой машиной. Двери их кабинетов всегда были открыты для тех, кто, словно пароль, произносил короткую, но такую емкую фразу: «Я по поводу новой модели». Немалую роль в переходе на эту модель сыграли начальник технологического отдела Г. П. Иванюк, технологи Д. Д. Мельман, М. В. Изис и другие.

Многое для коллектива сделала тогда и заводская профсоюзная организация. Завком был добрым советчиком рабочих и первым их помощником.

Председателем заводского профсоюзного комитета был тогда рабочий-инструментальщик Николай Александрович Бубнов (позже он возглавлял цех эксплуатации инструмента). Его заместителем стал один из ветеранов-кимовцев, старейший рабочий Павел Михайлович Митчин. Активно работали в завкоме Александр Григорьевич Сереженкин и другие члены завкома — рабочие, инженеры, техники, служащие. Всех их объединяла любовь к своему заводу. Не удивительно, что завком профсоюза в ту пору уделял особое внимание подготовке производства новой модели «Москвича».

В 1956 году на заводской отчетно-выборной профсоюзной конференции председатель завкома сказал:

— Наш завод не раз выходил победителем в социалистическом соревновании. Эти успехи вскружили голову некоторым хозяйственным и профсоюзным руководителям. Они ослабили борьбу за новую технику, за быстрее завершение подготовки производства нового автомобиля...

Открыли прения. Пошел большой, принципиальный разговор о простоях, нарушении ритма на конвейере и о том, какие цехи (и люди!) повинны в этом.

Трудности были действительно велики. Для перехода на новую модель завод должен был освоить производство всех крупных кузовных панелей и деталей, которые для старой модели изготавливались по кооперации на ЗИЛе. Прессово-кузовной цех тогда еще не был достроен, и в эксплуатацию сдали только один пролет крупных прессов.

Чтобы освоить производство нового автомобиля, людям надо было учиться и учиться. Предстояло освоить не только сложные узлы «Москвича-402», но и технологические процессы их обработки. Занятия с рабочими и инженерно-техническими работниками проводили квалифицированные специалисты.

Во многом выручала тесная связь конструкторов с технологиями. Детали автомобиля и технологические процессы их обработки проектировались почти одновременно. Чтобы представить объем этой работы, достаточно сказать, что было спроектировано 1916 технологических процессов и 10 633 единицы всевозможной оснастки. А планировка цехов? А перемонтаж большей части оборудования?

Интересно и то, что организация перехода на новую модель была осуществлена в два этапа: первый — освоение нового двигателя и сцепления и второй — освоение нового автомобиля с новыми агрегатами шасси и кузова. Такой поэтапный принцип оправдал себя и применялся в последующих переходах на выпуск новых моделей.

Итак, впервые был осуществлен безостановочный переход на совершенно новую модель легкового автомобиля. Впервые в истории автомобильной промышленности завод перешел на производство новых двигателей без снижения темпов сборки.

К этому надо добавить, что все было сделано без дополнительных и резервных площадей, в очень короткий срок (полтора года), с быстрым наращиванием темпа производства: уже через пять месяцев выпуск автомобилей составлял 95 процентов ранее достигнутого уровня.

Не снизилась и рентабельность производства. За 1956 год завод получил сверхплановую экономию от снижения себестоимости в 3,3 миллиона рублей, а за девять месяцев 1957 года — 10 миллионов рублей. Убыток от нерентабельной работы завода в первые несколько месяцев выпуска нового автомобиля был с лихвой возмещен во второй половине 1956 года.

Безостановочный переход на новые модели (в 1956 году — «Москвич-402» и в 1958 году — «Москвич-407»), внедрение новых, прогрессивных технологических процессов, увеличение объема производства, рост экспорта и превращение завода в одно из передовых предприятий — все это тесно связано с именем Виктора Николаевича Полякова.

Более десяти лет он возглавлял сначала техническое, а затем и общее руководство МЗМА. Многоопытный инженер и принципиальный руководитель, обладающий большими органи-



заторскими способностями, В. Н. Поляков умело мобилизовал коллектив на выполнение стоявших задач. Свою деятельность на МЗМА он начал в 1946 году инженером цеха испытаний отдела главного конструктора. Через год Поляков уже стал начальником этого цеха, а в конце 1950 года — заместителем главного конструктора.

Еще через два года Виктор Николаевич — главный инженер, а в 1958 году назначен директором МЗМА.

Вместе с коллективом он провел большую работу по реконструкции и расширению завода. В эти годы были сооружены прессово-кузовной корпус и механизированный склад запасных частей, надстроены здания вспомогательных цехов, оборудованы новые бытовые помещения, широко развернулось жилищное и культурно-бытовое строительство.

1960 год. Вырастает просторное здание учебного комбината.

1962 год. Вступает в строй заводская поликлиника с новейшим медицинским оборудованием.

Вместе с партийной и профсоюзной организациями директор уделял особое внимание развитию социалистического соревнования. «Это наша общая важная забота», — не раз подчеркивал Виктор Николаевич.

Он был инициатором разработки «Минимальных требований» для борющихся за почетное звание ударника и коллектива коммунистического труда. Он же возглавлял заводской штаб по развитию движения за коммунистическое отношение к труду.

И старые кадровые рабочие, и инженеры, и комсомольская молодежь вспоминают о В. Н. Полякове как о человеке удивительной работоспособности, высокой требовательности к себе и к подчиненным, человеку чутком и внимательном.

— Мое сердце остается с вами, — говорил директор на прощальной встрече с автозаводцами.

Это было в 1963 году. В. Н. Поляков получил новое, высокое назначение, он стал заместителем председателя, а затем и председателем Мосгорсовнархоза. А когда совнархозы были упразднены, состоялась новая встреча Виктора Николаевича с автомобилестроением, он заместитель министра автомобильной промышленности и генеральный директор Волжского автомобильного завода. Снова малолитражки, но теперь уже «Жигули». В 1975 году В. Н. Поляков стал Министром автомобильной промышленности СССР.

\* \* \*

...Многие предприятия страны, в том числе и ЗИЛ, изготавливали для нового автомобиля «Москвич-402» штампы, оснастку, приспособления. Технолог Гостев, бригадир сборщиков Мальков, слесарь Бoryчев и другие кузовщики с МЗМА

целые дни проводили на ЗИЛе. Там они в опытный порядок штамповали, сваривали и собирали детали нового кузова.

Не по чертежам, как это было дома, на Остаповском, а на подлинных деталях изучали они одну операцию за другой. В долгих вечерних беседах о прошедшем дне слесари-сборщики и технологи вскрывали допущенные ошибки и просчеты, чтобы исправить их в процессе опытной сборки.

Бывало, что сразу не удавалось решить какой-нибудь технологический вопрос. Гостев, Мальков и Бoryчев подолгу искали способ выполнения сложной операции, а она «не давалась» и задерживала весь остальной процесс. Тогда спокойный, никогда не терявший присутствия духа Гостев предлагал: «Пригласим Зеленова, вместе скорее решим...»

Лев Михайлович Зеленов всегда был готов поделиться опытом и знаниями, не раз помогал кузовщикам, да и не только им. Тридцать с лишним лет трудится он на заводе, связал свою жизнь с его становлением и созданием все новых и новых автомобилей «Москвич», начинал рядовым инженером, а стал начальником технологического отдела.

Своими руками собирал инженер Зеленов первые моторы для «Москвича-400». Это помогало плодотворно участвовать в создании новых технологических процессов, в разработке разнообразной оснастки.

Технологам всегда приходилось не просто. Так было и во время освоения модели 402. А с бесследной сваркой передней двери нового автомобиля чистое наказание случилось: ломаются крепежные болты в приспособлении да и только. Падает медная шина, куски болтов остаются в гнездах, и их приходится высверливать.

Неприятная история. Технолог и слесарь-сборщик решили, что болты, крепившие приспособление, слишком тонки. Через день были получены болты потолще, поломок стало меньше, но они все же были и долго еще не давали покоя кузовщикам.

В кузовном цехе монтажники, электрики, слесари завершили монтаж и наладку оборудования. Все, что раньше было непродумано, недоработано, доставляло теперь много хлопот и волнений. Снова у Ивана Бoryчева и его товарищей «горят» болты на медных шинах, снова по два-три часа в смену уходит на ремонт. Но прежние опыты, упорные поиски и размышления не прошли даром. Как-то Бoryчев высказал простую мысль:

— А что если шину сделать подвижной, крепить ее в скобах, приваренных к кондуктору? Нужно ремонтировать — сними, замени запасной.

Гостев с полуслова понял хорошую идею слесаря. Не теряя времени, оба принялись за проверку. Судя по чертежам, новая конструкция как будто обещала удачу...



На следующий день скобы приваривали к нескольким кондукторам, а уже через сутки еще не оформленное, но уже оправдавшее себя рационализаторское предложение было окончательно внедрено. Болты перестали ломаться.

Не успели забыть о болтах, как появилась новая неприятность: начали «капризничать» сварочные клещи. Дело оказалось настолько серьезным, что Гостев решил привлечь к нему самых опытных производственников.

На помощь пришли бригадир Мальков и мастер Абраков. Они подолгу обсуждали задачу, советовались со сборщиками, электриками, экспериментальщиками.

А сварочные клещи не давали покоя. Длинные электроды, ввинченные в свечи, гнулись, их рабочие части быстро изнашивались. В бюро инструментального хозяйства за голову хватились: шутка ли, за одну смену расходовалась недельная норма электродов! Да и качество сварки очень страдало из-за этих клещей.

В чем причина? Слесари-электрики Павел Савранский и Вячеслав Петров высказали свое мнение: по-видимому, дело в том, что площадь рабочих поверхностей электродов слишком велика. Как же быть? Изменить коренным образом конструкцию свечей, в которые ввинчиваются электроды? Но это займет много времени. Кузовщики оказались бы виновниками задержки массового выпуска новых автомобилей. А бригадир Мальков и так уже невесело поглядывал на доску соревнования и хоть ничего еще не говорил, но все сборщики и без слов понимали его и разделяли тревогу.

Нет, менять конструкцию клещей нельзя, надо что-то сделать с электродами. Но что?..

Может быть, укрепить их стальными вкладышами? Испробовали и это. В резьбовой своей части электроды перестали гнуться, а нижняя ударная часть продолжала вести себя по-прежнему. Это не устраивало.

Попробовали менять угол наклона площадей электрода. После многочисленных опытов прогибы удалось свести к минимуму, положение улучшилось. Но все понимали, что пока сделано полдела, стойкость электродов оставалась низкой.

Никто на участке не хотел мириться с этим. Гостев предложил сделать электроды из сплава повышенной прочности, но такого материала в то время в цехе не оказалось.

Выход из положения нашел Павел Савранский. Он предложил заменить резьбовое крепление электродов гладким конусным. По существу, Савранский предложил новую конструкцию сварочных клещей. Между прочим, их так и стали называть «клещами Савранского».

Особенностью старых клещей были удлиненные электроды. Из-за своей чрезмерной длины они не выдерживали давления клещей. В месте соединения со свечой резьба разбива-

лась, нарушалась герметичность крепления, и вода, охлаждающая электроды, просачивалась наружу, сварка прекращалась.

Клещи Савранского оснащены сравнительно короткими электродами, а главное — теперь их не надо ввинчивать в свечи, как это было прежде. Конусное соединение позволяет электродам глубоко и плотно входить в свечи; устраняется просачивание.

Через короткое время модернизированные клещи были изготовлены и с благодарностью приняты сборщиками и сварщиками. Качество сварки резко улучшилось. Производительность труда на этой операции повысилась вдвое. Электродов стало расходоваться в 20 раз меньше.

Много интересных и полезных новшеств было осуществлено и в других цехах завода.

На новом автомобиле установлен двигатель, мощность которого примерно в полтора раза больше, чем у прежнего «Москвича». В то же время мотор расходует бензина на 100 километров пути 8 литров вместо девяти. Такое повышение экономичности двигателя позволило сберечь для народного хозяйства тысячи тонн горючего.

По предложению технолога прессового цеха Ягунова внедрена в производство новая конструкция трубчато-гофрированного радиатора, дающего экономию в 1 килограмм цветного металла на каждом автомобиле.

Главный конвейер. Он постоянно совершенствуется. Об этом заботятся сами рабочие и инженеры.

Как бы что-нибудь улучшить, чтобы еще больше облегчить труд? — об этом не перестают думать рационализаторы. Они продолжают механизировать трудоемкие процессы.

Для крепления стремянок рессор изготовлен двухшпindelный пневматический гайковерт. Вслед за этим для крепления колес придуман и сделан новый, очень удобный пятишпindelный гайковерт. Сделан еще один добрый шаг в сторону дальнейшего облегчения работы сборщиков на конвейере.

Творческое отношение к труду передовых рабочих, живой интерес к делу и готовность технологов всегда помочь рационализаторам обеспечивают успех дела. Это и есть рожденное социалистическим строем подлинное содружество науки и практики, инженеров и рабочих. Велика в этом содружестве роль конструкторов.

Наряду с освоением производства новой модели «Москвич-402» завод начал серийный выпуск автомобилей «Москвич-410» повышенной проходимости, со всеми ведущими колесами, с закрытым четырехместным кузовом. Эти машины выпускались в 1957—1958 годах и были предназначены для использования в условиях сельской местности.



В это же время завод приступил к выпуску на базе «Москвича-402» модели «Москвич-423» с кузовом «универсал» для перевозки пассажиров и грузов. Была разработана и освоена в производстве дополнительная модификация, расширившая область применения автомобилей «Москвич»: такси с таксометром и зеленым сигнальным фонариком.

## ПО ВЕЛЕНИЮ СЕРДЦА

В дни, когда партия и весь советский народ готовились к XXI съезду КПСС, когда повсюду ширилась трудовая вахта в честь предстоявшего съезда, во всех концах страны возникли первые бригады коммунистического труда.

В ноябре 1958 года, накануне партийной конференции МЗМА, молодые коммунисты бригады Алексей Сложеникин и Анатолий Исаев пришли за советом к секретарю парткома Ивану Степановичу Митровичу. Все было просто и ясно. Оба бригады сказали, что намерены поддержать начин рабочих депо Москва-Сортировочная и взять на себя обязательство учиться, трудиться и жить по-коммунистически.

— У нас все продумано, ребята в бригадах одобряют, так что можно начинать...

— Вот и отлично, — сказал секретарь парткома, — дадим вам слово на конференции, поделитесь своими мыслями с делегатами.

...Сложеникин и Исаев были первыми на заводе. А МЗМА был среди московских предприятий первым, подхватившим новое замечательное начинание.

Вот как это случилось.

В передовой бригаде Сложеникина в цехе моторов шло собрание. Бригадир собрал в красном уголке своих ребят и начал так:

— Газеты читали? Знаете о бригадах коммунистического труда? Вот и надо обсудить, можем ли мы включиться в соревнование за право так называться.

Разговор был бурный. Идею одобрили сразу, а детали долго, с пристрастием обсуждали.

Бригада Сложеникина в то время уже давно обрабатывала удлинитель коробки перемены передач и давала продукцию только отличного качества. Месяца два назад на деталях появилось контрольное клеймо бригады, и они сразу, без ОТК, шли на сборку. Жалоб нет.

Пятеро из бригады взвешивают свои возможности. Среди них — один коммунист (сам бригадир) и трое комсомольцев. А почему Николай Павлов не вступает в комсомол и нигде не учится?

— С нового учебного года обязательно пойду учиться, тогда и в комсомол вступлю, — говорит Николай.

— Пусть каждый скажет, как он понимает основную заповедь бригады коммунистического труда, — предложил бригадир.

Решили, что это прежде всего высокая сознательность. К труду своему надо относиться очень ответственно, по-хозяйски.

В бригаде каждый может работать на любой операции. Это хорошо. Но учатся только трое из пяти. Павлов непременно выполнит обещание и пойдет учиться, а вот Шура... Она окончила семь классов и остановилась. С ней поговорили. Девушка поняла, что член бригады коммунистического труда не должен отставать:

— Пока буду заниматься в кружке, а потом и школу окончу, вот увидите...

Такие же разговоры шли в бригаде Анатолия Исаева на главном конвейере. Да и не только в ней, как выяснилось позже.

Когда настал день заводской партийной конференции, многие коммунисты уже знали о предстоявшем выступлении передовых бригадиров.

На трибуну поднимается Алексей Сложеникин и рассказывает, как зародилась идея добиться звания бригады коммунистического труда, как работают все пятеро и какие планы строят на будущее.

— Сейчас мы взяли на себя новые обязательства и будем бороться за претворение их в жизнь.

Выступление Сложеникина вызвало одобрение всех делегатов конференции.

Потом слово получил Анатолий Исаев. Его бригада слесарей-сборщиков тоже включается в соревнование. Восемь передовых рабочих во главе со своим бригадиром уже завоевали на заводе добрую славу борцов за высокое качество сборки, а теперь решили добиться к XXI съезду КПСС, чтобы каждый выполнял сменное задание за семь часов. Члены бригады решили бороться за повышение уровня теоретических знаний и постоянное изучение передового опыта, чтобы за два года каждый поднял квалификацию до уровня шестого-седьмого разряда. Обещали дать за год 16 рационализаторских предложений.

С аналогичным заявлением выступил бригадир прессового цеха Алексей Костяницын.

Конференция поддержала начинание передовиков. Вслед за первыми бригадами в разных цехах приняли высокие обязательства многие другие. Борьба за коммунистическое отношение к труду стала общим делом автозаводцев.

В следующем, 1959 году девяти бригадам и одиннадцати передовым рабочим были впервые присвоены почетные звания коллективов и ударников коммунистического труда. Это были



бригады А. Сложеникина из цеха моторов, А. Исаева, А. Зайцевой и В. Шуваевой из цеха сборки, А. Костяницына из прессового, А. Юровского из прессово-кузовного, Ю. Кузнецова из инструментально-штампового, А. Копыловой из литейного, лучшие инструментальщики И. Смирнов, В. Кирик, Н. Помогаев, В. Кузнецов и другие.

Так на МЗМА было положено начало движению за коммунистическое отношение к труду, в котором сегодня участвует весь заводской коллектив.

\* \* \*

Автозаводцы хорошо встретили 1959 год. С конвейера уже несколько месяцев сходили автомобили новой, более совершенной модели «Москвич-407».

«Москвич-407» отвечал всем основным требованиям, которые предъявлялись лучшим малолитражкам того времени. Вот его короткая характеристика. Автомобиль имел обтекаемую форму. Большие гнутые стекла обеспечивали хороший обзор. Специальный отопитель обогревал кузов и ветровое стекло. Радиоприемник. Передние сиденья откидывались и вместе с задним превращались в удобные спальные места.

Наибольшая скорость автомобиля с полной нагрузкой — 115 километров в час. Бензиновый бак емкостью в 35 литров позволял совершать пробег около 500 километров.

Но главной особенностью этой модели был новый двигатель мощностью в 45 лошадиных сил — на 30 процентов мощнее, чем у «Москвича-402». И все же в то время это был один из самых миниатюрных двигателей с жидкостным охлаждением в советской автомобильной промышленности.

Новый двигатель был создан талантливым коллективом конструкторов и испытателей в составе И. И. Окунева, Я. В. Горячего и И. А. Гладилина. Коренное отличие этого двигателя от прежних, стоявших на «Москвичах», — верхнее расположение клапанов.

Стремление конструкторов увеличить мощность мотора вполне понятна. Это улучшает приемистость, создает лучшие условия для маневрирования. Имея запас мощности, двигатель при нагрузке работает не на пределе, а это увеличивает долговечность.

Впервые на «четырееста седьмом» были применены четырехступенчатая коробка передач и задний мост с гипоидным зацеплением конических шестерен.

Признанием успеха МЗМА в создании советских малолитражных автомобилей, результатом его самоотверженного труда явилось награждение на Всемирной выставке в Брюсселе автомобиля «Москвич-407» и его модификации «Москвича-423» (грузопассажирский вариант с кузовом «универсал») золотыми медалями.

## НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ



### РЕШИЛИ — СДЕЛАЕМ!

XXI съезд КПСС, который должен был утвердить семилетний план развития народного хозяйства страны, завод встретил новыми трудовыми успехами, подъемом социалистического соревнования. В день открытия съезда выпустили сверх графика 41 автомобиль. Все цехи и отделы постарались встретить этот день отличными показателями. Выполнили предсъездовское обязательство и конструкторы: они разработали конструкцию микролитражного автомобиля «Запорожец», производство которого налаживали на Украине.

Внимательно следили строители «Москвичей» за работой съезда, сердечно принимали у себя его участников. Под сводами огромного корпуса главного конвейера тысячи рабочих и служащих МЗМА встретились с членами делегации Венгерской социалистической рабочей партии, присутствовавшей на XXI съезде КПСС, во главе с Первым секретарем ЦК ВСРП Яношем Кадаром.

— Мы счастливы, что к нам приехали наши венгерские гости и друзья, — говорили на встрече автозаводцы — знатная станочница Мария Мухина, технолог Алексей Шумков, председатель завкома профсоюза Сергей Кропов, секретарь комитета комсомола Анатолий Магит.

Выступивший на митинге товарищ Янош Кадар поздравил автозаводцев с трудовой победой — перевыполнением плана 1958 года и выразил уверенность, что новый, семилетний план будет тоже успешно выполнен.

С огромным удовлетворением встретили автозаводцы утвержденные съездом контрольные цифры семилетки. Намечена



громадная программа дальнейшего подъема всех отраслей экономики. Предстояло сделать важный шаг вперед в создании материально-технической базы коммунизма.

Главное условие успеха, как говорилось на съезде, — это широкое внедрение новой техники, комплексной механизации и автоматизации производственных процессов. Большие задачи в связи с этим были поставлены перед советским машиностроением, в частности перед автомобильной промышленностью. За семилетие выпуск автомобилей в стране должен был возрасти на 75—80 процентов.

Существенная роль в этой программе отводилась и МЗМА. Больше автомобилей для населения, довести их выпуск до 100 тысяч в год! Такую перспективу намечал завод на это семилетие. Но для этого необходимо было механизировать и автоматизировать важнейшие производственные комплексы, обеспечить безостановочный переход на выпуск новых «Москвичей» и добиться при этом снижения себестоимости изготавливаемой продукции и повышения производительности труда за семилетку на 70 процентов. Кроме того, ставилась задача дальнейшего улучшения качества малолитражного автомобиля.

Об этих задачах много говорили на партийных и профсоюзных собраниях, на директорских «оперативках», в кабинетах начальников цехов и в коллективах всех подразделений завода. Детально обсуждали, как лучше добиться выполнения намеченной программы. Было над чем подумать. Достаточно сказать, что выпуск автомобилей «Москвич» без расширения производственных площадей и при незначительном увеличении рабочей силы должен был возрасти за семилетие в 1,7 раза.

Заводской генеральный план внедрения комплексной механизации и автоматизации производственных процессов сулил большие перемены. Предстояло заменить 500 единиц морально устаревшего оборудования, ввести в действие семь новых автоматических линий, устранить ручной труд в цехах и на внутризаводском транспорте. В результате трудоемкость изготовления автомобиля снизится с 212 до 130 часов.

С самого начала в борьбу за решение новых задач включились коммунисты. Проблемами механизации и автоматизации постоянно занимались директор завода Виктор Николаевич Поляков и секретарь парткома Иван Степанович Митрович. Чаще всего их можно было увидеть на монтаже новой автоматической линии, у конструкторов или технологов. По утрам начальники цехов и отделов собирались в просторном кабинете директора, и тут каждому надо было быть готовым ответить предельно кратко и четко на любой вопрос о том, как обстоят дела с развитием производства на участках. Не проходило, кажется, ни одного заседания парткома, чтобы И. С. Митрович не ставил на обсуждение какой-либо проблемы, способной облегчить выполнение заводской семилетки.

Эти два человека, директор и секретарь парткома, хорошо дополняли друг друга: один был богат инженерными знаниями и организаторскими способностями, чуть суров, требователен к себе и другим, а второй счастливо сочетал эрудицию с большим опытом партийной работы, с умением найти правильный, чуткий подход к каждому.

Добрым словом вспоминают автозаводцы и Е. И. Брагилевского, много лет избиравшегося заместителем секретаря парткома.

Партийная организация и завком профсоюза приложили немало усилий, чтобы крепло и ширилось на заводе движение за коммунистическое отношение к труду, чтобы люди росли вместе с заводом.

Не удивительно, что в ту пору выдвинулось немало молодых способных бригадиров, которые под руководством старших товарищей постепенно становились хорошими воспитателями и командирами производства.

Механизацией отдельных трудоемких процессов на заводе занимались технологический отдел, конструкторское бюро отдела главного механика и по мере возможности сами цехи. Комплексной же механизацией призван был заниматься созданный на МЗМА в начале 1959 года специальный отдел механизации и автоматизации производства (ОМА). Его возглавил опытный инженер Л. М. Зеленев.

Новому отделу помогали охотно и много. Начал он с наступления на цех моторов и на два участка: окраски кузовов и подготовки деталей под декоративное покрытие.

В цехе моторов были спроектированы и смонтированы три автоматические линии (для обработки седел клапанов, направляющих втулок и гильз блока цилиндров), четыре механизированные линии и много различных автоматов и полуавтоматов. Это был разительный в те годы пример большой работы по модернизации старого оборудования. Устаревшие станки превращались в механизированные с автоматической загрузкой и выгрузкой деталей.

Конструкторы ОМА хорошо поработали. С помощью совершенных транспортных связей они соединяли модернизированные станки в автоматические и полуавтоматические линии.

Комплексная механизация и автоматизация цеха моторов была закончена в четвертом году семилетки. Вот результат: высвобождено 77 человек, выпуск двигателей увеличился более чем на 12 тысяч в год, трудоемкость их изготовления снизилась на 30 процентов.

Неузнаваемо изменился и процесс окраски кузовов. Вредная и трудоемкая ручная окраска пульверизатором была заменена электроокраской с механическим нанесением покрытия. Это значительно облегчило труд рабочих, сэкономило 2 килограмма краски в расчете на каждый кузов и значительно



повысило производительность труда. Новый метод позволял экономить два с половиной миллиона рублей в год.

Семилетка вдохнула боевой, наступательный дух в автозаводцев. Отдел механизации и автоматизации перешел на новые поля сражений — в автоматный, кузнечный и другие цехи. Льву Михайловичу Зеленову не раз доводилось докладывать обстановку на утренних «оперативках» у директора, в партийном и профсоюзном комитетах, на различных собраниях: проблемы технического прогресса волновали всех — и руководителей, и рядовых автозаводцев.

Шестидесятый год принес заводу солидное подкрепление: в разных цехах было внедрено 11 автоматических и механизированных поточных линий. Еще через полгода объем механизации производства уже перевалил за 50 процентов, а к началу 1963 года на заводе действовало 25 автоматических линий и 10 километров транспортных конвейеров.

Мощным толчком для всех этих свершений явился июньский (1959 года) Пленум ЦК КПСС, который был в основном посвящен проблемам комплексной механизации и автоматизации производства. Решение Пленума ЦК КПСС нашло широкий отклик в коллективе МЗМА. В немалой степени этому способствовала большая разъяснительная работа, проведенная партийной, профсоюзной и комсомольской организациями. Во всех цехах и отделах решения Пленума обсуждались на собраниях, повсюду читали лекции и доклады, устраивали беседы лучших заводских специалистов с рабочими. Цель сводилась к тому, чтобы каждый член многотысячного коллектива отчетливо представил себе, что главным фактором повышения производительности труда, а следовательно, и залогом успешного выполнения заводской семилетки являются комплексная механизация и автоматизация.

— Одними административными мерами мы ничего не добьемся, — не раз говорил директор завода В. Н. Поляков, — необходимо повысить трудовую активность всех автозаводцев.

Это находило полную поддержку у секретаря парткома И. С. Митровича, у председателя завкома профсоюза С. С. Кропова, в комитете комсомола, у всех партийных, профсоюзных и комсомольских активистов МЗМА. Большое внимание уделялось развитию форм общественного участия автозаводцев в борьбе за технический прогресс: шефства технологов над молодыми рабочими, деятельности общественных конструкторских бюро, творчества рационализаторов и изобретателей.

\* \* \*

Однажды на завод приехал гость из Италии — глава фирмы «Новасидер» синьор П. Саворетти, отлично знающий машиностроение. Ему показали, как работает в цехе моторов автоматическая линия по обработке головки блока цилиндров.

— Скажите, сколько человек было занято обработкой головок, когда этой линии не было?

— Десять человек.

— Так. А сейчас?

— Как видите, двое. Один наладчик, а вот этот юноша — рабочий.

— Прекрасно! А какова судьба остальных восьми человек?

— Никто не уволен, дело нашлось для всех.

Синьор Саворетти с некоторым сомнением покачал головой, и тогда его пригласили в контору цеха. Перелистали списки рабочих и быстро нашли записи о всех восьмерых. Их судьбы оказались довольно любопытными.

Трое учились в вечернем техникуме, окончили его, и теперь один работает мастером соседнего участка, а двое — наладчиками на участке обработки коробок перемены передач. Трое других станочников из этой восьмерки работают по своей специальности и по вечерам учатся в школе рабочей молодежи. Седьмой перешел в цех шасси, а восьмая — пожилая женщина — получила пенсию и отдыхает дома.

Итальянский гость интересовался не только этим. Ему, например, хотелось побольше узнать, каковы взаимоотношения старых кадровиков с молодежью. Об этом вообще часто спрашивают западноевропейские и американские туристы, посещающие МЗМА.

Начать с того, что эти взаимоотношения представляют собою подлинное содружество, которое способствует росту производственных успехов молодежи. Большой размах приобрело шефство технологов над молодыми рабочими. Этому содействовало полезное начинание технолога ЗИЛа Евгения Пронкина. Однажды он приехал на общее собрание технологов МЗМА и подробно рассказал, как следует организовать шефство над молодыми рабочими.

Хорошая мысль была подсказана своевременно. Ведь МЗМА должен выпустить в 1965 году почти вдвое больше автомобилей, чем в первом году семилетки, значит, надо мобилизовать все имеющиеся ресурсы.

За распространение шефства высказался технолог цеха сборки и окраски МЗМА Станислав Федоров. Его горячо поддержал товарищ по работе Анатолий Киселев. Оба они и стали первыми на заводе последователями Пронкина и обязались стать постоянными шефами молодых, организовать практическую помощь бригадам и ударникам коммунистического труда, а также тем, кто борется за это почетное звание.

— Каждый технолог должен последовать нашему примеру, — обратились они к своим товарищам.

Федоров обещал коллективу главного конвейера механизировать сборку задних мостов с рессорами. Свое обещание он



выполнил. Это высвободило двух рабочих и облегчило труд сборщика. Раньше задний мост соединяли с рессорами вручную, с помощью одношпиндельного гайковерта, затем крепили весь узел на днище кузова. Два сборщика (те самые, которые потом освободились) фактически повторяли операцию и до отказа затягивали крепежные гайки. Чтобы избежать непроизводительного «дотягивания», С. Федоров решил заменить одношпиндельный гайковерт четырехшпиндельным и сделать приспособление, на котором рабочему было бы удобно выполнить операцию — соединить задний мост с рессорами.

Рабочие участка с готовностью согласились помочь Федорову.

Внедрение нового — трудное дело. Вначале многое не ладилось, но общими усилиями все же успех был достигнут. Новый гайковерт и приспособление для сборки подготовили к испытаниям.

Гайковерт надежно завертывал гайки, но рабочим не удавалось прикрепить задний мост к кузову: не совпадали крепежные детали. Оказалось, что приспособление для сборки сделано не совсем правильно. Кое в чем были виноваты и кузовщики, приварившие кронштейны с перекосом. Сначала устранили этот недостаток в прессово-кузовном корпусе, а потом исправили и свои ошибки.

С. Федоров постоянно заботился о росте технических знаний своих подшефных, приносил им журналы «Техника — молодежи», «За рулем», рассказывал и о новинках автомобильной техники. Помогал молодым слесарям-сборщикам С. Татаринovu и Г. Коротееву учиться в техникуме. Общие интересы у шефа с подшефными оказались и вне производства: они одинаково любили спорт, особенно футбол...

Хорошо справлялся со своими шефскими обязательствами технолог Н. Г. Тимофеев. Он помог слесарям бригады И. М. Герасимова из прессового цеха составить комплексный план технического прогресса на рабочем месте и потом все время следил за выполнением этого плана.

Слесари-сборщики из бригады Анатолия Исаева с главного конвейера с большим чувством признательности вспоминают о своем шефе — старейшем технологe Евгении Тихоновиче Бутягине, который много сделал для облегчения труда на конвейере.

## ЛОПУХИНСКИЕ «МАХАЛКИ» И МНОГОЕ ДРУГОЕ

Активными участниками всенародной борьбы за технический прогресс всегда были рационализаторы и изобретатели. В годы семилетки их насчитывалось на МЗМА более 2 тысяч. Только за 1960 год они подали около 4 тысяч предложений и в том

же году внедрили в производство 1830. Это принесло более миллиона рублей экономии.

Часть изобретателей и рационализаторов особое внимание уделяла проблемам экономии металла. В результате их творческих усилий завод сберег много металла. Многие предложения были направлены на повышение производительности труда, улучшение качества продукции, совершенствование техники безопасности. В годы семилетки стало известным имя слесаря прессового цеха Николая Дмитриевича Лопухина. Он внес множество рационализаторских предложений, направленных на облегчение труда и обеспечение его безопасности. Приспособления Николая Дмитриевича на прессах приобрели широкую популярность на многих заводах страны. Они не приносили миллионной экономии, но делали нечто большее — сберегали здоровье рабочих.

Дело в том, что на импортных прессах, которых много было в то время на наших заводах, отсутствовали специальные устройства, предохраняющие рабочих от последствий какой-либо неисправности или аварии. Лопухин сконструировал такое приспособление — «рукоотводчик». В момент опасности рычаг мгновенно отводит правую руку рабочего из опасной зоны штампа. Позже Лопухин усовершенствовал это устройство, сделав его универсальным. Оно стало отводить не только правую, но, если надо, то и левую руку. Он создал и так называемый «корпусоотводчик», и некоторые другие устройства, обеспечивающие безопасность работы на прессах.

На первых порах многие наладчики и рабочие опасались, что предложенная защитная техника повлияет на выработку, снизит производительность труда. Заблуждение! Но это пришлось доказывать.

Лопухин вместе с начальником прессового цеха Крыловым и другими руководителями, технологами и мастерами вели непримиримую борьбу за внедрение этих жизненно важных приспособлений. О «лопухинских махалках» — так их прозвали — говорили не только в цехе. Их необходимость неумолимо доказывали на партийных и профсоюзных собраниях. Постепенно к «махалкам» привыкали и в конце концов по достоинству оценили их. Прессовый цех МЗМА стал, по существу, своеобразной лабораторией техники безопасности в прессовом производстве.

«Махалки» были высоко оценены на Выставке достижений народного хозяйства. Большие серебряные медали ВДНХ присудили тогда Лопухину и Крылову. А Николай Дмитриевич продолжал работать над новыми предложениями. Недаром ему было присвоено звание «Лучший рационализатор Москвы».

Как и всякий настоящий новатор, Николай Дмитриевич был человеком непоседливым. Он объездил все прессовые цехи



не только в Москве, но и в Ленинграде, Киеве, Ростове и в других городах. И всюду рассказывал о московском опыте, всюду находил что-нибудь полезное для себя, для своего завода.

Однажды Н. Д. Лопухина пригласили на совещание в ВЦСПС. Там выступил один ученый и рассказал, что он видел в заморских странах. Послушать его — прямо чудеса! Вот бы и нам...

В перерыве Николай Дмитриевич подошел к ученому и сказал:

— У нас, между прочим, давным-давно такие устройства работают, да еще получше.

— Где это у нас?

— На «Малолитражке». Можете сами убедиться.

— Что вы говорите? Обязательно приеду, обязательно!

Только его и видели... Лопухин так выразил свое отношение к этому разговору: заморским восхищаемся, а у себя под носом иной раз ничего не замечаем.

\* \* \*

Рационализаторы завода не раз выручали коллектив в самых сложных и непредвиденных обстоятельствах.

Стало известно, например, о предстоящем изменении конструкции удлинителя коробки перемены передач. Казалось бы, что особенного? Но здесь случай был необычный. Возникла проблема: как быть с автоматической линией, на которой обрабатывают удлинитель? Ведь ее придется приспособлять к новым размерам, а следовательно, отправлять агрегаты на станкостроительный завод для переделки.

Обратились к станкостроителям. Ответ был неутешительный: легче сделать новую линию...

— Вот так задача, — разводили руками моторщики, в то время еще владевшие автоматической линией удлинителей, и шассисты, которым решили передать эту линию, и, наконец, работники отдела главного механика, которых этот вопрос волновал независимо от местонахождения линии.

Ясно было лишь одно: выход надо найти, нельзя же оставлять старую технологию.

Тогда к главному инженеру завода Е. Н. Матвееву пришел мастер отдела главного механика Владимир Симаков.

— Автоматическую линию переделаем своими силами, — предложил он.

— Позвольте, а проект?

— Проект есть.

Трудно было поверить, что так вот сразу найдено правильное решение. Но проект оказался интересным, реальным и заслуживающим полного внимания. В скором времени Симаков с несколькими слесарями приступил к работе.

Как же сумел мастер так быстро разработать проект реконструкции автоматической линии, то есть выполнить работу, которая под силу далеко не каждому конструкторскому бюро?

Владимир Симаков кончал заводской вечерний техникум. Когда пришла пора дипломной работы, он решил выбрать такую, которая принесла бы практическую пользу заводу. Узнав, что готовится переналадка удлинителя, Симаков засел за проект реконструкции линии.

Способный механик, обладавший к тому же хорошей теоретической подготовкой, был упорен в достижении цели. Ему помогли в техникуме и на заводе. Симаков знал, что всегда может получить добрый совет и консультацию у своего непосредственного начальника главного механика Николая Ивановича Лихина и в цехе, который был кровно заинтересован в успехе дела.

За диплом Симаков получил самую высокую оценку. Ну а несколько позже, когда автоматическая линия была готова не только в чертежах, но и в натуре, фактически состоялась вторая, самая главная и волнующая защита этого необычного диплома.

Владимир Константинович Симаков, теперь уже дипломированный механик, был удовлетворен. Все свершилось именно так, как было задумано. Все агрегаты автоматической линии остались, дополнительного оборудования не потребовалось, обработка новых удлинителей шла нормально, завод сберег десятки тысяч рублей. В этой важной работе активно участвовали руководители цеха шасси М. А. Савоськин, Д. Д. Мельман, В. В. Песчанов.

А сам В. К. Симаков и после этой истории не раз доказывал, что способен справиться с самыми сложными заданиями. Это позволило ему, уже накопившему опыт, стать впоследствии главным механиком завода.

\* \* \*

Стремление к техническому прогрессу вызвало к жизни новые интересные формы участия рабочих, инженеров и техников в этом важном деле. ОКБ и ОТБ — общественные конструкторские и технологические бюро в цехах — очень помогли автозаводцам в их стремительном походе за новую технику.

Первое ОТБ родилось в деревообрабатывающем цехе и стало заниматься механизацией ручных работ, использованием производственных отходов. Дело пошло на лад. Новое начинание поддержала партийная организация, а заводской комитет профсоюза предложил распространить этот ценный опыт в других цехах и отделах. Идея понравилась, и вскоре молодые конструкторы технологического отдела совместно с рабочими-прессовщиками создали первое на заводе общественное конструкторское бюро, которое возглавил конструктор Сергей Чер-



нышев. Занялось это бюро очень важным делом — автоматизацией и механизацией процессов штамповки, улучшением ее качества.

Прошло не так уж много времени, и жизнеспособность общественных конструкторских бюро стала очевидной.

Оставаясь три раза в неделю после работы на полтора-два часа, энтузиасты из чернышевского ОКБ за первые восемь месяцев спроектировали 20 штампов простого и автоматического действия. Внедрение их в производство позволило сэкономить по 2 килограмма 175 граммов листового металла на каждом автомобиле.

Конструкторов технологического отдела поддержали инженеры других цехов и отделов. К 1965 году на МЗМА успешно действовали 12 ОКБ, объединивших более 250 рабочих, конструкторов, технологов. Среди этих творческих коллективов многого добились ОКБ отдела механизации и автоматизации. Оно механизировало ряд прессовых работ и систематически помогало подшефному совхозу имени Карла Либкнехта (Луховицкого района Московской области) электрифицировать и механизировать сельскохозяйственное производство.

На счету общественных бюро МЗМА около 100 осуществленных творческих замыслов. Это ростки подлинно коммунистического отношения к труду.

\* \* \*

МЗМА в числе других передовых предприятий столицы выступил инициатором оказания помощи в борьбе за технический прогресс и передачу опыта другим заводам.

От слов автозаводцы перешли к делу. На одном из машиностроительных заводов Московской области было много ручного труда. Втрое больше, чем на передовых машиностроительных предприятиях столицы. И вот заключается договор о творческом сотрудничестве. Надо помочь товарищам поднять уровень организации и механизации производства, усовершенствовать технологические процессы, обеспечить новые площади высокопроизводительным оборудованием, оснасткой и инструментом.

Разработан и осуществлен план, который можно было бы назвать «Операция Прогресс». Специально организованные комплексные бригады МЗМА с участием квалифицированных рабочих, мастеров, технологов основательно потрудились на подшефном заводе. Многие работники этого завода набирались опыта в цехах МЗМА. Уже через год-полтора эта производственная дружба принесла хорошие результаты, механизация неузнаваемо изменила литейное и сварочное производство подшефного завода, усовершенствовала кузнечные и прессовые операции. С тех пор прошел добрый десяток лет, но совместную работу хорошо помнят на обоих предприятиях.

Щедро передавая свой опыт разным предприятиям страны, автозаводцы никогда не упускали возможности и самим поучиться у других.

Как-то из Владимирской области приехали на МЗМА за опытом пять молодых бригадиров. Так и произошло знакомство бригадиров автоматных цехов Виктора Кротова с МЗМА и Владимира Брусничкина с завода автотракторной осветительной арматуры «Красный Октябрь» в городе Киржач.

Гостям все правилось на МЗМА — и люди, и машины. Они забросали автозаводцев вопросами и старались не пропустить ничего важного. А в автоматном цехе Брусничкин сказал Кротову, что постарается приехать на несколько дней со всей своей бригадой.

Действительно, киржачский бригадир договорился на своем заводе о поездке бригады в Москву, и однажды утром вся она в полном составе явилась на МЗМА. В этом был большой смысл, так как «Красный Октябрь» изготовлял для «Москвичей» весь «свет» — фары, плафоны, задние фонари.

Бригада Кротова тепло принимала гостей, которые внимательно знакомились с оборудованием, инструментом и методами работы автоматчиков. Уезжая, они пригласили бригаду Кротова в Киржач.

— Дело полезное, — сказал о поездке в Киржач начальник автоматного цеха М. Н. Верховцев, — надо поговорить с директором.

В. Н. Поляков дал согласие, и бригада с Виктором Кротовым во главе отправилась в командировку.

В автоматном цехе киржачского завода посланцы МЗМА непосредственно на рабочих местах продемонстрировали свои приемы труда, научили друзей более прогрессивному методу заточки инструмента, наладили автомат для нарезки резьбы, передали чертежи высокопроизводительных державок. В свою очередь, хозяева рассказали гостям много интересного из своего опыта.

Обе бригады решили соревноваться за получение высокого звания коллектива коммунистического труда. Люди, которых объединяет общность целей, сходятся быстро и надолго. Так случилось и с друзьями автоматчиками.

Было много деловых, творческих встреч, и каждая обогащала их, вооружала новыми техническими знаниями. Работая и учась друг у друга, члены бригад еще лучше осваивали резание металла на больших скоростях, овладевали мастерством заточки резцов.

Большая производственная дружба открыла автоматчикам «Красного Октября» ценные новинки в области технологии, научила быстрее и чище обрабатывать детали. Улучшили они и организацию рабочего дня: подобно бригаде Кротова, Брусничкин и его товарищи стали сдавать детали в середине



смены, а не в конце ее, как делали раньше. Это удобнее и для токарей, и для работников ОТК.

Взаимный обмен опытом помог бригаде Брусничкина стать передовой на своем заводе.

Автоматчики из Москвы и Киржача встречались не только в цехах, но и на клубных вечерах, в театрах. Вместе переживали волнующие сцены из «Кремлевских курантов»...

Владимир Брусничкин не раз говорил, что своими успехами его бригада и многие другие рабочие «Красного Октября» обязаны Виктору Кротову, этому скромному и одаренному парню, который за короткое время крепко стал на ноги и затем прошел славный трудовой путь.

Кадровые рабочие автоматного цеха МЗМА и сейчас еще помнят подростка из ремесленного училища, робко ставшего к станку. Но Витя оказался толковым пареньком, и его быстро оценили выдавшие виды производственники.

Напористо и уверенно шагал он в свое будущее, стал комсомольцем. Потом наступил день, когда коммунисты-автоматчики единодушно приняли своего любимца в партию. В то время Кротов уже был лучшим бригадиром, хорошим агитатором.

На партийном собрании он обещал оправдать доверие товарищей и выполнил свое обещание. Ответом на доверие коммунистов цеха были и творческая дружба с киржачскими автоматчиками, и борьба за коммунистическое отношение к труду, и учеба в заводском техникуме, а потом и во втузе.

Интересная деталь: когда пришла пора для Виктора отправляться на службу в Советскую Армию, бригада автоматчиков, которую он возглавлял, дружно приняла решение по-прежнему называться бригадой Кротова и терпеливо ждать возвращения своего вожака.

...Прошли годы. Старший инженер отдела эксплуатации экспортных автомобилей МЗМА Виктор Андреевич Кротов теперь защищает интересы родного завода за рубежом.

\* \* \*

Есть на МЗМА бригада, без которой немислим рассказ о жизни автозаводцев, — бригада швей Анны Зайцевой из цеха сборки и окраски автомобилей.

Это было года через три после окончания войны. Она не помнит уже, какое впечатление произвел на нее в первый день завод. Не помнит, потому что все мысли были заняты другим: справится ли с заданием мастера?

Автомобили собирают на конвейере, а с этим не шутят, предупредили ее. Но все обошлось вполне благополучно. Мастер Анна Матвеевна Савосина тогда всю смену не отходила от новенькой. А как много значит добрая поддержка в трудную минуту!

Прошло немного времени, и открылся особый дар, трудовое призвание Анны Никитичны Зайцевой. Она победила в заводском конкурсе и стала именоваться «Швея — золотые руки». Эти руки отлично изготавливали обивку для сидений.

С тех пор все складывается как нельзя лучше. Анну Никитичну приняли в партию, выдвинули руководителем бригады, дважды получала она награды ВДНХ за освоение технологии изготовления «одежды» для «Москвичей» моделей 401 и 407.

Когда в пошивочное отделение цеха сборки и окраски приходили экскурсанты или зарубежные туристы, им часто говорили:

— А теперь мы с вами находимся в «ателье», где первоклассные мастера создают «одежду» для автомобилей...

Бригада Зайцевой была среди зачинателей движения за коммунистическое отношение к труду и одной из первых получила почетное звание коллектива коммунистического труда.

Весной 1960 года, когда отмечалось 50-летие Международного женского дня, Анну Никитичну наградили орденом Ленина. Это была награда женщине-коммунистке за беспримерный труд на заводе, за ее золотые руки и организаторскую работу в коллективе.

Получив высшую правительственную награду в Кремле из рук К. Е. Ворошилова, взволнованная приехала она на завод, в свой цех.

— Это не только моя награда, — говорила, смахивая набегавшие слезы радости, Анна Зайцева, — это награда всему нашему коллективу, всей бригаде за старание и мастерство.

Прошло много лет, обновился состав бригады, на смену старым швейным машинам пришли более современные, даже сам цех изменил свой адрес, переехав на новую территорию завода. Не сменился только бригадир. Зайцева по-прежнему руководит лучшей бригадой швей. И уже четверть века она бессменный профгруппорг пошивочного отделения. Много раз просила, чтобы переизбрали: не пожизненно же профсоюзные обязанности выполнять? Нет, не соглашаются в отделении. Не сосчитать, сколько первых мест держит бригада. И профсоюзные собрания проходят интересно, живо: люди выступают, советуются.

Анна Никитична была и народным заседателем. Заканчивалось, бывало, очередное судебное заседание народного суда девятого участка Ждановского района, Зайцева торопливо собирает документы, спешит, но все же задерживается для разговора с судьей. С глубокой человечностью всегда относится она к разбору каждого дела, особенно если оно касается молодежи.

Когда Анну Никитичну избрали членом Ждановского РК КПСС, времени совсем стало в обрез, но она старалась



планировать его так, чтобы хватало и на производственную, и на общественную работу, и на семью. Успевала!

Каждая свободная минута отдается заводу, цеху, бригаде. Зайцева продолжает учить и очень доброжелательно, умно наставлять членов своей большой бригады. А если кто теряет чувство ответственности, она ему напоминает, что так работать в коллективе коммунистического труда нельзя.

Здесь часто бывают собрания. Впрочем, это даже не собрания, а, скорее, беседы. Женщины любят собираться вместе, чтобы поговорить и о производстве, и о всяких других делах — о детях, о семейных событиях. Каждая работница знает, что у нее есть в бригаде верные подруги, которые всегда выслушают и помогут.

С большим многомесячным опережением закончена семилетка бригады и ее бригадира. Да только ли семилетка! Свежий, живительный ветер соревнования неизменно рождает новые обязательства и приносит славные победы швеям в каждом последующем году восьмой и девятой пятилеток.

Середина семидесятых годов. Ничего не поделаешь, уже появляются морщинки на лицах Анны Никитичны и некоторых ее подруг, но все они, как прежде, прекрасны в своем творческом вдохновении. И растут проценты повышения производительности труда, сотни и тысячи метров сбереженных тканей и других материалов.

## ЧЕСТЬ ЗАВОДСКОЙ МАРКИ

На протяжении всей истории автозавода забота о высоком качестве автомобилей была одной из самых важных задач коллектива.

Соревнование за честь заводской марки стало большой вехой борьбы за коммунистическое отношение к труду. Для автозаводцев это соревнование имело особое значение. Ведь для повышения конкурентоспособности автомобиля «Москвич» мало еще иметь современную конструкцию. Машина должна располагать такими важными для потребителя качествами, как безотказность, долговечность, малый расход топлива, легкость управления, тщательность отделки. Все это зависит в большой степени от выбранной технологии и добросовестности производственников.

Зачинателем соревнования на МЗМА за честь заводской марки выступила в конце пятидесятых годов передовая бригада слесарей-сборщиков главного конвейера Анатолия Егоровича Исаева. Этому предшествовала большая работа всех руководителей и общественных организаций цеха сборки и окраски.

Однажды директор завода В. П. Иванов в разговоре с начальником главного конвейера В. П. Коломниковым сказал:

— Надо нам с вами, Валентин Петрович, подумать, как бы поднять коллектив на борьбу за качество автомобиля...

Что и говорить, в производстве нет ничего важнее качества продукции. Коломников, обдумывая различные варианты, советовался с рабочими, мастерами. Размышления привели начальника главного конвейера в бригаду Исаева. Оба они хорошо поняли друга друга и легко нашли общий язык. Так получила новую направленность борьба за качество малолитражек. Родилось соревнование за честь заводской марки.

Только и было разговоров, что о снижении дефектности. Это стало главной темой дня для коммунистов цеха, профсоюзных активистов, комсомольцев. Постоянно шла настойчивая, терпеливая работа по воспитанию операционников в духе непримиримости к браку и дефектам. А дефектов было много\*. Это не значит, конечно, что все они оставались после того, как автомобиль сходил с главного конвейера. Нет, в подавляющем большинстве случаев их устраняли в процессе сборки. Но с этим никто не хотел мириться — ни руководители завода, ни руководители цеха, ни сами сборщики. Погоня за дефектами отнимала много времени и сил. Выход подсказал Исаев: пусть каждый не только на сборке, но и на других операциях по-настоящему отвечает за себя и бережет честь заводской марки.

Главный конвейер — зеркало предприятия, и здесь было положено начало бескомпромиссной борьбы за качество автомобиля. С главного конвейера должны были брать пример другие участки и цехи завода.

Виктор Николаевич Поляков в качестве главного инженера, а затем и директора завода, отправляясь на главный конвейер, конечно, не проходил мимо первого участка, где трудилась бригада Исаева. Сюда стремились все. Не было дня, чтобы на конвейере не побывали секретарь парткома И. С. Митрович, председатель завкома С. С. Кропов. Не обходилось дело без вожака молодежи Анатолия Магита: ведь очень многое зависело от активности и настойчивости молодых автозаводцев.

Высокое качество — прежде всего! На конвейере подняли роль бригадиров, у которых стало больше прав и обязанностей. Пересмотрели состав бригад и в некоторых назначили других, более сильных бригадиров. Теперь первой обязанностью бригад и их руководителей стала забота о качестве сборочных операций.

Исаев кропотливо работал с каждым членом своей бригады. Все они стали изучать и осваивать предшествующие опе-

\* Речь идет о моделях «Москвич-402» и «Москвич-407», выпуск которых прекращен в связи с переходом на более совершенные модели.



рации, чтобы быть во всеоружии, борясь с браком. Пропуск всякого дефекта обсуждался бригадой. Так повышалась ответственность каждого за себя и за других.

Первые результаты сказались довольно быстро. Из месяца в месяц дефектов у исаевцев становилось значительно меньше. Казалось, что это победа, но вдруг случилось неожиданное — цифра стабилизировалась, и дальнейшего сокращения дефектов не произошло. Это обеспокоило сборщиков и всех руководителей цеха.

В чем же дело? Выяснилось, что секрет в чужих дефектах: заварены или смещены клинчгайки в кузовах, недоброкачественные декоративные детали, плохая облицовка радиатора и т. д. Вот тут и возник вопрос: как быть? Прежде сборщики часто оставляли чужие грехи без внимания, их устраняла специальная бригада дефектчиков на участке сдачи. Бригада Анатолия Исаева решила поступить иначе. Сборщики рассудили, что честь заводской марки не должна страдать из-за небрежности соседей.

Бригада начала по возможности исправлять чужие дефекты. Одновременно предавалась гласности недобросовестность бракоделов.

В ходе соревнования за честь завода повышалась творческая инициатива молодых рабочих. Члены бригады Евгений Глазунов, Олег Иовлев, Сергей Виноградов, Вячеслав Михеев создали несколько несложных приспособлений, облегчивших труд и сэкономивших время. Благодаря этому стало возможно уделять больше внимания чужим дефектам.

Были придуманы также и новые организационные формы работы, способствующие улучшению качества автомобиля. По инициативе бригады на конвейере ввели еженедельные встречи контролеров и технологов с рабочими для анализа борьбы за качество в минувшие дни.

Этим встречам придавалось большое значение. Они приносили много неприятностей бракоделам, воспитывали молодежь, помогали энергичнее стоять за честь заводской марки. Даже плохо привернутый болт становился предметом серьезного разговора.

...Кончился трудовой день. В красном уголке цеха встретились сборщики из смены старшего мастера Скобелева. Инженер В. П. Коломников, в то время уже заместитель начальника цеха сборки и окраски, предлагает разобрать работу бригады Анатолия Исаева.

За минувший месяц в бригаде было обнаружено два дефекта. Конечно, практически они не имели значения, тем более что оба дефекта сборщики своевременно устранили. Но сила соревнования за честь заводской марки в том и заключается, что коллектив требует от каждого своего члена внимания, дисциплины, нетерпимого отношения к недостаткам.

Член бригады В. Симанович, дважды плохо закрепивший переднюю накладку радиатора, явно смущен. Он старается не смотреть в глаза товарищам, не может произнести ни слова.

На выручку приходит бригадир, из его подробного объяснения следует, что дефект носит случайный характер и больше не повторится.

На совещании обсудили также работу слесарей-сборщиков других бригад — ни один дефект не должен остаться незамеченным.

Бригада Исаева перешла на самоконтроль. На это доверие завода сборщики ответили высокосоциальным отношением к труду. Бригада стала проверять свою работу придирчивее и лучше любого контролера. Честь заводской марки стала для Исаева и его товарищей делом личной чести.

Этой дружной бригаде одной из первых на заводе было присвоено высокое звание коллектива коммунистического труда. Анатолий Исаев был делегатом МЗМА на Всесоюзном совещании передовиков соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда в Кремле. Перед отъездом на совещание он говорил: «Я иду в Кремль с мыслями, которые волнуют всех автозаводцев. Это большая и радостная забота об успехе нашей семилетки, нашего автомобиля «Москвич».

\* \* \*

Исаевцы с большим подъемом продолжали свой самоотверженный труд. На заводе уже привыкли к их активности, от них постоянно ждали новых полезных начинаний.

На цеховом постоянно действующем производственном совещании Исаев предлагает обратиться ко всем цехам завода, поставляющим детали и узлы сборщикам.

— Мы должны потребовать, чтобы поставщики покончили с дефектами! — заявил бригадир.

Все согласились. Обращение принято. В нем справедливый упрек тем, кто тормозит соревнование за честь заводской марки и мешает улучшить качество автомобиля «Москвич». В нем категорическое требование выпускать только хорошие и отличные детали и узлы.

В этом важном документе, который произвел большое впечатление на автозаводцев, был приведен список дефектов по цехам. Сборщики объявили войну бракоделам и решили больше не давать им покоя.

Началась новая стадия соревнования. В борьбу за честь заводской марки включились и технологи цеха сборки. Они пересмотрели расстановку рабочих мест, внедрили новые конструкции стеллажей, улучшили планировку.

На участках выделили «скользящих» наладчиков для устранения пропущенных дефектов и инструктирования сборщиков непосредственно на рабочих местах.



В разных цехах, на многих участках стали появляться плакаты, призывавшие усилить борьбу за качество и постоянно стоять на страже заводской марки. Повестка дня партийных, профсоюзных и комсомольских собраний посвящалась чаще прежнего качеству автомобиля.

Движение, начатое бригадой Исаева, имело еще одну важнейшую сторону: меняя отношение людей к своему делу, оно тем самым формировало и самих людей, вырабатывало в них новые черты характера.

Был, например, такой случай. Молодой рабочий цеха сборки проштрафился: совершил проступок, а вслед за ним другой. Начальник цеха подписал приказ об увольнении. Что ожидало парня? Вероятно, новые жизненные испытания, которых он может и не выдержать: ведь вне коллектива сойти с верного пути еще проще. Зная это, бригада Исаева попросила разрешения взять провинившегося к себе.

Большая честь попасть в эту прославленную бригаду. Парню сказали: «Если еще раз захромает дисциплина — пеняй на себя, жаловаться к начальнику не пойдем, сами выгоним!»

Экзамен был трудный, но юноша, всегда чувствуя рядом товарищей, выдержал его. Через год он уже прочно завоевал право считаться одним из лучших и самых дисциплинированных членов бригады.

Вот такой подарок — человека! — сделали исаевцы своему цеху и заводу.

Между тем идея борьбы за честь заводской марки выходила за стены Московского завода малолитражных автомобилей.

Еще недавно сборщикам МЗМА и в голову не пришло бы вызвать на социалистическое соревнование за высокое качество продукции сборщиков автозавода имени И. А. Лихачева. А сейчас — дело другое. Они почувствовали, что договор с зиловцами принесет реальную пользу обоим заводам.

И вот — первый визит на главный конвейер ЗИЛа. Договор сборщиков двух автомобильных заводов о соревновании подписан.

Потом зиловцы побывали на главном конвейере МЗМА. Обе стороны сразу увидели, что начатое соревнование открывает отличную возможность для обмена производственным опытом. Борьбой за честь заводской марки не меньше, чем на МЗМА, увлеклись на ЗИЛе. На обоих предприятиях это соревнование стало важным событием. Обе заводские многотиражные газеты, «За советскую малолитражку» и «Московский автозаводец», стали часто писать о производственной дружбе двух столичных предприятий автомобильной промышленности. Замелькали на газетных листах призывные заголовки: «Добьемся первенства в соревновании!», «Честь заводской марки — твоя честь!»

Анатолию Егоровичу Исаеву и его товарищам было чему радоваться. Никто из них не предполагал, что первые шаги в походе против дефектов будут настолько удачны.

Борьба за честь заводской марки принимала такие масштабы, о которых трудно было мечтать. Крепко взялись за дело и зиловцы. Руководители цеха сборки и испытания автомобилей ЗИЛа решили не останавливаться на достигнутом. Они выступили с новым предложением:

«Мы считаем, что развернувшееся социалистическое соревнование двух главных конвейеров должно быть поддержано всеми цехами и отделами завода. Делом чести пресовщиков, кузнецов, арматурщиков, сборщиков моторов, а также рабочих других профессий является качественное изготовление узлов и деталей автомобилей и своевременная их поставка на сборочные линии завода.

Товарищи автозаводцы! Ни одной минуты простоя сборщиков автомобилей по вине цехов-поставщиков, включайтесь в соревнование за выпуск доброкачественной продукции, за честь заводской марки!»

Так соревнование двух главных конвейеров переросло в соревнование двух предприятий, получившее путевку в жизнь на долгие годы и ставшее традицией.

Почин бригады Исаева подхватили и далеко за пределами Москвы. Многие стали соревноваться за честь заводской марки на Ульяновском автомобильном имени В. И. Ленина и Мытищинском машиностроительном заводах. Не остались безразличными к доброму почину и предприятия социалистических стран. Прежде других откликнулся чехословацкий автомобильный завод в городе Млада Болеслав, с коллективом которого МЗМА связан большой производственной дружбой. Там вступили в соревнование «За честь заводского знака» 140 бригад.

Исаевский почин сыграл большую роль в борьбе коллектива МЗМА за качество продукции. Высокие правительственные награды украсили грудь инициатора борьбы за честь марки родного завода.

Уходят старые и приходят новые модели и модификации автомобиля «Москвич», автозаводцы ищут и находят новые разнообразные формы и методы борьбы за высокое качество своей продукции. Но вклад, внесенный в это большое и важное дело Анатолием Исаевым и его товарищами, никогда не забывается на заводе. Многие старались брать пример с этой бригады. Идеи борьбы за коммунистическое отношение к труду вдохновляли автозаводцев.

В дни работы июньского (1961 года) Пленума ЦК КПСС, обсуждавшего проблемы воспитания нового человека, слесарь кузнечного цеха МЗМА, один из активных последователей Исаева, Яков Данилович Макеенко, обратился с призывом ко всем ударникам коммунистического труда:



«...Давайте сделаем все, чтобы не только хорошо трудиться на производстве, не только правильно вести себя в быту, но и помогать другим — своим домашним, своим соседям — устанавливать между собою добрые, коммунистические отношения. Нас называют «разведчиками будущего», так давайте же приближать это будущее во всем — в работе, в быту...»

Призыв Якова Макеенко подхватили сотни автозаводцев. Его одобрили заводской комитет профсоюза, президиум МГСПС и бюро Ждановского РК КПСС.

Вскоре последовали и практические дела. В своем жилом массиве автозаводцы создали девять добровольных ремонтных дружин, которые на общественных началах ремонтировали квартиры и подъезды. Многие последователи Макеенко начали проводить большую воспитательную работу среди детей и подростков, организовали досуг взрослого населения в домах. Включилась в дело и народная добровольная дружина, насчитывавшая в то время 122 человека. С ее помощью значительно сократилось количество нарушений общественного порядка в микрорайоне.

Труд и быт — неразрывные составные части коммунистического образа жизни. Внедряя этот принцип в заводском коллективе, партийная организация и вся общественность внесли свой вклад в борьбу за нового человека.

## ДЕТИЩЕ СЕМИЛЕТКИ

В наш требовательный век модели автомобилей приходится менять чаще, чем фасоны костюмов.

«Москвич-407», несмотря на всеобщее признание, тоже часто подвергался модернизации. Ведь экспорт имеет свои законы. Меняют внешние формы кузова на европейском и мировом рынках, а с этим надо считаться, от этого нельзя отставать, чтобы сохранить конкурентоспособность. МЗМА, начавший экспортировать автомобили еще в 1949 году, постоянно заботился об этом.

Вот почему у конструкторов всегда много дел. Огромной работы потребовала новая модель — «Москвич-408». Полный цикл проектирования, постройки и испытания опытных образцов проводился пять раз. В экспериментальном цехе было подготовлено около 25 опытных автомобилей и 15 образцов переходных моделей, на которых испытывались различные узлы и агрегаты «Москвича-408». Суммарный пробег во время испытаний всех этих образцов составил около 150 миллионов километров.

Испытатели автомобилей... Мало кто знает о трудностях этой увлекательной профессии.

Вот один из испытателей — Анатолий Трофимович Чекулаев. «Укротителем» «Москвичей» он стал смолоду, придя на завод из армии. Пришел и сразу сел на «четыреста восьмой». Рядом с ним еще недавно нравившийся всем «четыреста седьмой» как-то поблек.

Чекулаев вложил в новую модель много сил. Заводские испытания проводились долго, в жару и в холод, на асфальте и на булыжнике, в снежных сугробах и горячих песках. Трудности планировались заранее, и придирчивый испытатель в дружной компании таких же, как он, испытателей гонял опытные образцы автомобиля по заболоченным трассам и разбитым колеям, по крутым горным дорогам и пустыням.

Такую же изнурительную работу проводили другие испытатели — товарищи Чекулаева механик А. Герасимов, инженеры Л. Бархи, А. Бучин, водители В. Осипов, А. Протасов, В. Орлов и многие другие. Они проявляли большое усердие, выдержку и любовь к своему делу. Испытания должны были дать ответы на многие вопросы: тут и экономичность, и динамические качества, и, главное, надежность автомобиля.

Много нужно было терпения и упорства, чтобы шаг за шагом снова повторять весь цикл испытаний с целью обнаружить малейшую слабину, внести необходимую поправку. Суровыми и прочностными испытаниями автомобилей были пробеги с максимальной нагрузкой и максимальными скоростями на выбитых булыжных дорогах. После одного из таких пробегов водитель Ф. И. Вожко с сожалением увидел большую трещину на задке кузова, однако именно этот результат послужил хорошим материалом для внесения необходимого изменения в конструкцию кузова.

Находясь за тысячи километров от завода, испытатели оперативно сообщали конструкторам о результатах испытаний, и те немедленно корректировали конструкцию. А в экспериментальном цехе изготавливались новые образцы для контрольных испытаний.

Шли долгие месяцы. Чекулаев, измученный постоянной тряской на самых худших дорогах, изнуренный зноем и стужей, заполнял на коротких стоянках страницы бортжурнала. Сколько в нем интересных записей! Однажды под Каменкой-Днепровской на трудном булыжном участке у одного из опытных образцов сломался рычаг передней подвески. Испытатель немедленно передал по фототелеграфу в Москву снимок аварийной детали, и через несколько часов самолет доставил на место происшествия конструктора. Ему важно было лично посмотреть, что и как произошло.

В Москве, в отделе главного конструктора МЗМА, хранятся сотни фотографий, воспроизводящих всю историю и географию заводских и государственных испытаний автомобиля



«Москвич-408». Подмосковье и Прибалтика, Запорожье и Средняя Азия, Крым и Прикаспий... И всюду эксперименты, наблюдения, исследования. Сотни километров в день по самым невероятным, неправдоподобно плохим дорогам — очень тяжелый и небезопасный труд.

...Знойно. Пески. Машины идут черепашьям шагом. То и дело надо выходить из кабины и щупать ногами предательскую почву. Кто-то из водителей неосмотрительно выскочил босиком и с воем запрыгал, будто ступил на раскаленную сковороду. В песок опустили термометр — 73 градуса выше нуля! Вот оно какое горячее, это туркменское лето!

Трудно людям, трудно машинам. Как ни осторожничали, а головная машина все же угодила в скрытый песками провал. Вторая с разгона проскочила его. Третьей не удалось повторить прыжок: она застряла на склоне привала, осев в него задом.

Решили сначала выручать третью. Люди тащили ее из всех сил, помогая мотору, вязли в зыбком песке, но вытащили. Потом привели в порядок вторую машину. И наконец, с помощью двух взяли на буксир провалившуюся. Операция продолжалась четыре часа. Уже во мраке, подъезжая к Фирюзе, выбившиеся из сил испытатели заметили в свете фар серебряную стрелу арыка и подогнали к нему машины.

Освеженные прохладной водой, на вымытых и сверкающих как ни в чем не бывало «Москвичах» въехали они в ночной Ашхабад. Чекулаев не лег в постель, пока не записал в журнал свои очередные замечания. Этот день подтвердил, что ходовые качества, надежность и прочность основных узлов вполне удовлетворительны. А пыленепроницаемость надо улучшить!

Испытатель Чекулаев — личность незаурядная. Он заместитель секретаря партийной организации отдела главного конструктора, инспектор районного комитета партгосконтроля, он депутат райсовета и председатель депутатского совета Люблинского района.

— Ваша личная машина, наверное, в образцовом порядке? — спросили как-то у Анатолия Тимофеевича.

— Какая там еще машина, зачем она? — удивился он.

— Ну, куда-нибудь съездить за город, в отпуск...

Чекулаев засмеялся.

— Знаете, иногда для разнообразия и в поезде приятно поездить...

\* \* \*

Близился день открытия XXII съезда КПСС. Вместе с коллективами передовых предприятий автозаводцы столицы выступили с призывом развернуть соревнование за достойную встречу съезда партии. Творческое отношение к работе

выдвинуло на МЗМА новых передовиков. Однажды в январе бригадир слесарей-сборщиков участка мелких серий прессового цеха Алексей Булатов пришел в свое партийное бюро и заявил:

— Бригада решила просить администрацию, чтобы с 1 февраля этого года нам повысили норму выработку на 10 процентов.

— Десять процентов? — переспросили у бригадира. — Да знаешь ли ты, что это значит? Справится ли бригада?

— Справится. Мы все рассчитали.

Посыпались вопросы. Булатов отвечал кратко и уверенно, по пальцам раскладывал, как и что он задумал со своими товарищами. В конце разговора ни у кого уже не оставалось сомнения, что все это реально.

Ничем особенным Булатов на участке не выделялся. Скромный, немногословный, недавно вступил кандидатом в партию, по вечерам учился в техникуме.

Партийное бюро прессового цеха хорошо знало его бригаду. Она упорно добивалась звания коллектива коммунистического труда и все время искала дополнительные резервы повышения производительности.

Тон во всем задавал молодой коммунист Булатов. Он раскрывал перед членами бригады свои соображения о перестройке работы, часто заводил разговор о том, что можно сделать, чтобы поднять производительность труда. Ценно было то, что бригада была с бригадиром заодно. Каждый сборщик в этой бригаде владел дополнительной профессией либо жестянщика, либо газосварщика и мог при необходимости в любой момент заменить товарища.

Ничего сверхъестественного в бригаде не происходило. Простые, но эффективные приспособления позволили сократить время, уходившее на некоторые трудоемкие операции. Булатов усовершенствовал конструкцию приспособления для сварки руля. Это позволило бригаде изготавливать 2500 изделий в месяц вместо 1500.

Вместе с технологом Олегом Синицыным сделали легкие переносные клещи для точечной сварки. Это заметно облегчило труд, позволило сократить потери времени и еще увеличить производительность труда в бригаде.

Сборщики, вдохновленные первыми успехами, занялись малой механизацией и пересмотрели технические маршруты. Это упорядочило движение деталей и сократило время, необходимое для выполнения процессов сборки.

Перед Первомайским праздником Алексей Булатов уже смог сообщить партийному бюро, что за минувшие месяцы производительность труда в бригаде поднялась на 13,5 процента, что взятое обязательство перекрыто, а резервы еще далеко не исчерпаны.



Это была победа. Важное начинание бригады, одобренное партийным комитетом МЗМА, нашло горячую поддержку всего коллектива завода. Опыт Булатова и его бригады обсуждали на совещаниях партгруппиров, партийных и профсоюзных собраниях. Сотни рабочих разных специальностей подхватили его.

Суть дела заключалась в том, что была проявлена подлинно рабочая инициатива, осуществление которой не требовало никаких капитальных затрат. Путем улучшения организации труда и устранения простоев, силами самих рабочих, освоивших смежные профессии, повышается производительность.

Готовясь достойно встретить XXII съезд КПСС, около 2500 рабочих МЗМА последовали примеру новаторов. Развернулось широкое соревнование за участие каждого рабочего, каждой бригады в повышении производительности труда. Это сыграло большую роль в дальнейшем снижении трудоемкости автомобиля «Москвич».

Почин Булатова перешагнул заводской порог. Московский городской совет профсоюзов рекомендовал всем столичным предприятиям изучить и распространить новое начинание. Булатовская бригада охотно делилась своим опытом. Ее бригадир выступал на совещании передовиков промышленности в Колонном зале Дома союзов.

— Партия зовет нас совершенствовать труд, искать и дерзать на благо народа, — говорил Алексей Булатов. — Вот мы и ищем. А неиспользованных резервов на каждом рабочем месте есть много, было бы желание и умение взять их...

\* \* \*

В 1961 году образцы автомобиля «Москвич-408» были предъявлены государственной комиссии, которая после суровых испытаний рекомендовала его для производства.

Характерной особенностью нового автомобиля было просторное пассажирское помещение при относительно малой базе и небольшой длине и ширине. Изящество и строгость форм, умеренное применение хромированных декоративных деталей, большая площадь остекления — все эти черты современного стиля были выполнены в новом «Москвиче».

К этому следует прибавить существенно модернизированный двигатель, мощность которого достигла 50 лошадиных сил. Это обеспечило модели 408 высокие динамические качества при вполне удовлетворительной экономичности автомобиля по расходу топлива. К его достоинствам надо отнести плавность хода, устойчивость и удобства управления.

Модель 408 внедряли в три этапа: первый этап заключался в освоении переходной модели автомобиля, который полу-

чил название «Москвич-403». В ней были заменены некоторые агрегаты шасси. Второй этап — это установка нового двигателя. Третий этап — замена кузова. Так создавался автомобиль модели 408.

За две недели до открытия XXII съезда КПСС коллектив МЗМА взял на себя большие дополнительные обязательства: ежедневно выпускать из сэкономленного металла 8 автомобилей, к открытию съезда дать сверх годового плана 1000 машин вместо 900, предусмотренных основным обязательством. Мало того! Сохранить этот темп выпуска автомобилей из сэкономленного металла на весь период работы съезда и до конца 1961 года.

И не только этим встречали автозаводцы партийный съезд. Дело касалось дальнейшего улучшения качества и повышения эксплуатационной надежности «Москвича». За счет этого решили с начала 1962 года увеличить гарантийный срок службы автомобиля с шести месяцев до девяти, километраж пробега — с 10 до 15 тысяч. А с начала 1963 года еще больше: гарантийный срок — до 12 месяцев и пробег — до 20 тысяч километров.

В день открытия съезда коллектив Московского завода малолитражных автомобилей рапортовал, что свое обязательство о выпуске автомобилей из сбереженного металла он не только выполнил, но и перевыполнил и выпустил не 1000, а 1200 сверхплановых «Москвичей».

Секретарь заводского парткома Юрий Григорьевич Зайцев был избран делегатом на XXII съезд КПСС. По утрам, перед каждым заседанием в Кремлевском Дворце съездов, он заезжал на завод: не мог не повидаться с людьми, не узнать, как идут дела.

Сменный мастер главного конвейера Евгений Горбачев, да и все другие автозаводцы тут же спешили успокоить своего посланца:

— Все в порядке, восемь!

Это значило, что снова с конвейера сошло 8 дополнительных автомобилей из сбереженного металла, как обещали съезду.

В один из этих волнующих дней на МЗМА приехала делегация Коммунистической партии Италии на XXII съезде КПСС во главе с товарищем Пальмиро Тольятти.

— Очень рад, что мы можем познакомиться с коллективом вашего завода. Это особенно приятно потому, что завод является коллективным членом общества «СССР—Италия», — сказал товарищ Тольятти.

А когда главе делегации преподнесли сделанный руками автозаводцев детский педальный автомобильчик, он был очень доволен и улыбаясь спросил:

— Это ведь тоже «Москвич»?..



В цехах товарищ Тольятти и другие итальянские гости тепло беседовали с рабочими. В цехе сборки они познакомились с передовой производственницей швеей Анной Зайцевой и поздравили ее с награждением орденом Ленина.

Это был чудесный день. Выступая на общезаводском митинге в главном пролете инструментального цеха, Пальмиро Тольятти сказал под аплодисменты тысяч присутствующих:

— Прекрасный завод. Но особенно прекрасны его люди!

\* \* \*

После съезда боевым девизом автозаводцев становится требование партии добиваться наибольших результатов при наименьших затратах.

Несколько месяцев спустя бригада коммунистического труда слесарей-сборщиков цеха сборки и окраски автомобилей Леонида Королькова решила выполнить повышенный план без увеличения числа рабочих и фонда заработной платы. Члены бригады хорошо продумали, как лучше организовать труд у себя, в отделении обойки кузовов, и повысить производительность на 12 процентов.

Благодаря партийному бюро цеха и его секретарю В. А. Ткаченко это немедленно стало достоянием всех сборщиков. Ведь если воспользоваться этим примером, можно значительно улучшить показатели цеха.

Созвали совместное заседание партбюро, цехового профсоюзного комитета и бюро комсомольской организации. На повестке дня — почин бригады Королькова.

Доброе начинание получило широкое распространение. Более трехсот рабочих последовали этому примеру, и в итоге весь цех повысил производительность труда на 6 процентов. Имена Леонида Королькова и членов его бригады были занесены в Книгу добрых дел цеха, у них учились, к ним шли за опытом.

\* \* \*

Патриотические почины Алексея Булатова, Леонида Королькова и других передовых производственников МЗМА привили вкус к заводской экономике многим рабочим. Они стали глубже проникать в ее тонкости и учиться считать народную копейку.

Особую роль сыграла на заводе экономическая учеба. Изучение конкретной экономики вызвало большой интерес у рабочих. Тысячи автозаводцев начали учиться в годы семилетки в кружках экономических знаний.

Чтобы поднять уровень экономической работы и усилить борьбу коллектива за улучшение качественных показателей

во всех звеньях производства, весной 1962 года на заводе была проведена партийно-экономическая конференция на тему «Экономику и организацию производства — на новый, высший уровень».

Отнеслись к этому со всей серьезностью. Для подготовки и проведения конференции были созданы оргкомитет, секции. В период подготовки к партийно-экономической конференции в цехах и отделах подали более 500 рационализаторских предложений, значительную часть которых удалось выполнить. Это принесло заводу около 800 тысяч рублей экономии.

— Получить не менее 500 рублей экономии от каждого рабочего за счет сверхпланового снижения себестоимости — такое решение наряду со многими другими вынесла конференция. Многие автозаводцы не только выполнили, но и перевыполнили это решение.

За достижение высоких результатов в соревновании в честь XXII съезда КПСС и по итогам работы в 1961 году решением МГК КПСС, Моссовета, МГСПС, МГК ВЛКСМ и Московского совнархоза МЗМА был занесен в книгу Почета «Летопись борьбы трудящихся Москвы за коммунизм».

\* \* \*

...Продолжалась подготовка к серийному выпуску нового автомобиля. Большую работу выполнили конструкторы и технологи, коллективы инструментального и производственных цехов.

Для внедрения новых технологических процессов потребовались новые площади. За несколько месяцев была сооружена большая, так называемая «Южная» пристройка к прессово-кузовному корпусу. В 1963 году начался без остановки действующего производства и без снижения темпа выпуск автомобилей промежуточной модели «Москвич-403».

Очередным этапом на пути к «Москвичу-408» было освоение нового двигателя. Предстояло выпустить опытную партию — 500 двигателей, но задерживало изготовление оснастки. 150 наименований оснастки потребовалось для производства новых моторов, а она запаздывала. Инструментальщики и ремонтники, занимавшиеся изготовлением оснастки, приняли на себя много ударов, но им и впрямь было трудно. Ведь новая оснастка нужна была не только для производства двигателей, но и для других узлов. 4800 наименований разной оснастки (одних только холодных штампов 1600) требовалось для полного перехода на выпуск автомобилей модели 408.

Создание очередной модели автомобиля «Москвич» требовало серьезного совершенствования технологии производства. «Новому «Москвичу» — новую, совершенную технологию!» — под таким лозунгом трудились технологи, мастера,



наладчики и рабочие инженерных служб и всех производственных цехов.

Впервые в Советском Союзе на МЗМА был создан комплексно-механизированный участок анодирования алюминиевых облицовочных деталей автомобиля.

Шире стали применяться синтетические материалы для улучшения внешнего вида и качества обивки кузова. Для сварки кузовов токами высокой частоты на современном оборудовании был создан специальный участок.

В механических цехах успешно внедрялся инструмент из синтетических алмазов для обработки деталей и процесс холодного выдавливания некоторых деталей, что принесло большую экономию металла.

Тревожило автозаводцев медленное сооружение «северной пристройки» к прессово-кузовному корпусу. На постоянно действующем производственном совещании обсудили, как быть дальше. Из-за несвоевременного снабжения железобетонными изделиями строители опаздывали уже на целый месяц.

Плохо было организовано и материально-техническое снабжение, задерживались поставки различного комплектующего оборудования.

ПДПС приняло важные рекомендации, которые помогли дирекции завода существенно ускорить подготовку к переходу на новую машину. Руководители МЗМА — главный инженер, главный конструктор, главный технолог — все получили задание организовать жесткий контроль на основных участках подготовки.

К цели шли упорно и решительно. В середине 1964 года без остановки производства был осуществлен переход на выпуск новых двигателей, а вскоре уже выпустили первую партию автомобилей «Москвич-408». Массовое производство их было начато 1 июля 1965 года.

Среди тех, кто внес в эту большую победу свой самоотверженный труд, было много передовых рабочих и инженеров: строгальщик И. Елисеев и главный конструктор А. Андронов, штамповщица И. Зотова и технолог С. Якунин, гальваностег А. Кувшинова и начальник лаборатории сварки М. Сухобокова, швея М. Овчинникова и главный инженер Е. Матвеев — всех не перечислить!

Признание нового автомобиля пришло немедленно. В том же году Выставка достижений народного хозяйства СССР наградила МЗМА Дипломом I степени за разработку конструкции и внедрение в производство «Москвича-408». Шесть автозаводцев получили золотые медали ВДНХ, двадцать награждены серебряными и тридцать — бронзовыми. Среди награжденных золотыми медалями передовые производственники, слесари инструментального цеха С. А. Барашков и И. М. Никоноров, главный конструктор А. Ф. Андронов, директор

завода Л. Б. Васильев, главный инженер Е. Н. Матвеев, начальник прессово-кузовного корпуса А. С. Шаров.

Вместе с признанием пришла и популярность «Москвича-408». Его продолжали выпускать наряду с новой моделью 412 и в годы девятой пятилетки.

## ЗА РУБЕЖОМ

В шведском журнале «Мир техники» (1968, № 12) была опубликована статья «Ужасное испытание «Москвича», в которой говорилось, что ничему более жестокому не подвергался ни один автомобиль. Вот что писал журнал:

«На протяжении 124 миль (124 шведские мили равны 1240 километрам) наши испытатели пытались вытрясти душу из русского автомобиля, но снова потерпели поражение, как под Полтавой...»

Михаил Хемберг, сотрудник журнала и выдавший виды испытатель, жаждал узнать, сколько может выдержать русский автомобиль. После двух дней, проведенных за рулем, он отступился. Вот что он рассказывал после испытаний:

«Мы взяли один автомобиль «Москвич» модели 1968 года в чисто стандартном исполнении, проверили его состояние, проехали 124 мили с различной скоростью по самым плохим дорогам, какие могли отыскать...»

Для автомобиля это было более тяжелое испытание, чем ралли. Частично потому, что машина не имела дополнительных амортизаторов, а также потому, что раллисты пытаются всегда сохранить автомобиль, насколько это возможно. Мы же делали наоборот.

Все старты брались энергично, все торможения делались резко. Автомобиль шел на полном газу и низкой передаче, и мы не задумывались над тем, что под нами мерзлота и ямы. Умышленно ехали так, что в рессорах хлопало, как при пушечном выстреле.

Решили, как только наша поездка прервется, домой добираться на буксире, ибо никакой автомобиль не мог выдержать такого испытания. Но поездка продолжалась.

«Москвич» ехал послушно. Для него не существовало неожиданностей в пути, управление было точным, а тормоза — хорошие. После первого дня поездки экипаж чувствовал себя разбитым, а машина выглядела так, будто приняла грязевую ванну.

Техническое испытание прошло отлично. Нам не удалось «разбить» автомобиль, хотя мы прибегали ко всем известным и неизвестным уловкам. Контрольная проверка также не показала ухудшения состояния машины.



Результат этого испытания наглядно убеждает: советский автомобиль «Москвич» отлично выдерживает подобные испытания. С полным основанием заявляем: на нашем автомобильном рынке не много таких машин».

\* \* \*

...Однажды члены Торговой палаты молодых бизнесменов небольшого американского городка Портсмут штата Огайо разработали план, который был назван «Операция в защиту мира на земле».

Один из пунктов этого плана — приглашение рядовой советской семьи в Портсмут на новогодние праздники. Приглашение было направлено в Союз советских обществ дружбы и культурной связи с зарубежными странами.

В соответствии с этим приглашением в декабре 1963 года из Советского Союза вылетела в США семья инженера МЗМА Виктора Тимофеевича Позднеева: он сам, его жена Нина Ивановна, преподавательница английского языка, и их дети — Анатолий, ученик 10-го класса, и шестилетняя Оля.

Через семь дней Позднеевы вернулись в Москву, и вот что рассказал на заводе Виктор Тимофеевич:

— Что скрывать, мы очень волновались, когда нам предложили лететь в Портсмут. Как-то нас встретят американцы? Поймут ли они нас, а в нашем лице и наш народ, поймут ли они, что мы хотим мира на земле и настоящей, крепкой дружбы со всеми народами?

С этими мыслями и сомнениями мы выходим из самолета на нью-йоркском аэродроме. Огромная толпа корреспондентов собралась у трапа. Мелькнула мысль: «Кого они встречают? Наверное, с нами летела какая-то знаменитость». Но не успели мы спуститься по ступенькам, как вся эта толпа корреспондентов бросилась к нам. Только тогда мы сообразили, что они ожидали нас. Посыпались бесконечные вопросы...

Нас рассмешил первый же вопрос: «Ваше впечатление о Соединенных Штатах?»

— Первое впечатление: здесь живут одни корреспонденты, — ответили мы, смеясь.

В это время к нам подошли наш будущий гостеприимный хозяин Джеймс Маккензи, его четырнадцатилетний сын Филипп и один из руководителей Торговой палаты молодых бизнесменов Портсмута, Рональд Маккоун. Они приехали в Нью-Йорк, чтобы встретить нас.

Все вместе летим дальше. В Портсмуте, несмотря на поздний час, на аэродроме собрались сотни жителей этого городка. Люди приветствовали нас, дружеским рукопожатиям и улыбкам не было конца. И опять толпа корреспондентов.

Наконец, мы в доме Маккензи, где нам предстоит провести семь дней.

Всю эту неделю у Маккензи не умолкал телефон, почтальон приносил толстые пачки писем и телеграмм (их пришло около 2 тысяч!). Письма приходили из многих штатов и городов США, от людей различных политических взглядов и убеждений, разного общественного положения и материального достатка. Но лейтмотивом всех писем было одно: мы очень рады, что вы приехали к нам, потому что хотим дружить с советскими людьми, о которых мы так мало знаем.

Ежедневно в 10 часов 15 минут утра в доме Маккензи проходили пресс-конференции, на которые съезжались корреспонденты газет и журналов из многих городов США. Вопросы обычно были самые разнообразные, некоторые поражали абсолютным незнанием нашей жизни. Спрашивали, ходят ли советские женщины в парикмахерскую, есть ли в СССР такси и большие дома и т. д.

Но часто вопросы носили другой характер: хочет ли советский народ дружить с американцами, как живут советские учителя, какое положение занимает в управлении страной советская женщина, и еще сотни и сотни вопросов, показывающих большой интерес американцев к жизни нашего народа.

Программа пребывания в Портсмуте была составлена интересно и разнообразно: мы посетили несколько школ, молодежные организации, присутствовали на официальном приеме в мэрии, в гостях у крупного адвоката, посетили Торговую палату города, осмотрели металлургический завод и несколько других предприятий.

Удивительно теплым был прием, организованный Торговой палатой Портсмута, на котором нам вручили большой золотой ключ города. Выступавшие на этой встрече взволнованно и сердечно приветствовали в нашем лице весь советский народ.

Интересным было посещение сталелитейного завода. Американцев очень удивил тот факт, что в Советском Союзе литейщиков систематически осматривают специалисты-медики и что в случае малейшего подозрения на профессиональную болезнь дыхательных путей рабочего переводят на другую работу с сохранением прежнего заработка.

— К сожалению, — рассказывал Виктор Тимофеевич, — мне почти не удалось поговорить с простыми американскими рабочими. Эта сторона программы, видимо, не была предусмотрена нашими любезными хозяевами.

Особо хочется сказать о библиотеках. Как ни старались, мы не могли найти ни одной книги русского, а тем более советского писателя. То же было и в книжных магазинах города. В ответ на наши вопросы собеседники обычно смущенно пожимали плечами.

Семь дней, проведенных среди американских друзей, убедили нас в том, что мир и сотрудничество с нами — искреннее желание честных американцев.



Несколько месяцев спустя, в апреле 1964 года, в Москву по приглашению семьи В. Т. Позднеева и коллектива завода малолитражных автомобилей прилетели из Портсмута Джеймс Маккензи, его жена Каролина и сын Филипп.

Гостям из США не терпелось поскорее познакомиться с жизнью советских людей, советской столицы, советского предприятия. И им были предоставлены самые широкие возможности.

Выступая на вечере в заводском клубе, устроенном в честь семьи Маккензи, ее глава Джеймс Маккензи с удовольствием вспоминал дни, проведенные Позднеевыми в США.

— Виктор и Нина — прекрасные люди, и мы стали хорошими друзьями с ними и с их детьми. Надо, чтобы все американцы и русские так дружили!

Джеймс Маккензи с доброй улыбкой похлопывал по плечу Виктора Позднеева и уже в который раз заставлял его рассказывать свою биографию. Ему нравилось, что советский инженер начинал свой путь с простого рабочего.

В самом деле, это был путь миллионов советских людей. В 1946 году, демобилизовавшись из Советской Армии, пришел Позднеев на завод и стал слесарем-сборщиком главного конвейера. Потом возглавил бригаду сборщиков, еще через некоторое время пошел учиться и получил высшее техническое образование.

Шли годы, завод малолитражных автомобилей стал родным для Позднеева. Ему доводилось возглавлять разные цехи, отдел технического контроля, был он и секретарем заводской партийной организации.

Мы не знаем, известно ли Джеймсу Маккензи, что с 1968 года Виктор Тимофеевич возглавляет всю громадную инженерную службу завода. Он главный инженер. Под его руководством и при его непосредственном участии коллектив завершил девятую пятилетку и проводит реконструкцию предприятия. Это, как и дальнейшая борьба за качество продукции, важнейшая задача автозаводцев.

## ПЕРВЫЙ ОРДЕН

Технический прогресс властно вторгся в производство. На МЗМА создано три комплексно-механизированных цеха, введены в эксплуатацию 25 автоматических линий, внедрено 207 высокопроизводительных специальных и агрегатных станков...

Самой большой трудовой победой коллектива был переход без остановки производства на массовый выпуск новой

модели автомобиля. Детище заводской семилетки «Москвич-408» стал гордостью каждого рабочего, служащего, мастера, инженера. Он получил высокую оценку как внутри страны, так и за рубежом.

За семь лет МЗМА выпустил 505 379 «Москвичей», в том числе сверх плана — 12 900.

Из 28 кварталов семилетия завод по итогам 26 кварталов завоевывал первые места во Всесоюзном соревновании.

С каждым годом укреплялась заводская экономика. Выпуск валовой продукции уже в 1963 году по сравнению с 1958 годом возрос на 47 процентов, а численность рабочих — лишь на 10,4 процента. Трудоемкость «Москвича» стала ниже на 51,7 процента, а его себестоимость — на 20 процентов. Выпуск автомобилей за это же время увеличился на 37,2 процента. Возросла в два с лишним раза рентабельность завода.

Отсюда и увеличение общественных фондов потребления. Семилетие ознаменовалось для автозаводцев дальнейшим улучшением бытовых условий, расширением сети детских учреждений, улучшением медицинского обслуживания. Построены большой учебный комбинат, новая четырехэтажная поликлиника, семь детсадов и яслей...

Только за счет фондов социального развития было построено за семилетие около 75 тысяч квадратных метров жилой площади для автозаводцев. Прежде никогда еще не бывало столько новоселий.

И вот наступил день, когда в центральной печати появился Указ Президиума Верховного Совета СССР:

«За досрочное выполнение заданий семилетнего плана, успешную разработку конструкций новых машин и совершенствование технологии производства наградить Московский завод малолитражных автомобилей орденом Трудового Красного Знамени».

Радостным солнечным днем на стыке двух смен пришли тысячи людей на общезаводской митинг. «Высокая награда Родины обязывает трудиться еще лучше» — зовет большой красочный плакат. И словно в ответ на этот призыв — тысячи счастливых улыбок.

Настроение автозаводцев, может быть, наиболее полно выразила работница МЗМА Тамара Мельничук своими стихами:

Шоссе и площадь — как открытый улей.  
Так каждый день и так из года в год.  
Тревожа сон спокойных, мирных улиц,  
Рабочий класс шагает на завод.

Уверен шаг народа-исполина.  
Не ручейком — широкою рекой  
Людской поток большой семьи единой  
Спокойно входит в русло проходной.



Не гул моторов — музыка оркестра,  
Не шум станков — многоголосый хор.  
Подъемный кран, как истинный маэстро,  
Ведет со мной душевный разговор.

И все во мне в ответ звучит напевно,  
Я счастлива безмерно и горда,  
Что голос мой рабочий ежедневно  
Вливается в симфонию труда.

А несколько дней спустя на МЗМА пришла новая радостная весть: 114 автозаводцев награждены орденами и медалями.

Передовой производственник слесарь-сборщик кузовного цеха Николай Григорьевич Усачев удостоен звания Героя Социалистического Труда. Он принадлежит к той замечательной плеяде советских людей, которые рассматривают труд как самое главное в своей жизни.

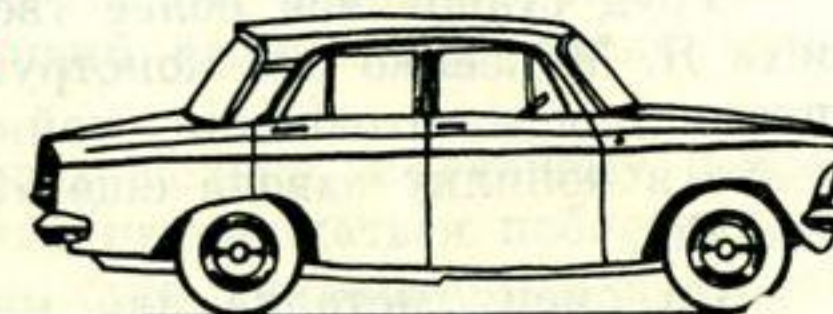
С тех пор как после Великой Отечественной войны коммунист Усачев сменил офицерский китель на спецовку, он шаг за шагом, день за днем шел к вершине своего творческого труда, достиг высочайшего профессионального мастерства в сборке кузовов. Его кипучая общественная деятельность на протяжении многих лет отличалась многогранностью: член цехового партбюро и активный дружинник, агитатор, народный заседатель, депутат райсовета...

Кавалерами ордена Ленина стали наладчик цеха моторов Николай Петрович Антонов, начальник участка Виктор Васильевич Бабашкин, штамповщица прессово-кузовного корпуса Анна Ильинична Жарова и токарь инструментального цеха Николай Григорьевич Сереженкин — люди, которые и прежде, и в дальнейшем показывали образцы самоотверженного труда.

Большая группа автозаводцев была награждена орденами Трудового Красного Знамени и среди них директор завода Лев Борисович Васильев, главный инженер Евгений Николаевич Матвеев, главный конструктор Александр Федорович Андронов...

...Шел 1966 год. Начиналась восьмая пятилетка.

## НА ПОДЪЕМЕ



### НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ

Над главной проходной завода вывешен транспарант. Он постоянно напоминает о принятом обязательстве коллектива: «Выпустить к XXIII съезду КПСС 100 автомобилей сверх плана!»

В канун нового, 1966 года автозаводцы вместе с десятью другими московскими и ленинградскими предприятиями бросили клич всем трудящимся страны: «Выходите в поход за экономией материалов и металлов! Развернем соревнование за выпуск сверхплановой продукции из сэкономленных материалов!»

Это был ответ на решение сентябрьского (1965 года) Пленума ЦК КПСС, который указал, что одно из главных условий дальнейшего мощного подъема советской промышленности — строжайший режим экономии, устранение излишеств и непроизводительных расходов.

Автозаводцы решили сберечь за год 820 тонн металла, из которого можно выпустить дополнительно сотни автомобилей «Москвич-408».

Быть бережливыми хозяевами! Это стало одной из важнейших задач на производственных участках. Люди стали внимательнее относиться к каждой операции, призвали на помощь новаторов, изобретателей, рационализаторов. И возможности для экономии находились на многих рабочих местах.

Большой резерв таила борьба за повышение качества выпускаемых изделий. А сокращение потерь от брака, а использование отходов? Сотни деталей автомобиля начали делать из



гофрированных отходов, прошедших необходимую обработку. Так удалось сберечь по 4,5 килограмма металла на каждой машине. Еще 4 килограмма дал более рациональный раскрой металла на облицовке радиаторов, при обработке колпаков колес и на других операциях.

Труд становился более творческим. Слесарь кузнечного цеха Я. Макеенко и конструктор Г. Ильин создали новый штамп для изготовления стойки передней подвески. Это принесло в копилку завода еще 790 граммов металла на каждом изделии.

На смену металла для многих деталей шла пластмасса. Количество изделий из пластмассы увеличивалось с каждой новой моделью «Москвича». В свое время в модели 401 было 106 пластмассовых деталей весом в 4,6 килограмма, в следующей модели — 123 детали весом в 11,5 килограмма, а в новом автомобиле «Москвич-412» — 240 пластмассовых деталей весом в 25 килограммов.

Завод стал шире использовать для изготовления деталей метод порошковой металлургии, точное литье и другие технологические процессы, обеспечивающие значительную экономию металла.

Вступив в соревнование за достойную встречу XXIII съезда КПСС, бригада Галины Михайловой из цеха сборки и окраски в своих обязательствах записала: «День в неделю не получать со склада вателин и поролон, выполнять весь объем работ за счет сбереженного материала!»

Работницам этой передовой бригады не так уж легко было выполнить обещанное. Но Михайлова и ее подруги Суворова, Гребнева и другие были настойчивы в своем поиске резервов экономии. Они старались использовать каждый килограмм вателина и поролона, остававшийся от набивки сидений. Это были те килограммы, которые раньше выбрасывались или шли на обтирку. Отходы пошли теперь в дело.

Смена, когда бригада выполнила норму из сбереженного сырья, стала праздником не только для Галины Михайловой и ее подруг, но и для всего цеха. Хорошее начинание подхватили другие бригады. Экономия стала заботой всех автозаводцев. А инициаторы удостоились почетного звания «Бригада имени XXIII съезда КПСС».

...В переполненном клубе идет общезаводское партийное собрание. Коммунисты обсуждают проект Директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы, говорят о больших задачах, стоящих перед коллективом завода.

Выступает секретарь парткома Д. К. Николаенко:

— Мы обязались дать в честь съезда 100 сверхплановых машин, а дали 144. Уже сейчас, в марте, сэкономлено 4,77 килограмма металла на один автомобиль, и мы непременно

добьемся, чтобы в итоге этого года экономия превысила 10 килограммов. Сбережено много черного металла и электроэнергии. Двенадцать бригад разных цехов победили в предсъездовском соревновании и получили высокую награду: им присвоено имя XXIII партсъезда.

К открытию съезда в цехе сборки был сооружен новый обойный конвейер, обеспечивающий выпуск 100 тысяч автомобилей в год.

На тележках, по огромному кольцу, имеющему форму рельсового пути, начали медленно перемещаться поблескивающие свежей краской кузова. Это был долгожданный круговой тележечный конвейер, в изготовление которого вложили столько труда рабочие ремонтно-механического, механомонтажного цехов, строители и электрики. Среди них было много молодежи, которая с гордостью доложила о своих успехах на традиционном слете молодых автозаводцев.

Лучшим подарком партийному съезду были новые отряды воспитанной партией и комсомолом заводской молодежи. Возглавлял ее тогда Юрий Поляков, избранный секретарем заводского комитета комсомола.

Поляков, можно сказать, потомственный автозаводец. В 1938 году, когда началось строительство завода имени КИМ, дед Юрия, уроженец воронежского села Крутая Поляна, захватив ящик с инструментами, отправился на эту новую стройку плотничать. А с сорокового года пошел туда же столярничать отец. Мать тоже собиралась в Москву да так и не собралась: война все спутала и навсегда разлучила семью. Отец Юрия, Андрей Поляков, погиб где-то на Смоленщине, а мать заболела и надолго слегла.

— Тяжелое было время, — вспоминает Юрий. — Поселился я с матерью в деревне, два года не учился, тянул хозяйство...

Только после войны Юрий вернулся в Москву и поступил в ремесленное. В наследство от отца ему достались ловкие руки и верный глаз. Они ему помогли, когда несколько лет спустя он стал наладчиком автоматного цеха МЗМА.

Потом служба в армии и снова учеба. Он еще учился в заводском техникуме, когда его избрали на заводе заместителем секретаря комсомольского комитета. Комсомольским секретарем в то время была инженер Нина Юшкина, много сделавшая для заводской молодежи. Она и Полякову помогла полностью найти себя в комсомольской работе.

Он окончил заводской автомеханический техникум, потом сразу поступил во втуз при заводе имени Лихачева и снова учился с той необычайной настойчивостью, которая характерна была для него всю его жизнь. А пока учился, не только не оставлял всех своих заводских дел, но погружался в них еще глубже.



— И откуда только время берется? — недоумевали товарищи по втузу, по комсомолу, по заводскому отделу механизации и автоматизации, где он тогда работал.

Это действительно трудно было понять. Особенно когда появлялись срочные задания. А на большом заводе в них недостатка не бывает.

Перед отделом поставили серьезную задачу: найти материал, который токами высокой частоты легко сваривался бы с полиэтиленовой пленкой. Полгода потребовалось технологу Полякову и группе конструкторов, чтобы с помощью ученых найти нужное решение.

Комсомольцы гордились успехами своего старшего товарища, но расставаться с ним не собирались. Вот в 1965 году Полякова и выбрали секретарем комитета.

В 1967 году за активную работу в комсомоле Юрий Андреевич Поляков первым в Москве был награжден высшей комсомольской наградой — «Почетным знаком ВЛКСМ». А в 1968-м Ю. А. Поляков получил диплом втуза и был назначен начальником крупнейшего на заводе цеха — сборки автомобилей.

## ПЯТИЛЕТКА «МОСКВИЧА»

В Директивах XXIII съезда по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы было указано, что в 1965 году наша промышленность произвела 201,2 тысячи легковых автомобилей, а на 1970 год планируется 700—800 тысяч. Рост в три с половиной — четыре раза! Таких темпов автомобильная промышленность еще не знала.

Эти радостные, многообещающие цифры все время повторялись на всех цеховых собраниях, и неизменно разговор заходил о роли МЗМА в предстоящем подъеме автомобильной промышленности. А роль эта была не маленькая. «Москвич-408» пользовался большим спросом у населения, росла потребность в машинах такого рода в народном хозяйстве, увеличивался экспорт «Москвичей» во многие страны — вот и была поставлена перед заводом задача почти удвоить их выпуск в пятилетке.

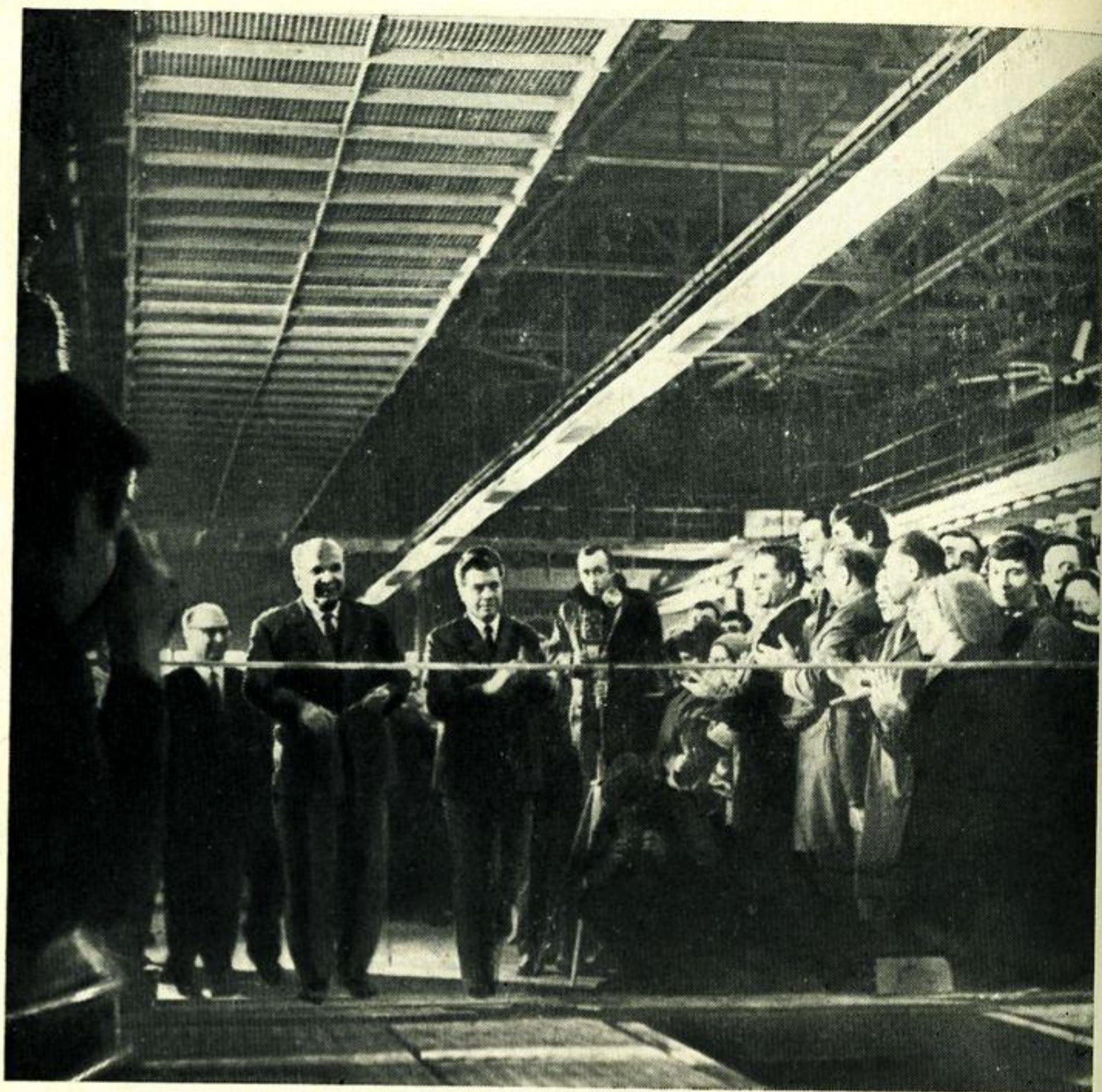
Для этого нужна была коренная реконструкция предприятия — новые промышленные здания и вспомогательные сооружения, новые автоматизированные технологические процессы...

«Решения XXIII съезда КПСС — в действии». Под такой рубрикой заводская газета «За советскую малолитражку» опубликовала рассказ директора МЗМА делегата съезда Л. Б. Васильева «Наш завод в пятилетке». Это была развернутая программа действий.



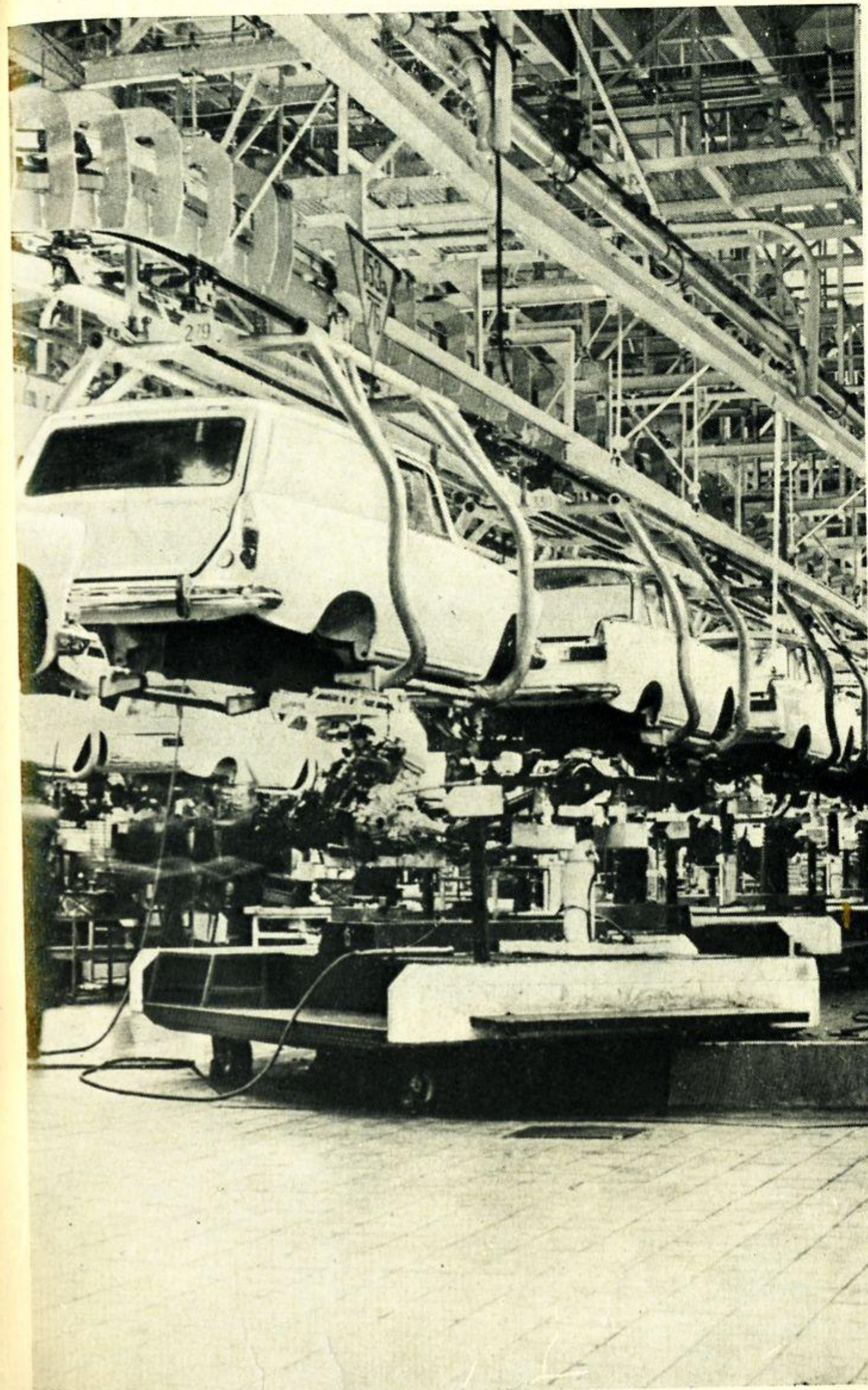
Новые корпуса, новое оборудование... И технология — тоже новая. Ее пришлось осваивать ударными темпами. Едва заканчивался монтаж — на новые рабочие места спешили те, кто будет здесь работать после ввода в действие корпуса. Их подгоняло желание с первого дня работы на новом месте взять полный рабочий темп.





Сейчас министр  
автомобильной  
промышленности СССР  
А. М. Тарасов  
и генеральный  
директор АЗЛК  
В. П. Коломников  
перережут ленту,  
и главный корпус войдет  
в строй (1971 г.)

Ветеран  
завода Иван Иосифович  
Строков — заместитель  
директора. Ему приходится  
вникать во все детали  
сложнейшего  
производственного  
процесса.

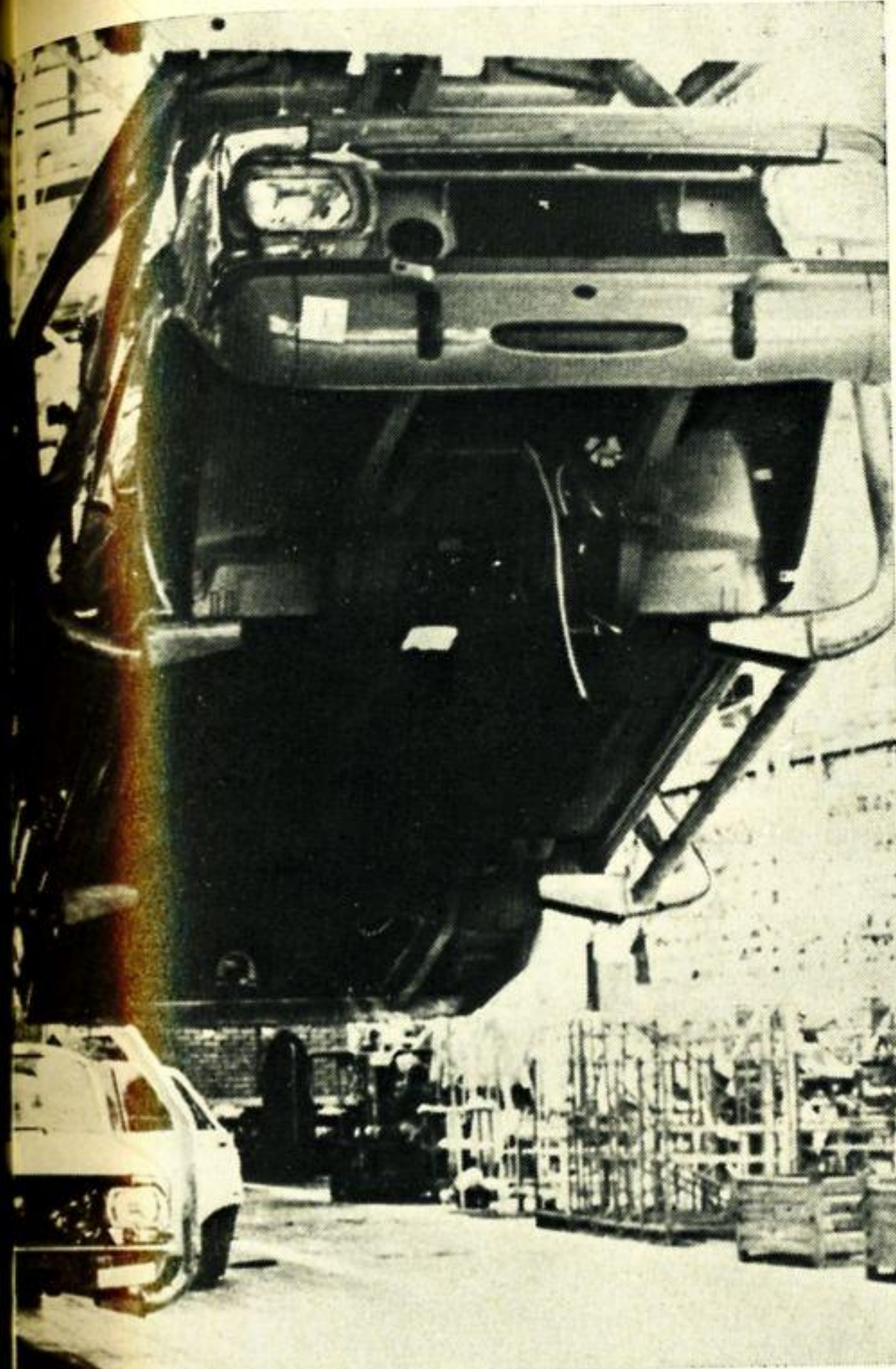
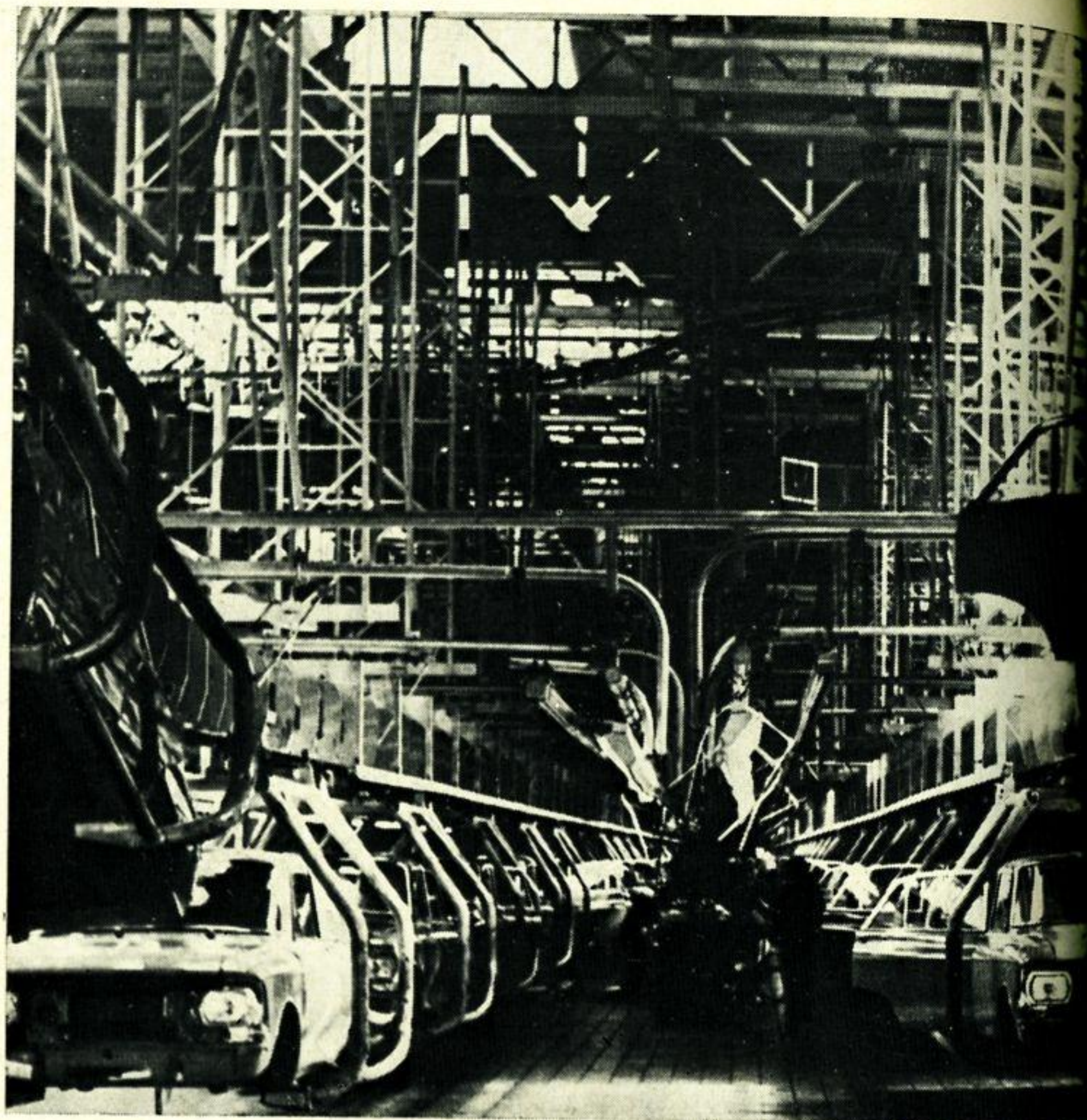






Неоднократно бывал на заводе  
член Политбюро ЦК КПСС,  
Председатель Совета Министров  
СССР А. Н. Косыгин.  
Автозаводцы рады были показать,  
как идет работа в новых  
корпусах.



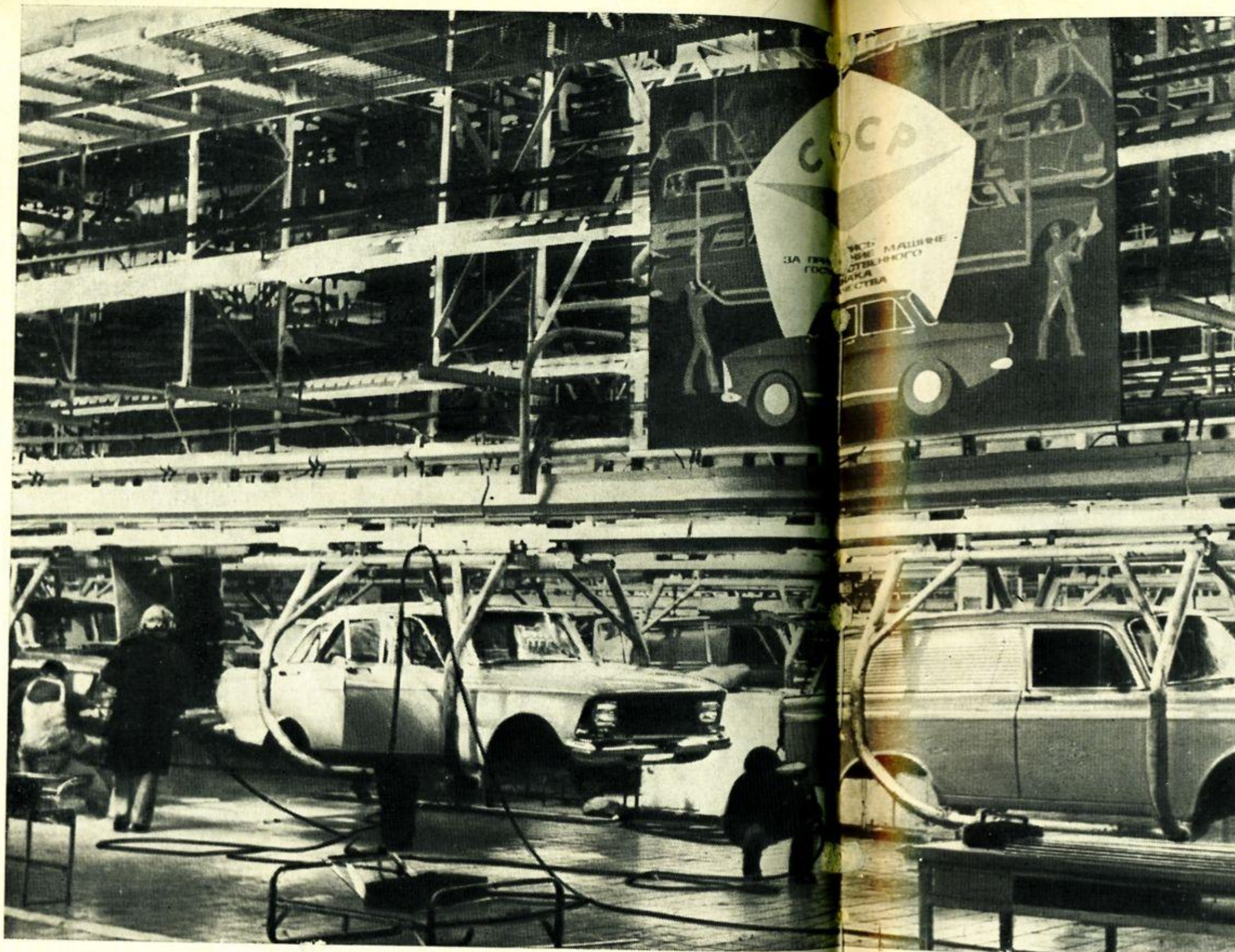


В четком ритме идет сборка машин на главном конвейере. Все отлажено, все продумано... Однако творческая мысль не останавливается. Вносятся все новые и новые усовершенствования, проектируются новые модели. И даже тогда, когда машина готова, ее подвергают жестким испытаниям, гоняют на предельной скорости, проверяя: а что еще нужно изменить, чтобы она стала надежнее и лучше?

На фото — Герой Социалистического Труда фрезеровщик В. П. Карпов.







Борьба за качество, за честь заводской марки охватила весь завод. На рабочих, партийных, профсоюзных и комсомольских собраниях проблема повышения качества автомобилей заняла главное место. Эти же проблемы занимают и министра автомобильной промышленности В. Н. Полякова (фото справа сверху) и генерального директора объединения «Авто-Москвич» В. П. Коломникова (фото справа внизу).



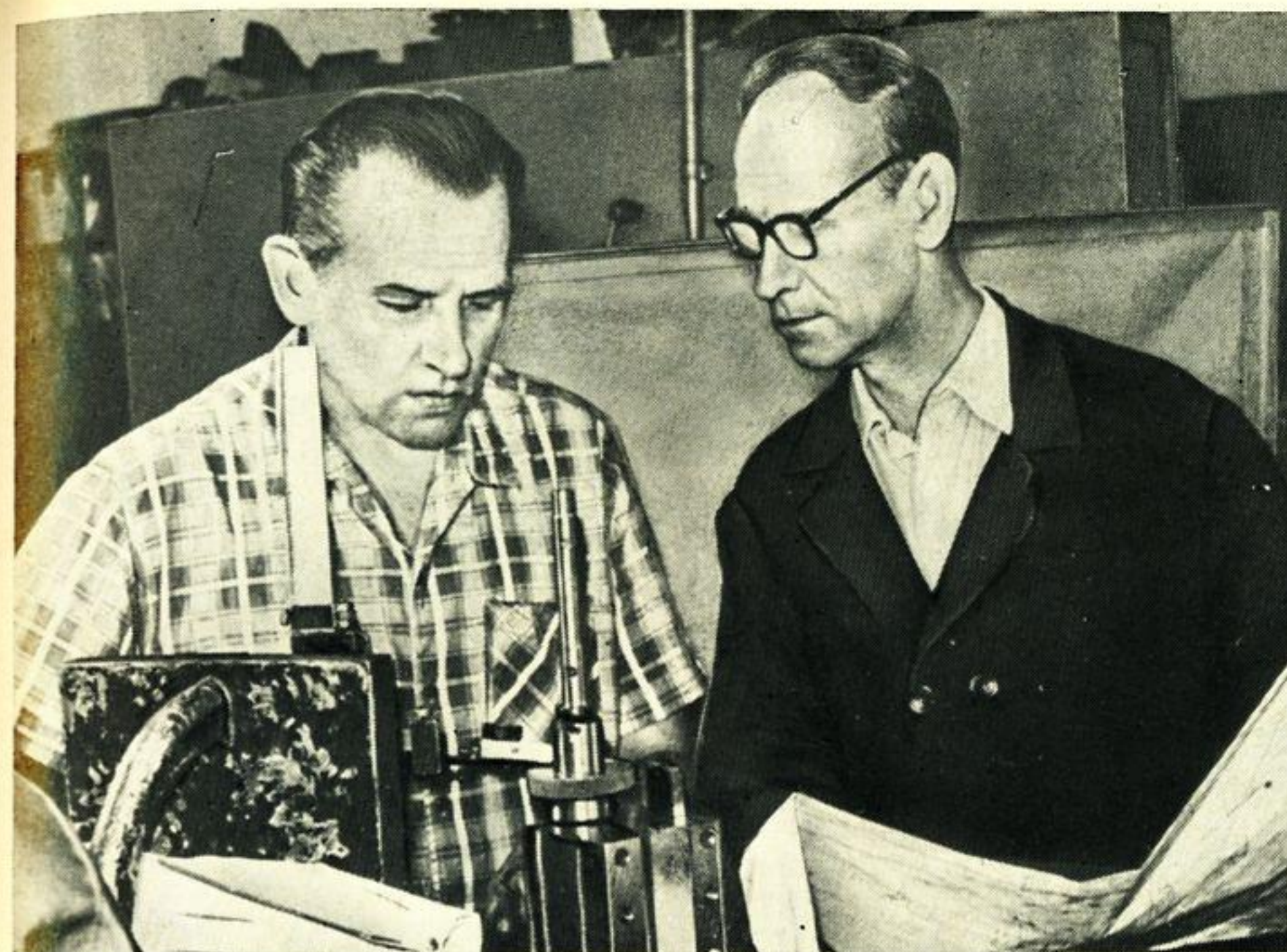


На фото слева сверху —  
главный инженер завода  
В. Т. Позднеев.

Слева внизу — первый  
секретарь ЦК ВЛКСМ  
Е. Тяжельников на  
главном конвейере в  
день коммунистического  
субботника.

Справа сверху —  
шлифовщик  
инструментально-  
штампового  
производства  
В. Сарычев,  
выполнивший свое  
пятилетнее задание  
еще в июле 1974 года,  
и заслуженный  
работник АЗЛК  
старший мастер  
В. И. Романов.

Внизу — секретарь  
заводского парткома  
А. К. Жидков вручает  
партийные билеты  
нового образца члену  
КПСС с 1917 года  
Г. Н. Никифорову,  
фрезеровщику  
В. П. Карпову,  
токарю  
А. Г. Сереженкину.





Вот они — автомобили  
нашего завода: «ГАЗ-А» (1930 г.),  
«КИМ-10» (1940 г.), «Москвич-400»  
(1947 г.), «Москвич-402» (1956 г.),  
«Москвич-407» (1958 г.),  
«Москвич-403» (1963 г.),  
«Москвич-408» (1964 г.).  
Внизу — проводы  
двухмиллионного «Москвича».  
Это «Москвич-412»,  
выпускавшийся с 1969 года.







На АЗЛК — зарубежные гости. Тепло встречали автозаводцы делегацию вьетнамских товарищей (фото вверху), партийно-правительственную делегацию НРБ во главе с товарищем Тодором Живковым (фото внизу). Приезжал на завод и Генеральный секретарь ЦК КПИ Пальмиро Тольятти (фото справа вверху). Работой завода интересовались и члены английской профсоюзной делегации машиностроителей (фото справа внизу).







Автомобили «Москвич» завоевали международное признание. На дорогах всех континентов они показали себя как надежные и экономичные машины, пригодные к эксплуатации в любых климатических условиях.



Уже в первом году пятилетки намечался заметный рост выпуска автомобилей, а ведь «большая реконструкция» еще была впереди. Этот рост решили осуществить за счет уже выполненной реконструкции обойного отделения цеха сборки и окраски. Новые площади в прессово-кузовном корпусе обеспечат дальнейшее наращивание производства, ну, а основное движение вперед — после «большой реконструкции».

Представьте себе новую территорию почти в 55 гектаров в районе Южного порта Москвы и железнодорожной платформы Текстильщики (старая территория завода — 34 гектара). На этом земельном участке предстояло построить громадное предприятие, которое скромно называется корпусом сборки, окраски и отделки автомобилей. Но это еще не все. Здесь же возникнут и другие здания: специальный корпус для хранения готовых автомобилей, поставляемых заказчикам в разобранном виде, компрессорная с градирней, многие вспомогательные и бытовые помещения.

В архитектурный комплекс нового завода впишется замкнутая лента автодрома. Тогда для обкатки машин не придется выезжать за пределы завода. В дальнейшем должны быть построены новый прессовый корпус и административное здание.

Придется осваивать много сложного оборудования. В кузовном производстве будут действовать автоматизированные линии сварки узлов кузова на многоточечных сварочных машинах.

Цех окраски полностью механизмуется. Предусмотрено внедрение самых прогрессивных методов антикоррозионной подготовки кузовов и их окончательной окраски. В новом цехе кузова можно будет одновременно окрашивать в различные цвета.

В проекте нового завода большое внимание уделяется организации управления производством с помощью электронно-вычислительных машин. Их используют не только для учета, но и для управления технологическим процессом.

План реконструкции МЗМА был утвержден. К разработке проекта привлекли ведущие проектные институты. Предстояло выполнить огромный объем работ по инженерной подготовке территории застройки.

В городе Кинешме Ивановской области решено строить филиал МЗМА — завод автомобильных запчастей.

Начинать это большое дело пришлось Льву Борисовичу Васильеву, возглавлявшему МЗМА в ту пору.

Большой и нелегкий жизненный путь прошел Л. Б. Васильев. В ранней юности начинал он с рабочих, потом крутил «баранку» — шоферил. Грянула война — пошел на фронт. В 1944 году получил тяжелое ранение... Девять месяцев пролежал в госпиталях, потом отпуск для поправки здоровья, в общем, как говорил сам Васильев, начисто потерянное время!



Снова работал шофером, стал толковым автомехаником, а в сорок девятом его порекомендовали в инспекцию Госснаба на МЗМА.

— Так себе была работенка, — вспоминал Лев Борисович. — Наполовину механик, наполовину служащий. А я больше всего любил возиться с машиной. Одно было удобно: оставалось время для занятий в вечерней школе.

Васильев окончил школу с серебряной медалью, и перед ним открылся доступ в институт. А дальше все пошло как нельзя лучше. Поработал контрольным мастером на МЗМА, поступил на вечернее отделение автомеханического и почти одновременно был назначен начальником участка в отделочном корпусе.

На третьем курсе он возглавил весь корпус отделки. Это был тяжелый труд — учиться и ежедневно отвечать за качество отделки сотен автомобилей. Но он работал в полную силу, очень уж хотелось не отставать от жизни, наверстать упущенное время.

Это было, так сказать, испытание на прочность. И человек выдержал его. Но испытания продолжались. Васильев стал начальником цеха сборки и окраски.

С окончанием института и получением диплома совпала неожиданность, которую даже ко всему приученный Васильев встретил как неприятность. Из кабинета директора завода В. Н. Полякова он вышел с самыми мрачными мыслями. Ну, хорошо, в прессовом цехе действительно дела обстоят неважно, но почему именно он должен выправлять их? Столько заниматься сборкой, и вот, пожалуйста...

— Но вы же теперь дипломированный инженер, универсал... — эти слова директора все время звучали у него в ушах.

Лев Борисович стал начальником прессового цеха, «выправил» его и получил другое назначение. Он уже начальник производства, ему передан весь процесс изготовления автомобиля.

Васильеву довелось стать руководителем и активным участником организации производства автомобилей моделей 408 и 433, потом — директором МЗМА. И не знал он в ту пору, что станет заместителем министра автомобильной промышленности и генеральным директором КамАЗа.

\* \* \*

Много лет рядом живут и трудятся коллективы автостроителей двух столичных предприятий МЗМА и ЗИЛа. Крепнут их дружеские связи и взаимопомощь. Помните, еще в 1957 году подписали первый договор о соревновании сборщики двух главных конвейеров. В мае 1966 года друзья-соперники собрались во Дворце культуры ЗИЛа, чтобы совместно

обговорить все условия нового соревнования. Состоялся вечер трудовой славы двух заводов. Автостроители подписали несколько договоров: главный — между обоими предприятиями и несколько цеховых, например между коллективами сборочных и прессово-кузовных цехов.

Заключили между собою договоры бригады автоматных и моторных цехов, а также отдельные передовые рабочие — инструментальщики и ремонтники.

Основной договор был подписан руководителями и представителями двух коллективов при полной тишине, и лишь когда были поставлены подписи, грянул оркестр.

Вступительные слова договора звучали как торжественное обещание:

«Желаю внести свой достойный вклад в выполнение Директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства страны на 1966—1970 годы, коллективы двух автомобильных заводов города Москвы — имени Лихачева и малолитражных автомобилей — заключают договор о социалистическом соревновании за успешное выполнение установленных планов по всем технико-экономическим показателям, за осуществление технической реконструкции заводов и выпуск новых, более совершенных автомобилей».

Через месяц, когда на МЗМА состоялось собрание заводского профсоюзного актива, автозаводцы единодушно расценили новый акт производственной дружбы с ЗИЛом как предвестник хороших успехов на пути к выполнению решений партсъезда и подготовке к славному юбилею — 50-летию Советской власти.

\* \* \*

В эти годы было принято решение организовать производство малолитражных автомобилей по конструкторской документации МЗМА и на другом предприятии — машиностроительном в Ижевске. Так возникла новая прописка «Москвича» — с ижевской маркой. Коллектив МЗМА много лет оказывал самую широкую помощь своему меньшему брату. Московские специалисты и рабочие ездили помогать ижевским, а те обучались в Москве. В Ижевск шла техническая документация. Экспериментальный цех создавал и отправлял туда мастер-макеты для отладки сварочных кондукторов. До тех пор пока на Ижевском заводе не наладили прессовое производство, МЗМА снабжал его штамповками для кузовов.

Все это помогло ижевцам быстро стать автостроителями, и на исходе 1966 года они начали выпускать свои «Москвичи», постоянно увеличивая темп производства. Заблаговременно на МЗМА были разработаны конструкции автомобиля и двигателя модели 412 и переданы чертежи автомобиля Ижевскому заводу, а двигателя — Уфимскому моторостроительному заводу.



Вторая прописка московской малолитражки оказалась еще более далекой — в Болгарии. В городе Ловеч построен авто-сборочный завод, который в дальнейшем превратится в автомобильный. А пока там идет сборка «Москвичей» из московских деталей.

Болгарские рабочие и специалисты прошли практику на МЗМА. На протяжении длительного времени московские строители «Москвичей» оказывали всестороннюю техническую помощь болгарским, щедро передавая им свой опыт.

Поток автодеталей, идущих в Болгарию, продолжает расти.

## СЧЕТ ПОШЕЛ НА МИЛЛИОНЫ

Новыми обязательствами ответили автозаводцы на постановление ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции».

Вот несколько строк из этих обязательств: сэкономить 800 тонн черных и 45 тонн цветных металлов, 4,5 миллиона киловатт-часов электроэнергии; снизить непроизводительные расходы и потери от брака не менее чем на 10 процентов; получить от внедрения рационализаторских предложений и изобретений 850 тысяч рублей...

Легко прочитать с трибуны эти цифры, а каково будет выполнять их?

— Трудно будет выполнять! — говорили с той же трибуны участники собрания. — Трудно, но можно, и мы выполним...

Эти слова были подкреплены упорной подготовкой, поисками резервов на всех производственных участках. Совершенствовалась технология, широко внедрялись средства автоматизации и механизации, повышался уровень организации и управления производства, росла квалификация людей. И вот плоды: первый год восьмой пятилетки принес 82 374 автомобиля (на пять с половиной тысяч больше, чем год 1965-й) и, что еще важнее, открыл более широкую перспективу завтрашнего дня. МЗМА приближался к стотысячному рубежу.

\* \* \*

Через двадцать лет, после того как начался массовый выпуск «Москвичей», 18 мая 1967 года, с главного конвейера МЗМА сошел юбилейный автомобиль. Он был цвета слоновой кости, и на облицовке его радиатора красовалась цифра «1 000 000».

Еще задолго до этой торжественной минуты по заводским конвейерам начали двигаться узлы и детали миллионного

«Москвича». После полудня все они встретились на главном конвейере.

Почетное право собрать юбилейный автомобиль было предоставлено лучшим производственникам. Кузовщики, моторщики, шассисты, сборщики завоевали это право в упорном соревновании, длившемся много месяцев. В нем участвовали тысячи рабочих. Использование резервов производства, перевыполнение производственных заданий и социалистических обязательств значительно приблизили знаменательную дату.

Всех волновал вопрос: когда же будет миллионный? В феврале подсчитали — выходило 24 мая, в конце марта получилось 21 мая, а на самом деле миллионный сошел 18 мая. Если исходить из этой вполне обоснованной «арифметики», то получается, что долгожданный юбилей получил «свидетельство о рождении» на шесть дней раньше срока. Выигрыш в шесть дней составил по тому времени не менее полутора тысяч сверхплановых автомобилей.

С большим уважением произносились имена лучших людей завода, которым было поручено изготовление деталей юбилейного «Москвича». Шасси делали смены мастеров Н. Маслова и Ю. Тришкина, окраску и отделку кузова доверили бригадам С. Спиридонова и В. Дербинова.

Еще задолго до появления миллионного на главном конвейере установили световое табло, показывавшее, сколько машин осталось до юбилея: 500... 200... 50... Уже приближается конец этого волнующего отсчета: пять, четыре, три, два, один... Так, каждые три минуты цифра на табло уменьшалась на единицу.

— Мы горды тем, что сборка миллионного автомобиля доверена нам, — сказал старший мастер главного конвейера Аркадий Мельницкий. — Это право мы завоевали в упорном соревновании со сменой Ивана Тюрина.

Винюжник торжества медленно движется по главному конвейеру. Миллионный постепенно обрастает деталями и принимает законченную форму. Сборку снимают операторы кино и телевидения, ведется репортаж по радио, уже готовится специальный выпуск заводской многотиражной газеты.

Установлена облицовка радиатора с цифрой «1 000 000», выполнены самые последние сборочные операции. Слесарь-сборщик Николай Ряшин сдает автомобиль контролеру ОТК. Этот самый Ряшин двадцать лет назад выпускал «Москвич» с номером 1. Как не позавидовать ему!..

Большие электрические часы показывали 14 часов 58 минут, когда миллионный, провожаемый музыкой и аплодисментами, выехал из цеха сборки. За рулем — Иван Александрович Пономарев, заместитель начальника ОТК, старейший работник завода, участвовавший в сборке первого «Москвича». Рядом с ним — Афанасий Андреянович Борисов, пенсионер, член



КПСС с 1917 года, знаменитый кузовщик, один из основателей завода. Вместе с ними сидят Герой Социалистического Труда Николай Григорьевич Усачев и юная комсомолка из цеха сборки Нина Гужавина.

В сопровождении почетного эскорта мотоциклистов миллионный совершает круг почета по территории завода, медленно продвигаясь вдоль шумного живого коридора автозаводцев. А вслед за юбиляром, в трех метрах от него, идет алый «Москвич» № 1000001. Первый из второго миллиона!

На центральной заводской площади установлены трибуны и специальный постамент для юбилейного автомобиля. Все в праздничном убранстве, все украшено цветами, флагами, транспарантами. На трибуне — многочисленные гости, ветераны и представители молодой поросли автозаводцев. На мгновение воцаряется тишина, которая вдруг взрывается шквалом людской радости.

В этой радости было все: и удовлетворение, и гордость, и благодарность. Директор завода Л. Б. Васильев читает Приветствие ЦК КПСС и Совета Министров СССР, адресованное рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим МЗМА.

Вот оно:

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза и Совет Министров СССР горячо поздравляют вас с большой трудовой победой — выпуском миллионного автомобиля «Москвич».

Славный коллектив вашего завода внес достойный вклад в дело развития отечественного автомобилестроения, является активным участником повышения технического уровня производства и улучшения качества продукции машиностроения.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР выражают твердую уверенность в том, что рабочие, инженеры, техники и служащие Московского завода малолитражных автомобилей успешно справятся с заданиями партии и правительства по дальнейшему производству легковых автомобилей.

Желаем вам, дорогие товарищи, новых успехов в вашем благородном труде по созданию материально-технической базы коммунизма.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КПСС

СОВЕТ МИНИСТРОВ  
СССР

Снова орация. В своем письме Центральному Комитету КПСС и Совету Министров СССР автозаводцы заявили, что досрочный выпуск миллионного «Москвича» — трудовой подарок коллектива к 50-летию Великого Октября.

Этот день можно отнести к самым выдающимся событиям в жизни коллектива. Событие это готовили тысячи рабочих рук, но особенно хотелось отметить роль ветеранов, чья биография тесно переплелась с биографией автозавода. Анатолий Иванович Липилин был токарем, учился, многое познал, возглавлял различные цехи, стал заместителем директора завода, а позже — председателем заводского комитета профсоюза. Александр Сергеевич Шаров выполнял когда-то по четыре годовых нормы как лекальщик мерительного отделения инструментального цеха, впоследствии стал начальником прессокузовного корпуса и заместителем начальника производства. Станочник Михаил Николаевич Верховцев возглавил автоматный цех, а потом десять лет руководил всей заводской профсоюзной организацией. Длинный путь прошли на заводе, прежде чем стать заместителями директора или главными специалистами. Юрий Васильевич Широкий, Михаил Львович Хина, Виктор Викторович Барановский, Константин Артемьевич Чепурной и многие другие.

Сотни поздравительных писем и телеграмм отовсюду, от разных людей приходили в те дни на завод. Президиум ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, министерства и ведомства, многие зарубежные организации приветствовали строителей советских малолитражных автомобилей.

Характерно, что для выпуска первых 500 тысяч автомобилей потребовалось 14 лет, а для выпуска вторых 500 тысяч — всего 6 лет.

Юбилейный 1967-й был особым годом для всего советского народа. Автозаводцы приняли высокое обязательство — такое, что нельзя было терять и часа: в юбилейном году на 6 процентов увеличить производство автомобилей и довести общий выпуск до 90 тысяч, в том числе 6 тысяч «Москвичей» типа «фургон» и 2 тысячи «универсалов».

В те месяцы высокого трудового накала коллектив использовал внутренние резервы, на заводе увеличился станочный парк, прибавилась новая автоматическая линия, выросла на полкилометра длина конвейеров.

Юбилейная вахта благотворно отразилась на повышении производительности труда, и к концу третьего квартала выпуск продукции возрос не на 6 процентов, как намечалось в обязательстве, а почти на 12 процентов. Сотни сверхплановых «Москвичей» получила страна к празднику.

Хорошим подарком автозаводцев к 50-летию Советской власти явилась первая партия новых автомобилей, ставших гордостью коллектива, — «Москвичей-412».

От модели к модели накапливая опыт, изучая все передовое, что появлялось в практике мирового автостроения, совершенствуя агрегаты, узлы и детали, конструкторы готовили новый автомобиль.



Уже через несколько месяцев, после того как на конвейер поставили «Москвич-408», были спроектированы и построены опытные образцы нового двигателя для модели 412, который был создан конструкторами завода в невиданно короткие сроки. Мощность в 75 лошадиных сил обеспечила автомобилю повышенные динамические качества и скорость свыше 140 километров в час.

На все лады обсуждались достоинства нового автомобиля, которого ждали с таким нетерпением не только на заводе, но и далеко за его пределами. Вот несколько цифр, которые так милы сердцу автомобилиста. За 19 секунд новый двигатель может с места разогнать автомобиль до скорости 100 километров в час. Один километр с места автомобиль с новым двигателем преодолевает за 37 секунд.

В этом плодотворном году был обновлен не только силовой агрегат, неузнаваемым стал весь автомобиль, получивший номер 412. Его государственные испытания дали хорошие результаты. И вот начался постепенный, пока еще в опытном порядке, переход на выпуск новой модели.

Совсем незадолго до праздника 50-летия Октября был освоен выпуск унифицированного кузова, приспособленного для установки двигателей как для модели 408, так и для модели 412.

В эти исторические дни на МЗМА учредили почетное звание «Ветеран труда», которое решили присваивать автозаводцам, проработавшим на своем родном предприятии 25 лет.

В октябре 1967 года совместным решением администрации и завкома профсоюза за непрерывную хорошую работу в течение четверти века, за активную общественную деятельность, за личный вклад в создание, освоение и выпуск автомобилей «Москвич» звание «Ветеран труда» было присвоено 172 автозаводцам.

Почти все они пришли на завод еще до войны, а многие строили автосборочный имени КИМ. Среди них были В. И. Андронов, В. И. Аузин, А. И. Аникин, Ф. Т. Буянов, А. А. Борисов, С. М. Бикирев, А. И. Бобылев, Н. И. Власов, С. И. Волоцкая, М. В. Изис, С. Д. Кожин, И. А. Пономарев, Д. К. Николаенко, И. В. и П. В. Шадские и многие другие.

Каждый награжденный получал особый нагрудный знак, наручные часы и именное свидетельство, эпиграфом к которому были слова из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»: «Никогда не будут забыты мужественные строители первых пятилеток, создавшие новые заводы, колхозы, совхозы, — все те, кто своим трудом строил социализм, укреплял могущество первого в мире социалистического государства».

Так родилась новая традиция — ежегодно, накануне годовщины Великого Октября, на вечере ветеранов труда чест-

вовать новый отряд ветеранов. Накануне 50-летия советской автомобильной промышленности, отмечавшегося в ноябре 1974 года, на МЗМА было уже более 1500 ветеранов. В этой гвардии завода много прославленных, знатных людей, имена которых хорошо известны далеко за пределами МЗМА. Ну а на заводе эти люди пользуются особым уважением и большим авторитетом — швея Анна Никитична Зайцева, слесарь Владимир Иванович Ермилов, мастер Мария Алексеевна Воронкова, технолог Анна Петровна Кузнецова, шлифовщик Константин Иосифович Исаев, модельщик Юрий Михайлович Воскресенский, токарь Зинаида Афанасьевна Деревяшкина, главный конструктор Игорь Константинович Чарноцкий и другие.

Но самая большая награда пришла накануне праздника. За выполнение предъюбилейных обязательств в честь 50-летия Великого Октября МЗМА в числе других передовых предприятий страны был награжден Памятным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС с вручением на вечное хранение.

Идет заводское торжественное собрание. Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов передал директору завода Л. Б. Васильеву драгоценное Памятное знамя. Ответ директора потонул в долгой овации.

Но вот стало тихо. На трибуну поднялся седой человек, олицетворяющий историю завода. Это Иван Александрович Пономарев, тот самый, который всегда стоял на страже качества автомобиля, который сидел за рулем миллионного.

— Вдумайтесь, — сказал он, — знамя навечно! Пройдут годы, десятилетия, а это знамя будет в руках тех, кто придет на смену нашему поколению автозаводцев, кто будет хранить и продолжать наши традиции...

И вот уже аплодируют тем, кто создавал эти традиции, — ветеранам, старейшим коммунистам завода, вступившим в партию до 1920 года: Афанасию Андреевичу Борисову, Григорию Абрамовичу Увадьеву, Ивану Зиновьевичу Загревскому, Ивану Титовичу Федоровичу, Василию Евгеньевичу Эйкенту.

\* \* \*

Между тем поэтапный переход на новый автомобиль продолжался. Два человека, постоянно руководившие освоением каждого этапа «Москвича-412», хорошо сработались и понимали друг друга с полуслова. Это были Лев Борисович Васильев и главный инженер Валентин Петрович Коломников.

Остался позади очередной этап: управление коробкой перемены передач с рулевой колонки перенесено на пол, рядом с сиденьем водителя. Разумно и удобно!

Далее началось освоение производства гидровакуумного усилителя тормозов. Но на этом точку не поставили. Еще пред-



стоял завершающий этап: подготовка модернизированного кузова с новым, усиленным рулевым управлением.

Л. Б. Васильев, перешедший на работу в Министерство автомобильной промышленности, передал свою директорскую эстафету В. П. Коломникову. Это было в июле шестьдесят восьмого, но пройдет еще больше года, прежде чем новый директор с удовлетворением сможет сказать:

— Автомобиль «Москвич-412» готов!

8 декабря 1969 года на МЗМА выпустили автомобиль «Москвич-412» № 000001.

Так начался массовый выпуск нового «главы» семейства «Москвичей». К этому времени уже были некоторые модификации новой любимейшей всем модели, а иные только стали появляться.

Подготовлены и выпускаются грузопассажирский автомобиль «Москвич-427» с кузовом «универсал», грузовой автомобиль «Москвич-434» с кузовом «фургон», легковой автомобиль с правым управлением для экспорта в страны с левосторонним уличным движением, машина, приспособленная к тропическому климату, такси, автомобиль для медицинских работников.

Год шестьдесят девятый был знаменателен и тем, что закрепил успехи, достигнутые автозаводцами в борьбе за ритмичность. Вспоминается заседание коллегии Министерства автомобильной промышленности, на котором был одобрен положительный опыт коллективов двух столичных автозаводов — ЗИЛа и АЗЛК — по обеспечению ритмичной работы. Опыт этот рекомендован всем предприятиям министерства.

О том, что сделано на АЗЛК, рассказал заместитель директора завода И. И. Строков. Большую роль в достижении ритмичности и своевременной реализации продукции сыграл переход на новую систему экономического планирования и материального стимулирования. На заводе был разработан и осуществлен четкий план наращивания производственных мощностей, повышения производительности труда и улучшения организации производства. Была принята система оперативно-календарного планирования, предусматривающая ежеквартальную выдачу цехам комплектных подетальных программ. На диспетчерский аппарат были возложены функции оперативного регулирования производства и контроля за выполнением суточного графика сборки автомобилей, кузовов и агрегатов.

Центральная диспетчерская завода оснащена современными средствами информации и контроля за ходом производства. На вооружении диспетчеров — радиопоисковая установка, промышленное телевидение, счетчики выпуска агрегатов и автоматы непрерывного действия, печатающее устройство с дистанционной передачей данных о выпуске с конвейеров изделий в любое время суток, световое табло, сигнализирующее о

работе и простоях конвейеров. Весь этот арсенал средств призван регулировать производство и осуществлять оперативную связь с конкретными исполнителями.

На заводе централизовано более 50 процентов межцеховых перевозок деталей. Внедрена система кольцевых и маятниковых маршрутов, исключающих холостые пробеги транспорта. С первого квартала 1969 года была введена материальная ответственность цехов за выполнение плана по номенклатуре.

Все это заметно сказалось на улучшении ритмичности и всех экономических показателей завода.

Так был проложен путь к успешному началу последнего года восьмой пятилетки.

## ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА

Каждый год пятилетки требовал от автозаводцев новых усилий, упорства и инициативы. Год 1968-й должен был привести коллектив завода к новому важному рубежу — выпуску 100 тысяч машин в год.

Это ни для кого не было неожиданностью. К этому давно готовились. Реконструировали обойный и главный конвейеры, обновили и увеличили производственные мощности многих цехов. На очереди был новый контрольно-отделочный корпус.

Наметилась хорошая перспектива на шестьдесят девятый год, но все же это было только началом предстоящих больших событий. Казалось бы, развитие МЗМА не прекращалось все время, и все же когда решился вопрос об увеличении выпуска автомобилей вдвое, потребовались коренные перемены.

Снова строительная страда. Не останавливая производства, взялись за освоение новой территории, строительство новых корпусов, возведение спортивно-оздоровительного комплекса.

На строительной площадке, неподалеку от старых заводских зданий, около станции метро «Текстильщики», начали выемку торфа и земли. Сооружение нового главного корпуса велось на площади в 48 гектаров старой заболоченной поймы Москвы-реки.

С этого сплошного болота было вывезено около 3 миллионов кубических метров торфа и земли, а взамен намыто и насыпано три с половиной миллиона кубических метров песчаного грунта. Песок привозили на баржах по Москве-реке к Южному порту, а оттуда мощный земснаряд по специально сооруженным трубопроводам длиной более 3 километров перекачивал воду с песком в котлован строительной площадки.

Где трудности или новые сложные задачи — там всегда молодежь. Еще со времен автосборочного имени КИМ это стало нерушимой традицией. Вот и сейчас молодые автозаводцы



приняли реконструкцию МЗМА как свое кровное дело. Особенно активным было вмешательство молодых в строительство спортивно-оздоровительного комплекса.

Вовсю зашумела на огромной площадке строительная техника. На старой же площадке выпускались автомобили, шла своя жизнь, напряженная, не лишенная подчас серьезных трудностей, но всегда насыщенная новаторством и верой в успех.

Намечалось ли в отдельные дни отставание от графика (без этого не бывает!) или все шло как положено — никогда не забывался на заводе старый, добрый лозунг: «Больше автомобилей отличного качества!» Это оставалось главной заботой передовых производственников, коммунистов и беспартийных, боевых комсомольцев и тех, кто мечтал стать ими.

Третий год восьмой пятилетки был богатым годом у автозаводцев.

— Нам сейчас богатство накапливать надо: рядом вон какая машина строится, — говорил в автоматном цехе партгруппорг Иван Яковлевич Кузнецов.

Речь шла об особом богатстве — умении работать так, чтобы каждая деталь автомобиля и, уж конечно, вся машина в сборе были безупречными.

17 мая 1968 года в «Правде» появилась передовая «Партгруппорг Иван Кузнецов», в которой все было сказано об этом. К тому времени исполнилось 14 лет с того дня, когда Кузнецов начал работать на участке сборки узлов тормозных систем в автоматном цехе. Там и сложился его авторитет. Всем наделен он: рабочее мастерство, политический кругозор, человеческий такт, идейная твердость и прямота, сердечная отзывчивость к людям. И все-таки не только личные качества определяют авторитет партгруппорга. Суть глубже.

Вместе с мастером участка Владимиром Большевым и другими коммунистами Иван Яковлевич видит свою задачу не в назидательном поучении товарищей, а в том, чтобы наладить в коллективе общую дружную работу, откровенный обмен опытом, мнениями и советом. Именно в такой обстановке коллективизма лучше всего поддерживается интерес к новому, передовому, формируются правильные взгляды на жизнь.

Все пятеро коммунистов партгруппы ведут трудную, многообразную работу. У каждого партийное поручение. Спрос с коммунистов по строгому счету Устава КПСС.

Группа Кузнецова выступила со смелой, но продуманной идеей. Коммунисты предложили товарищам по участку начать соревнование за присвоение деталям и узлам автомобиля заводского Знака качества.

Председатель завкома профсоюза М. Н. Верховцев, в прошлом начальник автоматного цеха, вспоминает, как коллективы участков этого цеха во главе с коммунистами вели борьбу за улучшение качества продукции и первыми на заводе при-

ступили по примеру саратовцев к изготовлению бездефектной продукции и сдаче ее ОТК с первого предъявления.

Соревнование давно вышло за пределы участка. Его подхватили другие участки цехов МЗМА. Полезную инициативу одобрил заводской партийный комитет, поддержало бюро райкома КПСС.

В результате идея партгруппы Кузнецова глубоко проникла на многие предприятия, стала важной составной частью соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

«Правда» подчеркнула, что пример лучших партийных групп убедительно свидетельствует о том, как много можно сделать в коммунистическом воспитании тружеников, в дальнейшем утверждении ленинских норм нашей общественной жизни, в развитии у каждого советского человека чувства хозяина страны, в подъеме трудовой и общественной активности в своих коллективах.

Дело было задумано непростое. На заводе предстояло аттестовать на заводской Знак качества 637 важнейших деталей, узлов, агрегатов и 57 технологических операций.

Соревнование набирало силу. Это стало одной из важных задач партийных и профсоюзных цеховых организаций. Действовал специальный штаб, возглавляемый главным инженером В. Т. Позднеевым. Работу по аттестации контролировал партийный комитет.

Результаты стали сказываться. К последнему году восьмой пятилетки на многие детали были уже получены аттестаты. Но мало получить аттестат, надо еще удерживать его, то есть постоянно, стабильно выпускать детали высокого качества. Это требовало высокой сознательности и старания каждого автозаводца. Прошло еще много времени, прежде чем были аттестованы все запланированные детали и узлы автомобиля «Москвич-408» на заводской Знак качества.

...В одном из пролетов цеха моторов — плакат: «Ознаменуем ударным трудом 52-ю годовщину Великого Октября и 100-летие со дня рождения В. И. Ленина». Здесь обрабатывают поршневые кольца. Это была первая на заводе деталь, которой присвоили заводской Знак качества. Хозяйка колец — токарь Лидия Савельева. Работница она молодая, пришла в цех только пять лет назад, но за это время приобрела хорошую квалификацию, стала родным человеком в цехе. И вот задумала коммунистка Лидия Савельева в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина повысить производительность труда на 15 процентов, то есть каждую смену выдавать на 700 колец больше нормы.

Это трудно. Очень трудно добиться такого темпа да еще полностью сохранить высокое качество каждого кольца. Но у Савельевой все продумано, все «отрепетировано».



Она берет стопку колец. Движение руки — и деталь в оправке, легкий нажим на ручку — и резец врезается в торец, еще секунда — и кольца на стеллаже.

— Без сноровки, конечно, ничего не выйдет, — говорит Лидия Федоровна, — но главное — в правильной организации труда.

В цех она приходит минут за десять — пятнадцать до начала смены, налаживает станок, проверяет, есть ли запасные резцы. Вдруг резец «полетит», надо, не теряя времени, заменить его новым — не бежать же за ним в кладовую.

Пятнадцать процентов повышения производительности труда! Как хорошо бы другим станочникам перенять опыт передового токаря. К рабочему месту Савельевой стали приходить не только ближайшие товарищи, но и работники других цехов.

Через несколько дней на расширенном заседании партийного комитета собрались руководители завода, мастера, парторги, передовые производственники.

Инициатива Л. Савельевой была одобрена парткомом. Решили, что этот хороший почин следует предать самой широкой огласке. Пусть о каждом новом последователе Савельевой знают все работники участка, цеха. Причем важно не только рассказывать о принимаемых обязательствах, но и о том, как они выполняются. Вот это и есть настоящая агитация, способная сделать более действенным соревнование.

Все это происходило в сентябре 1968 года, а в начале 1969-го у Лидии Савельевой уже было на заводе более 3 тысяч последователей, обещавших встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина значительным увеличением производительности труда. Вслед за инициатором они приняли обязательство ознаменовать великую дату повышением производительности труда на 15 процентов.

Заводской совет НТО присудил Л. Ф. Савельевой специальную премию, которой ежегодно отмечается передовое техническое творчество автомобилестроителей.

\* \* \*

Радостные события, памятные даты. Как хочется достойно отмечать их. Скоро 50-летие Ленинского комсомола, и мимо этого, уж конечно, не пройдет заводская молодежь в своем вдохновенном труде.

Да, автозаводцам есть чем встретить рождение комсомола, об этом говорит вся их история.

В цехах, среди рабочих, уже давно шел разговор о том, что надо бы еще теснее связать завод с комсомолом.

А что если дать заводу имя комсомола? Так и называть его: автомобильный завод имени Ленинского комсомола.

Эта мысль нашла всеобщее одобрение. Еще бы! Ведь с тридцатого года, со времен автосборочного имени КИМ, нет более тесной дружбы, чем у завода малолитражек с комсомолом.

Молодежь прессово-кузовного корпуса на своем собрании решила просить, чтобы заводу присвоили имя Ленинского комсомола. Это поддержал весь коллектив предприятия, и вот приказ министра, ставший большим праздником на заводе:

«В соответствии с ходатайством коллектива трудящихся Московского ордена Трудового Красного Знамени завода малолитражных автомобилей, в ознаменование 50-летия Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи, приказываю: впредь именовать указанный завод: ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) Главного управления по производству легковых автомобилей и автобусов.

А. Тарасов»

Новое название было глубоко символичным. Ведь почти каждый второй рабочий АЗЛК — комсомольского возраста.

Славное 50-летие Ленинского комсомола молодежь АЗЛК встретила новыми успехами. Их обнародовал на митинге в честь праздника секретарь заводского комитета комсомола Алексей Урсов. Молодые автозаводцы бесплатно изготовили в честь юбилея 50 сверхплановых автомобилей «Москвич» и более 1000 детских pedalных автомобилей. Тридцать тысяч часов отработано в фонд помощи борющемуся Вьетнаму и несколько тысяч часов — на строительстве новых корпусов и стадиона. Собраны сотни тонн металлолома.

Было с чем поздравить молодежь. И это от всей души делали на митинге представители всех поколений заводской комсомолки, а также директор АЗЛК В. П. Коломников и заместитель министра автомобильной промышленности Л. Б. Васильев. И как бы подводя итог всему сказанному, секретарь парткома А. К. Жидков напомнил:

— Лучший ответ на присвоение заводу имени Ленинского комсомола — это учиться работать и жить по-ленински.

## НА ДОРОГАХ НАШЕЙ ПЛАНЕТЫ

Однажды у советского геолога, вернувшегося из Африки, где он помогал искать нефть в непролазных джунглях и выжженных солнцем пустынях, спросили: что больше всего вам запомнилось в тех краях? В ответ он рассказал такой случай.

— Мы возвращались в город после месячного блуждания по пустыням. Ехали в тряском «джипе», под палящим солнцем,



усталые, измученные жаждой. И вдруг из-за поворота выскочил пропыленный автомобиль. Сначала я не обратил на него внимания, но присмотревшись, ахнул: да это же «Москвич»! Я затормозил «джип», делая знаки водителю «Москвича». Машина остановилась, и из нее вылез худощавый африканец в белой рубахе до колен.

— Что угодно? — спросил он по-французски.

— Ничего... Просто земляка встретил, — указал я на его машину.

— О, «Москвич»!.. — воскликнул африканец, одобрительно кивая головой.

Мы долго беседовали, открывали капот «Москвича», щупали его металлическое нутро, заглядывали вниз.

— Это великолепно... — повторял мой новый знакомый.

Расстались мы друзьями. Я уже не чувствовал ни зноя, ни усталости. А настроение было такое, словно после долгого ожидания получил добрую весточку с родной стороны.

Это было несколько лет назад. А сейчас на дорогах многих стран мира, в африканских пустынях и на комфортабельных автострадах, «Москвичи» становятся такими же привычными, как «форды», «фиаты» или «ситроены». АЗЛК отправляет свои автомобили в 70 стран мира.

Первые «Москвичи» уехали за рубеж еще в 1948 году. С тех пор на заводском конвейере среди общего потока можно увидеть все больше машин, у которых в правом углу лобового стекла белеет наклейка: «экспорт». У разных стран разные вкусы и требования. Финнам нравятся яркие цвета, англичане требуют машины с правым управлением, в тропиках нужны особые двигатели и специальная электроизоляция.

Свои первые «международные» километры «Москвичи» наездили по Финляндии, Австрии, Норвегии. Потом они появились на дорогах Бельгии, ГДР, Чехословакии, Бирмы, Цейлона.

Климат стран различен, и АЗЛК пришлось приспособляться, в отдельных случаях частично менять конструкцию. Но удобства, динамические качества, прочность оставались неизменными. Вот почему выносливые «Москвичи» можно встретить и на просторах нашей страны, и в тесном лабиринте западноевропейских городов, и на крутых перевалах Альп, и на дорогах других континентов.

Уже в 1967 году, когда заводом был выпущен миллионный автомобиль, насчитывалось 57 стран, по которым мчалось множество «Москвичей». Они получали высокую оценку профессионалов и автолюбителей, избалованных различными рекомендовавшими себя фирмами и марками. Вот что сказал тогда о «Москвиче» президент Франции Шарль де Голль: «У вашей машины хорошая репутация. Она прочна и вынослива. Я желаю вам успеха».

Это подтверждается и тем, что «Москвичи» пользуются высоким спросом на международном рынке и добиваются отличных результатов на крупнейших автомобильных соревнованиях.

Спортсмены АЗЛК неоднократно завоевывали звание чемпионов страны во всесоюзных ралли. Их дебют в международных ралли состоялся в августе 1958 года в Финляндии. С тех пор, выступая в Монако, Греции, Польше, Чехословакии, Швеции, заводские спортсмены в значительной мере способствовали укреплению престижа марки «Москвич» на международной арене и дальнейшему совершенствованию автомобиля.

Зарубежный потребитель рассматривает итоги крупных ралли как некое публичное испытание машин разных марок. По их результатам он судит, соответствуют ли они рекламе. Вот почему результаты выступлений наших автомобилей имеют не только спортивное значение, но и важны для укрепления популярности, престижа.

Первые серьезные достижения автомобилей «Москвич-408» были превзойдены, когда появились двигатели модели 412.

Многим до сих пор памятен декабрь 1968 года, когда состоялись крупнейшие в истории автомобильного спорта Международные ралли «Лондон—Сидней». Это был марафон на дистанцию в 16 тысяч километров, проходивший через три континента и 11 стран мира. Организовали его газеты «Дейли экспресс» и «Сидней дели телеграф» совместно с автомобильными клубами Англии и Австралии.

Высокие скорости, заданные на большинстве трудных участков трассы, сделали это соревнование серьезнейшим испытанием надежности и выносливости автомобилей, а также мастерства спортсменов.

Вот итоги, которые разволновали тогда весь автомобильный мир. Из 98 машин, стартовавших в Лондоне, на финиш в Сидней прибыли лишь 56. Так, например, из 30 автомобилей «Форд» до Сиднея дошли 14, из 19 машин «Бритиш Мотор Корпорейшн» — 14, из четырех «мерседесов» — два, из четырех «симок» — две...

Советская команда, состоявшая из 10 человек, выступала на четырех автомобилях «Москвич-412», собранных и подготовленных на АЗЛК. Все они успешно финишировали в Австралии. Таких счастливых команд оказалось всего четыре из двенадцати выступавших.

В советскую команду, которую возглавил А. В. Ипатенко из Центрального автомотоклуба СССР, входили лучшие гонщики АЗЛК А. П. Терехин, В. А. Щавелев, Э. А. Лифшиц, Ю. И. Лисовский.

«Величайшим вызовом человеку и автомобилю» называла пресса многих стран условия ралли «Лондон—Сидней».



О том, как советские гонщики добились успеха, капитан команды Александр Ипатенко рассказал:

— Для нас этот марафон можно назвать Москва—Лондон—Сидней. Ведь «Москвичи» прошли своим ходом до Лондона 5 тысяч километров, и после финиша в Австралии на спидометрах наших автомобилей было по 23,5 тысячи километров, причем пройденных без всяких серьезных поломок.

В Лондоне перед стартом к нам относились скептически и поговаривали: русские, мол, думают, что приехали на пикник, машины у них не подготовлены, даже защитных решеток нет. А решетки-то мы самолетом отправили вперед, поближе к Австралии!

На первых порах после старта нас лихо обгоняли зарубежные соперники. Но советских гонщиков не смущали насмешливые улыбки. Мы шли 120—130 километров в час. Скоро нам стали попадаться на обочинах те, кто нас обгонял. И чем дальше к Бомбею, тем выбывших становилось больше.

Очень трудно было в Австралии. Преодолевали по 2 тысячи километров в сутки, и ни единого дорожного указателя на всем пути.

В успех советской команды за рубежом не верили, и потому в Сиднее нас не ждали. Но там не знали еще всех качеств наших автомобилей и не учли, что за рулем «Москвичей» сидели советские гонщики...

С большой теплотой и любовью встретили победителей на заводе. Расспросам не было конца. Участники ралли рассказали много интересного.

В таком тяжелом соревновании очень важно беречь силы. В короткие часы отдыха надо, не теряя времени, сразу засыпать. Так и старались поступать, но все равно больше двух часов спать не удавалось. Ведь в Австралии за трое суток пришлось покрыть 6 тысяч километров по самым скверным дорогам.

Впрочем, такие трудности были не только в Австралии. Хватало их и в Азии. На одном из специальных участков на скорость попалось 800 километров такой дороги, какую, кажется, нарочно не создашь. Сплошные выбоины и камни — непонятно, как проходили автомобили. Но самое страшное — это повороты на трамплинах. На большой скорости машина отрывается от неровной, бугристой земли, и тут как раз поворот. Через мгновение машина опускается — и снова трамплин, а под колесами навалом камня. Один такой камень «расстрелял» автомобиль Эммануила Лифшица. Картер вышел из строя. У подготовленного любителя на смену картера обычно уходит целый день. А тут это было сделано за 1 час 45 минут...

В Индии нам очень мешали огромные толпы зрителей, заполнявших дороги. Сквозь эти толпы надо было проходить с большой скоростью. Но как? Все стараются подойти поближе и

лезут чуть не под колеса... Ребята хотели прийти в Бомбей с каким-нибудь запасом времени, чтобы осмотреть машины. Не получалось, весь запас был растерян в нескончаемой толпе.

Ночь. Пыльная дорога. Скорость — 130 километров. Впереди, совсем близко, мчится автомобиль, но его не видно: за ним движется пыльная стена. Неожиданно перед машиной выскочил кенгуру — довольно крупное животное, весом примерно 80 килограммов. Сманеврировать нельзя. Удар — и вот, как потом выяснилось, помято крыло, разбиты четыре фары. Спасло то, что на «Москвиче» было установлено восемь фар и можно было, не останавливаясь, продолжать путь.

Знаменитый английский гонщик Джеймс Форрест, просмотрев перед стартом список участников, оставил только двадцать машин, которые, по его мнению, могут дойти до финиша. «Москвичи», конечно, были вычеркнуты.

— В лучшем случае они выдержат до Бомбея, — сказал он.

В Бомбее к Форресту опять подошли наши гонщики:

— Ну, как?

— Я вижу здесь все четыре «Москвича», — сказал он. — Это хорошо. Но впереди плохие дороги Австралии и... кенгуру. Этого «Москвичам» не выдержать! В лучшем случае придет один.

В Сиднее после финиша Джеймс Форрест сам подошел к нашим гонщикам. Он улыбался, разводил руками и качал головой.

— Это прекрасно, — сказал он. — «Москвич» — очень сильная и крепкая машина, а советские гонщики — железные люди.

Это приятно было услышать не только автозаводцам — участникам громадного марафона, но и всему коллективу АЗЛК, всем советским людям.

Ралли «Лондон—Сидней» называли «марафоном века». Потом этот «титул» закрепился и стал принадлежать другому поразительному соревнованию, которое происходило в мае 1970 года, — ралли «Лондон—Мехико».

26 тысяч километров, 96 автомобилей сорока различных марок.

400 часов продолжалась безостановочная гонка автомобилей по дорогам 25 стран Европы, Южной и Центральной Америки.

В Мехико финишировали только 22 автомобиля тринадцати марок, в том числе три «Москвича-412», занявших в своем классе второе, третье и четвертое места.

Из семи автомобильных фирм, выставивших специально подготовленные команды, в зачетном составе финишировали лишь три: «Форд», «Бритиш Лейланд Корпорейшн» и «Москвич».



Воля к победе, мужество и мастерство членов советской команды обеспечили им успех. АЗЛК выставил для участия в «ралли века» лучших своих автоспортсменов — испытателей Юрия Лисовского, Владимира Бубнова, Ивана Астафьева, Александра Сафонова, Геннадия Гаркушу, Эммануила Лифшица, Виктора Щавелева.

После окончания марафона один из его участников, известный шведский гонщик Гуннар Пальм, говорил: «Только теперь, когда все уже позади, когда с содроганием я вспоминаю эти бесчисленные спуски, подъемы, повороты, поломки и бессонные ночи, я могу сказать: трудно было как никогда и как, возможно, уже никогда не будет...»

Организаторы ралли — английская газета «Дейли Миррор» — выбирали трассу с таким расчетом, чтобы она включала в себя все мыслимые для автомобилей испытания. На дорогах трассы участники гонки встречали скользкие от дождя автобаны Европы, скалистое бездорожье Балкан, Альп, Аппенин, Кордильеров и Анд, туманы Португалии и Уругвая, пыль аргентинской пампы, тяжелые дороги Чили и Боливии, кислородное голодание на «дороге инков».

Особенно тяжелым был участок между аргентинскими городами Родео и Ла-Винья. Здесь на высоте 4500 метров над уровнем моря проводилась ночная скоростная гонка. Дорога изобилвала ухабами, крутыми поворотами. Пыль, не пробиваемая светом фар, повисала плотной завесой, особенно когда машины шли со скоростью 120 километров в час.

Гонка на этом участке вывела из борьбы многих. Сошел с дистанции победитель марафона «Лондон—Сидней» Эндрю Кован. Его «Триумф-2,5» разбился на повороте о скалу. Гонщика в тяжелом состоянии отправили в госпиталь.

Крутой поворот вывел из борьбы и один из пяти автомобилей «Москвич-412». Эта машина, шедшая под номером 21, сорвалась под откос и получила повреждения. На помощь пришел экипаж «Москвича-412», шедший под номером 84. Совместными усилиями машина была отремонтирована, и оба экипажа вместе дошли до контрольного пункта. Однако время было безвозвратно упущено, и обоим пришлось сойти с дистанции марафона. Обозреватели прессы в Европе и Южной Америке с восторгом отмечали взаимовыручку, товарищество советских гонщиков, называя этот случай «лучшим примером командной дружбы».

Но, конечно, одной дружбы было бы мало. Все члены советской команды — выдающиеся спортсмены, которые постоянно демонстрируют высокое мастерство. Вот хотя бы водитель-испытатель АЗЛК Владимир Бубнов. Мастер спорта международного класса, он шесть раз был в разные годы чемпионом СССР и имеет наибольшее среди всех советских автомобилистов число золотых медалей.

Другой заводской участник ралли «Лондон—Мехико», Юрий Лисовский, тоже мастер спорта международного класса, обладает целой коллекцией спортивных титулов, добытых за рулем автомобиля. Он чемпион СССР по ралли и шоссейно-кольцевым гонкам, серебряный и бронзовый призер двух международных ралли «Русская зима», призер ралли «Акрополис» в Греции, «Тысячи озер» в Финляндии, «Влтавы» в Чехословакии и других.

Вот что рассказывали Лисовский, Бубнов и их товарищи по команде:

— Перед нами стояли задачи продемонстрировать прежде всего высокую надежность, отличные эксплуатационные качества и динамику стандартного серийного «Москвича-412». Эта задача была выполнена, «Москвичи» победили многих именитых соперников, показав себя лучше, чем широко разрекламированные автомобили западноевропейских фирм, специально подготовленные для участия в марафоне.

— Часто спрашивают, каким был наш рабочий день, — продолжали свой рассказ гонщики. — Вернее сказать, «рабочие сутки». Ведь движение было безостановочным и круглосуточным.

Доставалось всем. Даже обычная смена колеса, суший пустяк для любого шофера, для нас оборачивалась неприятностью. На высоте 4 тысяч метров это требовало такой же затраты энергии, какую расходует бегун на километровой дистанции. А ведь на некоторых участках приходилось по пять-шесть раз менять колеса, «горели» колодки, не выдерживая бесконечных поворотов и торможений. Да и само вождение в таких условиях требует громадного напряжения, выносливости, силы воли...

Запомнилось несколько удивительных эпизодов. На одной из заправочных станций, где-то в Эквадоре, мы решили пополнить запас горючего и заменить колеса, благо подошла наша «техничка». Работать было трудно: «Москвич» окружала огромная восторженная толпа. Когда люди увидели, что мы достаем домкраты, они подхватили машину и подняли ее на руках. Так и меняли колеса без домкратов.

В горах Боливии, неподалеку от Ла-Паса, мы на скорости хотели взять брод. Но он оказался глубоким, машина села, мотор заглох. Толпа боливийцев с криками «Россия, Россия!» бросилась к нам на помощь. Не теряя ни секунды, наши «болельщики» в одежде погрузились в воду, подняли машину и вынесли ее на берег. Последовала короткая, совершенно непонятная, но очень дружественная беседа, и через одну минуту мы, к нашему великому удивлению, услышали из уст одного нашего «спасителя» вполне членораздельные русские слова: «Миша, дафай, Миша, дафай быстро!» Почему Миша — неизвестно, но это было так трогательно, что никогда не забудется.



Гонщиков автозавода имени Ленинского комсомола еще больше спаяла дружба, без которой не было бы побед.

И еще: все они испытывают чувство благодарности к заботливому заводскому коллективу, заместителю главного конструктора Игорю Александровичу Гладилину, к своему тренеру, большому знатоку и мастеру автомобильного спорта Роману Александровичу Чертову.

Р. А. Чертов сыграл большую роль в подготовке заводских автоспортсменов. Он руководил заводской секцией автоспорта, являлся заслуженным тренером СССР и заместителем председателя Федерации автомобильного спорта СССР.

Два марафона, о которых мы рассказали, пока крупнейшие, но не единственные.

9 октября 1971 года в западногерманском городе Эрбах на старт ралли «Тур Европы» протяженностью в 14 тысяч километров по 16 странам вышло более 50 автомобилей различных марок и фирм. Это тоже был очень большой марафон, который выиграли советские спортсмены, выступавшие на «Москвичах-412». Им был вручен командный приз «Золотой кубок».

Интересно, что на автомобилях «Москвич-412» стали стремиться выступать и зарубежные гонщики. Проверено и надежно! В двухдневных ралли «Тур де Бельжик», который проходил по дорогам Бельгии, участвовали 64 автомобиля крупнейших мировых фирм. Среди них два «Москвича», на которых выступали бельгийские гонщики. Один из них и завоевал первое место.

Запоминающимся стал успех наших гонщиков, выступавших на трех «Москвичах» в Африке. Это были международные авторалли «Сафари-73». Его трасса протянулась по дорогам и бездорожью Нигерии.

Маршрут ралли начинался в столице Нигерии — Лагосе и пересекал зону джунглей. В этой зоне можно увидеть плантации масличных пальм, плантации какао и резинового дерева и непроходимые заросли, оплетенные лианами. Но водителям некогда было любоваться африканскими диковинками. Ралли стремительно уходило на север Нигерии по очень трудному маршруту, который после зоны лесов был проложен по саване и пустыне, по каменистым плато и руслам высохших рек.

Всего машинам предстояло пройти 3650 километров с запланированной скоростью, превышающей 100 километров в час, а на отдельных участках достигающей 140 километров.

Организаторы нигерийского «сафари» не скрывали удивления, когда на первом этапе всех опередил экипаж Эммануила Лифшица на «Москвиче» под номером 3. Третьим на этом этапе пришел «Москвич» Владимира Бубнова под номером 12 и восьмым — «Москвич» под номером 15 (экипаж Вадима Ржепичко).

Спортсменам дали немного передохнуть, и гонка умчалась в саванну, чтобы примерно через 36 часов финишировать в деревушке Аргунгу. Туда, на командный пункт ралли, по радиосвязи шли тревожные новости: потерпели аварию два «Форда», которых считали фаворитами. Серьезная поломка у одного «Ситроена», затем у другого. Один за другим сходят с дистанции три «Рено» — вся команда. Перевернулась «Тойота» под номером 13 — у них теперь тоже нет командного зачета. Авария у «Фольксвагена»...

«Москвичи» выглядели бодро. Только у одной машины треснуло переднее стекло, когда в него ударился зазевавшийся гриф. А так все в порядке, и ни вмятин, ни пробоин. Места у нас оказались просто отличные — второе, третье и пятое, а с ними и приз за командную победу. Его, кстати, учредила знаменитая авиационная компания «Алиталиа». Это серебрянная фигурка ангела с широко распахнутыми крыльями — символ безопасности.

Таковы африканские приключения гонщиков АЗЛК.

В международных авторалли «Тур Европы-74» протяженностью 15 тысяч километров советская команда на пяти автомобилях «Москвич-412» завоевала золотой и серебряный кубки, звание лучшей национальной и лучшей заводской команды. В абсолютном личном зачете на первом и втором местах автомобиль «Москвич».

Понимая значение авторалли как средства оценки качества выпускаемой продукции, АЗЛК, как и многие зарубежные автозаводы, сам организует и проводит начиная с 1969 года традиционные заводские ралли «Москвич».

Любовь к автомобилю, стремление проверить себя в трудных условиях, почерпнуть водительскую мудрость у прославленных гонщиков — все это привлекает автолюбителей на стадион АЗЛК.

В 1969 году в ралли «Москвич» участвовали 20 экипажей на машинах этой марки. Через год на старт соревнования, уже ставшего традиционным, вышли 20 экипажей на «Москвичах» и 40 на «Волгах», а в авторалли «Москвич-75» уже участвовали около 300 экипажей.

Ралли «Москвич-70» особенно памятно его участникам и всему коллективу завода: на трассу гонщиков провожал летчик-космонавт Герой Советского Союза Владислав Николаевич Волков.

Популярность заводского ралли стала очевидной. Федерация автоспорта приняла решение, по которому ралли «Москвич-71» становятся первым этапом московского чемпионата раллистов. Главный приз посвящен памяти летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза В. Н. Волкова.

Растет популярность автомобильных соревнований, растут скорости. В одном старом журнале читаем: «...Он вылез из



машины в полном изнеможении: «Это безумие! Я делал чуть ли не до 30 километров в час!» — задыхаясь, произнес француз Левасер, победитель одной из первых гонок в истории автомобильного спорта. Это было в 1895 году...»

Сейчас эти слова могут показаться шуткой.

Но дело, конечно, не только в скоростях. Ралли «Москвич» выходят за пределы рядового спортивного соревнования. Это не просто состязание в умении водить машину и ориентироваться. Это серьезная всесторонняя проверка качества машин, их надежности, пригодности для езды по дорогам с различными покрытиями, днем и ночью, в различных режимах. Недаром автозавод имени Ленинского комсомола — постоянный участник крупнейших ралли и организатор своих, заводских.

Надежность — это в то же время и безопасность. Поэтому в конструкторских бюро и исследовательских лабораториях проводилась большая и сложная работа по усовершенствованию конструкции автомобиля в направлении повышения безопасности.

Еще в 1967 году на МЗМА был разработан первый перспективный план работы по безопасности. На другой год уже состоялось первое в СССР испытание автомобиля «Москвич» на столкновение с неподвижным препятствием, а еще через год — испытание «Москвича» на опрокидывание.

Подобных испытаний было много. Это помогло отработать и совершенствовать конструкцию энергопоглощающего руля, изучать характер деформации кузова при ударе. Меры, принятые заводом по внедрению в сжатые сроки необходимых условий для безопасности, обеспечили возможность продажи «Москвичей» в странах Европы, в том числе в Швеции, во Франции, в Англии.

Экспорт «Москвичей-412» возрос, и во Франции на специальном полигоне были проведены всесторонние испытания «Москвича» на безопасность, в том числе и на столкновение с бетонным препятствием. Автомобиль выдержал все испытания, и ему был выдан паспорт, удостоверяющий выполнение жестких нормативных требований.

## ЧЕТВЕРТОЕ РОЖДЕНИЕ

XXIV съезд КПСС сыграл большую роль в судьбе автозавода имени Ленинского комсомола. Осуществляя решения съезда о резком увеличении выпуска автомобилей в стране, автозаводцы еще энергичнее стали заниматься реконструкцией своего предприятия.

Практически реконструкция означала строительство нового завода, где бы процесс начинался со сборки и сварки кузов

вов и кончался операциями по реализации готовой продукции. В инженерно-техническом плане это означало внедрение самого совершенного высокопроизводительного оборудования, автоматических линий, передовой технологии, высокой организации производства, что коренным образом меняет характер и условия труда.

...Их было четверо. Трое молодых людей — Виталий Тарасов, Валерий Волков, Павел Байдуков и четвертый — ветеран Владимир Иванович Зеленов. Все геодезисты.

Они стояли на пешеходном мостике у железнодорожной станции Текстильщики и молча осматривали белоснежное поле, простиравшееся в сторону Южного порта столицы.

— Ну, пошли, — сказал Виталий Тарасов. И они, вскинув на плечи снаряжение, стали спускаться вниз.

Идти по полю было трудно. Снег — выше колен. Когда добрались до намеченного места, сели прямо в сугроб и закурили.

— Совсем как на Северном полюсе. Снег да снег кругом, — пошутил кто-то.

Достали из чехлов приборы, рейки и начали разбивку новой площадки автозавода. Весной по отметкам геодезистов двинут свою технику на бывшее болото гидромеханизаторы, затем начнут работать строители. А геодезисты, эти первые разведчики, вслед за общей планировкой приступят к разбивке осей каждого корпуса.

В конце шестидесят седьмого года на новой строительной площадке началась жизнь. Первыми пришли рабочие треста Гидромеханизация.

Затем пришли строители из треста Мосстрой № 9, с которыми надолго побратались автозаводцы. Были заложены первые фундаменты-ростверки под колонны нового корпуса. Плотники бригады В. Карманова готовили производственную базу и бытовки, делали опалубку.

Удивительный человек этот Карманов. Знатный мастер своего дела, отличник соревнования строителей, он умело сплачивал людей, и недаром считалось, что для кармановских плотников все нипочем.

Спустя несколько лет всеми уважаемый строитель АЗЛК В. Карманов скажет:

— Вот полюбуйте: сегодня здесь высится стальная громада главного корпуса автомобильного завода, а еще не так давно, кроме непроходимой топи, ничего не было...

Сюда-то и пришла вместе с другими строителями бригада Карманова, которая перед тем строила Останкинский телецентр. Этой бригаде плотников не привыкать обживать новые места и начинать, как говорится, с колышка. В первую очередь соорудили бытовки, потом столовую, мастерские. А когда была подготовлена площадка, начали ставить опалубку



под фундаменты главного корпуса. В дни ленинской трудовой вахты бригада Карманова завоевала первенство на стройке и получила на вечное хранение Красное знамя.

Наступило время третьей в истории завода большой реконструкции, которая должна была обеспечить увеличение выпуска автомобилей «Москвич» в два с половиной раза. Время четвертого рождения завода...

У платформы Текстильщики поднимался, по существу, новый большой завод, оснащенный самой современной техникой. Предстояло внедрить передовую технологию, учесть современный уровень мирового автомобилестроения и, разумеется, проблему конкурентоспособности.

Что же предусматривала реконструкция?

Главный корпус в Текстильщиках, литейный и главный корпуса в филиале АЗЛК в Кинешме, станция технического обслуживания автомобилей в Москве, на Волгоградском проспекте, здание профессионально-технического училища, спортивный комплекс...

Лишь в 1969 году предстояло освоить 40 миллионов рублей капитальных вложений в строительно-монтажные работы. И все это — не снижая темпа действующего производства. Больше того. В том же шестьдесят девятом году предстояло впервые в истории завода выпустить свыше 100 тысяч автомобилей и на 11 миллионов рублей запасных частей.

...Строители закуют в огромные трубы речку Нищенку, засыпят болото, выровняют площадку. Затем будет построен производственный корпус длиной более 550 метров и шириной в 300 метров — громадина в 228 тысяч квадратных метров железобетонных конструкций, стали, стекла, бетона. Издали похоже на аэровокзал. В новом корпусе будет организовано все кузовное и сборочное производство: от черного кузова до готового автомобиля. Даже испытывают его на территории завода — по замкнутому кольцу испытательного трека.

Переходными галереями связаны с главным корпусом четыре четырехэтажных здания, в которых размещаются столовые и другие бытовые помещения. Четырнадцать этажей административного корпуса вместят различные управленческие службы, вычислительный центр, поликлинику.

По сути дела, возникает новый промышленный район с автодромом, с железнодорожной станцией «Южный порт». От него ветка подойдет к главному корпусу. Отсюда будут отправлять готовые автомобили.

А новые жилые дома, школы, детские учреждения!

Эта важная стройка пятилетки в центре внимания не только Главмосстроя, но и многих министерств и, конечно, комсомола. В строительстве участвовали без малого 50 строительных и специализированных управлений, а проекты разрабатывали более десяти институтов и конструкторских бюро.

Перед ними была поставлена задача создать завод, на котором должна периодически происходить переналадка поточных линий для выпуска новых моделей автомобилей.

У стройки было много забот. И едва ли не самая главная — недостаток в строителях. Их не хватало почти в каждой бригаде. Тогда на помощь пришла молодежь страны.

В газете «Комсомольская правда» появилась статья «Москвич» ждет добровольцев». ЦК ВЛКСМ объявляет АЗЛК ударной комсомольской стройкой. Начинается поток писем со всех концов страны. Юношей и девушек, желающих принять участие в строительстве автозавода имени Ленинского комсомола, с каждым днем становится все больше.

Генеральный подрядчик, осуществляющий строительство завода, трест Мосстрой-9, только за три месяца ответил на 6865 писем. Многие из них проникнуты самым искренним желанием строить завод, который носит имя комсомола.

Вот некоторые письма.

Моряки-тихоокеанцы пишут:

«Прочитав ваш призыв, мы живо откликнулись, так как хотим со всей энергией трудиться на комсомольской стройке. Мы холостые, молодые, сильные парни и горим желанием работать у вас сразу же после демобилизации...»

Школьники:

«Мы ученики десятого класса Астраханской средней школы. В июне кончаем учиться. Можете ли после этого принять нас на работу? Мы полны решимости отдать наши молодые силы на развитие автомобильной промышленности Родины».

Из Дагестана:

«Я, Алиев Ахмед, имею профессию плотника, очень хочу работать у вас. Буду выполнять, не жалея сил, все задания».

Телеграмма из Архангельска:

«Хорошо знаю строительное дело. Я каменщик, арматурщик, член КПСС, хочу работать на АЗЛК».

Ответы отправлялись незамедлительно. И люди ехали в Москву, зная, что их гостеприимно встретят, дадут хорошую работу, помогут изучить какую-либо строительную профессию.

Скоро на стройке уже было полторы тысячи рабочих — москвичей и посланцев десятков городов и сел со всех концов страны. Больше тысячи из них — молодежь.

Строителям протянул дружескую руку помощи заводской комсомол. По инициативе партийного бюро, секретарем которого был Н. С. Мисютин, важное начинание родилось в цехе сборки и окраски автомобилей. В августе 1969 года на рабочем собрании начальник цеха рассказал о реконструкции и перспективах развития завода.

Трудностей пока много. Людей все еще не хватает. Выступают сами сборщики. Говорят они заинтересованно, горячо. Слово за слово — и вырисовывается такое мнение: сами



автозаводцы должны ускорить наступление того дня, когда вступит в строй новый главный корпус завода, в котором им же придется работать.

Это были мысли и думы, высказанные вслух. Решение было принято единодушно:

«Учитывая народнохозяйственную важность своевременного завершения реконструкции нашего завода и ввода в строй новых цехов, работники цеха сборки и окраски обязуются отработать на стройке в порядке субботников и воскресников по пять рабочих смен. Призываем коллективы всех цехов и отделов последовать нашему примеру и взять на себя такие же обязательства».

Широкой волной прокатился по громадному заводу призыв сборщиков. Равнодушных не было. Идея пришлась по вкусу. Администрация, партийные и профсоюзные организации завода, цехов, отделов и, конечно, комсомолия — все были поглощены в те дни единым порывом, одним желанием лучше организовать первые выходы на строительство.

Первый заводской субботник состоялся 23 августа 1969 года. В нем приняло участие около 2 тысяч автозаводцев. Строители по достоинству оценили дружбу заводских рабочих, хорошо встретили их, помогли освоиться.

Потом, бывало, в субботниках участвовало до 3 тысяч человек. Кроме автозаводцев, на стройку стала приходить для оказания помощи молодежь Люблинского, Волгоградского, Ждановского и других районов Москвы. Тысячи человек с чистой совестью могли сказать о себе: «Мы участники реконструкции АЗЛК!»

Комсомолец Евгений Несмачный, наладчик первого пресового цеха и член заводского комитета ВЛКСМ, принял смелое решение полностью перейти на строительство. Несмачного знал весь завод, и его поступок был горячо одобрен. В самом деле, 40 лет назад комсомольцы строили автосборочный имени КИМ, так могут ли сегодня заводские ребята оставаться в стороне от большого дела?

Обращаясь через газету к своим товарищам, Евгений писал:

«...Комсомольцы уезжали на целину, меняли город на село, профессию токаря на хлебороба, начинали совсем новую жизнь. Нам намного легче. Мы просто будем выходить из метро на одну остановку раньше. Мы остаемся в звании автозаводца, временно откомандированного на наиболее важный и трудный участок. Так я понимаю свою работу на стройке».

Вслед за Е. Несмачным на строительство до конца реконструкции перешло около 100 молодых автозаводцев.

Нет ничего удивительного, что громадным масштабом стройки увлеклись замечательные ребята из строительного студенческого отряда МВТУ. Уже через месяц, после того как

они начали работать, на площадке почувствовался их вклад в общее дело. Они трудились на закладке фундамента административного корпуса, на стройке эстакады, бетонировали полы одного из цехов главного корпуса, сооружали крышу.

«Я строил АЗЛК» — эта новая строка появилась в биографиях пятисот студентов МВТУ.

Реконструкция была, естественно, главной задачей дирекции и партийного комитета завода. В течение всего рабочего дня, с раннего утра и до позднего вечера, строительные заботы не оставляли директора завода В. П. Коломникова. Его видели на строительной площадке в самое неожиданное время и в самом неожиданном месте. Он требовал систематических сведений о том, что сделано, какие возникают трудности, а если наметилось отставание, — какие приняты меры, чтобы его ликвидировать.

Объединенными усилиями дирекция и партком старались наилучшим образом направлять в необходимое русло энергию многочисленных подрядных организаций. В начале основные вопросы стройки обсуждались на заседании партийного комитета АЗЛК каждые две недели.

— Слишком большой перерыв, нельзя ли через неделю? — предлагает член парткома Коломников.

Предложение приняли. Стали еще активнее вторгаться в дела строительства. С особым пристрастием разбирались в причинах нарушения сроков выполнения тех или иных работ. Управление капитального строительства завода винит подрядчиков, а те укоряют само управление в слабой оперативности: техническую документацию никак не могут представить. Обычная история! Но как быть дальше, как добиться, чтобы в результате не страдала стройка?

Партком поставил перед собой задачу сплотить единой большой целью весь коллектив стройки без деления на «заказчиков» и «подрядчиков». Это должна быть одна трудовая семья, вдохновленная стремлением быстрее и лучше выполнить задание пятилетки.

Парторг строительства Геннадий Чанцев, мастер, один из опытных производственников АЗЛК, вместе с другими коммунистами начал проводить среди строителей большую разъяснительную работу.

Что знают строители о заводе, о его истории, традициях, о его будущем, во имя которого призваны трудиться и они?

А что известно им друг о друге — людям из полусотни строительных, монтажных и иных организаций, сведенных на одну громадную строительную площадку?

Собрались вместе секретари и партгруппорги дотоле не связанных между собою парторганизаций. Состоялся откровенный разговор о делах стройки, выяснилось, что у этих людей общие интересы.



О строителях начала больше писать заводская многотиражка. В ней стали появляться не только сообщения об успехах отдельных коллективов, но и критические статьи с анализом причин отставания на тех или иных объектах, заинтересовавшие строителей рассказы о завтрашнем дне завода.

Постепенно сглаживались ведомственные трения. «Заказчики» и «подрядчики» становились соратниками.

В феврале 1969 года на собрании партийно-хозяйственного актива строительных, монтажных, проектных организаций, участвовавших в стройке, и автозавода были приняты совместные социалистические обязательства на 1969 год.

Теперь перед парткомом возникла новая задача — вернуть борьбу за выполнение обязательств. Это требовало более совершенных форм и методов массово-политической и организаторской деятельности коммунистов.

По инициативе Люблинского РК КПСС, внимательно следившего за ходом реконструкции, формируется штаб, который наблюдает за работой всех участвующих в строительстве организаций и предприятий. Руководитель штаба — первый секретарь райкома Юрий Григорьевич Зайцев, которого хорошо помнят и ценят на заводе еще с тех пор, как он был там секретарем парткома.

Затем на стройке была создана единая партийная организация. Секретарем объединенного парткома стал один из руководителей отдела технологического проектирования завода Н. С. Зубарев, а его заместителем — Г. И. Чанцев.

Разгорелось соревнование строителей, посвященное 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Хорошо работать — это значит не только самому выполнять задание, но и помочь товарищу. Очень убедительно продемонстрировал это каменщик Геннадий Шелаев.

Было это так. День выдался трудный. Моросил холодный дождь. На участок завезли десятитонные железобетонные плиты для перекрытия. Одни такелажники не справлялись с разгрузкой.

Во второй половине дня по трапу спустились двое — каменщик Геннадий Шелаев и его помощница Тамара Беликова. Они первыми справились с дневной нормой и поспешили на помощь такелажникам. Скоро подоспели другие члены бригады Шелаева, и к концу смены все плиты были разгружены.

А электросварщик Анатолий Трошин пришел в партийную организацию и попросил, чтобы к нему прикрепili двух-трех молодых рабочих.

— Помогу им стать квалифицированными сварщиками.

И стали работать с Трошиным три новичка. Ребята старательные, все у них хорошо получалось.

Объединенный партком строительства автозавода одобрил эту инициативу, и скоро опыт передового электросварщика был подхвачен на других участках.

Несмотря на многие трудности и задержки, строители выполнили основную задачу 1969 года: главный корпус был готов к монтажу оборудования. Коллектив специалистов кузовного и сборочного производства, возглавляемый главным инженером В. Т. Позднеевым и заместителем директора АЗЛК старым кимовцем И. И. Строковым, зажил новыми заботами — подготовкой к приему оборудования. Вскоре на разгрузочную площадку нового главного корпуса прибудет первый мощный станок весом 60 тонн. Уже разрабатываются технологические процессы, уточняются цеховые маршруты движения деталей и узлов, составляются календарные графики проектирования и изготовления всех видов оснастки.

Большую работу по реконструкции проводил отдел технологического проектирования, возглавляемый Борисом Николаевичем Сахаровым, опытным технологом.

Монтаж оборудования только начинался, но многим удалось заранее увидеть, каким будет завод. Гостей провожают по коридору старого здания заводоуправления до двери с табличкой «Макетный зал», и там они попадают в особый мир, в завтрашний день завода. Заместитель главного инженера АЗЛК Георгий Ефимович Черномордик говорит: «Вот вам и новый завод, правда, с некоторой поправкой — в одну восемьдесят шестую своей натуральной величины».

В большом светлом зале выставлен объемно-макетный проект главного корпуса, присланный из парижского проектного центра «Рено-инженеринг» и разработанный с участием советских специалистов. Сквозь прозрачные стены корпуса-макета видна вся длинная нить, пройдя которую, разрозненные агрегаты и части кузова, соединившись, становятся автомобилем.

В этом прохладном зале демонстрируют всю «анатомию» новых цехов, а в это время в настоящем главном корпусе, в Текстильщиках, совместно с представителями французской фирмы «Рено» идет монтаж технологического оборудования. Там все в 86 раз больше, чем в макетном зале.

Вот в кузовном цехе уже смонтированы две первые сварочные машины, монтируются металлоконструкции для подвесных сварочных трансформаторов: в цехе окраски подготавливают камеры и ванны; в сборочных цехах идет монтаж металлоконструкций для подвесных толкающих конвейеров...

Но это только начало — главное впереди. До конца года должно быть смонтировано более 2500 единиц оборудования.

— Все сделаем в срок! — уверяют известные мастера-монтажники, съехавшиеся на строительство АЗЛК из разных



концов страны. Среди них три брата Нагорных: Иван, Николай и Владимир. Воспитывались в одном доме, учились в одной школе, потом пошли на работу, и так получилось, что призванием всех троих стало монтажное дело.

Братья многое повидали, строили десятки предприятий. Жизнь монтажника кочевая: сегодня здесь, завтра там. Как разъехались по стройкам — встречались редко, а тут повезло: все съехались из разных мест в Текстильщики, на строительство АЗЛК. Обрадовались, конечно. Им-то и поручили вместе с другими самыми опытными рабочими монтаж подвесных и напольных конвейеров в сборочных цехах.

А на старой территории завода росло здание конструкторско-экспериментального отдела (КЭО). Здесь будут работать конструкторы, инженеры — создатели новых моделей малолитражного автомобиля.

Если вы спросите специалиста по конструированию моторов: «С чего начинается автомобиль?» — он, не задумываясь, ответит: «Ну, конечно, с двигателя, попробуйте поехать без него...»

Задайте такой же вопрос конструктору-кузовщику, и он будет вполне резонно доказывать совсем другое.

Однажды инженер-конструктор Л. И. Белкин, один из опытных старых работников завода, специалист по кузовам, заявил «на полном серьезе», что автомобиль начинается с... сиденья, с автомобильного кресла. В самом деле, сиденье определяет компоновку пассажирского салона и агрегатов. В нем должно быть удобно сидеть в течение многих часов не утомляясь. Оно должно надежно гасить толчки дороги. С него должна быть хорошо видна дорога и удобен доступ к рычагам управления. Сиденье во многом определяет «взаимоотношения» человека с машиной.

Задача конструктора сиденья осложняется еще и тем, что универсального кресла, пригодного для разных марок автомобиля, не бывает. У каждой машины свои характерные колебания, вибрации, разные размеры салона...

Это очень хорошо, что конструкторы называют самой главной ту часть автомобиля, над которой они трудятся.

Так рождается надежность машины, комфорт, простота обслуживания, технологичность изготовления. Все это требует большого труда, широкой и хорошо оснащенной исследовательской базы.

Автомобиль нельзя осматривать неподвижным, в тесном помещении. Поэтому в новом инженерном центре предусмотрен просторный конференц-зал для осмотра в движении буксируемых автомобилей в натуральную величину.

Художественно-скульптурной мастерской отводится большая открытая площадка на крыше экспериментального цеха. Здесь тоже смогут двигаться буксируемые модели. Для пол-

ного сходства с реальной обстановкой на ограждение площадки нанесут характерный уличный фон.

Делается все, чтобы облегчить конструкторам их творческую работу.

\* \* \*

Строительство развернулось не только в Москве.

Кинешма... Исконно русский ситцевый край. По широкой, величавой Волге плывут пароходы. Вот у причала выгружают с барж арбузы...

Однажды на окраине города появился указатель: «Здесь строится филиал автозавода имени Ленинского комсомола». Пошли машины, груженные кирпичом, бетоном, лесом. И вот пустырь не узнать: выросли корпуса литейного и механического цехов, административные здания. Строятся новые цехи и жилые дома.

Секретарь партбюро Кинешемского филиала АЗЛК В. Рожков рассказывает, что партийная работа началась здесь с воспитания заводского коллектива. Кинешемский край богат людскими ресурсами, но рабочих-металлистов маловато. А они-то как раз и нужны новому предприятию — самому крупному во всей Ивановской области. Людей надо было учить новым профессиям.

Много волнений переживали кинешемцы, когда решался вопрос о пуске первых двух литейных машин: ведь взятое обязательство было посвящено 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Однако все получилось как нельзя лучше, первая плавка была выдана не в апреле, а в феврале 1970 года.

В этот знаменательный день директор филиала в Кинешме Н. В. Лазарев получил телеграмму из Москвы, от руководителей завода: «Поздравляем коллектив филиала АЗЛК с производством первых отливок деталей автомобиля «Москвич». Желаем дальнейших успехов в быстрейшем освоении проектных мощностей литейного цеха».

Кинешемскому заводу автозапчастей предстояло вырастить в большое предприятие, на котором будет трудиться не одна тысяча рабочих. Вторая очередь строительства — механический корпус № 2 площадью в 48 тысяч квадратных метров. Будут строиться и другие объекты: кузнечно-прессовый корпус, большой административный комплекс, компрессорная, склад масел и химикатов, а кроме того, профессионально-техническое училище, поликлиника.

Завод в Кинешме строился сразу как филиал АЗЛК, при его постоянной помощи и под его контролем. Это позволило миновать многие трудности с кадрами, с отлаживанием системы управления производством, с качеством и рабочим ритмом.

Филиал еще строился, некоторые корпуса существовали только в чертежах, а на головном предприятии для него уже



проектировалась и изготавливалась технологическая оснастка, велась подготовка производства. Одновременно здесь готовились и кадры: наладчики, мастера, станочники, технологи. Все они подолгу жили в Москве, трудились бок о бок со своими московскими коллегами, постигали значение высокой дисциплины труда для бесперебойности технологических потоков. Шло не просто обучение кадров, но и их воспитание, передача долголетних традиций АЗЛК. Все это помогло создать новое предприятие на высоком современном уровне техники и организации производства.

## ЮБИЛЕЙНОМУ ГОДУ — УДАРНЫЙ ТРУД

В канун ленинского юбилея на АЗЛК широко развернулось социалистическое соревнование. Трудовая вахта помогла автозаводцам успешно выполнить задания и обязательства 1969 года. План по выпуску товарной продукции был завершён к 19 декабря. Завод выпустил сверх плана 1036 автомобилей. На 3,1 процента удалось перевыполнить план по повышению производительности труда. 384 детали и узла были аттестованы на заводской Знак качества.

На новой промплощадке был подготовлен под монтаж технологического оборудования главный корпус. В Кинешме закончено строительство литейного цеха. Вблизи завода, на Волгоградском проспекте, воздвигнуто здание профессионально-технического училища.

Начало следующего года принесло коллективу АЗЛК новые трудовые успехи. Более 5 тысяч рабочих, следуя почину токаря цеха моторов Лидии Савельевой, обязались к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина повысить производительность труда на 15 процентов. Более 1000 автозаводцев уже выполнили свои личные пятилетки и стали работать в счёт 1971 года.

Когда до юбилейной даты оставалось ровно 100 дней, коллектив принял новые, повышенные обязательства и начал вахту, которую так и называли «стодневной». Пятилетку решили выполнить ко дню рождения комсомола — 29 октября.

И вот пришел долгожданный солнечный апрель. В один из этих весенних дней тысячи людей собрались на главной заводской площади. Коллектив АЗЛК награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой. По поручению Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС ее вручил на митинге председатель ЦК профсоюза рабочих машиностроения Н. В. Драгунов.

Потом были праздничные дни вручения лучшим автозаводцам юбилейных медалей «За доблестный труд». Ими были награждены 2700 работников АЗЛК.

В то время на заводе было около 3 тысяч комсомольцев, и все они приняли 10 апреля участие во всесоюзном комсомольском собрании — завершающем этапе Ленинского зачета, проходившем под девизом «По-ленински учиться работать и жить».

— Ленинский год станет для нас тем эталоном, по которому мы будем мерить свои дела, — так сказала на собрании прессовщиков Валентина Николаевна Усан, секретарь партийного бюро прессово-кузовного корпуса и председатель комиссии по Ленинскому зачету.

Свои обязательства выполнили все комсомольские организации завода. В качестве коллективного трудового подарка в честь ленинского юбилея молодые автозаводцы изготовили 100 автомобилей «Москвич». 14 тысяч часов было отработано ребятами в фонд этих комсомольских автомобилей.

Одним из самых памятных апрельских дней, прошедших под знаком ленинского юбилея, был Всесоюзный коммунистический субботник, посвященный 100-летию со дня рождения вождя. Это был подлинный праздник коммунистического труда, во время которого на АЗЛК было изготовлено 400 автомобилей «Москвич» (на 20 больше ежедневной нормы) и на 55 тысяч рублей запасных частей. На субботник пришли даже отпускники. Многие в этот день работали и на объектах реконструкции и благоустройства. Отличный трудовой ритм и праздничный настрой царили на заводе.

Ленинской годовщине был посвящен и заводской слет ударников коммунистического труда, на котором впервые в истории предприятия трем автозаводцам были присвоены почетные звания. Токарь-инструментальщик Александр Григорьевич Сереженкин получил звание заслуженного рабочего АЗЛК, конструктор Игорь Иванович Окунев — заслуженного инженера АЗЛК, а начальник финансового отдела завода Николай Григорьевич Пискунов — заслуженного работника АЗЛК. Лучшие люди, беззаветно преданные своему делу, своему заводу!

Присуждению первых почетных званий предшествовала долгая подготовка. Дирекция и общественные организации и разработали специальное Положение, где подробно изложили, кому может быть присвоено почетное звание. Это наиболее опытные кадровые работники, ударники коммунистического труда, активные рационализаторы, общественники и воспитатели молодежи.

Требования к заслуженным работникам АЗЛК очень высоки. Определить, обладает ли тот или иной труженик нужными качествами, может прежде всего коллектив, в котором он работает. Лишь после решения собрания выдвинутые кандидатуры обсуждают партийная, профсоюзная организации, администрация.



Заслуженные работники завода награждаются дипломами, специальными значками и премиями. Они имеют право на преимущественное получение жилья и бесплатных санаторных путевок.

И вот — трое первых, заслуживших почетное звание.

Александр Григорьевич Сереженкин — гордость многотысячного коллектива АЗЛК. Токарь-виртуоз, к которому обращаются за советом самые видные специалисты.

— Ему бы ювелиром быть, золотых дел мастером, — заметил как-то гость завода — первоклассный токарь, приехавший из Чехословакии.

— Так он и есть золотых дел мастер, — улыбнулся начальник цеха.

Коммунист Сереженкин — опытный и вдумчивый учитель. Если собрать вместе и поставить к станкам его учеников, получился бы большой участок отличных токарей. Учитель продолжает передавать своим воспитанникам передовые методы труда и наилучшие способы обработки пресс-форм. Орденами Ленина и «Знак Почета» отмечен труд этого человека.

Много лет занимается проектированием и усовершенствованием двигателя «Москвича» конструктор Игорь Иванович Окунев. В нем счастливо сочетаются полет фантазии, умение лучше других увидеть двигатель будущего и огромная работоспособность.

Талантливый конструктор внес большой вклад в создание двигателя модели 412. Он лично разработал его компоновку и принимал непосредственное участие в техническом и рабочем проектировании.

Во время постройки опытных образцов этих двигателей и их доводки Игорю Ивановичу довелось решать сложные инженерные проблемы. Он предложил ряд оригинальных конструктивных решений, и это способствовало достижению высоких показателей, эффективности, надежности и долговечности двигателя.

Пришло время массового производства нового двигателя на моторостроительном заводе. Окунев едет туда и проводит большую работу в цехах. В результате ускорено освоение выпуска двигателя, ликвидированы отдельные производственно-технологические недостатки.

Сейчас заслуженный инженер АЗЛК И. И. Окунев трудится над созданием другого, еще более нового и современного мотора для семейства «Москвичей».

Совсем в иной области работал Николай Григорьевич Пискунов. Этот седовласый великан с молодым лицом был крупным специалистом в области финансов промышленных предприятий.

Н. Г. Пискунов еще до войны пришел с Горьковского автозавода и был назначен начальником финансового отдела

автосборочного имени КИМ. С тех пор он верный страж интересов заводской экономики, которая столь многим ему обязана.

С первых месяцев работы по новой системе планирования и экономического стимулирования АЗЛК систематически выполнял и перевыполнял важнейшие финансовые показатели, в том числе прибыль и рентабельность. Велика заслуга в этом и Н. Г. Пискунова.

Активный общественник и пропагандист, Николай Григорьевич был удостоен правительственных наград и пользовался большой популярностью на заводе до конца жизни.

С годами заслуженных работников АЗЛК стало больше. Это и передовая станочница, делегат XXIV съезда КПСС Мария Тихоновна Воротилина, и лучший монтажник Михаил Емельянович Гладких, который отлично монтирует самое сложное и ценное новое оборудование, и начальник участка цеха моторов И. Ф. Матросов, и другие.

\* \* \*

Восьмой пятилетний план автозавод имени Ленинского комсомола выполнил успешно. Как и было предусмотрено обязательством, досрочно, ко дню рождения комсомола, была завершена пятилетка по объему производства.

Родина высоко оценила напряженный творческий труд автозаводцев. За успешное выполнение заданий пятилетнего плана по развитию автомобильной промышленности 195 работников АЗЛК были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Шестеро удостоились высшей правительственной награды — ордена Ленина: наладчик цеха отделки автомобилей Василий Иванович Андронов, слесарь по ремонту штампов пресового цеха № 1 Николай Максимович Горюнов, фрезеровщик инструментально-штампового цеха Вениамин Петрович Карпов, директор завода Валентин Петрович Коломников, слесарь-сборщик цеха шасси Александра Ефимовна Морякова, газосварщик кузовного цеха Виктор Трофимович Стекачев.

Все 195 награжденных — люди, влюбленные в родной завод, навсегда связавшие себя с ним и радостно отдающие ему всю свою энергию.

— Моя награда — это награда всех моих товарищей по цеху, — взволнованно говорила кавалер ордена Ленина Александра Ефимовна Морякова.

Семнадцатилетней девочкой в 1949 году пришла она в цех шасси. Семья была большая, и надо было помогать отцу. А четверть века спустя, не так для помощи матери, как по доброй воле и традиции, после десятилетки пришла в этот же цех семнадцатилетняя Галочка, дочь Александры Ефимовны.



Трудно поверить, что уже более 25 лет трудится на заводе А. Е. Морякова. Неуемной энергией и молодостью веет от этого человека. Здесь она выросла, в совершенстве овладела несколькими профессиями. Александра Ефимовна и фрезеровщица, и шлифовщица, и зуборезчица, словом — универсал. Ну, а теперь не найти лучшего на участке слесаря-сборщика, чем она.

Не просто далось все это. Смекалистость и упорство помогли. В первые годы работы говорили о Шуре так: «Все ей покажи, обо всем расскажи, ну и дотошная!» Теперь говорят иначе: «Все покажет, обо всем расскажет. Ну и славная из нее вышла учительница!»

Как члену цехового профсоюзного комитета несколько лет довелось заниматься ей воспитанием молодежи.хлопот — множество. И «молодежную комиссию» надо собирать, и в общезжитие съездить, и поинтересоваться, кто как учится, чем занимается в свободное время, не говоря уже о том, как идут дела за станком или верстаком.

Все ее ученики стараются брать с нее пример. Даже став опытными рабочими, молодые постоянно наблюдают, как работает «скользящая» Морякова. «Скользящая» — как бы еще одна ее профессия. Это человек, который все одинаково хорошо умеет: то работницу за станком подменит, то оборудование наладит, то руль начнет собирать. Это и помогло ей досрочно выполнить личную пятилетку, стать одной из передовых работниц завода.

А в последующие годы А. Е. Морякова завоевала еще больший авторитет. В составе заводской делегации побывала она на родственных предприятиях в Чехословакии и Болгарии, щедро делилась с зарубежными друзьями своим богатым трудовым опытом.

Ее избрали депутатом Моссовета, а в цехе шасси № 1 — председателем цехового профсоюзного комитета. Новые заботы, новые дела нахлынули и захватили Александру Ефимовну. Снова она в самой гуще заводской жизни.

Мы рассказали здесь о судьбе только одного из наших товарищей, получивших за свой труд высокое признание. Но эта судьба в какой-то мере типична для тех, кто талантом и трудом прославил свой завод, ибо судьбы таких людей, сливаясь воедино, составляют и его судьбу — судьбу автомобильного имени Ленинского комсомола.

## ТОЛЬКО ВПЕРЕД!



### ИДЕМ К СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Большими событиями жил коллектив АЗЛК в конце 1970 года. Только что исполнилось 40 лет с тех пор, как в 1930 году автоборочный завод имени КИМ был пущен и дал первую продукцию.

Успешно, раньше срока завершена восьмая пятилетка, за время которой страна получила сверх плана 3476 автомобилей «Москвич». Производительность труда выросла на заводе за пятилетие на 37,2 процента.

Но самое радостное, самое главное — впереди. Через три месяца состоится XXIV съезд КПСС. Этому подчинены мысли и чувства людей. Автозаводцы готовятся встретить форум коммунистов страны как большой праздник.

Хорошо рассказал об этом в журнале «Знамя» за декабрь 1970 года Герой Социалистического Труда слесарь-сборщик кузовного цеха АЗЛК Николай Григорьевич Усачев. Он писал, что в предсъездовские дни возникает потребность в оценке прожитого, сделанного. Чем же стал для автозаводцев период между XXIII и предстоявшим XXIV съездами? Как они выполняли решения предыдущего партийного съезда?

Усачев напомнил, что для развития отечественного автостроения важное значение имела реконструкция АЗЛК. Накануне XXIV съезда партии почти во весь свой могучий рост встал новый гигантский корпус, а совсем скоро с его конвейеров начнут сходиться автомобили.

Говоря об экономической реформе, Николай Григорьевич привел интересные примеры, показывающие, как она повлияла на производство и на людей.



Что и говорить, в первое время реформа многим казалась далекой от рабочего места, слова «рентабельность», «прибыль», «экономическое стимулирование», «себестоимость» казались в какой-то степени абстрактными.

Понадобились огромные усилия партийной организации, администрации завода, пришлось каждому что-то переломить в себе, чтобы почувствовать вкус к экономике, научиться считать в большом и малом. И тогда все увидели, на практике ощутили, что можно и нужно работать по-новому, расчетливо. Реформа способствовала лучшей работе цеха, она позволила создать внушительные поощрительные фонды. И в результате получилось так: ты лучше работаешь — больше и зарабатываешь.

Еще недавно кузовщики в начале месяца подолгу простаивали, а в конце — яростно штурмовали план. Приходилось оставаться на сверхурочные, прихватывать воскресенья. Все это дергало рабочих, сдерживало производительность труда, вело к нарушениям дисциплины.

В дни штурма, вспоминал Н. Г. Усачев, снижалось качество. Иногда усилия многих месяцев по повышению качества кузовов сводились на нет за несколько штурмовых дней.

Главная причина заключается в том, что единственный в то время на заводе прессовый цех не мог равномерно обеспечивать кузовщиков штамповками. Старые мощности были ограничены. А когда начал работать еще один прессовый цех, обстановка резко изменилась, прекратились простои.

Помогли тут и внутрицеховые мероприятия, например изменения принципа оплаты труда мастеров, создание поощрительного фонда, что имеет прямое отношение к реформе.

Налажен ритм — значит и рабочий доволен, и мастер, все ощущают перемены к лучшему, да и страна получает в общенародную копилку дополнительные средства.

Все это маленькая частица того, что достигнуто на заводе в период между двумя партсъездами. Нет такого цеха, куда бы в годы восьмой пятилетки не пришел значительный прогресс. Он-то и позволил автозаводцам подготовить достойный рапорт XXIV съезду КПСС.

Первый квартал первого года девятой пятилетки еще не кончился, однако план этих трех месяцев на АЗЛК был выполнен в день открытия XXIV съезда КПСС. В оставшиеся дни квартала завод выпустил на 750 тысяч рублей дополнительной продукции, в том числе 150 автомобилей (50 из них сделаны из экономленного металла), а также на 100 тысяч рублей запасных частей для народного хозяйства.

Лучшими среди автозаводцев по своим трудовым успехам были Герой Социалистического Труда слесарь-сборщик кузовного цеха Н. Г. Усачев; заслуженный рабочий завода токарь инструментально-штампового цеха А. Г. Сереженкин; штам-

повщик прессового цеха А. С. Клышина; фрезеровщик инструментально-штампового цеха В. П. Карпов; делегат XXIV съезда КПСС наладчик автоматного цеха М. Т. Воротилина и многие другие.

За высокие производственные показатели накануне XXIV съезда КПСС еще двум цехам было присвоено звание «Цех коммунистического труда», а 420 лучшим производственникам — «Ударник коммунистического труда».

В ходе предсъездовского социалистического соревнования на заводе родилось новое патристическое начинание. Коллектив участка головки блока цилиндров в цехе моторов выступил с предложением провести 17 апреля 1971 года коммунистический субботник в честь рождения В. И. Ленина и в ознаменование XXIV съезда партии.

Автозаводцы рассказали в своем рапорте съезду, как они намерены провести субботник. Работая в этот день на экономленных вспомогательных материалах и электроэнергии, коллектив изготовит 400 автомобилей «Москвич», 420 детских pedalных автомобилей, выпустит запасных частей и изделий по кооперации на 60 тысяч рублей.

Дни шли один насыщеннее другого. Перед самым началом работы съезда его делегат директор АЗЛК В. П. Коломников выступил на семинаре заводских политинформаторов и агитаторов с докладом о путях развития производства, о реконструкции, о будущем завода. Он заглянул в девятую пятилетку, в завтрашний день АЗЛК, когда уже останется позади реконструкция и резко вырастет выпуск полюбившихся всем малолитражек.

Это помогло тысячам автозаводцев еще глубже и острее почувствовать на пороге партсъезда свою роль и ответственность в огромном развитии всей отечественной автопромышленности. Разбег был взят еще на рубеже минувшей семилетки, когда начался выпуск прогрессивного по тому времени «Москвича-408» и первые образцы его пошли за границу. Это было событие общесоюзного значения. С тех пор линия успехов (конечно, не без трудностей и задержек) шла и неуклонно идет вперед.

Только за первые три дня работы XXIV съезда КПСС на заводе было изготовлено 50 автомобилей сверх плана. 12 апреля на общем собрании уже обсуждались новые, повышенные социалистические обязательства коллектива — его деловой ответ на решения партийного съезда. Слесарь-сборщик цеха шасси С. П. Тюляков обязался свой годовой план завершить 25 ноября; токарь автоматного цеха комсомолец Рита Иванова заверила, что 24 комсомольца ее участка выполнят пятилетний план за 4 года и 6 месяцев. Индивидуальные и коллективные обязательства позволили и заводу в целом взять на себя высокие обязательства.



Тем временем коллектив тщательно готовился к коммунистическому субботнику.

В. И. Ленин прозорливо назвал первые субботники Великим почином, увидел в них ростки нового, коммунистического отношения к труду. Ныне ленинские идеи о соревновании и коммунистическом труде воплотились в живую практику масс. Ростки, о которых писал В. И. Ленин, дали обильные всходы.

На АЗЛК вслед за моторщиками решили принять участие в субботнике коллективы всех цехов и отделов. Коллектив завода обратился ко всем трудящимся Москвы:

«Мы призываем всех москвичей последовать нашему примеру, всем как один выйти на коммунистический субботник 17 апреля 1971 года».

На АЗЛК создали заводской и цеховые штабы по проведению субботника. Всем предприятиям-смежникам направили письма с просьбой изготовить комплекты деталей и материалов, необходимых для выпуска сверхплановых автомобилей.

...17 апреля. За полчаса до начала смены у главной проходной начали собираться рабочие, служащие, инженеры и техники АЗЛК. Их встречают звуки оркестра. Это — праздник, праздник труда...

В 7 часов 33 минуты автозаводцы проводили с главного конвейера первый автомобиль с алым транспарантом и табличкой на лобовом стекле: «Изготовлен 17 апреля, в день коммунистического субботника». За рулем — лучший слесарь-сдатчик цеха сборки Ю. Самойлов, недавно отметивший четверть века своей работы на заводе.

Рассчитано все до последней мелочи, никаких задержек, сборочный конвейер движется плавно, хотя и в несколько ускоренном темпе — таково было пожелание сборщиков. Смена старшего мастера С. Акишина работает красиво и слаженно.

Вместе с автозаводцами сборку ведут на главном конвейере гости — работники аппарата ЦК ВЛКСМ во главе с первым секретарем Е. Тяжельниковым.

Цех моторов. Здесь на участке головки блока цилиндров работают инициаторы субботника. Об этом напоминают красные косынки на головах у женщин и алые банты на груди у мужчин.

Днем вышел экстренный выпуск ежедневной заводской газеты «За советскую малолитражку». Вот они, первые успехи:

«Высокий темп взят на «головке блока». Отлично работают сверловщица Н. Артамонова, электросварщик М. Гладких, наладчики Н. Карабаев и Н. Корпачев, партгруппорг М. Мухина, контролер А. Батунина...»

«Молодцы кузовщики, идут впереди на пять кузовов и обещают так держать!»

А главный конвейер безотказно поглощает кузова, передние подвески, задние мосты, моторы. Все они в железном ритме движутся к финишу, становятся готовыми автомобилями и, заправленные горючим, оживают, выезжая из ворот цеха, чтобы отправиться на испытания.

Кипит работа на площадке строящегося нового главного корпуса. Там на субботник вышли строители, монтажники, автозаводцы. В этот памятный день началось опробование станков, автоматических линий, конвейеров.

В заводском субботнике на объектах строительства спортивного комплекса участвовали работники МГСПС во главе с председателем Л. Петровым и секретарем М. Козловым, сотрудники Министерства автомобильной промышленности, Автоэкспорта, сотни комсомольцев из разных районов Москвы.

В этот день было выпущено дополнительной продукции на 760 тысяч рублей, в том числе 411 автомобилей «Москвич».

Документы, фотографии, обязательства, спецвыпуски заводской многотиражки — все ценное, что было посвящено субботнику на АЗЛК, стало экспонатами Центрального музея революции.

## ПЯТИЛЕТКА ДЕВЯТАЯ

Восьмая и девятая пятилетки стали большими этапами в развитии отечественного автостроения. Директивы XXIV съезда КПСС поставили перед автомобильной промышленностью невиданные прежде задачи: дать стране в 1975 году до 2—2,1 миллиона автомобилей, то есть в два-три раза больше, чем в 1970 году; при этом производство грузовых машин увеличить примерно в полтора раза и легковых — в 3,5—3,8 раза.

Для этого необходимо завершить реконструкцию некоторых старых и строительство новых заводов. Девятая пятилетка принесет новые мощности для увеличения выпуска грузовиков на ЗИЛе, Горьковском, Ульяновском и других автозаводах. Достигнут проектных мощностей заводы легковых автомобилей — Волжский, Московский имени Ленинского комсомола и другие.

После завершения реконструкции производство малолитражек на АЗЛК увеличится вдвое и достигнет 200 тысяч в год. Это выше уровня 1970 года на 87 процентов.

Завершилась работа XXIV съезда КПСС, и на заводе уже не было, кажется, ни одного человека, который бы не знал этих впечатляющих цифр.

Вновь широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение годовых заданий и пятилетнего



плана. На передовой линии — гвардия завода. Это 11 тысяч ударников коммунистического труда, это девять цехов и два отдела, 152 участка и 159 бригад, носящих звание «Коллектив коммунистического труда».

Эта испытанная армия всегда показывала высокие образцы трудовой доблести. Вот и сейчас 1000 автозаводцев задолго до срока выполнила задания второго года пятилетки. Среди них рихтовщик Силин, фрезеровщик Карпов, расточник Исаев...

Надежной опорой в борьбе за высокие показатели, как всегда, были кадровые рабочие. Ведь это они — хранители традиций родного завода, первые учителя молодежи.

Слесарь-сборщик цеха моторов Виктор Шашкин, шестнадцатилетним парнем пришел в шестьдесят втором году в цех моторов.

— Приняли меня дружелюбно, — вспоминает он. — В наставники дали опытного слесаря-сборщика Николая Ивановича Летова. Вот тут мне здорово повезло. Удивительный это человек, Николай Иванович!..

Первый учитель Шашкина щедро отдавал воспитаннику весь свой богатый опыт, приучал к каждой, даже самой простой операции относиться так, словно она-то и была главной. И Виктор быстро усвоил на всю жизнь, что мелочей в производстве не бывает.

Через два или три года (Виктору еще и двадцати не было!) он и сам стал помогать новичкам осваивать производство. Потом его проводили в армию. К тому времени он уже был комсоргом группы.

Ребята, да и сам начальник участка ветеран завода Иван Федорович Матросов были уверены в своем товарище: служить будет отлично. Конечно, немножко грустно было расставаться: найди такого другого Шашкина! Но Виктор обещал непременно вернуться на родной завод. И слово свое сдержал.

С каким удовольствием пришел он в свой цех, на свое рабочее место, с какой жадностью приступил к работе на конвейере сборки моторов! Ловко, будто игрушки, переворачивал Виктор с помощью манипулятора тяжелые детали двигателя. Быстро вошел в курс всех событий, и снова, как прежде, заговорили о нем на участке и в цехе как об одном из лучших производственников.

Уверенно стал Виктор в первые ряды соревнующихся. Армия еще крепче закалила его волю, укрепила в желании больше знать и уметь. А для этого надо учиться.

— Иду на заочный в заводской техникум, — как бы невзначай сказал он однажды товарищам.

Пройдут годы, и он точно так же мимоходом покажет в цехе новенький диплом.

— Ну, и Шашкин! Так ты, пожалуй, далеко пойдешь... — радовались за него товарищи и руководители.

В 1971 году на предвыборном собрании по выдвижению кандидатов в депутаты Верховного Совета РСФСР было названо имя Виктора Григорьевича Шашкина.

— Он всегда впереди во всех важных начинаниях и оправдает наше доверие, будет хорошим депутатом, — так сказал на собрании слесарь М. Белов, поддерживая кандидатуру своего товарища.

Депутат Шашкин оправдал народное доверие. Он активно работал в комиссии по промышленности Верховного Совета РСФСР, вместе с другими проверял работу предприятий и целых промышленных отраслей, изучал их опыт... В третий вторник каждого месяца принимал в Люблинском райисполкоме избирателей, встречался с людскими горестями и радостями, помогал, чем можно.

В техникуме диплом он защитил на тему «Сборка коленчатого вала со сцеплением». В цехе оценили это по достоинству, перед Шашкиным открывались новые возможности, но он решил еще поработать на своем участке.

Работать и учиться одновременно — дело нелегкое. Казалось бы, можно и передышку себе позволить, коли диплом уже в кармане. Однако Виктор не таков, и он поступает на заочное отделение в Высшую партийную школу при ЦК КПСС.

Работать и учиться, учиться и работать... Это стало одной из потребностей для тех, кто постигал основы коммунистического отношения к труду. Чтобы сделать эти основы достоянием всех автозаводцев, помочь им лучше выполнить Директивы партии, партком и завком решили организовать большой деловой и откровенный разговор с автозаводцами о дальнейшем развитии коммунистического отношения к труду.

Как ударники и коллективы коммунистического труда разрабатывают свои планы участия в выполнении заданий девятой пятилетки, что это за планы?

Бригадир слесарей инструментально-штампового цеха Владимир Исаев показал план, разработанный в его бригаде. Это был деловой план людей, обстоятельно продумавших свой вклад в общее дело. Обязательства бригады досрочно выполнить задания пяти лет, добиться дальнейшего значительного роста производительности труда базировались на реальной основе — внедрении технических новшеств, совершенствовании профессионального мастерства, повышении общеобразовательного уровня каждого члена коллектива.

Бригада В. Исаева сознает свою высокую ответственность за судьбы производства. Разве не этим чувством продиктованы его обязательства о гарантийных паспортах на каждый выпущенный станок, его заботы об укреплении дисциплины и порядка на предприятии? В делах, намеченных ударниками, отчетливо проявляется активность их общественной позиции.



Подобные обязательства приняли и некоторые другие бригады, например станочницы автоматного цеха во главе с Ларисой Большевой. Серьезно, по-деловому подошли к составлению обязательств многие, многие другие.

Это говорило о том, что решения XXIV партсъезда вызвали на заводе новый трудовой и политический подъем, побудили к поиску путей и способов наиболее успешного осуществления поставленных задач.

Однако все ли обязательства ударников коммунистического труда были хороши?

— Нет, — утверждали многие участники разговора в парткоме, и в том числе кадровая работница делегат XXIV съезда КПСС Мария Тихоновна Воротилина, председатель производственно-массовой комиссии завкома Александра Дмитриевна Потапова, молодой рабочий Геннадий Тяпков. Есть еще, к сожалению, слабые обязательства, даже более слабые, чем у рабочих, не имеющих почетного звания ударника коммунистического труда.

А почему многие ударники не носят своих значков? А где их удостоверения? Казалось бы, неожиданный вопрос, но на нем задержалось внимание многих. Может быть, этот чисто внешний атрибут не имеет никакого значения? Имеет! Вот что говорили многие ударники: если бережно относиться к значку и удостоверению ударника, крепче будешь помнить свою высокую ответственность.

— Пришли мне на память, — рассказывает М. Т. Воротилина, — флажки и выпелы на рабочих местах первых ударников коммунистического труда. То было отличие, напоминавшее о высоком звании и ответственности за него. В свое время это было очень правильно. Но если бы мы делали то же самое сегодня, то у нас места не хватило бы для выпелов и все цехи и конвейеры загорелись бы сплошным алым цветом. А вот забывать другие, более уместные внешние отличия ударника — значок и удостоверение — никак нельзя. Такой значок имеет не каждый, и если он у вас на платье или на пиджаке, вас уважать больше будут...

Есть глубокий смысл в том, что звание ударника надо периодически подтверждать новыми успехами. Коллектив дает это звание, он и спрашивает за него. Встань перед товарищами по труду и отчитайся, как оправдываешь их доверие, какой путь прошел за год, что нового внес в свою работу и в общественные дела. Подтверждение звания — это оценка активности и инициативы человека. Вот почему нельзя, чтобы эти отчеты проходили формально.

Привлек внимание рассказ начальника цеха сборки и окраски Юрия Андреевича Полякова. Есть в этом цехе работника, которую кое-кто считал человеком беспокойным: от нее, мол, только одни неприятности. Доставалось от этой работни-

цы за малейшее упущение многим. Но за «неуживчивостью» все же удалось разглядеть энергию, обостренное чувство хозяина, непримиримость к ленности, безответственности, непорядку. И еще заметили: в коллективе уважают эту беспокойную работницу, к ней прислушиваются, за ней идут.

Сейчас эта женщина, Надежда Залетова, стала бригадиром. Бригада словно преобразилась, живет интересной, кипучей жизнью, отлично работает. И невольно веришь, что ударник коммунистического труда Залетова с ее товарищами будет добиваться новых успехов.

Во многих трудовых коллективах есть такие активные силы — действующие или пока еще дремлющие, — и надо стремиться использовать их.

Обмен опытом и мнениями оказался полезным. Вырисовывались, как сказал секретарь парткома А. К. Жидков, новые пути работы с ударниками коммунистического труда и дальнейшего развития соревнования.

На заводе решили систематически проводить смотры творчества ударников. Завершающим этапом такого смотра теперь будет общезаводской слет ударников коммунистического труда.

Разговор в парткоме привлек внимание газеты «Московская правда», которая посвятила ему свой разворот — две страницы. Потом Люблинский райком партии провел специальный семинар, на котором ознакомил с этими материалами директоров предприятий, секретарей парторганизаций, председателей профсоюзных комитетов. Словом, резонанс получился большой и полезный.

Не стали откладывать и слет ударников. Он подвел итоги взволновавшего всех разговора о коммунистическом отношении к труду.

Есть такие вещи, говорили на слете, о которых ударнику нельзя забывать. Надо использовать резервы производства. Среди важнейших из них качество продукции и экономное расходование материалов. Ничто так не поможет в работе, как достижение технического совершенства и освоение современного оборудования. Очень важна для завода конкурентоспособность выпускаемых им автомобилей: ведь он стал одним из крупнейших поставщиков легковых автомобилей на экспорт.

Рабочая гвардия АЗЛК выступила как боевая творческая сила. Ударники коммунистического труда, взвесив свои возможности, решили годовую программу по выпуску товарной продукции выполнить к 24 декабря 1971 года, пустить в этом же году без остановки производства новый главный конвейер, завершив тем самым первую очередь реконструкции, и развернуть самую широкую борьбу за максимальное использование резервов производства, за повышение качества автомобиля «Москвич».



Монтаж оборудования новых цехов начался в главном корпусе еще накануне XXIV съезда КПСС. Работали московские, а потом и волгоградские, калининградские, ивановские монтажники и посланцы других городов. Новый завод строила вся страна.

Всесоюзная ударная стройка взяла на себя повышенное обязательство: начать выпуск автомобилей в новых цехах уже в третьем квартале 1971 года.

На втором этаже главного корпуса цепочками выстроились агрегаты автоматических линий кузовного, сборочного и других цехов. Свежей краской сверкают станки. Солнечные лучи отражаются в огромных витражах и световых проемах потолков. Все это создает приподнятое, радостное настроение. Впрочем, для него есть и другие причины.

Бригада Г. И. Гулина из пусконаладочного управления Центротехмонтажа за 20 дней смонтировала четыре сложнейшие многоэлектродные сварочные машины.

На монтаж 12 автоматических линий сварки кузова отводилось восемь месяцев, а эта работа была выполнена немногим больше чем за три. Как это удалось? Помогли находчивость, инженерная выдумка. Требовалось, например, четыре порталных крана, а обошлись одним. Порталы, для которых пришлось бы прокладывать еще и подкрановые пути, с успехом заменены трейлером. На нем все оборудование доставлялось прямо к месту установки. Специальный мощный подъемник помогал поднимать 50-тонные громадины агрегатов на нужную высоту.

И, конечно, намного ускорил дело крупноблочный монтаж. Более двух третей оборудования было смонтировано на сборке автоматических линий окраски именно таким методом. Окрасочные камеры длиной до 75 метров монтировались блоками весом до 50 тонн. Каждый такой блок поднимали одновременно при помощи 15—20 лебедок.

За годы совместной работы автозаводцы успели сдружиться с французскими специалистами, которые помогали монтировать оборудование, а затем обучали советских коллег работать на нем.

Даниель Шаве, инженер-конструктор из Франции, рассказывал:

— Завод в целом, его широкие входы, обилие света, вспомогательные помещения, такие, как столовые и т. д., — все это создает наилучшие условия для рабочих, которые здесь себя чувствуют как дома. По моим наблюдениям, отношения между советскими рабочими превосходны. Например, я заметил, что сборщики поточных линий всегда работают с хорошим настроением. А ваши женщины всегда остаются элегантными и жен-

ственными. То же можно сказать об отношении советских коллег к нам, французам. Достаточно посмотреть, как французский специалист проходит по цеху, и подсчитать многочисленные рукопожатия, дружеские жесты и улыбки, чтобы понять, как к нему относятся и как его ценят советские рабочие.

Жан Ородикин, инженер фирмы «Рено», в статье «Гостеприимный и радушный город», опубликованной в газете «За советскую малолитражку», писал:

«...Работа была трудной, сроки были сжатыми. Тесное и плодотворное сотрудничество между советскими и французскими специалистами позволило преодолеть встреченные трудности и достичь намеченной цели. Это техническое сотрудничество между специалистами, каков бы ни был их уровень, создало прочные узы дружбы. Мы расцениваем это как продолжение дружбы, которая существует издавна между Советским Союзом и Францией.

Организовывая совещания, вечера, туристские поездки, встречи с журналистами, заботясь о наших жилищных условиях, завод сделал пребывание специалистов здесь приятным, удобным и полезным.

Мы не были обойдены вниманием со стороны завода и всегда чувствовали к себе дружеское отношение. Мы были тронуты и взволнованы, узнав, что завком профсоюза и администрация вспомнили 14 июля о нашем национальном празднике — годовщине взятия Бастилии. По этому случаю был организован вечер, хотя наших соотечественников осталось здесь уже немного. Специалисты, вернувшиеся во Францию, увезли с собой очень хорошие воспоминания о пребывании в Москве и на АЗЛК...»

\* \* \*

...Они совсем не думали о почине. Просто шло отчетно-выборное партийное собрание отдела эксплуатации экспортных автомобилей, и коммунисты попросили подробнее рассказать обо всем, что происходит на строительстве нового главного корпуса завода.

Начальник отдела старейший автозаводец Александр Иванович Цымбал стал рассказывать. Напомнил, что по обязательствам надо запустить новые сборочные конвейеры уже вот-вот, в сентябре, а дело продвигается туговато. Людей в новых цехах не хватает.

Запустить оборудование, отлаживать технологические процессы на новой площадке надо без ущерба для действующего производства. С главного конвейера должны без перебоев сходиться обычные четыреста машин в сутки. Как же при всем этом быть с отладкой оборудования, отработкой новой технологии?



Пуск нового завода — первый крупный шаг в развитии промышленности Москвы после съезда, в первом году пятилетки. Видимо, коллектив основного завода должен оказать какую-то посильную помощь, чтобы не сорвать одно из важнейших обязательств года.

И тогда кто-то предложил: «Давайте поможем! Люди мы опытные, попробуем...»

Сначала задумались: а как же своя работа в отделе? Дело не впропорот!

Решающее слово сказали старший инженер Дмитрий Иванович Караваев, начальники бюро Алексей Андреевич Каменский, Галина Гиреевна Шаги-Мухамедова. Придется, заявили они, всем, кто останется в отделе, взять на себя ту часть работы, которая падает на временно выбывающих людей.

А еще через несколько дней идею коммунистов поддержали на общем собрании все без исключения работники отдела: первым вызвался пойти работать на новую площадку секретарь партбюро инженер Николай Всеволодович Шальнов. И это никого не удивило: он уже не раз подавал добрый пример коллективу — и при подготовке котлована на новой площадке, и при строительстве коммуникаций — словом, на многих субботниках.

Примеру секретаря последовали инженеры Юрий Петрович Герасимов, Михаил Иванович Иванушкин и другие энтузиасты. Двенадцать работников отдела — все ударники коммунистического труда — заняли места у конвейеров, стали изучать технологические операции, помогали устранять последние неувязки, а потом и собирали первые автомобили. Они же зачастую передавали накопленный опыт приходившим потом новым постоянным рабочим.

Невозможно переоценить значение этого патристического шага коммунистов и всех работников отдела. Его горячо поддержал партийный комитет завода. Отмечалось, что взято уже много рубежей. Впервые монтаж оборудования выполнен «с колес», без промежуточных складов оборудования. Это дало большую экономию времени и средств.

Велики заслуги самих автозаводцев в ускорении строительства на новой площадке. И вот теперь, когда наступил самый ответственный момент, нужен решающий рывок перед финишем. Речь идет о том, чтобы 600 работников отделов завода месяца на два сделали производственниками — сборщиками, наладчиками.

Пример отдела эксплуатации экспортных автомобилей имел громадное значение. Коммунисты, комсомольцы всех отделов первыми поддержали добрую инициативу.

Прошло всего несколько дней, и уже стали известны имена первых 100 посланцев отделов на новую площадку. За ними последовали и другие.

Не забыть те горячие дни, когда били ключом инициатива и щедрость автозаводцев. Прибывшее оборудование значительно отличалось от старого, так что кузовщикам и сборщикам нужно было заблаговременно его освоить на новых рабочих местах. Это хорошо понимал Николай Алексеевич Глазунов, бригадир обойного конвейера цеха сборки и окраски автомобилей. Вот он и собрал свою бригаду, чтобы посоветоваться и принять решение.

О чем же говорил ветеран войны и труда Н. А. Глазунов? О том, что сейчас самое горячее время, что скоро переезжать в новый цех. К этому надо хорошо подготовиться, чтобы работа пошла слаженно с первых же минут.

Там, в новом цехе, все будет иметь значение: и иная расстановка рабочих мест, и новый конвейер с подвесными кузовами. Значит, надо все посмотреть своими глазами и пощупать своими руками, немножко привыкнуть, а может быть, и подсказать кое-что технологам — им тоже пригодится рабочий опыт.

— Правильно, очень правильно! — поддержал бригадира Юрий Игорьев. Он заявил, что надо во что бы то ни стало опровергнуть устаревшую поговорку «первый блин комом» и сделать все для того, чтобы работа сразу пошла отлично...

Сообща решили в нерабочее время ездить на новую территорию, осваивать свои рабочие места, потихоньку приживаться, пробовать новый инструмент.

Обязательства вырабатывались тоже сообща. Так родилось совместное решение:

«Всем членам бригады в нерабочее время за 20 часов освоить свои операции на новых конвейерах цеха сборки № 1. С первого дня после пуска нового завода взять необходимый темп сборки автомобилей. В течение года выйти на проектную трудоемкость по технологическим операциям, выполняемым членами бригады. Добиться первыми права перехода в новый цех».

Смены, бригады, участки цеха сборки и окраски автомобилей немедленно откликнулись на почин глазуновцев и, в свою очередь, стали принимать аналогичные обязательства. Вскоре в цехе не осталось ни одного сборщика, который не подписался бы под обязательствами, предложенными бригадой Глазунова.

Ежедневно бригады, участки, целые смены в свободные часы ездили на новый завод, осваивали рабочие места, новую технологию.

Для поощрения автозаводцев за активное участие в расширении завода, строительстве и отладке оборудования нового кузовного и сборочного производства был утвержден нагрудный знак «АЗЛК — Всесоюзная ударная стройка». Этим знаком и дипломом награждались все активно работающие на



строительстве, монтаже и отладке оборудования в новом главном корпусе, принимающие участие в субботниках и воскресниках, осваивающие новое оборудование, способствующие своей активной работой успешному выполнению заводских социальных обязательств первого года пятилетки.

Награждение нагрудным знаком и дипломом производилось совместным решением дирекции завода и завкома по представлению цехов и отделов.

\* \* \*

Приближался пуск нового главного корпуса и нарастал трудовой накал его создателей. Все они — строители, монтажники и автозаводцы — старались ускорить сдачу, подгоняли время и события.

Чтобы обеспечить наладку оборудования и своевременный пуск цехов, в новом главном корпусе был создан оперативный штаб под руководством главного инженера завода В. Т. Позднеева.

2 июня 1971 года. В новом цехе сборки и сварки кузовов собраны и сварены первые десять полов для кузовов.

5 июня на механизированной линии сварен первый пробный каркас, а 31 июня — изготовлена первая партия кузовов.

В июле в прессовом цехе № 3 на новой площадке изготовлены первые образцы бамперов. Они сделаны по новому технологическому процессу — методом профилирования вместо штамповки. С 10 августа начат массовый выпуск бамперов.

20 сентября состоялась пробная окраска первых трех кузовов в новом цехе окраски.

29 сентября первый пробный автомобиль «Москвич-412», собранный на новом главном конвейере, вышел из ворот завода.

Тут уж почти каждый день приносил важные события. Близок был конец года, автозаводцы торопились с выполнением обязательств. На новую территорию перебазировали ряд цехов и участков. Порядок перехода сборочного и кузовного производства в новый главный корпус предусматривал сохранение суточного графика выпуска автомобилей.

1 ноября первая смена цеха сборки и окраски автомобилей начала работать на новых технологических линиях в цехах сборки № 1 и № 2.

3 ноября. Новый главный корпус принят государственной комиссией к эксплуатации.

5 ноября, накануне 54-й годовщины Великого Октября, состоялся общезаводской митинг, посвященный пуску нового кузовного и сборочного производства.

Задолго до митинга у главного конвейера, там, где висел большой портрет В. И. Ленина, стали собираться строители,

монтажники, слесари-сборщики, представители всех цехов и служб. Пришли все, кто строил этот завод, кто принимал участие в отладке оборудования, кто проектировал этот корпус.

Над головами лозунги: «Привет строителям АЗЛК!», «Москвич!» Счастливого тебе пути на дорогах страны и мира!», «Автозаводцы! На заботу Коммунистической партии ответим ударным трудом».

На трибуне — руководители завода, МГК КПСС, Люблинского райкома партии, Министерства автомобильной промышленности, представители строительных и других организаций.

Митинг открыл секретарь парткома завода А. К. Жидков. Первое слово — генеральному директору объединения «Авто-Москвич» В. П. Коломникову:

— Наступил, наконец, момент, когда мы собрались в этом прекрасном новом главном корпусе нашего завода, чтобы торжественно отметить начало выпуска автомобилей. И сегодня мы можем с радостью, с глубоким удовлетворением доложить партии и правительству, что усилия тысяч автозаводцев, строителей, монтажников дали хорошие результаты. Коллектив завода имени Ленинского комсомола осваивает мощности, сосредоточенные на этой площадке, с опережением на полтора года.

— Наша стройка была крупнейшей в столице, — продолжал директор. — Ей уделялось постоянное внимание со стороны Центрального и городского комитетов партии, Советского правительства. Не раз приезжал на завод Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, подробно знакомился с ходом строительства, оказывал необходимую помощь и давал советы насчет дальнейшего развития работ. Мы благодарны за это внимание, без которого не смогли бы сегодня пустить новые цехи.

Заключая свою речь, В. П. Коломников сказал:

— Радостно, что мы собрались именно сегодня, в канун Великого Октября. Ведь самые первые автомобили сошли с конвейера нашего завода тоже в канун годовщины Великого Октября — сорок один год назад. Коллектив завода гордится тем, что вводит в строй один из первых важных промышленных объектов столицы в девятой пятилетке. Перед нами задачи освоить новое производство, набрать нужный темп, давать отличное качество продукции и завершить реконструкцию АЗЛК.

Затем выступил бригадир комплексной бригады строителей Герой Социалистического Труда Н. А. Максимов. Он напомнил о тех днях, когда строители впервые пришли в Текстильщики, на бывшее болото, рассказал о трудностях, которые пришлось преодолевать.

— Сегодня, сказал он, — мы вручаем эстафету ударного труда славному коллективу автозаводцев, желаем ему делать как можно больше автомобилей отличного качества.



И как бы принимая эстафету от строителей, слесарь-сборщик И. В. Ряшин сказал, что автозаводцы берут обязательство в кратчайшие сроки освоить операции на новом оборудовании и, если надо, оказать помощь молодежи, новичкам, тем, кто еще не сумел постичь всех секретов производства.

— Мы поддерживаем инициативу бригады сборщиков Н. А. Глазунова и с первых дней будем стараться выполнять сменные задания, — закончил свою речь Ряшин.

Горячо поздравили с завершением строительства главного корпуса всех, кто участвовал в этом большом деле и кто будет работать в новом корпусе, секретарь МГК КПСС Л. А. Борисов, Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов. Участники митинга единодушно приняли обращение ко всем автозаводцам и строителям, участвующим в реконструкции завода.

Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов перерезает алюминиевую ленту, и автомобиль с большим транспарантом «Наш подарок Родине!» медленно сходит с главного конвейера. Он едет по узкому коридору, стиснутый участниками митинга. Гремит оркестр, раздаются крики «ура!», волной перекачиваются по корпусу аплодисменты.

Слесарь-сдатчик Анатолий Семенов выводит этот автомобиль на транспортную эстакаду в первый маршрут.

Главный корпус вступил в строй. Начались обычные будни, началась упорная борьба за устойчивый ритм, за высокое качество продукции, за быстрое освоение новых мощностей. Впереди и новые заботы, и новые радости автозаводцев на новой площадке.

Вся страна строила громадный корпус АЗЛК, и это сыграло огромную роль в конечном успехе дела. За счет ускорения строительства было выпущено дополнительно 40 тысяч автомобилей «Москвич», что окупало значительную часть средств, затраченных на сооружение корпуса и других объектов.

В августе 1972 года за разработку проекта и осуществление строительства главного корпуса АЗЛК Государственный комитет по делам строительства, Государственный комитет по науке и технике и ВЦСПС присудили премию Совета Министров СССР группе работников завода, проектных, строительных и монтажных организаций. Среди них первый секретарь Люблинского райкома КПСС Ю. Г. Зайцев, директор АЗЛК В. П. Коломников, его заместитель И. И. Строков, начальник УКС завода И. С. Рахманов, заместитель главного инженера Г. Е. Черномордик. Приказом по заводу была поощрена большая группа автозаводцев.

В наше время предъявляются высокие требования к архитектуре предприятий, начиная с внешнего облика зданий, благоустройства территории и кончая внутренним видом цехов, рабочих мест, столовых, красных уголков, гардеробных. Эти

требования диктуются постоянно растущим культурным уровнем трудящихся, характером высокомеханизированных и автоматизированных трудовых процессов.

Примером тесной увязки технологических и архитектурных решений может служить новый главный корпус АЗЛК. Здесь впервые в стране применена прогрессивная схема сооружения двухэтажного здания для автосборочного производства. В результате на 20 гектаров уменьшены размеры промышленной площадки и снижены затраты более чем на 8 миллионов рублей.

Создана максимальная блокировка цехов и служб, позволяющая сократить протяженность инженерных коммуникаций и внутризаводской транспортировки грузов. Основные технологические процессы автоматизированы. В качестве межцехового транспорта использованы подвесные толкающие конвейеры.

Главный корпус представляет собой прямоугольник длиной в 576 метров и шириной в 168 метров. С южной стороны к корпусу примыкают два 24-метровых крановых пролета высотой в 12,6 метра. Бытовые помещения выполнены в виде четырех отдельно стоящих четырехэтажных корпусов, соединенных с главным корпусом переходными галереями.

Реконструкция основных цехов, а также внедрение высокопроизводительного оборудования и совершенно новых технологических процессов механической обработки, сварки кузова и его узлов, окраски кузова, декоративных гальванопокрытий, изготовления мягких изделий салона кузова, сборки и отделки машин позволили организовать производство автомобилей «Москвич» на высоком техническом уровне с учетом последних достижений науки и техники в этой области.

\* \* \*

Подготовка к пуску нового главного корпуса еще была в разгаре, когда стало известно о создании автомобильного производственного объединения «Авто-Москвич».

Приказом по Министерству автомобильной промышленности в объединение вошли, кроме головного предприятия АЗЛК, также завод «Мосавтоприбор» и завод автомобильных запасных частей — филиал АЗЛК в Кинешме Ивановской области.

Новое объединение подчинено Главному управлению по производству легковых автомобилей и автобусов Минавтопрома. Директор АЗЛК становится одновременно генеральным директором объединения «Авто-Москвич».

«Выполнению поставленных задач, — писал В. П. Коломников в «Правде» вскоре после пуска главного корпуса, — способствует и создание автомобильного производственного объединения «Москвич»... Это раскрывает новые возможности по-



вышении эффективности производства на основе лучшей его организации и специализации, совершенствования технологий, централизации служб предприятий, входящих в объединение.

До недавнего времени автостроение развивалось как система комплексных заводов, которые сами изготавливали для себя почти все узлы и элементы автомобиля. Растущие масштабы производства требуют существенного изменения «лица отрасли». Иначе говоря, автопромышленность при ее современных масштабах должна представлять собою систему головных сборочных заводов, работающих в тесной кооперации с большим числом высокомеханизированных и автоматизированных предприятий, которые изготавливали бы различные узлы машин...

Прошло более двух лет, и в мае 1974 года генеральный директор объединения «Авто-Москвич» В. П. Коломников снова вернулся к этому вопросу в «Правде», в статье «У завода есть филиал»:

«...Кинешемский завод замыслился, вводился в действие и работает как необходимое звено уже сложившегося московского предприятия с богатым опытом и отлаженным производством... Создано новое предприятие, на котором производство в самом широком смысле этого слова (техника, технология, организация труда, управление) находится на достаточно высоком, вполне современном уровне. И оборудование, которым оснастили мы филиал, во многих случаях гораздо более совершенное, чем даже на головном заводе. Например, в Кинешме будет сложнейшая автоматическая линия для обработки скоб передних тормозов. Или, скажем, производство пружин для передней подвески, которое уже действует, — лучшее не только в стране, но и одно из самых высокооснащенных в мире. Разработано и применено немало прогрессивных технологических процессов. С самого начала было решено, что на филиале во всем должен присутствовать «столичный стиль» работы, свойственный головному — Московскому автомобильному заводу имени Ленинского комсомола.

Филиал — равноправная и неотъемлемая часть объединения, значит, связь с ним должна быть такой же простой и оперативной, как с любым из подразделений головного завода... Кроме общепринятых способов связи: телефона, телеграфа и других, — филиал подключается к автоматизированной системе управления объединением. В Москву поступают необходимые данные о работе филиала, затем они обрабатываются в нашем информационно-вычислительном центре, а спустя несколько минут в Кинешму поступают «обратная информация», различные управленческие решения. У наших заводов единая документация, одинаковые производственные нормативы. Такая унификация технических и экономических документов устраняет многие сложности в работе, облегчает управление производством.

...Полагаю, что такая опека необходима, коль скоро мы поставили задачу создать в Кинешме передовое предприятие «по образу и подобию» головного завода. Однако по мере того как оно будет вырастать из «коротких штанишек» и все более приобретать подлинно современные черты, видимо, целесообразно этой производственной единице придавать все большую самостоятельность.

Вопрос о разумной, оптимальной «мере самостоятельности», предоставляемой дочерним предприятиям крупного объединения, — один из коренных вопросов теории и практики управления. Здесь возникает немало проблем, которые требуют и обсуждения, и решения. Многие из них теперь уже решены с выходом нового Положения о производственном объединении. Но некоторые еще ждут своей очереди.

...Двухлетний опыт работы филиала, несмотря на то что он еще строится, показывает его высокую эффективность. Уже тот факт, что в 1974 году наше объединение увеличило объем производства сразу на 15 процентов, — а это наибольший прирост в его истории — в значительной мере нужно отнести за счет нашего филиала. Разумеется, у нас в объединении еще немало узких мест, которые требуют «расшивки».

...Одним словом, как мы полагаем, накопленный в Кинешме опыт со временем должен помочь создать более широкую сеть филиалов — главных помощников головного завода в дальнейшем увеличении производства автомобилей «Москвич», повышении их качества и конкурентоспособности на мировом рынке.

## АВТОМАТИКА НАСТУПАЕТ

На заводе широко открыта дорога автоматике не только в процессе производства, но и в сфере управления. Большую работу в этом направлении провели инженерные службы завода во главе с главным инженером В. Т. Позднеевым.

С 1967 года на АЗЛК ведутся исследования, разработка и внедрение методов автоматизации управления с использованием современных технических средств. В информационно-вычислительном центре (ИВЦ) завода две электронно-вычислительные машины «Минск-22», на которых выполняется комплекс расчетов по 150 различным программам. Введена в эксплуатацию первая очередь АСУ — автоматической системы управления.

На ЭВМ проводятся расчеты годовых и квартальных производственных программ. Для каждого цеха и участка рассчитываются планы получения деталей автомобиля, их изготовления и сдачи.



Ежедневно при помощи ЭВМ контролируются все передачи деталей из одного цеха в другой, вычисляются отклонения от планов сдачи, производится множество других разнообразных цеховых расчетов.

Применение ЭВМ повысило качество обработки информации, ускорило реализацию готовой продукции. Цикл обработки документов сократился вдвое.

В 1973—1974 годах начались разработка и постепенное внедрение второй очереди автоматизированной системы управления. Она предусматривает конструкторскую и технологическую подготовку производства, оперативное управление производством, материально-техническое снабжение, технико-экономическое планирование, финансово-сбытовую деятельность, бухгалтерский учет и отчетность, управление кадрами.

Производственные цехи и службы завода уже работают по декадным графикам, выпускаемым с помощью электронно-вычислительных машин. Компьютер выдает, например, подробную информацию о том, какие на десятый день пойдут автомобили с главного конвейера. Это — цвет автомобиля, модель, страна назначения, особенности его комплектации и т. д.

Такой график дает исчерпывающие сведения о том, к чему надо готовиться тем или иным цехам и службам, что их ждет через декаду, чем они должны будут обеспечивать главный конвейер.

В новом помещении информационно-вычислительного центра введены в эксплуатацию две электронно-вычислительные машины «третьего поколения». Эти машины на микроинтегральных схемах имеют среднее быстродействие 600—700 тысяч операций в секунду, что в 50—60 раз превышает быстродействие ЭВМ «Минск-22».

Линиями связи ИВЦ соединяется с цехами и складами в Москве и Кинешме, где установлено более 150 телетайпов, регистраторов и других средств сбора и передачи информации. Все расчеты для производства в Москве и Кинешме сосредоточены в едином центре.

Особый интерес представляет система непосредственного управления работой главных сборочных конвейеров. Все комплектующие изделия пойдут на сборку под контролем электронно-вычислительных машин.

Одновременно будет осуществляться с помощью ЭВМ контроль за качеством автомобилей. Благодаря оперативному вмешательству дефекты устраняются в местах их задержания.

Умелое использование современных средств автоматизации управления позволит повысить качество управления, ритмичность и, следовательно, эффективность производства.

Создан и функционирует, как мы уже рассказывали выше, центральный диспетчерский пульт, оснащенный современ-

ными средствами информации и контроля за ходом производства.

Конструкторы ведут работу по использованию математических методов проектирования поверхности кузова.

В технологической подготовке производства найдут применение сетевые графики подготовки новых моделей и модификаций. Контроль графика будет проводить ЭВМ. Эти мероприятия позволят значительно ускорить подготовку производства новых моделей, что особенно важно для завода, поставляющего большую долю продукции на экспорт.

Предусматривается автоматизация с помощью ЭВМ управления запасами на складах материалов, покупных деталей и готовой продукции. Постоянный контроль уровня запасов, сигнализация об отклонениях позволят снизить уровень запасов и, следовательно, объем оборотных средств. Такие же проблемы с помощью ЭВМ будут решаться в отношении незавершенного производства деталей собственного изготовления.

Большой экономический эффект для народного хозяйства будет получен за счет уменьшения простоев железнодорожного транспорта, планирование работы которого будет обеспечивать также ЭВМ.

\* \* \*

В конце 1972 года в двухпролетной части нового главного корпуса был введен в эксплуатацию автоматический склад двигателей. Это сооружение состоит из четырех основных частей: специальных стеллажей, автоматических кранов (штабелеров), устройства для впуска и выпуска контейнеров и пульта управления.

Специальные стеллажи состоят из 3400 ячеек, что обеспечивает одновременное хранение на складе 6800 двигателей моделей 408 и 412. Четыре автоматических штабелера движутся горизонтально со скоростью от 5 до 90 метров в минуту и по вертикали — 15 метров. Штабелеры принимают не менее 30 контейнеров или 60 двигателей в час.

Со всем этим сложным хозяйством управляется один оператор с помощью пульта управления.

Рабочий ставит очередной контейнер с двигателем на рольганг впускного устройства. Оператор заносит в кодированную картотеку штабелера принятые двигатели и закладывает эту карточку в пульт управления. Отсюда подается команда штабелеру. Он берет с рольганга контейнер и ставит его в ячейку.

Автоматический склад обеспечил полную сохранность двигателей, облегчил работу складских работников, коллектива цеха сборки № 1 и создал возможность в любую минуту подать тот или иной двигатель на участок сборки агрегатов.



Позже началось строительство автоматизированного центра запасных частей к автомобилю «Москвич». Он разместится рядом с главным корпусом, на новой площадке завода.

Сверх своей программы АЗЛК будет выпускать столько запасных частей, что из них можно было бы собрать по крайней мере 30 тысяч автомобилей. Это равносильно еще одному заводу внутри завода!

Сооружаемый центр представляет собою склад площадью в 30 тысяч квадратных метров с самой высокой механизацией и автоматизацией. Достаточно сказать, что учет, хранение и поиски необходимых изделий, а также их отправка возлагаются на электронно-вычислительные машины.

Заглянем в диспетчерскую цеха сборки № 1. Это своеобразное зеркало работы коллектива. Здесь в застекленной комнате можно узнать, как из цеха сборки № 2 подаются колеса, двигатели, задние мосты, нет ли остановок на технологических линиях из-за отсутствия окрашенных кузовов.

Большой светящийся экран расскажет о том, как работают сборочные участки цеха.

На дежурстве оператор Н. Зекова. Без отрыва от производства она окончила техникум и стала хозяйкой пульта.

Внимание, внимание! Зажегся на пульте красный свет: цех окраски прекратил подачу на сборку окрашенных кузовов. Оператор засек время — 8 часов 30 минут...

Снова сигнал тревоги. На участке № 1 остановка. Оператор по радио просит объяснить причину. Если поломка на конвейере — сразу принимаются меры. Наладчики цеха ремонта оборудования идут на линию и исправляют неполадки.

Журнал и документация на пульте расскажут о том, как работали смены, участки.

Если простой из-за нехватки деталей — вся диспетчерская служба становится на ноги. Пошел брак — на участки спешат мастера, технологи, контролеры.

Непрерывно звонит телефон. Н. Зекова едва успевает отвечать.хлопотливая у нее должность, трудная — постоянно держать руку на пульсе производства, регулировать его. Однако у нее отличные помощники — автоматика, современная электронная техника.

\* \* \*

23 мая 1973 года, в дни работы в Москве международной выставки «Автосервис-73», открылась новая заводская станция технического обслуживания автомобилей.

На пересечении Кузьминской улицы и Волгоградского проспекта раскинулось на площади в 12 тысяч квадратных метров двухэтажное сиреневое здание.

Цех ремонта и технического обслуживания автомобилей существовал давно, но он располагал маленьким невзрачным

помещением станции гарантийного обслуживания. А сейчас... Но лучше об этом расскажет старейший работник цеха, контролер-приемщик станции Алексей Павлович Прохоров.

— Трудно сравнивать старую «гарантийку» и новую станцию на Волгоградском проспекте. Если в прежних условиях мы имели 4 смотровые ямы и обслуживали 30 автомобилей, то теперь проектная мощность станции — 400 автомобилей в день. В распоряжении контролеров и слесарей-дефектчиков 31 смотровая яма. У нас светло и просторно, каждое рабочее место оснащено по последнему слову техники. Все сотрудники работают в удобных фирменных костюмах. Да и все здесь необычно и ново, а потому и работаете легче.

На станции действительно все продумано. И большие холлы, и цветные мозаичные панно, и просторный производственный зал. На втором этаже все предусмотрено для удобства клиентов. Лекционный кинозал на 250 мест, демонстрационный выставочный зал, столовая, зимний садик, буфет.

В зале ожидания владелец автомобиля может отдохнуть, почитать газеты и журналы. По световому табло можно следить за ходом выполнения заказа.

На станции работает учебный центр для подготовки специалистов автосервиса.

Станция выполняет все виды мелкого и крупного ремонта, вплоть до кузовных работ и перекраски автомобиля. Все начинается с тщательного осмотра машины. Прежде всего ставится диагноз. Для этой цели работники станции располагают разнообразным диагностическим оборудованием.

Хотя станция фирменная, она приспособлена и для обслуживания «Жигулей», «Запорожцев» и автомобилей ряда иностранных марок.

За проектирование и строительство образцово-показательной станции технического обслуживания и гарантийного ремонта автомобилей «Москвич» большая группа архитекторов, строителей и работников АЗЛК получила премию Совета Министров СССР 1975 года. Среди автозаводцев премии были удостоены начальник отдела эксплуатации экспортных автомобилей А. И. Цымбал, начальник бюро испытаний отдела главного конструктора Р. А. Чертов, начальник отдела экспортных поставок В. Я. Букреев, секретарь парткома завода А. К. Жидков.

## НА ПОРОГЕ СЛАВНОГО ЮБИЛЕЯ

Повышенные обязательства, принятые в честь 50-летия Советского Союза были успешно выполнены. До срока, 25 октября, был взят рубеж десяти месяцев и передан традиционный сверхплановый подарок Родине — 1000 автомобилей «Москвич».



Снова торжествует заводская экономика: сверхплановая прибыль в 1972 году составила 842 тысячи рублей, а выпуск машин увеличился на 12,8 процента. Четыре раза, то есть в каждом квартале, коллектив завода выходил победителем Всесоюзного социалистического соревнования.

Все это, конечно, далось с большим напряжением сил. Переезд ряда цехов в новый главный корпус и освоение новой техники и технологии осложняли выполнение возросшего государственного плана. Кроме того, продолжалась реконструкция цехов на старой площадке, что тоже отнимало много энергии. К этому надо добавить трудность небывало жаркого лета. Работу тормозила несвоевременная поставка двигателей из Уфы. И все же завод не уступал своего места на переднем крае, шел к поставленной цели и находил еще силы для оказания помощи подшефному совхозу в заготовке картофеля и овощей.

Высокая трудовая и общественно-политическая активность — главная примета 1972 года. Без нее вряд ли удалось бы выполнить все намеченное в юбилейном году.

Коммунисты, как всегда, были в первых рядах инициаторов многих патриотических начинаний этого года. Запевалами добрых дел на заводе стали сборщики. У них возник почин девятой пятилетки, подхваченный во всех цехах: «Пять — в четыре с половиной!» Но вскоре выяснилось, что многих передовиков и такой темп не устраивает...

И вот полторы-две нормы выработки становятся для многих рядовым явлением. Снова пересчитываются сроки личных пятилеток. Уже идет клич по заводу: «Пять — в четыре!»

На производственном совещании сборщики задних мостов решили до минимума сократить простой оборудования (это вполне возможно, надо только договориться с цехами, поставляющими детали), наладить хороший ритм, быть самым собранным — вот и все! Кажется, не так уж трудно. А в результате резко повышается производительность труда на каждом рабочем месте, именно так, на каждом, — в этом идея их решения. Тогда рядом с идущими впереди не будет отстающих. А чтобы их не было, каждый должен болеть и отвечать не только за свое личное дело, но и активно помогать, если это понадобится, соседу.

Первыми последователями сборщиков задних мостов стали остальные участки цеха шасси. Шассисты понимали, что не сразу все делается, и решили начать с того, чтобы повысить производительность труда на 10 процентов. Ну, а кто сможет больше — тому и почет, и уважение.

Вместе с технологами передовики производства засели за разработку путей к достижению задуманного. Прежде всего, разумеется, ритмичность и борьба с малейшими простоями, но можно многого добиться и за счет совершенствования техноло-

гии, более рациональной расстановки оборудования и рабочих, внедрения новой техники.

Восемьдесят процентов (!) всех производственных рабочих завода поддержали предложение шассистов. Из месяца в месяц распространение почина становилось все более массовым. И вот осязаемый результат достигнутого повышения производительности: трудоемкость автомобиля «Москвич» модели 412 снизилась в 1972 году почти на 4 нормо-часа, а выпускаемой одновременно модели 408 — на 4,245 нормо-часа.

Хорошее начинание автозаводцев было одобрено Люблинским райкомом партии и нашло широкую поддержку со стороны трудящихся других предприятий.

Подъем социалистического соревнования позволил добиться прочного производственного успеха, обеспечил выполнение всего задуманного в 1972 году и заложил хорошую основу для выполнения плана 1973 года. 6400 производственных рабочих АЗЛК досрочно выполнили задание второго года пятилетки, многие вопреки календарю уже трудились в счет 1973-го и даже 1974 годов.

Осенью 1972 года уже не раз сходило с главного конвейера по 500 и более автомобилей в сутки — такая производительность приближалась к темпам выпуска, намеченным на третий год пятилетки.

Среди знатных людей завода, постоянно высоко держащих знамя соревнования, следует назвать фрезеровщика инструментально-штампового производства кавалера ордена Ленина Вениамина Петровича Карпова. Раньше таких корифеев в инструментальном цехе по пальцам пересчитывали. Ну, Исаев, ну, Сереженкин... Замечательные мастера своего дела, неперенные участники всяких начинаний и воспитатели молодежи, они научили многих автозаводцев. Иные из учеников сами поравнялись со своими учителями, и теперь их имена произносятся с таким же уважением. Они уже принимают эстафету воспитателей и щедро отдают опыт, знания другим, более молодым.

Жизнь не стоит на месте, и корифеев инструментального дела становится на АЗЛК куда больше. Но даже среди них Карпову отводится особо заслуженное место. Любят его за все: и за добрый, веселый характер, и за удивительный талант фрезеровщика, и за то, что он неутомимый общественник, один из лучших партгрупоргов завода.

За двадцать с лишним лет работы Карпов многому научился. Рабочий с дипломом автомеханического техникума, он постиг и самые глубинные практические навыки. На обработке сложных деталей «фрезеровщик номер один», как его называют в цехе, продолжает совершенствовать свою профессию и, обгоняя время, идет к финишу личной пятилетки.

— У него целая школа, да, да своя, карповская школа, в которой он пестует способных молодых рабочих, — так гварит



секретарь партбюро инструментальщиков Иван Иванович Соловьев.

Прошел карповскую школу и один из молодых фрезеровщиков, Олег Клитный. Парень этот оказался с поровом. Дело дошло до того, что на рабочем собрании обсуждали его поведение. Строже всех говорил с ним сам Карпов. Потом Олег Клитный вспоминал, что тот день стал переломным в его жизни. Много он перечувствовал, многое понял. И пошел парень в гору. Да так, что скоро сам Карпов стал похваливать ученика. А Клитный навсегда сохранил чувство благодарности к своему учителю.

— Хотя учеба уже закончена, но Вениамин Петрович часто приходит на мое рабочее место, помогает советом и делом, да и я к нему бегаю, — говорит юноша.

Карпов и впрямь не забывает воспитанника. В своем социалистическом обязательстве он не забыл записать пункт о том, что будет по-прежнему помогать ему. А когда Клитный узнал, что Вениамин Петрович выполнил годовой план за 8 месяцев, он по-хорошему заволновался и сказал, что непременно попробует тянуться за учителем.

Горячо любит В. П. Карпов свою рабочую профессию, но с огромной ответственностью он относится и к порученной партийной работе:

— Должность партгрупорга очень высока. Если вдуматься, то ведь в нашей партгруппе, у наших станков, зарождается весь производственный успех участка, здесь превращаются в конкретные дела планы партии. И от того, как работают партгрупорг, каждый коммунист, зависит очень многое.

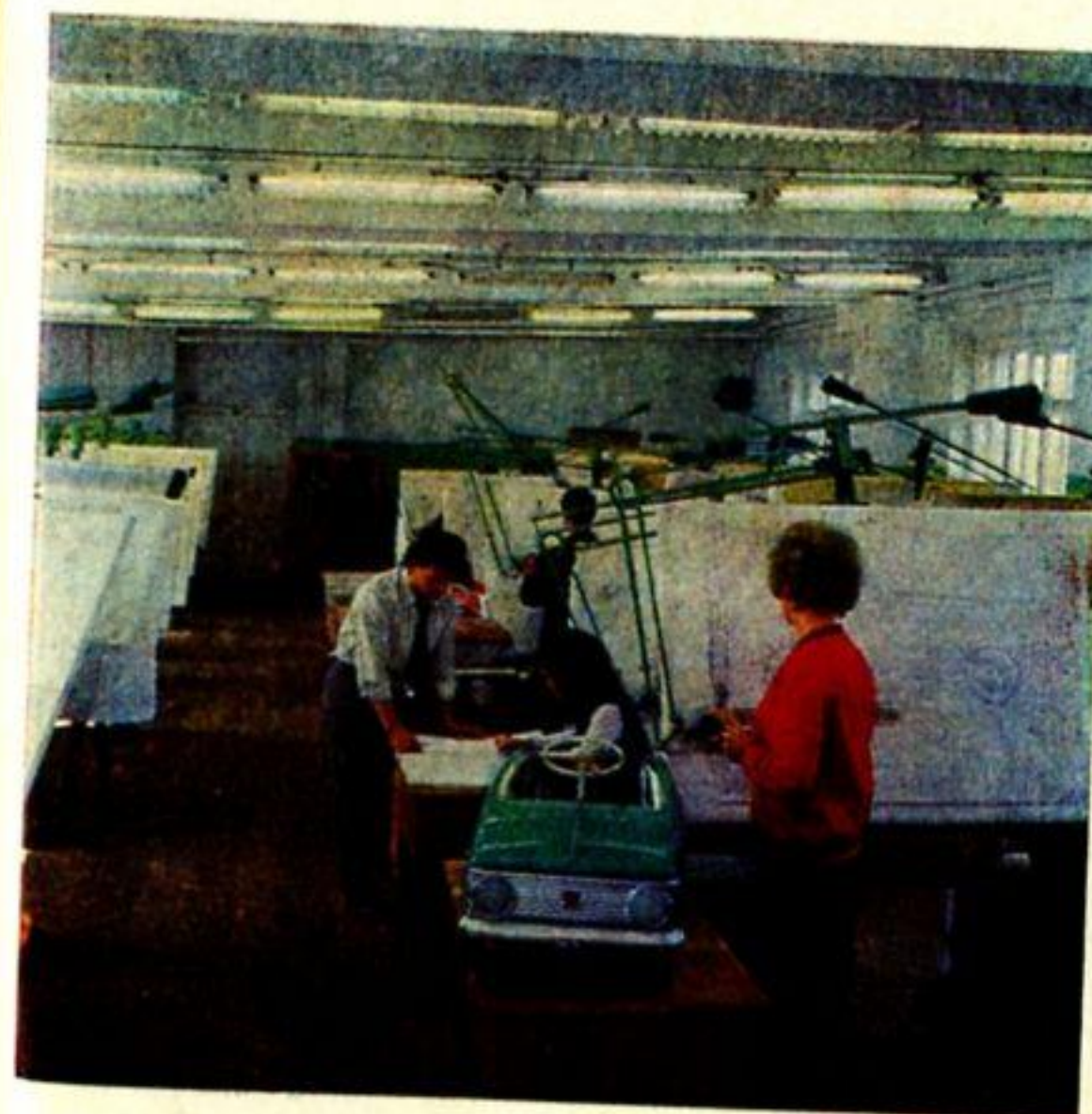
Это плод раздумий рабочего человека новой формации, образованного и любящего свое дело, стоящего у самых истоков творчества на заводе.

Участок контрольных приспособлений, где партгрупоргом Вениамин Карпов, всегда впереди, а что касается самого партгрупорга, то, чуть заглянув в завтрашний день, мы можем сообщить, что свою пятилетку он выполнил на 20 месяцев раньше срока — в апреле 1974 года. Весной 1976 года ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Карпов — громкая фамилия на заводе. И такими людьми богат АЗЛК. От слесаря по ремонту штампов до заместителя секретаря парткома вырос другой знатный инструментальщик — Александр Иванович Давыдов.

Самая молодая среди династий автозаводцев — это семья Архиповых. Лишь второе поколение Архиповых трудится на АЗЛК, причем так, что слава о них уже переступила заводской порог.

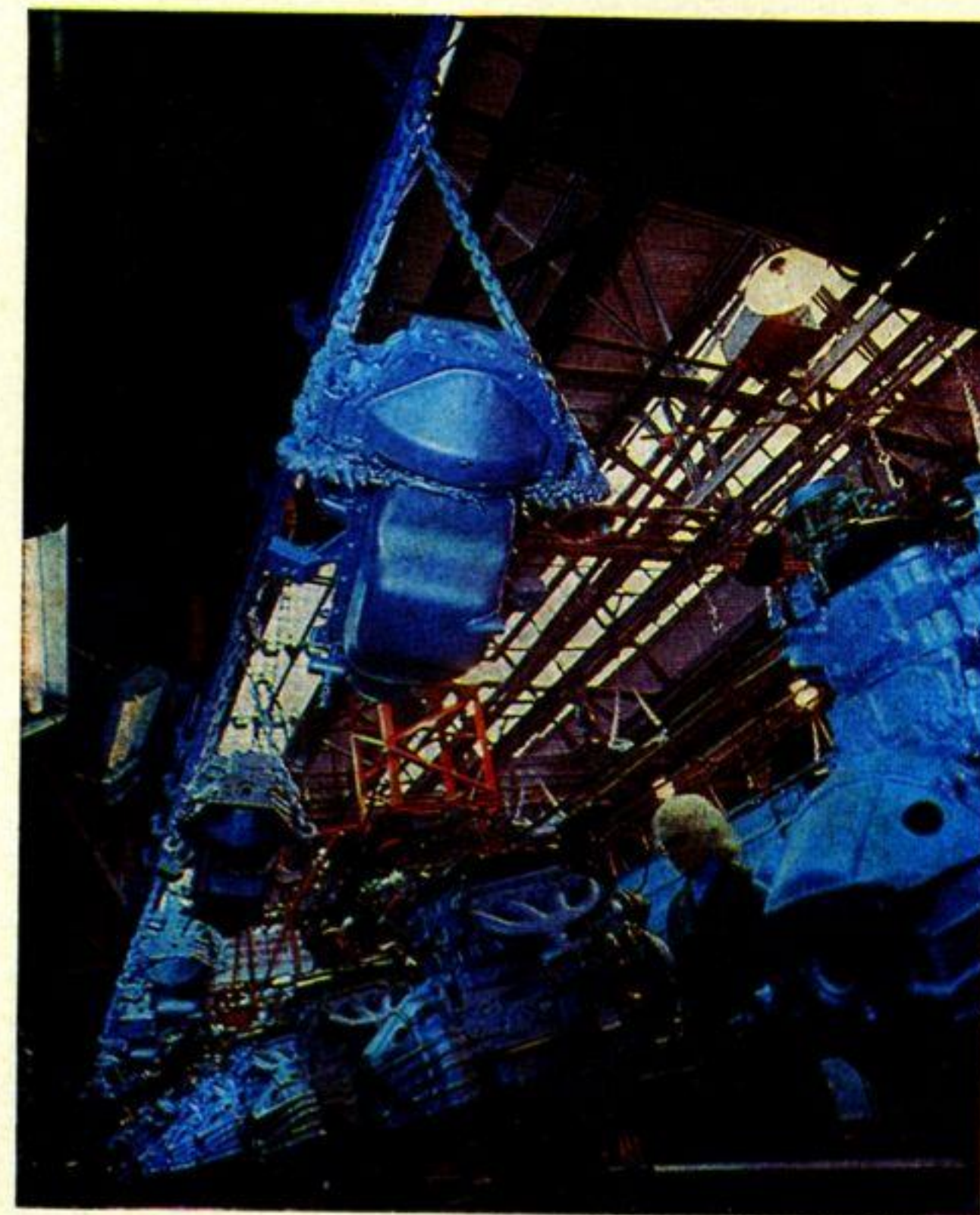
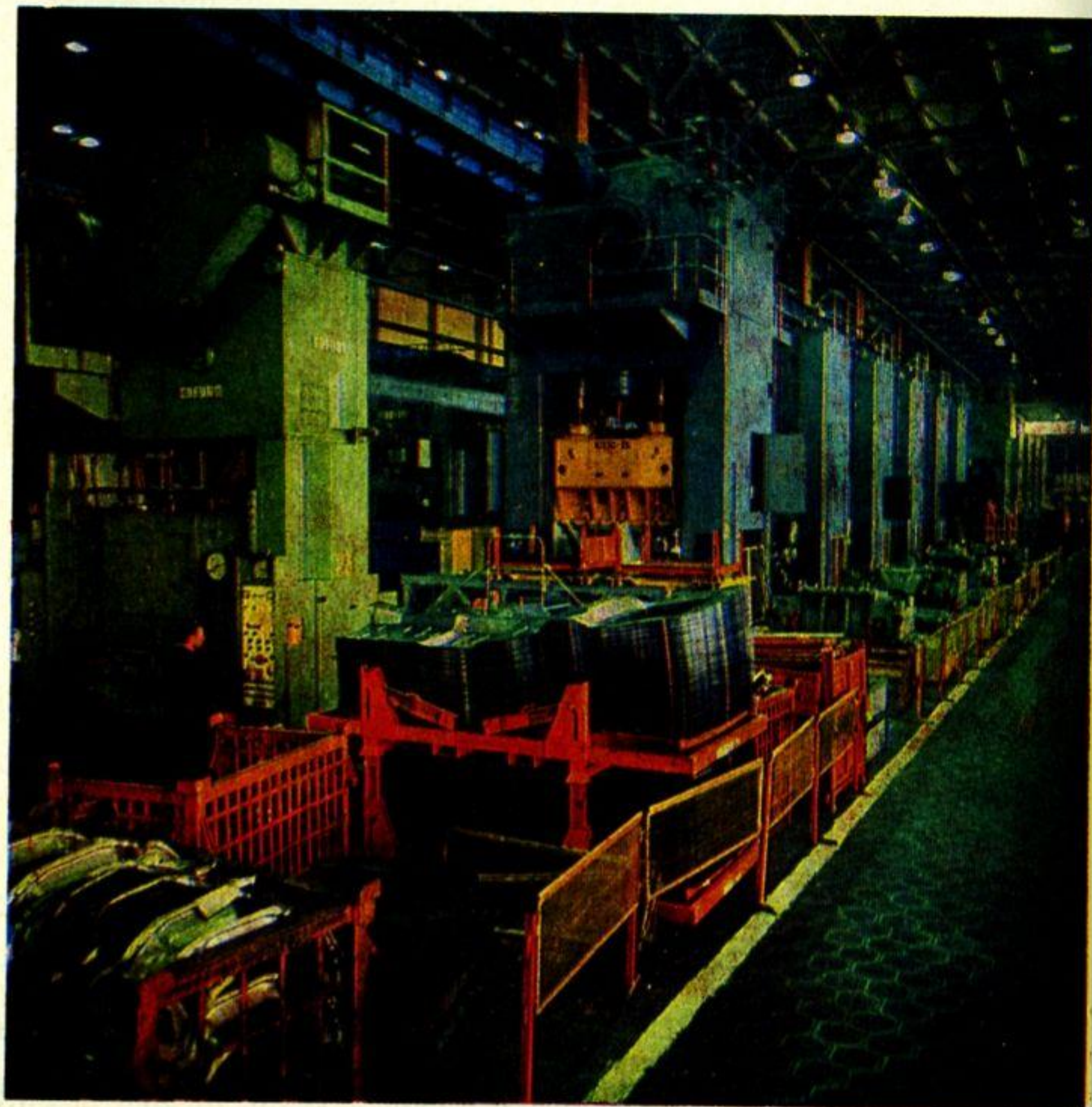
Это простые люди, средняя современная семья. Никаких героических дел («Ведь старательная работа это не героизм», — говорят братья Архиповы).



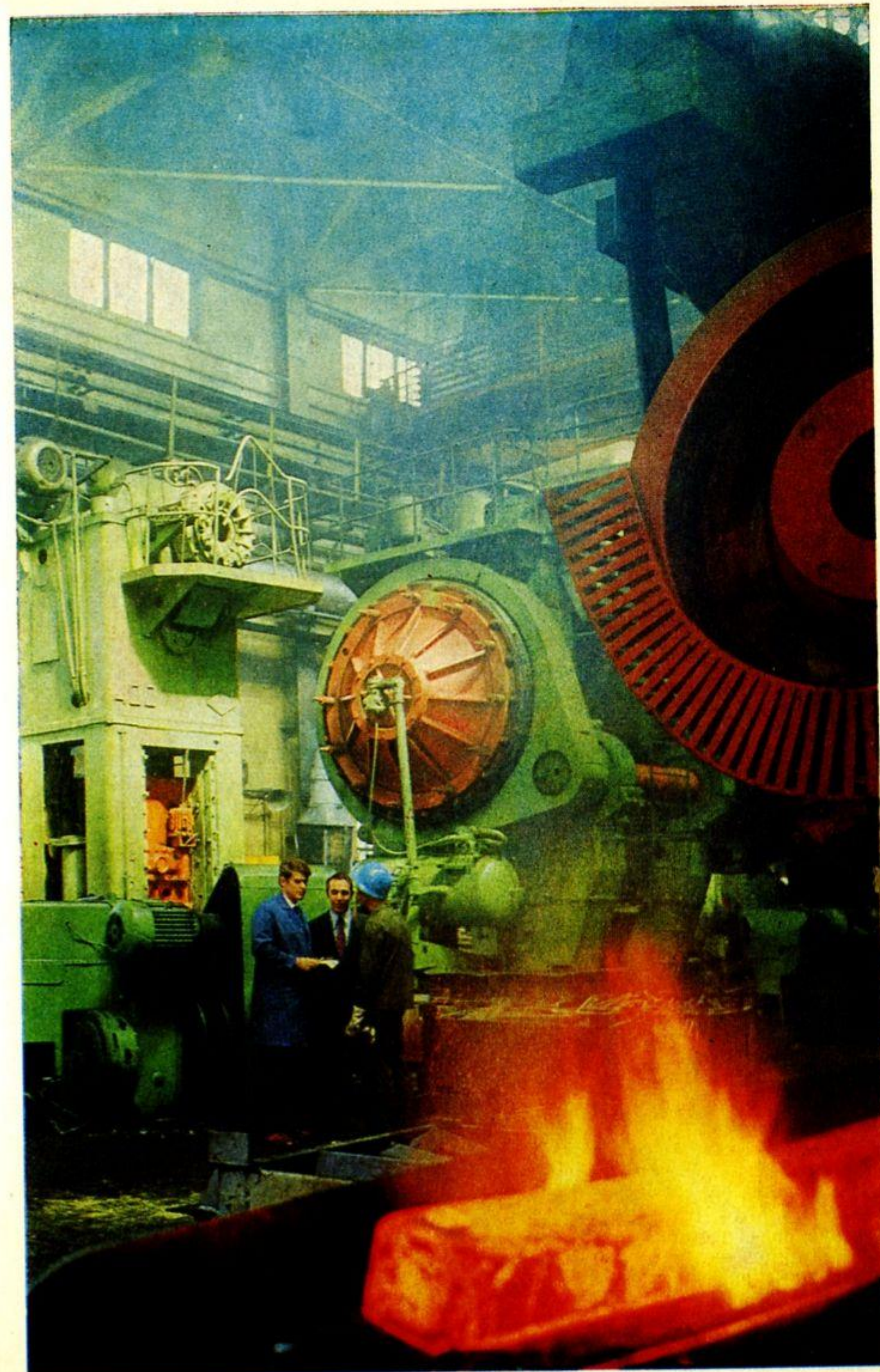
Родилась новая модель — «Москвич-2140». Как и всем предыдущим моделям начало ей положили в конструкторском бюро завода.



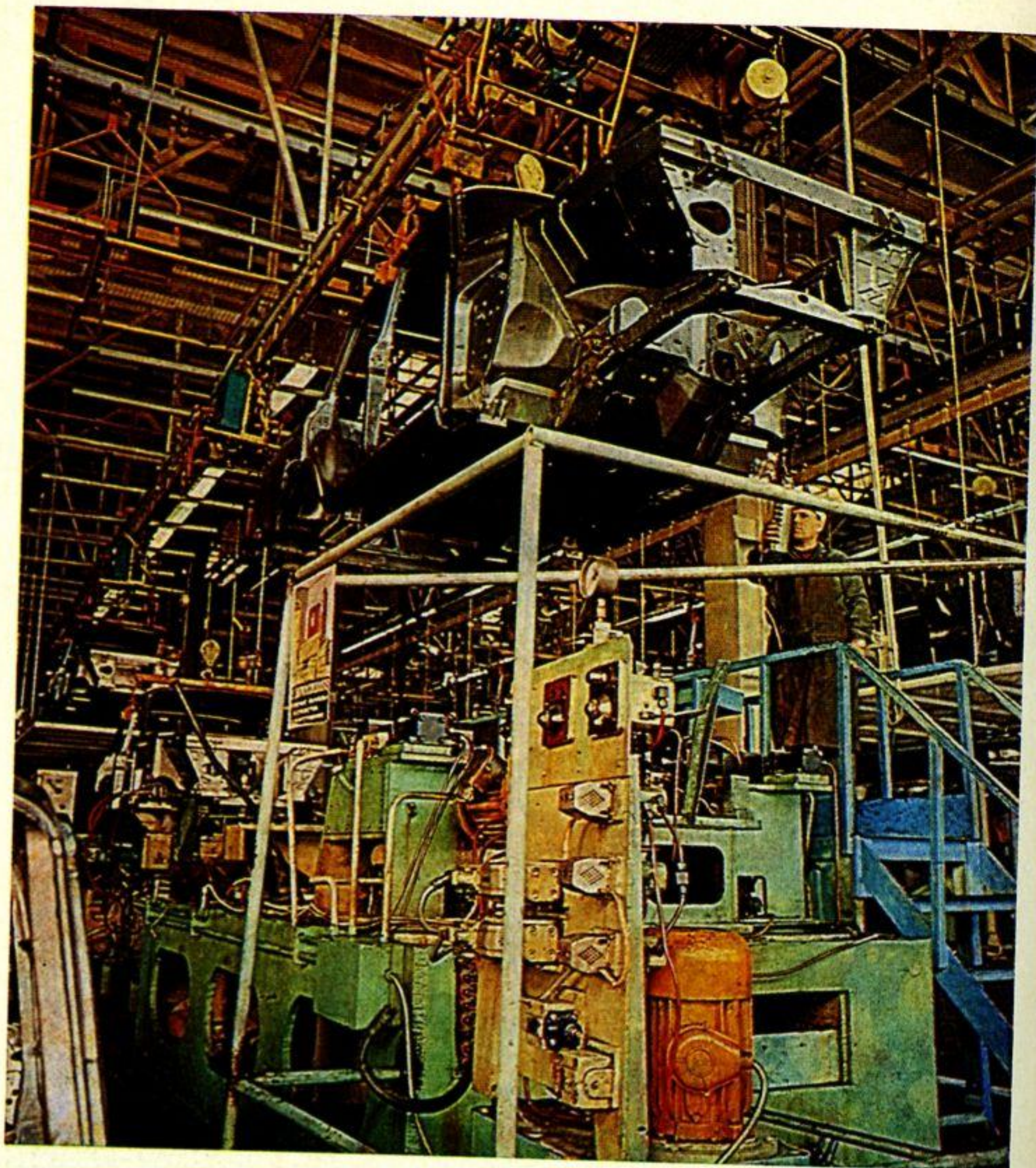
Прессовый цех,  
цех моторов и  
цех шасси — каждый  
из них можно сравнить  
с целым предприятием.  
Большое впечатление  
оставляет кузнечный цех  
завода  
(фото на следующем  
развороте).  
Но завод продолжает  
расти, создаются  
новые корпуса,  
приходящие на смену  
существующим.







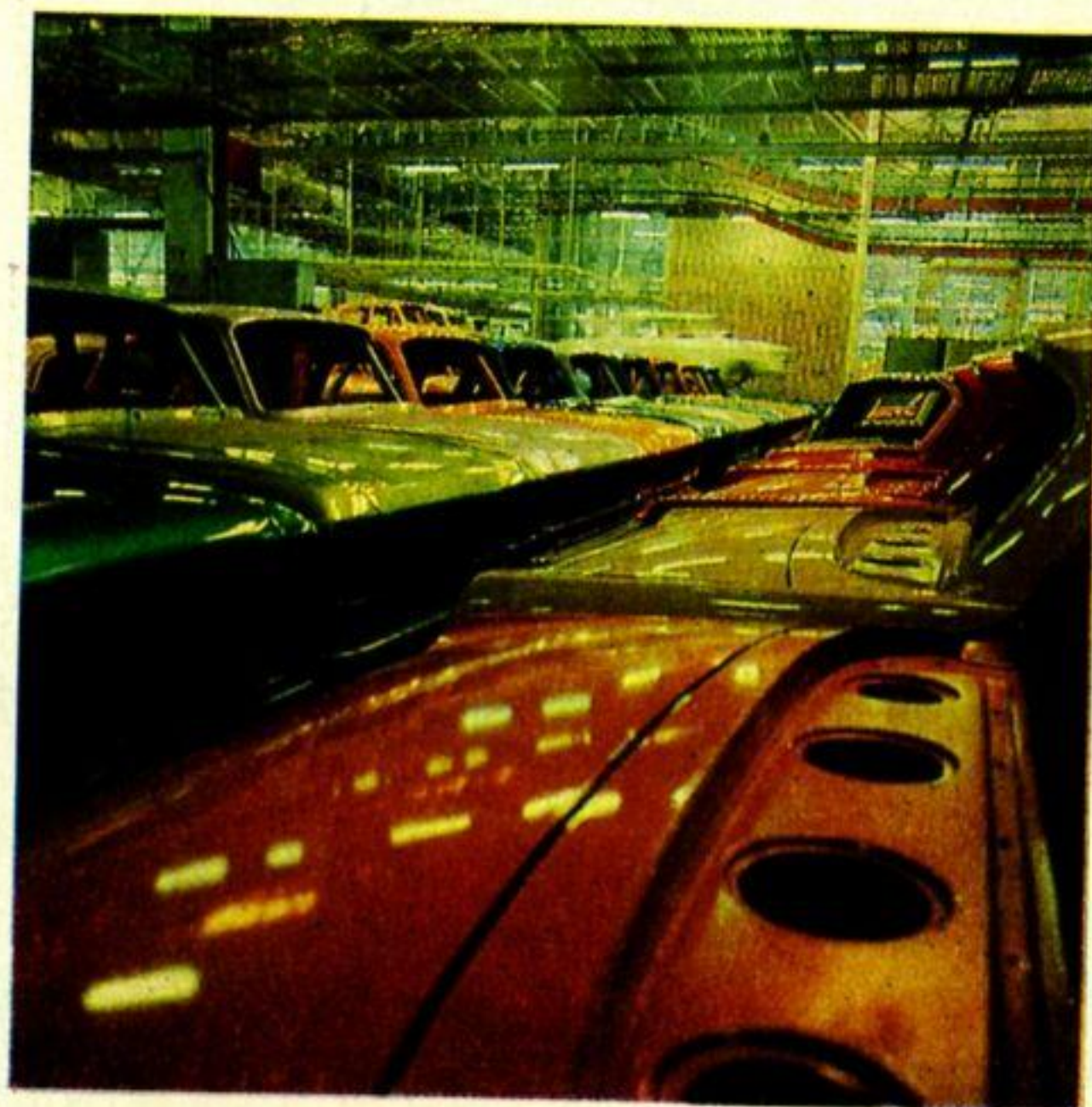




В новых корпусах  
установлено самое  
современное  
оборудование.  
Остов машины  
постепенно обрастает  
деталью, кузова  
поступают в окраску,  
качество которой  
проверяется  
в специальной  
бестеновой камере.







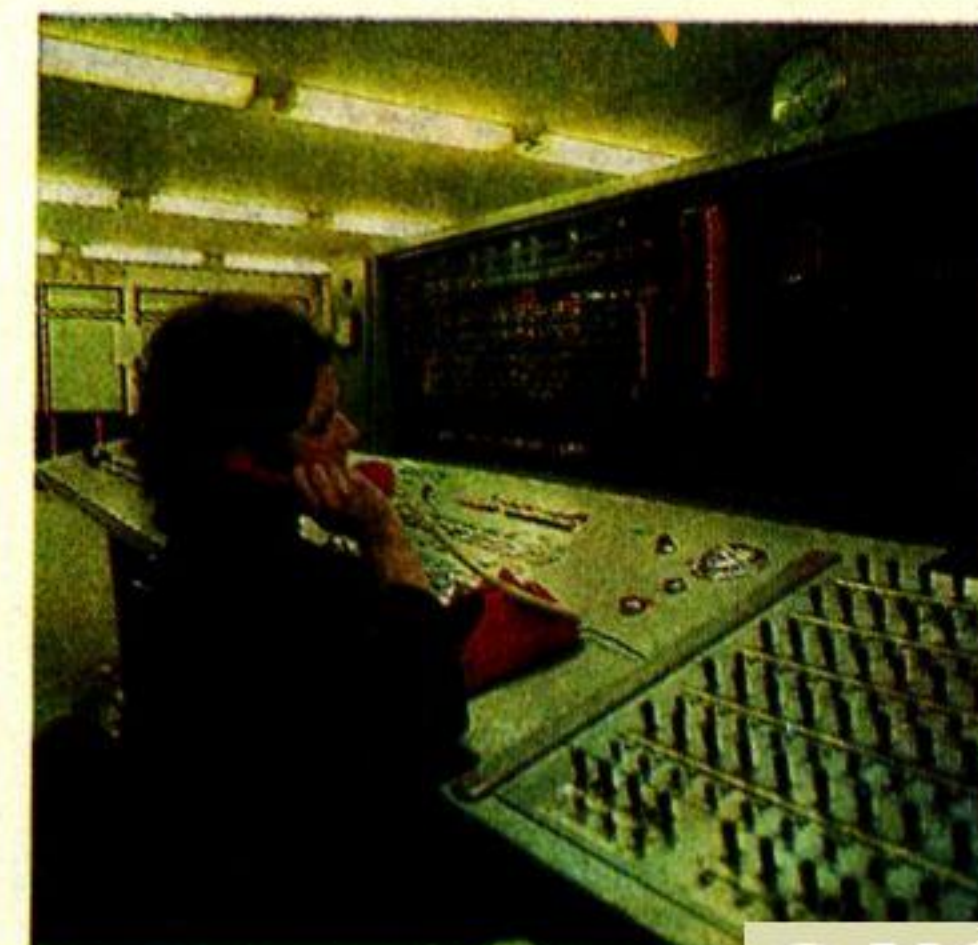
Вот панорама  
нашего завода.  
В сущности,  
это целый город  
с многотысячным  
населением. На снимке  
слева — один из его  
цехов, а справа —  
парад автозаводцев  
на стадионе АЗЛК.



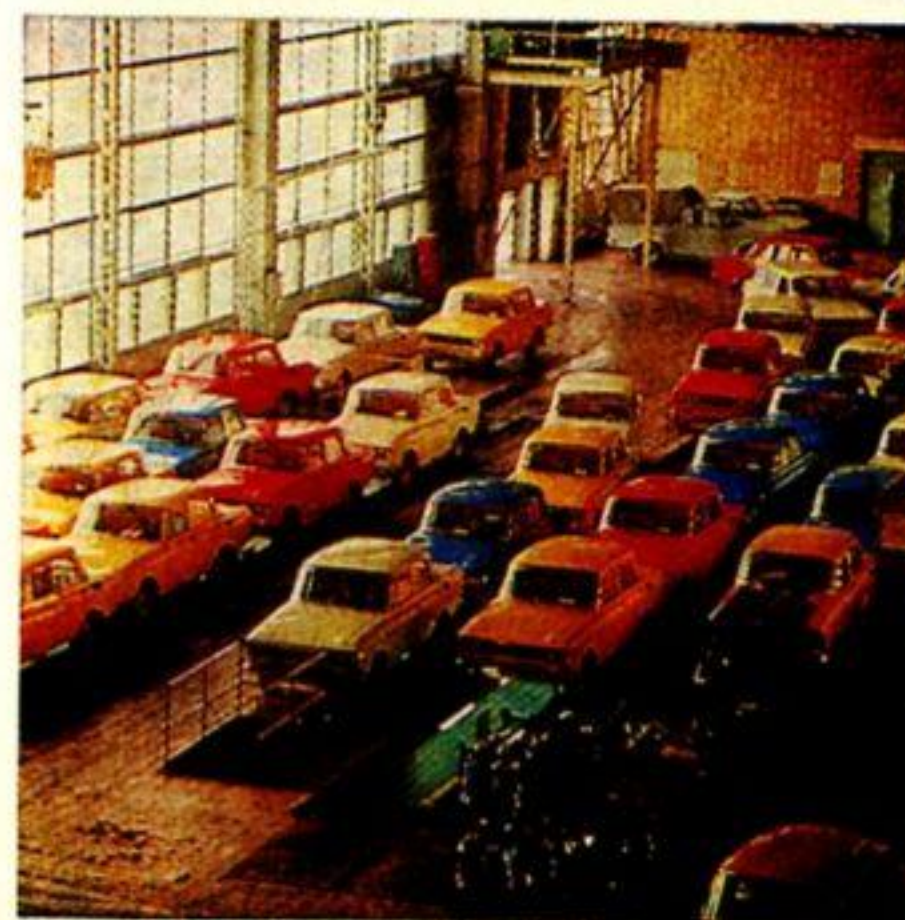
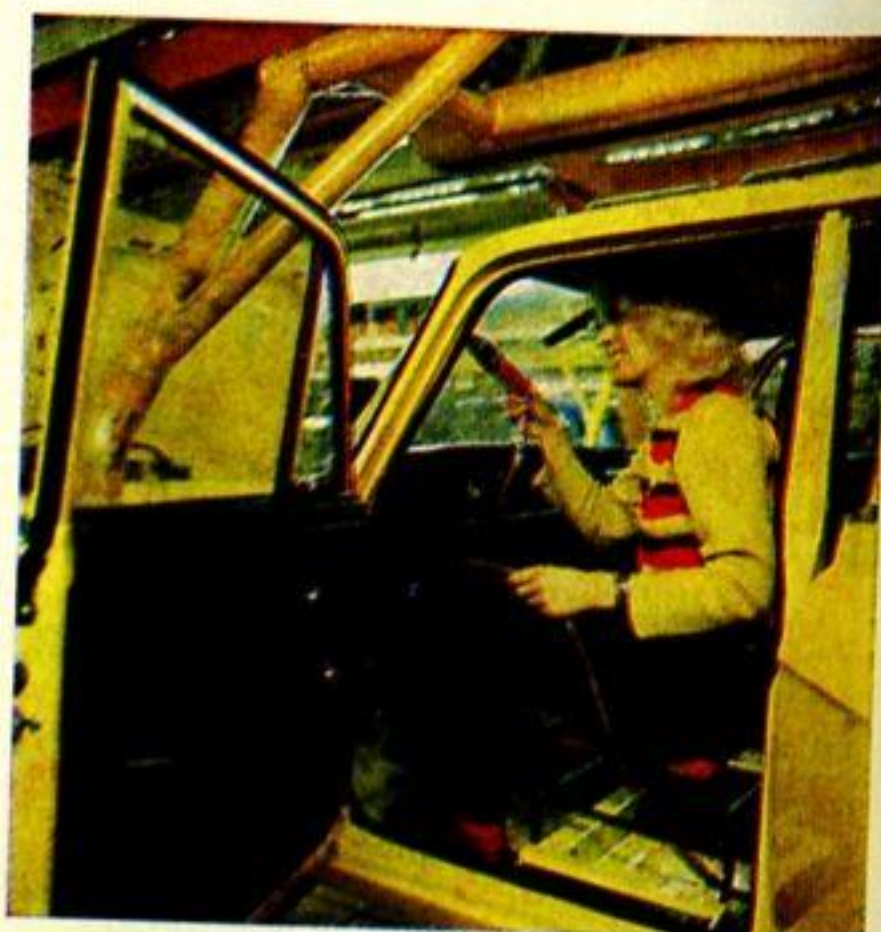




Сложнейшее производство,  
множество участков...  
И от работы каждого из них  
зависит темп работы всего завода.  
Только при помощи самых  
современных средств управления  
можно организовать слаженное и  
бесперебойное сотрудничество  
всех производственных  
подразделений.

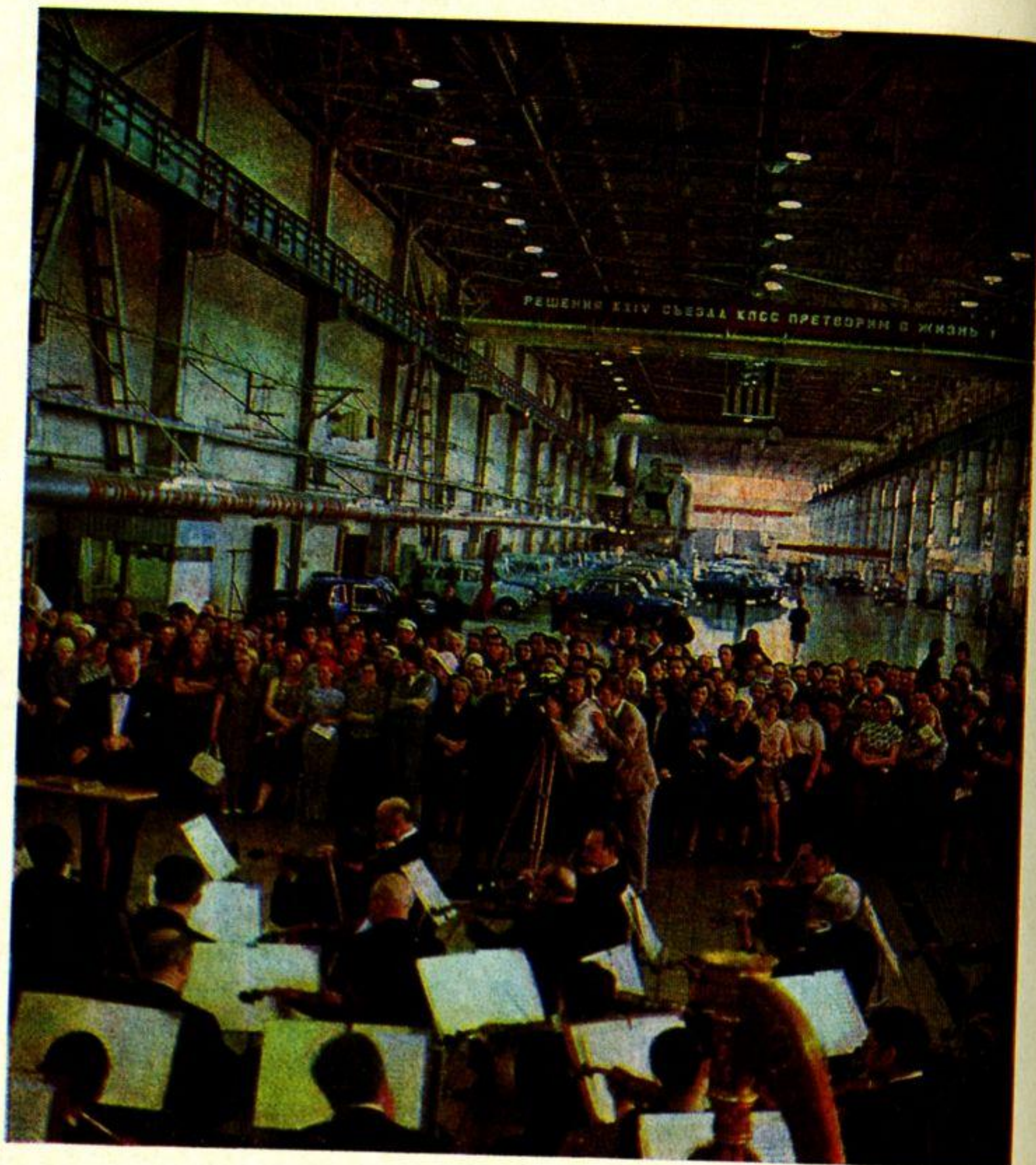






Главный конвейер, пожалуй, самое грандиозное сооружение на заводе. Идет сборка. Ловкие руки доводят до готовности каждый элемент рождающегося автомобиля... И вот они — на выходе из цеха.





Концерт в цехе — не редкость на АЗЛК. Большая дружба связывает автозаводцев со многими творческими коллективами столицы. На снимках справа — образцовая станция технического обслуживания, сооруженная неподалеку от производственных корпусов АЗЛК.





Все отлажено, все проверено.  
Автомобили уходят с завода.  
Доброго вам пути,  
наши «Москвичи»!

Впрочем, был и героизм. Глава династии Александр Иванович Архипов, проработавший на заводе более 30 лет, хорошо проявил себя на фронте. Отличный мастер, в прошлом бригадир маляров, вернулся домой инвалидом. Он занялся более доступной ему работой и не оставлял ее до конца жизни.

Теперь глава семьи — Татьяна Петровна, мать четырех братьев Архиповых, работающих на АЗЛК. Она была комплектовщицей в транспортном цехе завода, а сейчас — пенсионер. Но разве могла она расстаться с предприятием, которое стало вторым домом? И когда ей предложили работу полегче, она с радостью согласилась.

А сыновья ее росли, как все советские дети. Каждое лето проводили в заводском пионерском лагере, играли в футбол и баскетбол. Трое младших и сейчас в цеховых командах.

Сергею было 15 лет, когда он объявил, что идет на завод, и дал слово, что учебу не бросит. За ним потянулись и братья.

Ребята вымахали крепкими, здоровыми — настоящая рабочая косточка. Растет мастерство, растут и заработки, больше становится премий и благодарностей. Словом, передовики. Во всем чувствуется преемственность лучших черт рабочей династии. В труде Архиповы тянутся один за другим. На сборке когда-то работал отец, со сборки начинал и Сергей, туда же затем пришли и его братья.

Сергей окончил вечернюю школу при заводе, потом приборостроительный техникум. Когда же на АЗЛК стала широко внедряться автоматизированная система управления производством и появилась необходимость в новых специалистах — электронщиках, программистах, завод снова послал Сергея учиться. На этот раз на дневное отделение факультета «Автоматика и вычислительная техника» Московского энергетического института.

В заводской вечерней школе учились и его братья. Все трое потом оказались в цехе моторов на участке испытания двигателей.

По-видимому, здесь нашел свое призвание Евгений. Он быстро освоил профессию наладчика испытательных стендов, показал изобретательские способности, и его выдвинули бригадиром.

Анатолия манит конструкторская работа. Он продолжает учиться без отрыва от производства, по вечерам посещает лекции и лабораторные занятия на факультете «Двигатели внутреннего сгорания» в институте при автозаводе имени Лихачева.

Самый младший из Архиповых, Александр, судя по всему, еще не определил окончательно свою линию в жизни. Но и быть хорошим токарем-универсалом не мало значит!



\* \* \*

Незадолго до юбилея Советского Союза автозаводцы радостно встречали у себя дорогих гостей — прибывшую в СССР болгарскую партийно-правительственную делегацию во главе с товарищем Тодором Живковым.

Вместе с болгарскими товарищами на завод приехали член Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь МГК КПСС В. В. Гришин, секретарь ЦК КПСС К. Ф. Катусhev, заместитель Председателя Совета Министров СССР М. А. Лесечко, Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов и другие товарищи.

Руководители завода рассказали о производстве автомобилей «Москвич» и перспективах его развития.

Бурную овацию устроили гостям рабочие цеха сборки № 1. Здесь посланцы братской страны ознакомились с работой главного конвейера, на котором шла в это время сборка автомобилей модели 412 для Болгарии.

На АЗЛК по праву гордятся своим скромным вкладом в укрепление братской дружбы между народами СССР и Болгарии. Десятки тысяч автомобилей «Москвич» поставлено в НРБ.

Специалисты АЗЛК помогли болгарским товарищам в создании автосборочного завода в городе Ловеч. Многие болгарские рабочие и инженеры изучали сборку автомобилей на АЗЛК.

Выступая перед автозаводцами, Первый секретарь ЦК КПБ товарищ Тодор Живков рассказал об успехах болгарского народа в строительстве социалистического общества, о его великой дружбе с советским народом.

Это была волнующая встреча!

\* \* \*

11 декабря началась 15-дневная трудовая вахта в честь 50-летия образования СССР, организованная по призыву коллектива второго прессового цеха. И в каждый из этих 15 ударных дней в честь 15 союзных республик все цехи завода значительно перевыполняли суточные задания. Добрые вести одна за другой шли от кузовщиков, сборщиков, шассистов, прессовщиков.

Все было хорошо. Но хотелось как-то по-особому отметить два дня вахты, 21 и 22 декабря, когда во Дворце съездов состоится совместное торжественное заседание ЦК КПСС, Верховных Советов СССР и РСФСР. Передовая бригада Х. Китичева из цеха сборки № 1 предложила сделать эти два дня днями наивысшей производительности труда. Сборщиков поддержал весь завод, и эти два дня стали самыми продуктивными в юбилейной вахте.

Все автозаводцы старались встретить праздник достойно. Около 1400 человек приняли участие в предъюбилейном соревновании изобретателей и рационализаторов. Юбилейный год принес 1800 предложений, из которых 1200 было внедрено. Экономия превысила миллион рублей.

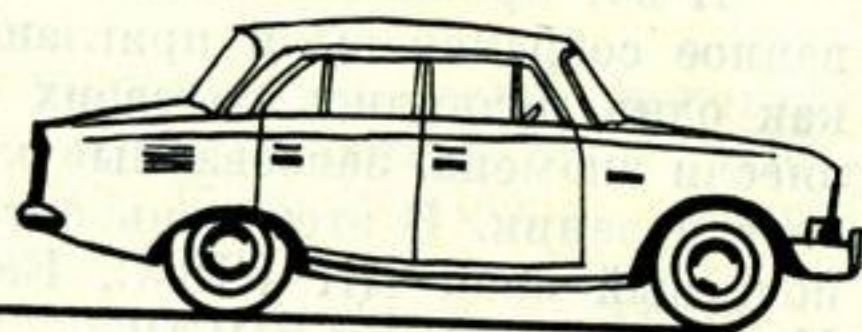
И вот пришли памятные дни юбилея страны. На торжественное собрание были приглашены лучшие люди завода. Все как один поднялись со своих мест, когда под звуки марша внесли знамена, завоеванные коллективом в социалистическом соревновании. В этот день автозаводцам вручили Юбилейный почетный знак ЦК КПСС, Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

От имени всех автозаводцев генеральный директор объединения «Авто-Москвич» В. П. Коломников горячо поблагодарил партию и правительство за высокую награду.

— Мы приложим все силы, — сказал он, — чтобы воплотить в жизнь предначертания партии, планы девятой пятилетки.



# ТЕХНИЧЕСКИМ ПРОГРЕССОМ ОДЕРЖИМЫ



## ПЛАН СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В ДЕЙСТВИИ

Есть на заводе имени Ленинского комсомола большой важности документ, благотворно влияющий на самые различные стороны его деятельности. Это комплексный план социального развития в годы девятой пятилетки.

Вскоре после того как началось осуществление этого плана, стало ясно, что он позволяет лучше видеть и завоевывать рубежи коллективу, полнее использовать резервы и другие возможности каждого цеха, быстрее и лучше решать вопросы повышения благосостояния трудящихся, эффективнее претворять в жизнь решения XXIV съезда КПСС.

Вспомним слова товарища Л. И. Брежнева в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду партии: «В центре внимания коллективов наряду с производственными вопросами, естественно, должны находиться вопросы охраны труда, улучшения бытовых условий. Заслуживает поддержки практика составления планов социального развития коллективов».

На АЗЛК необходимость социального планирования и управления социальным развитием коллектива диктовалась рядом причин. Это и переход завода в 1968 году на новую систему планирования и экономического стимулирования, и развитие хозрасчетных отношений, и назревшая реконструкция предприятия с учетом достижений научно-технического прогресса.

В разработке плана социального развития АЗЛК большую помощь оказала лаборатория социологических исследований кафедры научного коммунизма Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова.

Планом социального развития предусматривался рост политического, профессионально-технического и культурного уровня рабочих и служащих, большое жилищное строительство, сооружение Дворца спорта, дальнейшее улучшение условий труда и производственного быта, общественного питания, организации отдыха.

Дирекция и общественные организации АЗЛК развернули работу по дальнейшему закреплению успехов реконструкции предприятия, по развитию социально-политической активности, творческой инициативы автозаводцев, организации их жизни и быта.

Наличие перспективного плана социального развития на длительный период позволило наиболее рационально и эффективно использовать все материально-технические возможности, регулярно готовить кадры, закалять коллектив идейно-политически, мобилизовать его на решение все более усложняющихся производственно-технических задач.

\* \* \*

Совершенствуя методы комплексного планирования технико-экономического и социального развития коллектива, завод добился в 1975 году ежедневной сборки около 650 автомобилей «Москвич». Пуск нового корпуса с его цехами-автоматами, представляющими новейшее достижение техники, позволил повысить качество продукции, изменить характер и условия труда. Большую роль в дальнейшем совершенствовании производства автомобилей играет новый завод запасных частей в Кинешме — филиал АЗЛК. Широк также и размах реконструкции на старой территории АЗЛК. «Промплощадка № 1» во многом преобразилась. Начать с того, что переселился в новое здание цех сварки. Теперь здесь образовались просторные пролеты, появилось много света, воздуха. С открытием нового участка антикоррозионных покрытий значительно повысилась культура производства в цехе металлопокрытий и термообработки. Большую реконструкцию пережил цех шасси № 1. Там полностью перестроены основные производственные конвейеры по сборке передних подвесок и задних мостов. Пущено в строй несколько производительных автоматических линий.

Так был заложен прочный фундамент для успешного выполнения заданий девятой пятилетки.

План четырех лет девятой пятилетки был завершен 9 декабря 1974 года. Сверхплановый выпуск продукции составил 4316 автомобилей. Последний год пятилетки принес более 2 тысяч сверхплановых «Москвичей».

Это в значительной мере является результатом того, что на заводе уделяют большое внимание высокому уровню технической оснащенности на каждом рабочем месте, полному использованию производственных мощностей.



Многое в этом отношении уже сделано. К концу девятой пятилетки на АЗЛК действовало более 1000 агрегатных и специальных станков, автоматов и полуавтоматов, 46 автоматических линий, 212 поточно-механизированных линий, 50 тысяч метров конвейеров (до реконструкции было 14 тысяч), в том числе 9800 метров конвейеров с программным управлением.

Уровень механизации производства все время растет. В семидесятом году он составлял 70 процентов, в 1975 году в соответствии с планом социального развития коллектива этот уровень доведен до 90 процентов, а в некоторых цехах — до 100 процентов. На этой основе удельный вес высококвалифицированных рабочих вырос в последнем году пятилетки до 75 процентов.

Новая техника, производственные успехи позволили значительно увеличить фактический расход фондов экономического стимулирования. Уже в первые три года пятилетки фонды материального поощрения, социально-культурных мероприятий и жилищного строительства выросли почти вдвое.

Растут требования не только к машинам, но и к людям, которые управляют новой замечательной техникой. Для ускорения технического прогресса (а это одна из главных забот коллектива) нужны специальные знания, высокая профессиональная подготовка, общая культура человека. Все это стало на заводе обязательным условием успешного труда.

Одержимость идеями технического прогресса видна здесь во всем, и прежде всего в стремлении автозаводцев учиться, повышать квалификацию и общий культурный уровень. Это полностью совпадает с устремлениями администрации и общественных организаций завода. Партийный комитет систематически проверяет работу парторганизаций цехов и инженерных служб по своевременному выполнению планов внедрения новой техники и технологии, решению актуальных проблем развития производства.

Автозаводцы разработали и внедрили много технических и технологических новинок, облегчающих их труд и улучшающих качество продукции. Это прямой результат роста культурно-технического уровня рабочих, техников и инженеров АЗЛК, их умения творчески решать сложные технические задачи.

Жизнь все время предъявляет работникам завода повышенные требования. В результате на производстве появляются новые профессии с совершенно иным характером труда. Раньше, например, когда преобладала ручная электродуговая сварка, от рабочего-сварщика не требовалось широких специальных знаний, надо было иметь лишь некоторый навык. Теперь электросварщик должен владеть сложной техникой и технологией, обязан знать многое из основ электротехники,

физики, химии, металлургии, устройство электросварочных установок, режимы сварки, а также многое другое. Овладеть современной аппаратурой и технологией сварки могут только высококвалифицированные и образованные рабочие. Такую подготовку и стремиться дать на заводе электросварщикам, работающим на автоматах и полуавтоматах.

Точно так же обстоит дело и со многими другими профессиями. В соответствии с повышением технических требований план социального развития автозаводцев предполагает увеличение удельного веса высококвалифицированных рабочих. К концу девятой пятилетки удельный вес рабочих четвертого разряда увеличился до 30 процентов, пятого разряда — до 26 процентов, шестого разряда — до 12 процентов. Одновременно снизился удельный вес рабочих низших разрядов.

На заводе могут работать прекрасные инженеры и мастера, в цехах могут стоять самые добротные станки и автоматические линии, и все же они не дадут полной отдачи, если рабочий как следует не обучен, не знает, чем занимается его сосед, не ясно понимает общие цели и задачи коллектива.

Вот почему большой резонанс получила на заводе инициатива коллектива участка старшего мастера Н. Волкова из прессового цеха № 2: помочь каждому молодому рабочему повысить профессиональное мастерство.

Н. Волков предложил программу, состоящую из трех пунктов. Молодой рабочий должен хорошо изучить оборудование на своем рабочем месте, перенять у более опытных передовые методы труда, овладеть двумя-тремя смежными профессиями. Все это расширит кругозор молодого рабочего, поможет ему быстрее и лучше войти в трудовую жизнь коллектива.

Партийный комитет и завком профсоюза поддержали этот почин. Его обсудили во всех цехах, и в результате более 4 тысяч юношей и девушек получили аттестаты профессионального мастерства. Заметно повысилась их выработка и снизилось количество дефектов.

Растет общеобразовательный уровень рабочих. Более 30 процентов рабочих АЗЛК уже в 1970 году имели среднее общее или среднее специальное образование. Обучение автозаводцев без отрыва от производства прочно вошло в быт многотысячного коллектива.

В третьем году пятилетки семь с половиной тысяч работников завода прошли различные виды производственно-технического обучения и 2400 учились в институтах, техникумах и школах рабочей молодежи. В пятом году девятой пятилетки учащихся стало еще больше.

В плане социального развития предусматривалось довести в 1975 году число рабочих завода с общим средним, средним специальным и высшим образованием до 50 процентов, и это было выполнено.



Во весь рост встала на АЗЛК проблема повышения экономических знаний всех кадров — от рядового рабочего до руководителей. Рассчитывать на старую организацию труда и прежний уровень экономических знаний нельзя. Уже сегодня завод встречается с трудностями в управлении производством, насчитывающим десятки тысяч наименований деталей. Необходимо овладеть автоматизированной системой управления, вычислительной техникой, уметь глубоко анализировать экономику предприятия. Поэтому-то и придается на автозаводе имени Ленинского комсомола такое значение экономическому образованию.

Различными формами этого образования охвачены почти все рабочие ведущих профессий, инженерно-технический персонал и руководящие кадры предприятия.

В 1975 году на курсах повышения квалификации экономической учебой занималась пятая часть автозаводцев. За один год основами экономических знаний овладели тысячи рабочих, а курсы основ экономики и управления производством окончили сотни инженерно-технических работников.

Важнейшее место в плане социального развития коллектива занимает идеологическая работа. Ежегодно в системе партийного и комсомольского просвещения занимаются более 5 тысяч человек. Занятиями руководят более 150 пропагандистов, и почти все они имеют высшее образование. Лучшие пропагандисты пользуются на заводе большим авторитетом. Среди них можно назвать, например, А. И. Кухаренко, Т. С. Леонова, В. Г. Вагина, Л. М. Гаврикова. Подготовка кадров умелых пропагандистов — одна из постоянных забот парткома.

Во всех звеньях политического образования на АЗЛК углубленно изучают важнейшие проблемы теории и практики коммунистического строительства, разработанные в решениях партии и правительства.

Конкретным проявлением идейно-политической зрелости и активности коллектива служат патриотические начинания работников завода, о которых мы уже рассказывали в предыдущих главах.

Наряду с партийно-комсомольской учебой на заводе развиты и другие виды массово-политической работы. Ее ведут 925 политинформаторов, 500 агитаторов, 110 лекторов, 60 школ коммунистического труда, 56 редколлегии стенных газет.

Большую работу по идейному воспитанию коллектива ведут ежедневная многотиражная газета «За советскую малолитражку» и местное радиовещание. Они всесторонне освещают жизнь коллектива, отражают в своих материалах деятельность партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

В 1971 году заводской газете исполнилось 25 лет. Среди многочисленных писем и телеграмм, полученных по этому поводу, было и поздравление от редколлегии «Правды».

А в «Московской правде» в этот день появилась большая статья «Товарищ газета». Вот выдержка из нее:

«...В ежедневном трудовом расписании коллектива АЗЛК есть час, когда на постах конвейеров, на слесарных столах, у станков рядом с пирамидами деталей, в КБ рядом с кульманами появляется свежая газета. Ее формат невелик, но каждый день она рассказывает автозаводцам о последних новостях жизни предприятия, о тех, кто идет впереди в социалистическом соревновании, о многообразных проблемах, занимающих коллектив строителей малолитражки.

В цехах нет почтальонов. На рабочие места газету доставляют люди в комбинезонах, темных халатах, те, кого называют общественными распространителями печати.

Рабочая смена не оставляет времени для чтения газет. Но вот наступает час обеденного перерыва, и в красных уголках, на скамейках заводского сквера люди читают свою газету.

...На любом предприятии есть так называемые «горячие точки», где особенно остро чувствуется пульс жизни коллектива. Это партийный комитет, дирекция, главная диспетчерская. На АЗЛК это и редакция ежедневной заводской газеты.

...В самые ответственные моменты заводской истории многотиражка находится на переднем крае событий. Готовится ли коллектив к коммунистическому субботнику, осваивает ли новую модель, входит ли в строй производственный корпус — корреспонденты газеты, рабкоровские бригады берут под контроль ход работ. И в этой школе общественной деятельности растут люди».

Заводское радио также несет автозаводцам информацию о жизни коллектива, о новых формах соревнования и починах новаторов, о передовых коллективах, освещает партийную, комсомольскую, профсоюзную жизнь, знакомит с достижениями рационализаторов, с новинками в области науки и техники, ставит проблемные вопросы качества продукции, культуры производства, рассказывает об отдыхе, спортивной жизни, интересных экскурсиях.

Передачи заводского радио звучат в эфире 100 минут в неделю, они транслируются в каждый цех и отдел во время обеденного перерыва.

Проводятся на АЗЛК и радиоконференции. Такие радиопередачи готовятся заранее: участникам предлагается ряд вопросов, а затем у микрофона в живой беседе выясняется мнение каждого из них по обсуждаемой проблеме.

Рост культурного уровня — одно из необходимых условий социальной активности коллектива в целом и каждого из его членов. Важная роль в этом отношении принадлежит библиотекам.



Повышению политического, технического и культурного уровня автозаводцев способствуют имеющиеся на заводе три библиотеки — политической, технической и художественной литературы, книжный фонд которых составляет около 250 тысяч томов.

Самая большая — художественная библиотека. Она имеет два филиала и передвижную сеть в цехах, число ее читателей превысило 9 тысяч человек.

Библиотека проводит большую работу на заводе и в жилых микрорайонах АЗЛК, приобщает читателей к классической и советской литературе, прививает им навыки систематического серьезного чтения.

Заведующая абонементом библиотеки художественной литературы Лидия Ивановна Сенченкова рассказывает:

— Есть у нас читатели, которые ходят к нам десятилетиями, приохотили к чтению теперь и детей, и внуков. Легко узнать человека по книгам, которые он читает. Сколько лет я в библиотеке, столько лет берет у нас книги Владимир Игнатьевич Струнин, наладчик цеха моторов. Его интересуют география, естествознание, новости науки. А Александр Леонидович Юровский и Надежда Алексеевна Шихова — она секретарь партийной организации деревообрабатывающего цеха — особенно следят за новинками политической литературы.

Писатели и поэты — частые гости у автозаводцев. Насколько частые, что у многих цехов уже налажился тесный дружеский контакт с некоторыми из них.

Прочные связи установились с редакционной коллегией и авторским коллективом журнала «Москва». Редакция журнала взяла шефство над заводским литературным объединением. На страницах журнала публикуются наиболее удачные произведения автозаводцев. Писатели посещают цехи и отделы АЗЛК, знакомятся с жизнью автозаводцев, проводят творческие вечера, читательские конференции.

Особое место в системе политико-воспитательной работы на заводе занимают интернациональные связи. АЗЛК — коллективный член обществ советско-чехословацкой и советско-кубинской дружбы, Ассоциации дружбы с народами Африки, обществ СССР — Италия, СССР — Канада.

Многие годы узы дружбы и сотрудничества связывают автозаводцев с автомобилестроителями ЧССР и ГДР. В значительной степени укреплению интернациональных связей и их расширению способствуют дружеские отношения наших рабочих и инженеров с зарубежными коллегами. С завидным постоянством, около 15 лет, поддерживается переписка между хорошими друзьями шлифовщиками Иваном Смирновым с АЗЛК и Генрихом Форбригером с автозавода в городе Цвиккау (ГДР).

В жизни и характере этих людей много общего. Речь идет не о совпадении каких-то биографических данных, а о другом, может быть, более важном: сходстве в стремлении активно участвовать в общественной жизни, в отсутствии равнодушия к чему бы то ни было.

Один из лучших шлифовщиков АЗЛК, Иван Михайлович Смирнов, будучи депутатом Моссовета, был, кажется, до предела загружен. Но он ухитрялся еще выкраивать время и писать статьи в заводскую многотиражку, членом редколлегии которой состоит уже несколько лет. Помогает он выпускать и цеховую стенгазету.

Почта часто приносит в Цвиккау Генриху Форбригеру письма от Смирнова. В них рассказы о заводе, деловые советы, идеи создания новых приспособлений, придуманных Смирновым, опыт его работы.

Генрих Форбригер с юношеских лет принимал участие в немецком рабочем движении. С четырнадцатилетнего возраста работает на заводе в Цвиккау. Здесь он получил профессию токаря-шлифовщика, здесь испытал на себе гнет капиталистической эксплуатации.

В 1945 году Советская Армия освободила немецкий народ от фашизма, и Генрих Форбригер, переживший мрачную пору нацизма, радостно приветствовал советских солдат, своих братьев по классу. Член Социалистической единой партии Германии со дня ее основания, коммунист Форбригер принял активное участие в строительстве первого немецкого рабочекрестьянского государства.

Он активный член Общества германо-советской дружбы. В переписке с Иваном Смирновым Генрих видит новый этап развития братских связей между нашими странами, возможность самого тесного сотрудничества.

Запомнилась Форбригеру и его поездка в Советский Союз, которой он был награжден в знак признания его заслуг в общественной и производственной деятельности. Здесь, в Москве, и состоялось очное знакомство двух старых друзей.

...Живут вдалеке друг от друга два человека, двое рабочих. И ничто не нарушает их близости: ни расстояние, ни различие языков. Потому что связывает их неизмеримо большее — пролетарская солидарность.

\* \* \*

Еще в тридцатые годы национальный герой чехословацкого народа Юлиус Фучик, побывав в Советском Союзе, сказал, что придет время, когда советские рабочие будут соревноваться с рабочими «шкотовки».

Сбылись слова Фучика. Коллективы автозаводов имени Ленинского комсомола в Москве и «Народный подник» имени XII съезда Коммунистической партии ЧССР в городе Млада-



Болеслав спаяны тесной производственной дружбой, которая помогает совместно решать разнообразные вопросы.

Пример показала молодежь. Дружба возникла в 1957 году, в дни Всемирного фестиваля молодежи в Москве. Комсомольский комитет МЗМА проявил тогда хорошую инициативу и много настойчивости, чтобы закрепить первое знакомство с чехословацкими гостями фестиваля. Начало было положено, дружба горячо поддержана всеми общественными организациями, и в результате в 1958 году уже появился договор о широком сотрудничестве между автостроителями двух заводов.

Завязалась переписка и начались взаимные поездки новаторов и передовиков производства, которые непосредственно на рабочих местах делились своим опытом.

Когда один из лучших шлифовщиков МЗМА, Борис Гоморов, побывал на младоболеславском заводе, он продемонстрировал чехословацким товарищам свое мастерство и микронную точность работы. А Франтишек Соломаха, большой специалист по окраске кузовов, раскрыл свои «секреты» москвичам.

Потом началась дружба между производственными бригадами. Договоры о соревновании некоторых бригад предусматривали серьезные обязательства о досрочном выполнении планов, о выпуске продукции отличного качества, о творческом участии в рационализаторской работе. Итоги соревнования бригад подводятся ежеквартально комитетами профсоюзов обоих предприятий.

Однажды пришло письмо от бригадира одной из чехословацких бригад. Он писал:

«Дорогие! Наш коллектив получил на майском собрании сразу два почетных титула: «Бригада социалистического труда» и «Бригада имени 50-й годовщины образования Коммунистической партии Чехословакии». Мы, конечно, были очень рады. На днях всей бригадой едем отдыхать в город Градец-Кралово. 1 мая у нас в Млада-Болеславе открыли Дворец культуры.

Как идут ваши производственные дела? Напишите подробно. У нас на заводе такое соревнование, как ваше, — новость, и вы все должны нам подсказывать и помогать, потому что у вас больше опыта».

...Постоянные контакты отдельных рабочих, бригад, специалистов дополняются обменом технической документацией и практической помощью. Как-то в трудную для младоболеславского завода минуту, когда там создалась угроза остановки конвейера, на МЗМА срочно организовали производство некоторых деталей для автомобилей «Шкода».

В 1975 году возникла еще одна форма трудового сотрудничества двух заводов. На АЗЛК целый месяц работали в разных цехах 10 чехословацких рабочих. В это время на их рабо-

чих местах в Млада-Болеславе трудились 10 московских автозаводцев.

Месяц прошел быстро, но он принес большую взаимную пользу. И те, и другие — передовые рабочие, они впитали в себя много нового, пополнили свой производственный опыт, повысили мастерство.

Все наши рабочие попали в лучшие бригады младоболеславского завода — бригады социалистического труда. А гости работали в коммунистических бригадах АЗЛК. Получилось так, что Франтишек Зелены, например, заменил на месяц инструментальщика Игоря Просвирина, а тот заменил Зелены. В выигрыше оказались оба молодых рабочих, а если выразиться точнее, — обе «десятки»: московская и чехословацкая.

\* \* \*

Мы еще не до конца познакомились с планом социального развития коллектива завода. Нам предстоит поговорить о совершенствовании быта автозаводцев, об их физическом воспитании.

Скупыми строчками плана предусмотрено все: и строительство новых жилищ, и дальнейшее улучшение культурного обслуживания, и расширение предприятий общественного питания, и совершенствование медицинского обслуживания, и, конечно, постоянная растущая забота о детях.

Вот некоторые итоги выполнения плана социального развития на заводе. За годы девятой пятилетки построено полтора десятка красивых больших жилых корпусов общей площадью более 75 тысяч квадратных метров. В благоустроенных квартирах отпраздновали новоселье 2700 автозаводцев с семьями.

Но это еще не все. Три корпуса построено специально для молодых рабочих, приехавших на завод из других городов.

Широк размах строительства автозаводцев в Печатниках, в поселке Щербинка, где поднимаются этажи нового жилого микрорайона, в Кинешме, где растет филиал головного завода.

Со всеми удобствами живут 6 тысяч автозаводцев-одиночек в общежитиях с ваннами, горячей водой и прочими удобствами.

— А что если парень из общежития задумал жениться или девушка выйти замуж? — может спросить читатель.

Сейчас жилье это уже не такая неразрешимая проблема на заводе. Конечно, это не значит, что на другой день или месяц молодые люди, заявившие о своем желании, могут переехать в новый дом, но во всяком случае о них на заводе не забудут. Только бы успешно работали, только бы были достойными автозаводцами...

Многое делается и для улучшения внутризаводского быта. Больше чем вдвое увеличилось количество санитарно-бытовых помещений. Значительно расширилась и продолжает расши-



ряться сеть столовых. Проведена большая работа по озеленению всей заводской территории.

Сегодня ни одна семья на заводе не знает проблемы устройства своего ребенка в детский сад или ясли. На АЗЛК 11 детских учреждений, в которых более 2 тысяч ребят.

Комбинат № 713 (это ясли-сад) расположен в центре заводских новостроек у станции метро «Текстильщики», куда в последние несколько лет переехало более 1000 семей автозаводцев. В их числе семья Скачковых, рабочих арматурного цеха (Татьяна — слесарь-сборщик, Валентин — электромонтер). Они говорят:

— Мы довольны, что оба наших сына, Женя и Сережа, ходят в детский сад. Это очень удобно: близко и от дома, и от работы.

Конечно, детские сады и ясли имеют своих заводских шефов. У комбината № 713, например, это цех сборки № 2. Его помощь при озеленении территории, оборудовании физкультурных площадок и разного инвентаря трудно переоценить. В гости к ребятам часто приходят ветераны, которые тоже готовы чем-либо помочь. В летнее время, с июня по август, детский сад комбината выезжает на свою дачу в Лопасню, живописный уголок Подмосковья. Там у детей благоустроенные коттеджи.

Теперь о физической культуре. Она тоже занимает немалую часть плана социального развития.

Автозаводцы уже ощущают плоды этого раздела плана: вступил в строй спортивно-оздоровительный комплекс. Это стадион с трибунами на 10 тысяч зрителей, беговая дорожка с резинобитумным покрытием, три футбольных поля, две хоккейные площадки, шесть теннисных кортов, баскетбольные и волейбольные площадки.

Все спортивное богатство, прозванное молодежью «Малыми Лужниками», расположилось на удобной территории вблизи новой производственной площадки и многочисленных жилых домов завода.

В начале 1974 года заводским физкультурникам преподнесли еще один прекрасный подарок: новый Дворец спорта, получивший всесоюзную известность. Молодые автостроители гордятся тем, что это сооружение из стекла, бетона и алюминия совмещает в себе плавательный бассейн, легкоатлетический манеж и различные спортивные залы.

Легкоатлетический манеж нового Дворца с 200-метровой рекортановой дорожкой, а также 50-метровый бассейн с восемью дорожками отвечают требованиям международного стандарта. Здесь происходят не только заводские соревнования, но также городские и общесоюзные.

С тех пор как появился новый спортивно-оздоровительный комплекс, на заводе значительно расширилась физкультурная

работа, получили большое развитие двадцать видов спорта, еще более массовыми стали соревнования.

Проведенные на заводе социологические исследования со всей убедительностью показали, что занятия физкультурой и спортом помогают полнее раскрыть резервы работоспособности человека и повысить производительность труда.

Спортивный клуб «Москвич» объединил около 10 тысяч физкультурников. Он много сделал, для того чтобы физическая культура вошла в быт автозаводцев и членов их семей. Каждый год происходят цеховые спартакиады «Здоровье», завершающиеся большими общезаводскими финальными соревнованиями. В этих спартакиадах ежегодно принимают участие более 15 тысяч человек разных возрастов. «Здоровье» — это спортивный праздник не только молодежи, но всего коллектива завода.

За успехи в спортивно-массовой и оздоровительной работе спортклуб «Москвич» неоднократно получал первые места среди московских клубов и награждался переходящими кубками и почетными грамотами.

На пороге первого года десятой пятилетки более 6500 автозаводцев полностью сдали нормативы ГТО. Честь завода защищают 7 заслуженных мастеров спорта, 9 мастеров спорта международного класса, 60 мастеров спорта, более 100 кандидатов в мастера спорта и перворазрядников, более 2 тысяч спортсменов второго, третьего и юношеского разрядов.

\* \* \*

Для организации отдыха многое сделал заводской клуб. Он устраивает тематические вечера, в его устных журналах выступают популярные советские писатели, артисты, ученые. Среди коллективов художественной самодеятельности особой популярностью пользуются театры музыкальной комедии и эстрадно-драматический, оркестр духовых инструментов, изостудия. Ежегодно в клубе происходят фестивали искусств.

Более 800 человек участвуют в заводской художественной самодеятельности. Многие из них завоевали награды на различных смотрах, а иные стали профессиональными артистами. Большим успехом пользовался член хореографического кружка клуба Владимир Тюрин, сейчас он уже солист танцевальной группы Омского государственного народного хора. В эстрадном оркестре Москонцерта выступают воспитанники заводского оркестра духовых инструментов Юрий Золотов и Александр Жуков. Солистом вокально-инструментального ансамбля «Голубые гитары» стал Борис Максаков, недавний участник заводского театра музыкальной комедии.

Далеко за пределами АЗЛК знают одаренного певца слесаря Василия Бахирева. Он успешно выступает не только на своей клубной, но и на профессиональной сцене. О Бахиреве



говорят, что он преданно служит песне. Это продолжается больше тридцати лет. В 1972 году в заводском клубе состоялся юбилей рабочего-певца. Автозаводцы засыпали своего любимца цветами. Было все: поздравления, телеграммы, приказ по заводу. Юбилей пел весь вечер.

Отметили на заводе и двадцатилетний юбилей сценической деятельности рабочего Михаила Панюкова, талантливого драматического артиста и обладателя ювелирного слесарного мастерства.

На клубной сцене идет классическая комедия К. Гольдони «Слуга двух господ». Дружной овацией встречают зрители появление Труфальдино—Панюкова.

Разностороннее дарование Михаила Панюкова позволяет ему с таким же успехом выступать и в заводском театре музыкальной комедии, который ставит классические и советские оперетты. Этому жизнерадостному коллективу присвоено звание народного театра, и тут, несомненно, есть и заслуга Панюкова, переигравшего много главных ролей.

— Теперь нам пора иметь новый большой клуб, — давно уже говорят зрители и актеры завода. И в самом деле, 500 мест старого клуба никого больше не устраивают.

Решение этих, как и многих других проблем, предусмотрено планом социального развития.

И вот уже идет строительство. В заводском микрорайоне, около станции метро «Текстильщики», там где вырос спортивно-оздоровительный комплекс АЗЛК, создается первоклассный Дворец культуры.

Дворец будет состоять из двух частей: театра со зрительным залом на 1200 мест и многих клубных помещений. Сцена театра рассчитана на постановку не только драматических, но и балетных и оперных спектаклей. Самодеятельность получит специально приспособленные помещения для репетиций. Вместительные фойе, склады для декораций, кондиционеры — все это предусмотрено в здании театра.

В клубе разместится библиотека на 120—150 тысяч томов, абонементный и читальный залы, лекционный зал на 300 мест с широкоэкранный киноустановкой, технический кабинет и выставочно-демонстрационный зал. В центре здания — внутренний зеленый дворик...

Поистине увлеченные люди посещают заводскую изостудию, которая существует уже 20 лет. Ее бессменный руководитель А. Сухинин рассказывает о своих питомцах, чьи картины украшают клубные залы:

— И. Базанов пришел к нам подростком. Попробовал рисовать — не получилось. Но он продолжал ходить в студию на правах «болельщика». Ему нравилось наблюдать, как под кистью ребят, словно по волшебству, возникают лес, облака, дома. После средней школы Базанов пошел работать в цех

слесарем-сборщиком и снова попробовал свои силы в студии. Давалось ему все трудно, но он был упорен и постепенно стал хорошо писать. Недавно на московском городском смотре, где были представлены работы 90 студий, картина Базанова «Художник» была признана лучшей и награждена дипломом Союза художников РСФСР.

Уже в пожилом возрасте стал хорошим художником слесарь-инструментальщик А. Соколов. Невзначай он начал учиться вместе со студийной молодежью, потом разохотился, проявил большие способности — и вот, пожалуйста, на выставке у него много тонких лирических пейзажей.

Можно было бы многое рассказать о виртуозной кисти рихтовщика В. Воробьева, о самобытной живописи слесаря цеха шасси В. Буянкина, о пейзажах электрика Г. Чугуева и работах многих других художников АЗЛК.

## ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

В обстановке всеобщего трудового подъема, вызванного празднованием 50-летия образования СССР, шагнула заводская пятилетка в свой третий, решающий год. Автозаводцы с первых дней нового года решили не сбавлять набранного темпа производства и еще выше поднять знамя социалистического соревнования. В этом огромную роль сыграло постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании социалистического соревнования рабочих промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1973 год».

В социалистическом соревновании за досрочное выполнение плана третьего, решающего года пятилетки многотысячный коллектив автозаводцев одержал новую трудовую победу.

Напряженный план 1973 года выполнен досрочно и сверх плана дано продукции на 6 миллионов рублей вместо 4 миллионов рублей по обязательству.

Завод выпустил за год 136 444 автомобиля «Москвич» — на 1300 больше предусмотренного плана.

На тринадцать с лишним миллионов рублей произведено товаров широкого потребления и почти на двадцать два с половиной миллиона рублей выпущено запасных частей к автомобилям. Это намного больше плана.

Сельское хозяйство страны получило комплектующих узлов и агрегатов комбайна «Вихрь», доильных установок и различных запасных частей к сельхозмашинам более чем на 3 миллиона рублей.



Сделаны важные шаги в социальном развитии коллектива, улучшены условия труда и быта автомобилестроителей. Хорошие экономические успехи обеспечили объединению «Авто-Москвич» ведущее место во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Многие автозаводцы своим трудом, своей самоотверженной работой опережают время, выполняя задания будущего, осуществляя планы намного раньше намеченного срока.

Уже в середине 1975 года свою личную пятилетку завершили 1300 автозаводцев. Среди них вагранщик литейного цеха В. Е. Варфаломеев, слесарь ремонтно-механического цеха Ю. Н. Александров, штамповщица прессового цеха № 2 А. С. Савостикова, фрезеровщица цеха коробки перемены передач Л. Г. Григорьева и другие.

Одними из первых получили знак «Победитель социалистического соревнования» три ударника коммунистического труда. Это токарь цеха моторов Елизавета Мефодиевна Любкина, штамповщик кузнечного цеха Лукьян Герасимович Карпенков и штамповщица прессового цеха № 2 Анна Степановна Савостикова.

Энтузиазм, с которым трудятся на заводе, подготовил хорошую базу для успешного выхода на новые рубежи — возрастающую программу четвертого, определяющего года пятилетки.

В октябре 1973 года две комсомольско-молодежные бригады цеха сборки № 2, руководимые Николаем Горбачевым и Петром Шишкиным, пересмотрели свое прежнее обязательство в сторону повышения производительности труда с таким расчетом, чтобы с 1 декабря можно было взять темп будущего года. За счет чего бригады Н. Горбачева и П. Шишкина с участка заливочных машин, где изготавливаются панели приборов, добились досрочного выполнения высокого обязательства?

— Специалисты помогли нам, — рассказывает Н. Горбачев, — в короткий срок осуществить намеченное. Например, вместо одного монтажного стола установили несколько. Это сократило затраты вспомогательного времени. Облегчили работу установленные у нас удобные многоместные передвижные стеллажи. А оснащение бригад пневмодрелями позволило сэкономить время при многократной чистке заливочных машин в течение смены.

Как и ожидалось, большую роль сыграло овладение второй профессией. Еще два месяца назад половина бригады не умела обрабатывать панели специальным инструментом. Теперь все члены бригады научились быстро и хорошо выполнять эту операцию.

— Но резервы не исчерпаны, — продолжает Горбачев. — Вместе с Петром Шишкиным и его бригадой мы видим возможность еще больше поднять производительность труда за

счет совершенствования технологии крепления накладок панелей к металлическому каркасу.

Широкое движение, начавшееся на заводе по инициативе этих двух комсомольско-молодежных бригад, позволило еще до конца года всем цехам освоить темп четвертого года пятилетки и встретить во всеоружии новую программу 1974 года, возрастающую на 15 процентов.

Как и прежде, молодежь играет на заводе большую роль. Их 8 тысяч, молодых рабочих. Среди них более 6 тысяч комсомольцев. Около 80 процентов ребят и девушек ежегодно приобретают специальность, или повышают квалификацию, или осваивают смежные и вторые профессии.

Многое дал организованный на заводе технический поиск молодых. Четырнадцать специально созданных комплексных комсомольско-молодежных бригад приняли участие в 200 конструктивно-технических мероприятиях. Они были направлены на то, чтобы автомобиль «Москвич» стал еще лучше, надежнее, долговечнее.

Подробный разбор опыта молодых автозаводцев состоялся 28 декабря 1973 года на заседании Бюро ЦК ВЛКСМ. Секретари и члены Бюро ЦК ВЛКСМ предварительно побывали на заводе, обстоятельно познакомились с производством, встретились с руководителями и комсомольскими активистами.

Бригада работников ЦК ВЛКСМ детально изучила положение дел в комсомольской организации АЗЛК, вскрыла ряд недостатков и помогла активу найти пути к их устранению.

О своих ребятах рассказал на заседании Бюро ЦК ВЛКСМ бригадир Петр Шишкин. Их одиннадцать. Из них восемь имеют среднее образование, один учится в вузе, двое, только что вернувшиеся из армии, готовятся поступать в заводской техникум.

Ударный труд плюс мастерство, грамотность и личная ответственность за дело рук своих — это и есть, как считают комсомольцы-сборщики, формула успеха.

На заседании Бюро ЦК ВЛКСМ подчеркивалось, что сегодня высокое качество продукции может обеспечить лишь полная мобилизация на добросовестную работу всего коллектива и персональная ответственность за порученное дело каждого.

И с первого рабочего дня нового, 1974 года началась трудовая вахта комсомольцев и молодежи, социалистическое соревнование за достойную встречу XVII съезда ВЛКСМ и 50-летия со дня присвоения комсомолу имени Ленина.

За успехи в выполнении и перевыполнении планов 1973 года и принятых социалистических обязательств Президиум Верховного Совета СССР наградил правительственными наградами 188 рабочих, инженерно-технических работников и служащих автомобильного производственного объединения «Авто-Москвич».



Ордена Ленина удостоен Виктор Григорьевич Шашкин, слесарь-сборщик цеха моторов. Орденом Октябрьской Революции награждены Михаил Николаевич Борисенков, токарь цеха шасси № 2; Николай Трофимович Меркулов, рихтовщик цеха кузовов; Василий Филимонович Подолян, слесарь по ремонту штампов прессового цеха № 2, и другие.

\* \* \*

Для автозаводцев, как и для коллективов всех автомобильных предприятий страны, 1974 год знаменателен еще тем, что это год 50-летия автомобильной промышленности СССР.

В обращении ветеранов труда АЗЛК к молодежи, ко всем автозаводцам говорится:

«6 ноября 1974 года исполняется 50 лет автомобильной промышленности СССР. Сорок три года истории нашего коллектива — это одна из значительных вех истории становления и развития производства автомобилей в нашей стране. В канун славного юбилея мы с вами выпустим двухмиллионный автомобиль, и это — еще одно свидетельство того, какой большой вклад внес наш многотысячный коллектив в развитие этой важнейшей отрасли народного хозяйства.

...Нам, ветеранам труда, десятки лет отдавшим родному заводу, приятно сознавать, что эстафета, которую начали мы в незабываемые годы первых пятилеток, перешла в надежные руки, что молодое поколение автозаводцев достойно приумножает славу нашего коллектива.

Дорогие товарищи! Мы призываем вас еще настойчивее укреплять славные традиции нашего коллектива. Мы призываем всех автозаводцев бороться за дальнейшее улучшение качества автомобилей «Москвич», еще больше дорожить маркой родного предприятия.

Мы призываем всех работников объединения «Авто-Москвич» день ото дня повышать производительность труда, не терять ни одной рабочей минуты...

Мы призываем каждого из вас активно участвовать в улучшении экономической работы, всемерно усиливать режим экономии...

Мы призываем вас еще плодотворнее соревноваться в честь предстоящего выпуска двухмиллионного автомобиля и 50-летия автомобилестроения СССР...

С каждым годом увеличивает отдачу главный конвейер АЗЛК. Этому способствует коренная реконструкция головного завода и освоение новых производственных площадей в объединении «Авто-Москвич».

Введенный в строй в начале девятой пятилетки, новый главный корпус сборочного производства уверенно идет к проектной мощности — выпуску 715 автомобилей в сутки. Еще несколько лет назад средний суточный темп производства был

немногим более 300 автомобилей, а уже в 1975 году составил почти 650 «Москвичей».

Заводские конструкторы, широко используя достижения современной науки и техники, совместно с учеными многих институтов страны постоянно совершенствуют узлы и агрегаты малолитражки. Автомобиль становится комфортабельнее, безотказнее в работе и надежнее в эксплуатации.

— За три минувших года пятилетки, — рассказывает главный конструктор И. К. Чарноцкий, — на нашем автомобиле появилось немало новинок, повышающих прежде всего безопасность водителя и пассажиров. На модели 408 и 412 мы ставим мягкую травмобезопасную панель приборов, травмобезопасный рулевой механизм. В аварийной ситуации телескопическая колонка такого руля автоматически складывается, поглощая энергию удара водителя о рулевое колесо, тем самым значительно снижая возможность тяжелого травмирования. Завод полностью перешел на выпуск автомобилей с надежным напольным управлением коробкой скоростей. Все эти меры повышают конкурентоспособность «Москвича» на мировом рынке.

Напряженная программа юбилейного года советского автомобилестроения. На 15 процентов возрастает на заводе выпуск автомобилей, производительность труда повышается почти на 12 процентов. Наряду с этим увеличивается объем производства запасных частей, товаров широкого потребления, других изделий.

Главное средство достижения этих высоких рубежей — массовое социалистическое соревнование. О том, как оно проходит, писала 27 июня 1974 года газета «Труд», посвятив этому целую страницу.

«...Вы входите на территорию завода, — пишет электромонтер член заводского комитета профсоюза В. Жаворонков, — и первое, что бросается в глаза, — световое табло: «Сегодня победители в соревновании цехи кузнечный, литейный, сборка № 2. Отстающие — цех шасси № 1, цех моторов». И я точно знаю, что в отстающих цехах пройдут в этот день оперативные совещания, будут найдены причины отставания и приняты меры к их устранению.

Соревнование заставляет людей работать лучше, относиться к делу ответственнее. Хорошо организовать соревнование — значит создать условия для творчества, проявления инициативы. С начала года рабочие завода внесли немало предложений по повышению производительности труда.

Коллектив автозаводцев настойчиво борется за повышение качества «Москвичей». Около 9 тысяч человек приняли индивидуальные обязательства по улучшению изделий. Победители в этом соревновании удостоиваются звания «Отличник качества».



«Наша бригада коммунистического труда рихтовщиков кузовного цеха, — рассказывает ее руководитель Н. Беляев, — уже больше года работает с личным клеймом качества. Добиться этого права было нелегко. Тем дороже это и почетнее. Все девять изготавливаемых нами видовых узлов автомобиля имеют заводской Знак качества. У нас в бригаде каждый владеет всеми операциями на участке.

От усилий всех и каждого зависит, как будет выполнено напряженное годовое обязательство — выпустить 1000 сверхплановых автомобилей».

«Борьба за качество автомобиля не кончается, когда он сходит с конвейера, — делится своими соображениями водитель-испытатель А. Протасов. — Задача испытателей — помочь специалистам изучить и улучшить все, что возможно, в автомобиле».

Обязательства по выпуску сверхплановых автомобилей базируются на встречных планах, принятых коллективами цехов. В целом завод досрочно справляется с принятыми обязательствами. Так, например, задание пяти месяцев 1974 года значительно перевыполнено, выпущено 710 автомобилей сверх плана, производительность труда по сравнению с тем же периодом прошлого года возросла на 12,1 процента. Уже 98 процентов деталей, узлов и технологических процессов аттестованы на заводской Знак качества, 99 процентов деталей и узлов автомобиля рабочие сдают с первого предъявления.

Опыт автозаводцев обобщает председатель ЦК профсоюза рабочих машиностроения Н. В. Драгунов:

«Творческий поиск коллектива автозавода имени Ленинского комсомола оборачивается сегодня быстрорастущим счетом ударных дел. Из дня в день перекрываются обязательства, встречные планы.

Социалистическое соревнование пронизывает все стороны жизни огромного коллектива. Успех дела во многом объясняется также и тем, что к решению насущных задач дня широко привлекаются творческие объединения трудящихся, рационализаторы и изобретатели.

Профсоюзная организация вместе с хозяйственными руководителями добивается создания таких условий, чтобы повседневно можно было сопоставлять успехи рабочих, бригад, цехов.

На заводе стало правилом: каждый рабочий, член бригады, является участником не только бригадного соревнования, он одновременно соревнуется с товарищем по профессии. На участках и в цехах около 10 тысяч рабочих приняли индивидуальные социалистические обязательства по улучшению качества изделий, заключили между собой договоры и соревнуются по ним».

Опыт передовиков социалистического соревнования комментировал в «Труде» Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов:

«Высокие рубежи наметили советские автомобилестроители на 1974 год, который оказывает определяющее влияние на досрочное выполнение пятилетних заданий в целом. Для нас нынешний год знаменателен вдвойне. Это год 50-летия советского автомобилестроения. И это ко многому обязывает тружеников отрасли.

Сегодня речь идет об опыте соревнования коллектива автомобильного завода имени Ленинского комсомола. Чем интересен этот опыт? В коллективе АЗЛК вскрытые резервы решили использовать комплексно, с наивысшей отдачей. Она находит выражение в выпуске дополнительной продукции. В течение 1974 года автозаводцы решили выпустить, реализуя свои встречные планы, 1000 сверхплановых автомобилей «Москвич». Это большая и конкретная программа: два-три дополнительных автомобиля в день!

Профсоюзная организация завода под руководством партийного комитета совместно с хозяйственными руководителями развернула во всех цехах и отделах предприятия соревнование за увеличение количества выпускаемых автомобилей. Все это делается за счет реализации встречных планов, разработанных в цехах, на рабочих местах. Встречные планы в коллективе АЗЛК рассматриваются не только как новые, более высокие показатели, как более творческое отношение к делу, но и как новый уровень всей организаторской работы.

Дело не только в том, чтобы дать больше продукции с наименьшими затратами. Надо добиваться того, чтобы она была непременно отличного качества. Заводской и цеховые комитеты профсоюза все более сосредоточивают внимание соревнующихся на подготовке автомобиля «Москвич» к аттестации на государственный Знак качества.

Опыт коллектива АЗЛК учит многому. Всемерно наращивая выпуск продукции, автозаводцы последовательно и настойчиво повышают ее качество. Это и есть творческое, комплексное решение самой важной задачи дня».

\* \* \*

16 августа 1974 года с главного конвейера АЗЛК сошел двухмиллионный автомобиль.

Несколько месяцев продолжалось соревнование за право выпустить юбилейную машину. Это право было предоставлено лучшим из лучших.

Кузов оранжевого цвета для двухмиллионного автомобиля подается в первый сборочный цех. На главном конвейере работает смена старшего мастера Евгения Горбачева. Бригада Владимира Серпионова на участке комплектовки уже ждет.



Ей, победительнице соревнования, доверена сборка этого кузова.

На участке пошивки кузовов попадет в бригаду ветерана завода кавалера ордена Ленина Анны Никитичны Зайцевой.

Шаг за шагом движется на конвейере провожаемый сотнями глаз автомобиль, обрастает деталями и узлами и на финише конвейера сдается представителю отдела технического контроля.

Смена Горбачева хорошо справилась со сборкой. Юбилейный автомобиль получает высокую оценку. Счетчик табло показывает, что до выпуска двухмиллионного остаются секунды.

Вот уже садится за руль начальник конструкторского бюро двигателей Игорь Иванович Окунев. С ним первые почетные пассажиры — передовики производства токарь Александра Морякова, кавалер ордена Ленина, депутат Моссовета; слесарь-сборщик Николай Ряшин, ветеран труда, удостоенный за успешное выполнение социалистических обязательств ордена Трудового Красного Знамени; и представитель молодежи — группомсорт первого сборочного цеха слесарь-сборщик Валентина Никитина.

Сопровождаемый эскортом мотоциклистов, оранжевый «Москвич-412» с двумя красными звездами и цифрой «2000000» совершает круг почета вокруг завода. В это время на главном конвейере двигаются своим чередом и вот-вот готовы сойти 2000001-й, 2000002-й...

А двухмиллионный въезжает в громадный цех испытаний, где его ждут и рукоплещут тысячи автозаводцев, пришедших на торжественный митинг...

\* \* \*

Пятьдесят лет! В дни этого юбилея советского автомобиля мы часто обращались мысленно к 7 ноября 1924 года, когда по Красной площади столицы прошли первые 10 грузовиков АМО-Ф15. Хозяйственное значение этих маломощных, не слишком совершенных машин было невелико. Но сам по себе факт, что после войны и разрухи страна приступила к созданию автомобильной промышленности, имел огромное политическое значение.

Так началась биография советского автомобиля, который играет сейчас такую важную роль во всех областях хозяйственной жизни страны. В. И. Ленин, анализируя в 1913 году развитие автомобилизации в Европе, отмечал, что Россия по насыщению средствами этого нового вида транспорта неизмеримо отстала от передовых стран. В то же время он указывал, что автомобильное дело при условии обслуживания большинства населения имеет громадное значение.

Поэтому уже в первые годы существования Советского государства был поставлен вопрос об автомобилизации. Наша страна пошла по пути создания своей автомобильной индустрии.

Добрыми делами встретил 50-летие автомобильной промышленности АЗЛК. Важное событие произошло в коллективе автозаводцев после опубликования постановления ЦК КПСС об инициативе ЗИЛа, посвященной развертыванию соревнования за внедрение в производство мощностей по выпуску продукции высокого качества. В прессовом цехе № 3 в ответ на это постановление сказала свое слово молодежь. Комсомольско-молодежная бригада Юлии Земляных, все подсчитав и обсудив, приняла повышенные социалистические обязательства и решила: за счет повышения производительности труда на 10 процентов без увеличения рабочей силы выйти на темп производства продукции 1975 года ко дню 50-летия автомобильной промышленности — 7 ноября 1974 года.

Этот почин быстро стал достоянием всех цехов. Шесть тысяч автозаводцев последовали примеру Юлии Земляных. Она выполнила обязательство первой, а вслед за ней 50-летие автомобильной промышленности достойно отметили новым производственным успехом и многие другие автозаводцы. Большая часть трудового коллектива АЗЛК взяла курс на то, чтобы завершить 1974 год освоением норм пятого года пятилетки. 1000 автозаводцев выполнила к 7 ноября, к юбилею советской автопромышленности, свои годовые планы.

Накануне юбилея в Москве торжественно встречали победителей труднейшего марафона — ралли «Тур Европы-74». Это традиционное ежегодное соревнование, проводимое западно-германским автомобильным клубом «Адак», увенчалось на этот раз триумфом автозавода имени Ленинского комсомола и автомобилей «Москвич».

Вот как это было. 23 октября в городе Эрбах (ФРГ) принял старт 51 экипаж на автомобилях известных марок разных стран: «Порше», «Рено», «Форд», «Мерседес», «Альфа Ромео», «Симка», «Оппель» и других. Среди них было пять «Москвичей» и пять автомобилей «Лада».

Гонщикам предстояло пройти около 15 тысяч километров по дорогам тринадцати стран. Маршрут был сложный: Эрбах — Прага — Будапешт — Бухарест — Стамбул — Анкара — Тегеран — Амман — Дамаск — Бейрут — Измир — снова Стамбул — София — Белград — Больцано — Инсбрук — Ганновер и финиш на берегу Балтийского моря, в западногерманском городе Траве-мюнде. Автомобили шли по горным грунтовым дорогам Турции на высоте более 2 тысяч метров над уровнем моря, по знойным пустыням Сирии и Ливана, гонщики преодолевали затопленные ливнями дороги Югославии, а в заснеженных Альпах их выручали только цепи на колесах.



Помогая друг другу в трудные минуты, иной раз даже ценой потери драгоценного времени, водители «Москвичей» завоевали почти все призы ралли. Главные командные призы Золотой кубок и Серебряный кубок достались команде «Автоэкспорта», выступившей на «Москвичах». В национальном зачете первые два места заняли советские команды, а в зачете автомобильных заводов на первом месте команда АЗЛК, на втором — ВАЗа.

Достоинство отмечая 50-летие отечественной автопромышленности, АЗЛК снова продемонстрировал высокие качества «Москвичей».

7 ноября, в день 57-й годовщины Великого Октября, газеты опубликовали постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о присуждении государственных премий СССР 1974 года в области науки и техники. В этом документе автозаводцы нашли пункт, относящийся к ним, к их заводу, к их продукции. Государственная премия за разработку и внедрение высокомеханизированного и автоматизированного производства семейства автомобилей «Москвич» на автомобильном заводе имени Ленинского комсомола присуждена группе их создателей. Среди них бывший главный конструктор АЗЛК А. Ф. Андронов, главный конструктор И. К. Черноцкий, заместитель главного конструктора Б. Д. Кирсанов, директор АЗЛК кандидат экономических наук В. П. Коломников, главный технолог К. А. Чепурной, главный металлург М. Л. Хина, главный инженер В. Т. Позднеев, заместитель главного инженера Г. Е. Черномордик, руководитель группы конструкторского отдела АЗЛК И. И. Окунев, а также руководители Уфимского моторостроительного завода — директор кандидат технических наук М. А. Ферин и его заместитель И. Н. Бойчев.

\* \* \*

Отзвуки 50-летия нашей автомобильной промышленности проникли и в 1975 год, последний год девятой пятилетки.

В январе—феврале состоялась многолюдная научно-техническая конференция АЗЛК и Московского автомеханического института, посвященная юбилею автомобильной промышленности. Дружба завода и института зародилась давно и успела уже дать хорошие плоды.

На основе развития социалистического соревнования общественные организации и руководители АЗЛК и МАМИ постоянно совершенствуют организаторскую, воспитательную и политическую работу в своих коллективах. Мобилизованы совместные усилия на повышение эффективности производства за счет приведения в действие резервов.

Хорошие результаты принес 1974 год, подняты новые серьезные проблемы, решение которых принесло заводу сотни тысяч рублей экономического эффекта.

Заводские специалисты совершенствовали свои знания в английском и немецком языках при институте и успешно сдали экзамены. Подобраны группы наиболее успевающих студентов старших курсов для целевого обучения по специальностям, необходимым заводу.

Обо всем этом с удовлетворением говорилось на пленарных и секционных заседаниях юбилейной научно-технической конференции АЗЛК и МАМИ, в работе которой приняли участие около 1000 человек. Был разработан и утвержден план совместной работы на 1975 год. Плодотворная дружба заводчан и ученых продолжалась.

Богатый событиями завершающий год девятой пятилетки принес много нового и коллективу АЗЛК. Вдохновенным трудом ответили автозаводцы на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу. Центральный Комитет КПСС призвал коммунистов и комсомольцев, всех советских людей еще активнее добиваться досрочного завершения заданий последнего года пятилетки по объему, номенклатуре и качеству продукции, повышения эффективности производства. И вот уже с первых дней января весь коллектив взял ударный темп в работе, ширилось соревнование, все реже нарушался суточный график.

Принято новое, повышенное социалистическое обязательство: план пятилетки — к 7 ноября! А это означает тысячи дополнительных автомобилей!

Особенно широко развернулось соревнование в честь 30-летия Победы советского народа над фашистской Германией. Готовясь отметить этот славный юбилей, молодые автозаводцы включились в соревнование под девизом «За себя и за того парня». Вместе с живыми в этой волнующей трудовой вахте словно участвовали автозаводцы, погибшие на фронтах Великой Отечественной войны. За них хорошо потрудились во имя мира и человеческого счастья многие автозаводцы молодого поколения.

Работали за себя и за героически погибшего Сергея Рябцева, работали за себя и за не вернувшегося домой Александра Тарана, работали за многих других патриотов-автозаводцев, отдавших свою жизнь в борьбе с врагом.

## НА ФИНИШЕ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ГОДА

После апрельского (1975 года) Пленума ЦК КПСС, решившего вопрос о созыве очередного XXV партсъезда, на заводе широко развернулось соревнование между цехами, участками, бригадами. Кто из них завоюет право носить имя XXV съезда партии, кто достигнет наилучших результатов в труде?



С каждой неделей стало расти число рабочих, включившихся в соревнование за право поставить свою подпись под рапортом коллектива съезду партии. Прошло всего несколько недель, и уже выявились передовики предсъездовского соревнования — коммунисты, комсомольцы, ударники коммунистического труда. Новые трудовые вершины завоевала Юлия Земляных из прессового цеха № 3, бригадир Виктор Чернов из цеха шасси, разметчик инструментально-штампового производства Николай Судариков.

В ответ на Обращение ЦК КПСС о развертывании соревнования за достойную встречу съезда партии многие бригады, участки, отдельные рабочие принимали повышенные социальные обязательства.

Родились предсъездовские обязательства всего коллектива завода. Вот одно из них: в 1975 году снять с главного конвейера 2 тысячи сверхплановых автомобилей «Москвич». Скажем сразу, что коллектив АЗЛК был на высоте и успешно справился со своей трудной задачей. Обязательства, взятые в честь XXV съезда КПСС, были не только выполнены, но и перевыполнены.

Запланированное на девятую пятилетку задание по темпам роста производства и по объему производства было выполнено к 7 ноября 1975 года. По росту производительности труда план перевыполнен на 10 процентов. Это пятилетие принесло стране 705 тысяч автомобилей «Москвич».

Рассказывая о предсъездовском соревновании, следует упомянуть патристический почин бригады В. Чернова с участка полуосей цеха шасси. Вот что написали в своем обязательстве члены этой бригады:

«...Без увеличения количества рабочих, без дополнительных затрат перейдем с 1 сентября 1975 года на темп 1976 года. Добьемся этого за счет повышения производительности труда, экономии вспомогательных материалов и электроэнергии. 96 процентов своей продукции будем сдавать с первого предъявления. Каждый из нас обещает освоить не менее пяти технологических операций и обеспечить полную взаимозаменяемость на участке...»

Бригада Чернова обратилась ко всему коллективу завода с призывом последовать ее примеру. Долго ждать не пришлось. Откликов на это новое начинание с каждым днем становилось все больше. Люди отлично понимали, что от распространения этого почина во многом зависит успешный переход на выпуск новой модели автомобиля, а ведь лучшего подарка XXV съезду КПСС не придумать!

Виктор Чернов и его товарищи по бригаде сдержали слово. Темп десятой пятилетки раньше всех на заводе был достигнут ими в последний день августа 1975 года. Затем этот темп начали осваивать и другие рабочие всех цехов.

Все это явилось результатом большой организаторской, идейно-политической работы парторганизации АЗЛК по воспитанию у автозаводцев коммунистического отношения к труду.

Радостно встретили на АЗЛК 58-ю годовщину Великого Октября. Оснований для этого было достаточно. С праздником совпадали 45-летие завода, новые правительственные награды передовиков производства, успешное выполнение принятых обязательств, хорошее начало подготовки к XXV съезду КПСС.

Предстояло еще решение такой важной задачи, как начало массового производства нового автомобиля, получившего название «Москвич-2140».

Обязательствами коллектива было предусмотрено, что выпуск этой машины должен начаться в конце последнего года девятой пятилетки, с тем чтобы к открытию XXV съезда КПСС осуществить полный переход на выпуск нового автомобиля.

К этому и были направлены все помыслы конструкторов и технологов, мастеров и рабочих. Новая машина должна была стать и стала главным подарком коллектива АЗЛК съезду партии.

Что же представляет собою «Москвич-2140»?

«Москвич-2140» отличается от своих предшественников более элегантной внешней формой кузова и красивой отделкой салона, в которой использованы современные полимерные материалы. Изменило свою форму заднее сиденье. Оно теперь несколько шире и удобнее для размещения трех человек. Это стало возможным благодаря увеличению колеи задних колес, что, в свою очередь, позволило повысить устойчивость автомобиля.

Применены и другие новинки, повышающие прежде всего безопасность водителя и пассажиров. Это относится, например, к тормозной системе: предусмотрена установка дисковых тормозов передних колес. Изменилась панель приборов, выполненная теперь из мягкого материала.

Салон оборудован дополнительной вытяжной вентиляцией. Окна можно не открывать. Включите вентиляцию, и за одну минуту весь объем воздуха в салоне поменяется четыре раза.

Сиденья оснащены ремнями безопасности и подголовниками. Садясь за руль, не забудьте пристегнуть ремни. Это очень важно! Впрочем, если забудете, вам напомнят. Как только вы повернете ключ в замке зажигания, на щитке вспыхнет красный транспарант: «Ремни». И он не погаснет, пока вы не пристегнетесь.

Мощность двигателя — 82 лошадиные силы, позволяющие развивать скорость до 150 километров в час. Но одновременно часть новых автомобилей выходит с мотором модели 408 и носит название «Москвич-2138».



Новый «Москвич» — машина десятой пятилетки, пятилетки качества, и это постарались отразить его создатели в своей конструкции. Уже первые опытные автомобили, сделанные умельцами экспериментального цеха под руководством коллектива авторов во главе с главным конструктором И. К. Чарноцким, продемонстрировали серьезный качественный сдвиг. Во время испытаний были успешно пройдены десятки тысяч километров на разных дорогах, в разных климатических условиях. Зимняя стужа Заполярья и летний зной туркменской пустыни дали свое «добро». «Всепогодные» «Москвичи», как их прозвали, получили путевку в большую жизнь.

Между тем пришло время подводить итоги девятой пятилетки. Завод закончил ее досрочно, 3 декабря 1975 года, по всем основным технико-экономическим показателям и принятым социалистическим обязательствам.

Успех обеспечила проведенная коренная реконструкция завода.

За пятилетие было внедрено 46 автоматических и механизированных, 39 поточно-механизированных линий, 37 километров конвейеров, 137 прогрессивных технологических процессов. Автоматизировано и комплексно механизировано 9 цехов. Общий уровень механизации производства на заводе достиг 87 процентов. Тем самым создано современное высокомеханизированное и автоматизированное производство легковых автомобилей.

Выполнен был и пятилетний план социального развития коллектива.

Все это — результат самоотверженного труда работников завода, широкого социалистического соревнования в цехах и на участках, творческого поиска и эффективного использования резервов производства, разносторонней организаторской и политической работы партийной, профсоюзной и комсомольской организаций по мобилизации коллектива на решение стоящих перед ним задач.

Во время соревнования в честь XXV съезда КПСС родилась еще одна добрая инициатива, с которой выступили молодые автозаводцы цеха сборки № 1. Комсомольцы двух ведущих участков решили добиться права работать на самоконтроле.

Проект ЦК КПСС к XXV съезду партии «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» вызвал у автозаводцев новый подъем творческой энергии.

Безгранична была радость автозаводцев, когда на исходе года, перед началом десятой пятилетки, они получили поздравление с трудовой победой от Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР.

Вот оно:

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР горячо поздравляют коллектив Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола (производственное объединение «Москвич») с замечательным трудовым достижением — досрочным выполнением заданий пятилетнего плана по объему производства продукции и росту производительности труда и также со строительством и освоением новых крупных мощностей по выпуску автомобилей.

Успешное выполнение принятых социалистических обязательств стало возможным благодаря самоотверженному труду рабочих, инженерно-технических работников и служащих автозавода, строительных и монтажных организаций, осуществлению коренной реконструкции предприятий объединения, широкой индустриализации строительства, совершенствованию технологии производства, большой организаторской и политической работе партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Все это позволило за пятилетие увеличить почти вдвое выпуск продукции, значительно поднять уровень механизации и автоматизации основных и вспомогательных процессов, последовательно решать социальные задачи коллектива.

Своими славными делами трудящиеся объединения внесли существенный вклад в выполнение решений XXIV съезда КПСС по дальнейшему развитию отечественного автомобилестроения.

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР с удовлетворением отмечают, что автозаводцы не останавливаются на достигнутом, продолжают по-хозяйски настойчиво работать над выявлением и использованием дополнительных резервов, усилением режима экономии и приняли на себя высокие обязательства — к началу работы XXV съезда КПСС осуществить полный переход на выпуск модернизированных моделей автомобилей, последовательно и настойчиво добиваться улучшения экономических показателей и качества всей работы предприятия.

Ваш пример свидетельствует о больших возможностях повышения эффективности производства, которые могут быть реализованы при широком развитии инициативы и творчества трудящихся.

Желаем вам, дорогие товарищи, еще больших успехов в труде на благо нашей социалистической Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КПСС

СОВЕТ МИНИСТРОВ  
СССР



За досрочное выполнение заданий девятого пятилетнего плана и успешное осуществление работ по наращиванию производственных мощностей Указом Президиума Верховного Совета СССР завод награжден орденом Октябрьской Революции.

В новом пролете корпуса вспомогательных цехов состоялся многолюдный торжественный митинг. Тепло поздравили автозаводцев с высокой наградой Министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков, секретарь горкома партии Л. А. Борисов, первый секретарь Люблинского РК КПСС Ю. Г. Зайцев и другие товарищи.

Участники митинга с подъемом приняли приветственное письмо ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР, Совету Министров СССР.

Болнующие дни переживал коллектив. Каждой бригаде, каждому рабочему, инженеру, технику хотелось достойно встретить приближавшийся XXV съезд нашей партии.

Два автозаводца — прессовщица Анна Сергеевна Клыпина и генеральный директор объединения «Москвич» Валентин Петрович Коломников — были избраны на Московской городской партийной конференции делегатами XXV съезда КПСС. Им автозаводцы поручили передать свой рапорт съезду:

«Коллектив дважды орденоносного автозавода имени Ленинского комсомола рапортует XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза о досрочном выполнении заданий девятого пятилетнего плана и предсъездовских социалистических обязательств.

Благодаря самоотверженному труду автозаводцев, широко развернувшемуся социалистическому соревнованию, постоянному вниманию и помощи партии и правительства в развитии завода, проведенной реконструкции и техническому перевооружению коллектив АЗЛК за пятилетие почти удвоил объем производства. Сверх задания пятилетнего плана заводом реализовано продукции на 33,2 миллиона рублей, в том числе около 6 тысяч автомобилей «Москвич», на 3,8 миллиона рублей запасных частей, на 5 миллионов рублей товаров культурно-бытового назначения. Значительно перевыполнено задание по росту производительности труда. В девятой пятилетке этот рост составил 162,3 процента против 136,7 процента в восьмой пятилетке. Поставка продукции на экспорт возросла и за пятилетие достигла сотен миллионов рублей.

За 1971—1975 годы, участвуя в решении задачи превращения Москвы в образцовый коммунистический город, АЗЛК в основном создал комплексную материальную базу для социального развития коллектива. Построено 255 тысяч квадратных метров жилой площади, что в два раза больше, чем в восьмой пятилетке, спортивно-оздоровительный комплекс и другие культурно-бытовые учреждения. Заканчивается строительство Дворца культуры и крытого катка с искусственным льдом.

Заводская пятилетка является прямым подтверждением слов Леонида Ильича Брежнева о том, что девятая пятилетка стала лучшей пятилеткой страны. По некоторым технико-экономическим показателям минувшая пятилетка АЗЛК равна двум-трем предыдущим.

В авангарде борьбы за выполнение заданий пятилетки и предсъездовских обязательств — коммунисты и комсомольцы, передовые производственники, ударники коммунистического труда.

Основой успешной работы нашего коллектива в прошедшей пятилетке были большая политическая и организаторская деятельность партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, направленная на поддержание и развитие инициативы трудящихся объединения, концентрация усилий коллектива на ускоренное освоение производственных мощностей, быстрое внедрение прогрессивных методов производства и управления.

Высокая оценка работы АЗЛК, выраженная в приветственном письме Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР, в награждении завода орденом Октябрьской Революции, вызвала у всех автозаводцев новый прилив творческой энергии, трудовой и политической активности, стремление работать еще лучше, еще производительнее.

Мы горячо одобряем и поддерживаем Проект ЦК КПСС к XXV съезду партии «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы».

В наступившей пятилетке нашему коллективу предстоит решать сложные задачи по завершению реконструкции заводов объединения на выпуск 200—240 тысяч автомобилей в год, дальнейшему улучшению качества и созданию принципиально новой перспективной модели 2141 повышенной безопасности и комфортабельности.

Для успешного выполнения заданий первого года десятой пятилетки коллектив завода принял встречный план и социалистические обязательства, предусматривающие: выполнение годового государственного плана по реализации продукции 27 декабря, выпуск сверх установленного плана продукции на 5 миллионов рублей, в том числе 1500 автомобилей, и на 300 тысяч рублей запасных частей.

Мы рапортует, что выполнено наше важнейшее обязательство о полном переходе к открытию XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза на выпуск новых модернизированных автомобилей моделей 2138 и 2140.

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие автомобильного завода имени Ленинского комсомола, выражая свою безграничную преданность делу Коммунистической партии и Советского правительства, заверяют XXV съезд КПСС,



что они еще выше поднимут знамя социалистического соревнования за досрочное выполнение заданий десятой пятилетки, обеспечит высокое качество работы и эффективность производства».

## ЗАВОД ЗАВТРА

Ни на один день не прекращается инженерно-технический поиск автозаводцев. Конструкторы продолжают совершенствовать основные узлы и агрегаты автомобиля. После выпуска модели «Москвич-2140» началась работа над созданием машины конца десятой пятилетки.

На больших листах ватмана уже появились контуры будущего автомобиля, которому дано условное название «Москвич-2141». По сравнению с нынешней машиной он будет иметь увеличенные габариты (нечто среднее между «Москвичом» и «Волгой»), еще большую мощность двигателя и ответит самым высоким требованиям по внешнему виду, комфортабельности, безопасности.

Изготовление опытной партии новых автомобилей повышенной безопасности и комфортабельности — 2141 намечено на 1979—1980 годы. Одновременно будет подготовлено серийное производство этих автомобилей с постоянным наращиванием их выпуска и полным переходом на эту модель в одиннадцатой пятилетке.

Есть в отделе главного конструктора бюро автомобильных двигателей, которое возглавляет заслуженный конструктор АЗЛК, лауреат Государственной премии Игорь Иванович Окунев. Ему довелось участвовать в разработке и усовершенствовании моторов для многих моделей «Москвича». Вот и сейчас И. И. Окунев со своими помощниками трудится для завтрашнего двигателя.

Пятилетка высокого качества не только даст Родине новый первоклассный автомобиль, но и приумножит богатства завода. За строками нового плана социального развития АЗЛК на 1976—1980 годы видны большие дела и события, очертания новых производственных, жилых и бытовых зданий.

С десятой пятилеткой на завод пришли новые задачи, вытекающие из решений, принятых XXV съездом КПСС. Разбег в десятую пятилетку был сделан еще в 1975 году. Чтобы стало реальностью задуманное увеличение выпуска автомобилей, еще тогда началось строительство прессового корпуса для производства кузовных штамповок, автоматизированного центрального склада запасных частей, большого здания конструкторско-экспериментального отдела, нового пролета корпуса вспомогательных цехов. В кинешемском филиале АЗЛК

строят большой механосборочный корпус № 2. Там же создается кузнечно-прессовое производство.

Так расширяется производственная база, которая позволит довести выпуск до 240 тысяч автомобилей в год.

В прессово-кузовном цехе АЗЛК с лета 1960 года организован выпуск детских pedalных автомобилей. Эти маленькие «Москвичи» — тоже предмет заботы и творческих усилий автозаводцев. В сущности для выпуска таких машин пришлось в цехе создать свой «мини-завод», оборудованный по всем правилам современной техники: электросварка, окрасочная камера, сборочный конвейер...

Как и производство настоящих «Москвичей», производство детских автомобилей все время совершенствуется, а сами машины модернизируются. На боках кузова появились столь привлекательные для малышей блестящие стрелы-молдинги. Настоящие фары и клаксон — тоже немаловажные детали для ребят.

Как-то на бульваре мы познакомились с одним из водителей такой машины. Гордо восседал он за рулем своего новенького, яркого «Москвича», полученного в подарок от папы и мамы в день рождения (четыре года «стукнуло»). Малыш ехал неторопливо — пусть все увидят, какая у него машина!

— Нравится? — спросили мы.

— Еще бы!

— А машина исправна?

Наш собеседник только удивленно посмотрел на нас.

— А быстрее ехать можно? — спросили мы, и тут же «Москвич» рванул вперед. Догнать его уже было трудно — ведь эти машины при должном энтузиазме водителя развивают скорость до 20 километров в час!

Хорошая машина. Но это — на сегодня. А завтра?

Определяя свои перспективы, коллектив АЗЛК не забыл и о продукции, адресованной детям: они получают машину еще более красивую, похожую на настоящий современный автомобиль типа «Москвич».

\* \* \*

Новый план социального развития завода, в разработке которого приняли участие вместе со специалистами, профсоюзной и партийной организациями широкие массы автозаводцев, предусматривает все необходимое, чтобы успешно выполнить поставленные задачи.

Перелистывая план социального развития, видишь, как будет повышаться уровень производства на АЗЛК, как еще больше улучшатся условия работы. Механизация и автоматизация труда достигнет к 1980 году 96,8 процента против 87,1 процента в 1975 году. Появится более 40 новых автоматиче-



ских и поточно-механизированных линий, а к 1978 году намечено внедрить научно обоснованную систему комплексного обслуживания автоматических линий.

В годы десятой пятилетки, пятилетки качества, автозаводцы решили добиться увеличения долговечности и надежности «Москвича». Повышение качества продукции зависит в значительной мере от уровня образования и квалификации рабочих. Значит, надо еще упорнее учиться и накапливать опыт, еще больше знать и полнее отдавать свои знания общему делу. На заводе предоставляются все возможности для достижения этой цели.

За десятую пятилетку всеми видами технического обучения будет охвачено 20 тысяч человек, а экономической учебой — 50 процентов автозаводцев. Предстоит подготовить 1000 квалифицированных наладчиков, слесарей-ремонтников.

Одно из центральных мест в плане социального развития занимают вопросы воспитания коммунистического отношения к труду и роста социально-политической активности трудящихся. Это значит, что должна возрасти личная ответственность за порученное дело, гордость за свое предприятие.

Немало намечено сделать для дальнейшего улучшения жилищных условий автозаводцев. Пять тысяч работников завода и членов их семей переедут в новые благоустроенные квартиры.

Не забыты, конечно, разнообразные меры по укреплению здоровья, улучшению физического воспитания и повышению трудоспособности автозаводцев. Это, в частности, строительство профилактория и новой поликлиники. Предполагается, что благодаря современным методам обследования и лечения удастся сократить потери рабочего времени из-за нетрудоспособности на 17 процентов.

\* \* \*

На АЗЛК есть небольшая архитектурная выставка завтрашнего дня. На ней можно получить представление о реконструкции цехов и отделов, об их эстетическом оформлении. Тут все: и жилые корпуса, и детские учреждения, и новые дома отдыха.

Заводской план социального развития шагнул за пределы Москвы. Под Кинешмой, на живописном берегу Волги, разместится большой пионерский лагерь на 750 мест. Юные автозаводцы получат отличные спальные корпуса, клуб-столовую, стадион.

Большая зона отдыха с пансионатом проектируется в Конакове. Будет реконструирован и пионерлагерь в Лопасне.

Юго-восточную часть советской столицы уже трудно представить себе без производственных корпусов и жилых мик-

рорайонов автозавода имени Ленинского комсомола. Поблизости стоят и другие промышленные гиганты: автозавод имени Лихачева, «Динамо», 1-й подшипниковый. Реконструируются заводы, и вместе с ними ширится и хорошеет юго-восток Москвы. Там, где несколько десятков лет назад было болото, сейчас пролегла широкая магистраль проспекта, названного Волгоградским. Вдоль этого проспекта, рядом с двумя станциями Ждановского радиуса метро, на большом протяжении расположились здания АЗЛК. Это Люблинский район города.

На пересечении Волгоградского проспекта с будущей скоростной автомобильной дорогой намечен центр этого района. Он станет не только индустриальным сгустком, но и крупнейшим культурным и торговым ядром для автозаводцев и других москвичей, живущих в Люблине, Кузьминках, Грайворонове. Так создается новый градостроительный ансамбль.

\* \* \*

В последнем году десятой пятилетки АЗЛК исполнится 50 лет. Оглядываясь на пройденный путь, автозаводцы еще энергичнее устремляются в день завтрашний. Они закладывают основы предприятия будущего, которое бы полностью соответствовало столице, образцовому коммунистическому городу.

Это ко многому обязывает. Это не только отличные легковые автомобили, доставляющие радость людям, но и подлинно научная организация труда и управления, комплексное решение задач социального развития коллектива и технического совершенствования производства. Это и высокая активность, творческая инициатива, трудовой героизм автозаводцев.



## ДЕЛА И ЛЮДИ АЗЛК

### Из хроники важнейших событий

#### 1929 год

- 31 мая Подписано соглашение между ВСНХ СССР и американской автомобильной компанией «Форд» о строительстве автозавода в Нижнем Новгороде и нескольких автосборочных заводов (в том числе и в Москве).  
В том же году началось строительство Московского автосборочного завода, рассчитанного на сборку 24 тысяч автомобилей в год.

#### 1930 год

- 1 мая Окончание строительства главного корпуса завода.  
6 ноября Автосборочный завод вступил в число действующих предприятий.  
Ноябрь Первый комсомольский субботник по освоению конвейера.  
Декабрь Постановлением Всесоюзного автотракторного объединения ВСНХ СССР завод стал именоваться: «Государственный автосборочный завод имени КИМ в Москве».

#### 1931 год

- Март Организованы первые ударные бригады.  
1 мая Выпущен первый номер заводской многотиражной газеты «Кимовец».  
Август За выполнение правительственного задания по досрочной сборке 3100 грузовых автомобилей к уборочной кампании Зернотрест наградил кимовцев Почетной грамотой и Красным знаменем. Это была их первая награда.  
Декабрь Первая общезаводская профсоюзная конференция.

#### 1932 год

- 15 января Начало ударного месячника техпропаганды имени XVII партконференции.  
Февраль Кимовцы организовали агитационный лыжный пробег Москва—Нижний Новгород под девизом «За овладение техникой».  
Апрель Состоялась общезаводская конференция по марксистско-ленинскому воспитанию трудящихся.  
Ноябрь Началась сборка легковых и грузовых автомобилей ГАЗ-А и ГАЗ-АА из деталей, поставленных Горьковским автозаводом.

#### 1933 год

- II квартал Выполнено правительственное задание по сборке моторов для комбайнов.  
Конец года Пущен второй конвейер для ускорения сборки автомобилей.

#### 1934 год

- 26 января Досрочно завершён январский план ко дню открытия XVII партсъезда.  
Около 200 коммунистов завода возглавили социалистическое соревнование за повышение качества сборки автомобилей.

#### 1935 год

- Началось стахановское движение на заводе.  
Перекрыта проектная мощность завода (выпущено 24 642 автомобиля).

#### 1936 год

- Собрано 34 347 автомобилей.  
Принято решение о реконструкции автосборочного завода с целью довести выпуск до 60 тысяч машин в год.

#### 1937 год

- Май Количество стахановцев и ударников на заводе достигло 280.  
Завод стал выпускать 154 автомобиля в день.



### 1938 год

- 13 октября Сдан в эксплуатацию новый конвейер на 125 автомобилей в смену.
- IV квартал Принято решение об организации на базе автосборочного завода имени КИМ производства легковых малолитражных автомобилей.

### 1939 год

- 15 января Автосборочный завод имени КИМ выведен из состава Горьковского автозавода и включен в Глававтопром как самостоятельное предприятие, именуемое «Московский автомобильный завод имени КИМ».
- Март В принятом на XVIII съезде ВКП(б) плане третьей пятилетки (1938—1942) создание завода легковых малолитражных автомобилей было отнесено к важнейшим стройкам социалистической промышленности.
- 28 апреля МК и МГК ВЛКСМ приняли совместное решение об участии комсомола Москвы и области в организации производства легковых малолитражных автомобилей на автозаводе имени КИМ.
- 12 мая Сборка автомобилей прекращена и передана на Горьковский автозавод и на Ростовский автосборочный завод в связи с предстоящей реконструкцией и переходом на выпуск малолитражных легковых автомобилей.

### 1940 год

- I квартал Спроектированы и изготовлены первые образцы легкового малолитражного автомобиля КИМ-10.
- 25 апреля Новый автомобиль поставлен на конвейер. Сходит первый КИМ-10.
- 1 мая Три опытных образца легковых автомобилей КИМ-10 вслед за военным парадом проехали по Красной площади.
- III квартал. Закончены основные строительные и монтажные работы в главном корпусе.
- IV квартал Состоялся заводской слет стахановцев и ударников.

### 1941 год

- I квартал Организован серийный выпуск автомобилей КИМ-10.
- 22 июня Началась Великая Отечественная война.
- Июль Сформирован истребительный батальон Таганского района столицы, в который вступили многие рабочие завода.
- Июль Коллектив приступил к выполнению оборонных заданий.
- Сентябрь Московский завод малолитражных автомобилей вошел в состав комбината, выпускающего легкие танки.
- Октябрь Завод со многими кимовцами эвакуируется на Урал.
- Ноябрь—декабрь Скоростными методами монтируется прибывшее из Москвы оборудование.

### 1942 год

Организованы первые фронтовые бригады. На Урале завершён монтаж прибывшего из Москвы оборудования. Кимовцы включились в работу «Уралмаша» по выпуску танков. В корпусах бывшего автозавода имени КИМ в Москве организован ремонт грузовых автомобилей и другой техники.

### 1943 год

На бывшем заводе имени КИМ в Москве построен специальный автопоезд для ремонта танков на полях сражений. В целях дальнейшего развития автомобильной промышленности, организации производства новых моделей автомобилей Гипроавтопрому поручено начать проектирование работ по реконструкции автозавода имени КИМ и ряда других предприятий.

### 1944 год

- Август На Урале ещё идёт производство танков, а в Москве, на бывшем заводе имени КИМ, уже создан отдел главного конструктора будущего автомобильного завода.



### 1945 год

26 августа

Принято постановление ГКО «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», которым, в частности, предусматривалось восстановление производства легковых малолитражных автомобилей. Московский автомобильный завод имени КИМ переименован в Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

### 1946 год

27 марта

Создана новая заводская многотиражная газета «За советскую малолитражку», которая выходит по сей день.

4 декабря

Изготовлены первые пять опытных автомобилей «Москвич-400».

### 1947 год

Январь

Начался серийный выпуск легковых малолитражных автомобилей «Москвич-400».

Январь

Начато строительство инженерного корпуса.

Июнь

Работница завода Анна Кузнецова выступила с почином: в сжатые сроки достичь проектных норм 1950 года.

Август

Министерство автомобильной и тракторной промышленности предложило использовать опыт бригады А. Кузнецовой на всех предприятиях отрасли. Почин бригады А. Кузнецовой был одобрен ЦК профсоюза рабочих машиностроения, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Коллектив МЗМА обратился ко всем работникам автомобильной промышленности СССР с призывом организовать Всесоюзное социалистическое соревнование за досрочное освоение проектных норм 1950 года.

### 1948 год

Апрель

Закончено строительство первой очереди корпуса вспомогательных цехов.

Закончено освоение и начат выпуск автомобилей «Москвич-422» типа «фургон».

Положено начало экспорту автомобилей «Москвич». Первые машины проданы в Финляндию.

Май

Начался серийный выпуск автомобилей «Москвич-420А» с открытым кузовом типа «кабриолет».

25—26 июня

Состоялась первая партийная отчетно-выборная конференция МЗМА.

### 1950 год

7 ноября

Строительство первой очереди кузнечного цеха.

17 декабря

Почетное звание «Стахановский коллектив» присвоено на заводе 45 бригадам, 12 участкам и 4 отделениям.

Звание «Стахановский коллектив» впервые присвоено цехам — термическому и кузовному. За успешную работу рационализаторов и изобретателей завода Министерство автотракторной промышленности присвоило МЗМА звание «Лучший в области рационализации завод министерства».

### 1951 год

8 июня

Строительство второй очереди кузнечного цеха. Министерство автотракторной промышленности и ЦК профсоюза рабочих машиностроения присвоили МЗМА звание «Предприятие коллективного стахановского труда». 107 наиболее отличившихся работников МЗМА награждены значком «Отличник социалистического соревнования Министерства автотракторной промышленности».

12 июля

Состоялась первая техническая конференция, посвященная вопросам улучшения качества и продления срока службы автомобилей «Москвич».

### 1952 год

14 марта

За разработку и освоение технологии кузнечного производства работникам завода — кузнецу В. С. Устинкину и заместителю начальника цеха В. А. Бабенко присвоено звание лауреатов Государственной премии.

Июль

МЗМА стал работать рентабельно и отказался от государственной дотации.

Октябрь

С главного конвейера сошел стотысячный автомобиль «Москвич-400».



### 1953 год

Кузовщики Н. Кондаков и Н. Юдаев выступили с важным начинанием: ежедневно перевыполнять плановую производительность труда при отличном качестве выполняемых операций. Почин подхватили сотни автозаводцев. Токари-стахановцы ремонтно-механического цеха В. П. Егоров и Н. Я. Николаев, выполняя месячные нормы на 250—300 процентов, начали работать в счет 1959 года.

### 1954 год

- Февраль** С первым эшелонem московских комсомольцев на освоение целинных и залежных земель выехало 200 молодых автозаводцев.
- Февраль** Освоен выпуск модернизированной модели автомобиля «Москвич-401».
- Август** Изготовлено пять образцов нового автомобиля «Москвич-402».
- Август** На Всесоюзной сельскохозяйственной выставке впервые экспонированы автомобили «Москвич».
- Декабрь** 500 автозаводцев выполнили более двух годовых норм.

### 1955 год

- Январь** В отделе главного конструктора начаты работы по проектированию нового верхнеклапанного двигателя модели 407.
- 25 февраля** Начались государственные испытания образцов нового автомобиля «Москвич-402».
- Апрель** Окончание строительства и ввод в эксплуатацию 24-метрового пролета прессово-кузовного корпуса.
- Июнь** Начал работать новый участок точного литья в литейном цехе.
- 15 сентября** Выполнен пятый пятилетний план по объему валовой продукции. В 1955 году выпуск автомобилей «Москвич» увеличен против 1950 года на 55 процентов, производительность труда выросла на 64 процента, себестоимость автомобиля снижена на 46 процентов.
- 20 октября** В цехе моторов началась сборка первых двигателей новой конструкции.

### 1956 год

- 20 апреля** С главного конвейера сошел последний «Москвич-401» и впервые в истории завода без остановки производства начался выпуск новой модели «Москвич-402». Окончание строительства и ввод в эксплуатацию 12- и 18-метровых пролетов прессово-кузовного корпуса.
- 12 мая** Состоялся первый заводской слет молодых передовиков производства.
- Июнь** Состоялся первый выпуск заводского автомеханического техникума. 105 автозаводцев получили дипломы техников.

### 1957 год

- Освоен выпуск первого в стране автомобиля с кузовом «универсал» («Москвич-423») и автомобиля повышенной проходимости «Москвич-410».
- 4 июня** Состоялась заводская экономическая конференция, посвященная экономии металла.
- Июнь** На сборочном конвейере цеха моторов началась сборка верхнеклапанных двигателей модели 407.

### 1958 год

- Июль** С главного конвейера сошел последний автомобиль «Москвич-402». Начат выпуск нового автомобиля «Москвич-407» с верхнеклапанным двигателем.
- Август** На Всемирной выставке в Брюсселе автомобили «Москвич-407» и «Москвич-426» отмечены золотыми медалями.
- Август** Первый дебют заводских спортсменов в Международных автомобильных соревнованиях «Тысяча озер» в Финляндии. Команда СССР на автомобилях «Москвич-407» заняла третье место.
- Сентябрь** Подписан договор о дружбе и сотрудничестве между коллективами МЗМА и чехословацкого автомобильного завода в г. Млада-Болеслав.
- Ноябрь** На заводе развернулось соревнование в честь предстоящего XXI съезда КПСС. Его начали бригады А. Сложеникина и А. Исаева, взявшие обязательство учиться трудиться и жить по-коммунистически.



## 1959 год

- 3 февраля Завод посетил глава делегации Социалистической рабочей партии Венгрии на XXI съезде КПСС товарищ Янош Кадар.
- 1 марта Депутатом Верховного Совета РСФСР избран строгальщик ремонтно-механического цеха завода Василий Андреевич Ершов.
- 26 апреля Завком профсоюза впервые на заводе присвоил звание «Коллектив коммунистического труда» бригадам А. Зайцевой, В. Шуваевой (цех окраски и отделки кузовов), А. Сложеникина (цех моторов).
- Май В цехе моторов введена в эксплуатацию автоматическая линия по обработке головки блока цилиндров.
- Июнь Команда автозаводцев на шести автомобилях «Москвич» завоевала первое место и переходящий кубок в соревновании на первенство Советского Союза в ралли протяженностью в 2600 километров по дорогам Прибалтики.
- Сентябрь В розыгрыше первенства СССР по шоссейно-кольцевым гонкам команда МЗМА выиграла первое место и почетный приз.
- Октябрь Первыми на заводе звание «Ударник коммунистического труда» получили рабочие инструментально-штампового цеха: затыловщики В. Кирик и Л. Первой, шлифовщики Д. Завражных и И. Смирнов, зубошлифовальщик В. Кузнецов и слесарь Н. Помогаев.
- Ноябрь В цехе моторов смонтирована автоматическая линия для обработки всасывающей трубы.
- 1 декабря Завод перешел на массовый выпуск новой четырехскоростной коробки перемены передач. По инициативе бригады слесарей-сборщиков А. Исаева на главном конвейере развернулось соревнование за честь заводской марки.

## 1960 год

- Март За создание автомобиля «Москвич-407» МЗМА награжден Дипломом ВДНХ I степени.
- 18 марта Лучшей работнице цеха сборки и окраски автомобилей, зачинателю движения за коммунистическое отношение к труду на заводе А. Н. Зайцевой вручен в Кремле орден Ленина.

- 5 апреля Закончено строительство заводского учебного комбината.
- Июнь В деревообрабатывающем цехе создано первое на заводе общественное технологическое бюро.
- Июль Открылся заводской дом отдыха в Крыму.
- Сентябрь Первые 33 автозаводца начали занятия в новом заводе-втузе.
- Вступила в эксплуатацию автоматическая линия окраски кузовов в электростатическом поле.
- Октябрь МЗМА в числе других передовых предприятий Москвы выступил инициатором оказания помощи в борьбе за технический прогресс и передаче опыта другим заводам.
- 6 декабря С главного конвейера сошел пятисоттысячный автомобиль «Москвич».
- Декабрь Вступил в строй пульсирующий конвейер по сборке коробок перемены передач.

## 1961 год

- 1 марта Состоялась первая заводская научно-техническая конференция молодых специалистов.
- Апрель Коллективу экспериментального цеха первому на заводе присвоено звание «Цех коммунистического труда».
- Июль Бригада слесарей-сборщиков прессового цеха, руководимая А. Булатовым, выступила с почином: повысить производительность труда на 10 процентов. Более 3500 автозаводцев поддержали это начинание, благодаря чему трудоемкость изготовления автомобиля была снижена на 6 нормо-часов.
- 21 октября Завод посетила делегация Коммунистической партии Италии на XXII съезде КПСС во главе с Генеральным секретарем ЦК КПИ товарищем Пальмиро Тольятти.
- 20 декабря Коллектив МЗМА на три дня раньше, чем намечалось в обязательствах, рапортовал о выполнении годового плана по объему валовой продукции и выпуску автомобилей. Сверх плана выпущено 2 тысячи автомобилей «Москвич».



## 1962 год

- Январь** Гарантия на автомобиль «Москвич» увеличена с 6 до 9 месяцев и с 10 до 15 тысяч километров пробега.  
Бригада коммунистического труда Л. Королькова (цех сборки) выступила с почином: обеспечить увеличенный выпуск автомобилей без дополнительного привлечения рабочих и без увеличения фонда заработной платы. Распространение этого почина по заводу обеспечило снижение трудоемкости на 4 нормо-часа на каждый автомобиль.  
Введен в эксплуатацию новый четырехэтажный корпус складов.
- Март** Начато изготовление узлов картофелекопателей для сельского хозяйства.
- 3 апреля** Редколлегия газеты «Правда» присвоила бригаде коммунистического труда В. Дроздова (главный конвейер) звание «Бригада имени 50-летия «Правды».
- 10 апреля** Состоялась заводская партийно-экономическая конференция на тему: «Экономику и организацию производства — на новый, высший уровень».
- Май** За достижение лучших результатов в соревновании в честь XXII съезда КПСС и по итогам работы в 1961 году решением МГК КПСС, исполкома Моссовета, МГСПС, МГК ВЛКСМ и Мосгорсовнархоза МЗМА занесен в книгу Почета «Летопись борьбы трудящихся Москвы за коммунизм».
- Сентябрь** Вступила в строй новая заводская поликлиника.
- Октябрь** Принята к производству новая модель автомобиля «Москвич-408».
- Декабрь** Состоялась первая передача заводского радиовещания.  
В цехе шасси начала действовать автоматическая линия обработки картера заднего моста. Производительность труда на заводе возросла за год на 6,2 процента, снижение себестоимости составило 4,1 процента, трудоемкость изготовления автомобиля сократилась на 8 процентов.

## 1963 год

- Апрель** Гарантия на автомобиль «Москвич» увеличена до 12 месяцев и 20 тысяч километров пробега.
- Апрель** Постановлением МГК КПСС, исполкома Моссовета, МГСПС, МГК ВЛКСМ и Мосгорсовнархоза по итогам соревнования за 1962 год МЗМА занесен в книгу Почета «Летопись борьбы трудящихся Москвы за коммунизм».
- Июнь** Слесарь кузнечного цеха Я. Д. Макеенко выступил с патриотическим начинанием: развивать коммунистические отношения не только на производстве, но и в быту. Почин получил на заводе широкое распространение.
- Август** За успехи в работе по освоению новой техники и прогрессивной технологии МЗМА награжден Дипломом ВДНХ.
- Декабрь** С главного конвейера сошел последний автомобиль «Москвич-407». Начат массовый выпуск переходной модели «Москвич-403». Собраны первые 80 комплектов соломосилосорезок для сельского хозяйства.

## 1964 год

- 30 июля — 3 августа** В Международных авторалли «24-й рейд Польский» заводские гонщики на автомобилях «Москвич-403» заняли первое и второе места.
- Сентябрь** Выпущена первая партия автомобилей «Москвич-408».  
Завод посетил председатель Президиума Великого народного хурала Монгольской Народной Республики товарищ Ж. Самбу.
- Декабрь** Впервые в Советском Союзе на заводе создан комплексно-механизированный участок анодирования алюминиевых деталей автомобилей.

## 1965 год

- Март** В Международных авторалли «Русская зима» первое место в командном зачете завоевали спортсмены МЗМА.
- Июнь** В Чехословакии на ралли «Влтава» заводской экипаж в составе Ю. Лесовского и В. Сочнова на автомобиле «Москвич-408» занял первое место.



- Июль** С главного конвейера сошел последний автомобиль «Москвич-403». Начато массовое производство автомобилей «Москвич-408».
- 23 августа** Коллектив завода досрочно выполнил семилетний план.
- 1966 год**
- 21 марта** Сдан в эксплуатацию замкнутый круговой тележечный конвейер для отделки кузовов в цехе сборки.
- 10 мая** Подписан договор о социалистическом соревновании между коллективами МЗМА и ЗИЛ по досрочному выполнению пятилетки.
- Июль** Коллектив МЗМА, добившийся в 1965 году лучших результатов в выполнении государственных планов и социалистических обязательств, занесен в книгу Почета «Летопись борьбы трудящихся Москвы за коммунизм».
- 13 августа** Закончено строительство северной пристройки прессово-кузовного корпуса общей площадью в 8 тысяч квадратных метров. 20 августа здесь установлен первый пресс, а 13 сентября началась первая штамповка.
- 20 августа** Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении МЗМА орденом Трудового Красного Знамени за досрочное выполнение заданий семилетнего плана, успешную разработку конструкций новых машин и совершенствование технологии производства. 114 автозаводцев награждены орденами и медалями. Слесарю-сборщику кузовного цеха Н. Г. Усачеву присвоено звание Героя Социалистического Труда.
- Организовано производство автомобилей «Москвич» на Ижевском машиностроительном заводе. К концу 1966 года здесь были выпущены первые 300 автомобилей «Москвич-408».
- 1967 год**
- 30 марта** Начато строительство литейного корпуса филиала МЗМА в г. Кинешме.
- Март** На главном конвейере собран первый автомобиль новой модели «Москвич-412».
- 18 мая** С главного конвейера завода сошел миллионный автомобиль «Москвич».

- 19 мая** Опубликовано приветствие ЦК КПСС и Совета Министров СССР коллективу завода в связи с выпуском миллионного «Москвича».
- Июнь** Заложен первый камень на строительстве спортивно-оздоровительного комплекса завода.
- Октябрь** Приказом по заводу учрежден нагрудный знак «Ветеран труда АЗЛК», которым награждаются труженики за непрерывную и безупречную работу в течение 25 лет. Награду получила первая большая группа автозаводцев.
- 22 октября** За трудовые успехи в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции коллектив завода был награжден памятным Красным знаменем ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.
- 22 декабря** Завод посетил член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР Алексей Николаевич Косыгин.
- 1968 год**
- 23 января** Коллектив участка сборки узлов тормозной системы автоматного цеха предложил организовать соревнование за присвоение заводского Знака качества деталям и узлам автомобиля.
- Март** Токарь цеха моторов Л. Ф. Савельева выступила с призывом начать соревнование за повышение производительности труда в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.
- Май** Начат выпуск модификаций «Москвич-412» — автомобиля «Москвич-427» с кузовом «универсал» и автомобиля «Москвич-434» с кузовом «фургон».
- 25 октября** Приказом Министра автомобильной промышленности СССР в связи с 50-летием ВЛКСМ МЗМА переименован в автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК).
- 10 ноября** Впервые в Советском Союзе на АЗЛК пущена в эксплуатацию новая установка для грунтования кузовов методом электрофореза.
- Декабрь** Автозаводцы — участники марафонского ралли «Лондон—Сидней» Э. Лифшиц, В. Щавелев, Ю. Лесовский, А. Терехин на четырех автомобилях «Москвич-412» успешно прошли всю трассу в 16 тысяч километров и заняли четвертое командное место.



## 1969 год

- Февраль Газета «Комсомольская правда» обратилась к молодежи с призывом принять участие в строительстве новых корпусов АЗЛК.
- 10 апреля В заводском театре музыкальной комедии состоялась премьера оперетты Н. Стрельникова «Холопка».
- 24 апреля Организовано заводское профессионально-техническое училище.
- 8 мая За высокие показатели, достигнутые в 1968 году в выполнении планов и социалистических обязательств, АЗЛК занесен в книгу Почета МГК КПСС, исполкома Моссовета и МГСЧС.
- 27 мая Коллегия Министерства автомобильной промышленности СССР одобрила положительный опыт коллективов ЗИЛ и АЗЛК по обеспечению ритмичной работы.
- 12 августа Коллектив цеха сборки выступил с инициативой: отработать в порядке субботников и воскресников по пять рабочих смен на стройке нового корпуса.
- 15 октября Подписан договор о взаимном производственно-техническом, экономическом и общественно-политическом сотрудничестве АЗЛК с автозаводами ГДР (в Цвиккау и Эйзенахе).
- 11 ноября Подписан новый договор о сотрудничестве в производственно-технической, экономической и общественно-политической областях между АЗЛК и чехословацким автомобильным заводом в г. Млада-Болеслав.
- Ноябрь В цехе шасси сдана в эксплуатацию автоматическая линия по обработке тормозных барабанов.
- 14 ноября Главный комитет ВДНХ наградил АЗЛК Дипломом I степени за разработку конструкций и внедрение в производство автомобилей «Москвич-427» с кузовом «универсал» и «Москвич-434» с кузовом «фургон».
- 26 ноября С главного конвейера сошел первый автомобиль «Москвич-412» с измененным внешним видом.
- Декабрь Годовой выпуск автомобилей «Москвич» впервые превысил 100 тысяч.

## 1970 год

- 6 апреля За достижение высоких показателей в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина АЗЛК награжден ЦК КПСС, Президиумом Верховного Совета СССР, Советом Министров СССР и ВЦСПС Ленинской юбилейной почетной грамотой. 2700 автозаводцев награждены юбилейными медалями «За доблестный труд».
- 11 апреля Автозаводцы, участвуя во Всесоюзном коммунистическом субботнике, посвященном 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, выпустили 400 автомобилей «Москвич» и на 55 тысяч рублей запасных частей.
- Май Успешно выступили гонщики АЗЛК на «Москвичах-412» в труднейших ралли «Лондон—Мехико» протяженностью в 26 тысяч километров и заняли второе место в командном зачете. В своем классе в личном зачете они заняли второе, третье и четвертое места.
- 3 сентября На совместном вечере трудовой славы АЗЛК и ЗИЛ подписан договор о социалистическом соревновании двух заводов в честь XXIV съезда КПСС.
- Сентябрь По решению ЦК ВЛКСМ на строительство новых корпусов АЗЛК решено призвать по комсомольским путевкам 1500 юношей и девушек.
- 29 октября Комсомольско-молодежная бригада Николая Волкова из второго прессового цеха выступила инициатором проведения общественного смотра повышения профессионального мастерства молодых рабочих.
- 21 декабря Досрочно выполнен государственный план 1970 года по выпуску товарной продукции. Сверх плана изготовлено продукции на 5,8 миллиона рублей, в том числе 897 автомобилей.

## 1971 год

- 13 января Коллектив участка головки блока цилиндров цеха моторов выступил инициатором организации 17 апреля общемосковского коммунистического субботника в честь XXIV съезда КПСС.



- 30 марта Коллектив завода рапортовал о выполнении социалистических обязательств, взятых в честь XXIV съезда КПСС. План первого квартала по реализации продукции выполнен в день открытия съезда. Сверх плана сдано 150 автомобилей «Москвич».
- 5 апреля Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение заданий пятилетнего плана по развитию автомобильной промышленности награждены орденами и медалями 195 работников завода.
- 17 апреля В коммунистическом субботнике на заводе участвовало свыше 20 тысяч человек, в том числе работники ЦК ВЛКСМ. В этот день автозаводцы изготовили 400 автомобилей «Москвич», 420 детских pedalных автомобилей и на 60 тысяч рублей запчастей и изделий по кооперации.
- 8 мая Торжественно открыт новый стадион — первая очередь спортивно-оздоровительного комплекса.
- 2 июня Завод посетил член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР товарищ Алексей Николаевич Косыгин.
- 13 июня Слесарь-сборщик цеха моторов В. Г. Шашкин избран депутатом Верховного Совета РСФСР.
- 6 августа Состоялся заводской слет ударников коммунистического труда, посвященный определению роли и места каждого ударника в досрочном выполнении пятилетки, быстрейшем проведении реконструкции, превращении Москвы в образцовый коммунистический город.
- 13 сентября Приказом по Министерству автомобильной промышленности СССР образовано автомобильное производственное объединение «Авто-Москвич», в которое вошли: автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК) — головное предприятие, московский завод автомобильных приборов «Мосавтоприбор», завод автомобильных запасных частей — филиал АЗЛК в Кинешме.
- Сентябрь Заводу поручено освоить изготовление ряда деталей и узлов для новых силосоуборочных комбайнов «Вихрь».
- Октябрь В международных авторалли «Тур Европы» команда АЗЛК заняла первое место и завоевала главный приз «Золотой кубок».

- 3 ноября Новый главный корпус площадью в 228 тысяч квадратных метров принят государственной комиссией в эксплуатацию. С нового главного конвейера сошел первый автомобиль «Москвич».
- Декабрь Началась реконструкция цеха шасси на старой территории завода.
- 25 декабря За коренное усовершенствование технологии холодной листовой штамповки деталей и ее внедрение на автомобильных заводах СССР группе ученых и инженеров присуждена Государственная премия УССР по науке и технике.

### 1972 год

- Март За высокие показатели, достигнутые в общественном смотре использования резервов производства и режима экономии, коллектив АЗЛК награжден Дипломом ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.
- 12 апреля Подписан новый договор о дружбе и товарищеском сотрудничестве между АЗЛК и Московским театром имени Ленинского комсомола.
- 13 апреля Член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин осмотрел цехи нового главного корпуса завода.
- 15 апреля В день коммунистического субботника, посвященного 102-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина и 50-летию образования СССР, автозаводцы изготовили продукции на 865 тысяч рублей, в том числе 480 автомобилей «Москвич», 460 детских pedalных автомобилей и на 75 тысяч рублей запасных частей.
- 11 мая В Праге вручен покупателю стотысячный советский легковой автомобиль. Это был «Москвич-412». Первый «Москвич» модели 407 был экспортирован в ЧССР в 1958 году.
- 11 августа За разработку проекта и строительство нового главного корпуса АЗЛК большой группе проектировщиков, строителей, а также работникам завода присуждена премия Совета Министров СССР 1972 года.
- 17 ноября Завод посетила партийно-правительственная делегация Народной Республики Болгарии во главе с Первым секретарем ЦК БКП, председателем Государственного Совета НРБ товарищем Тодором Живковым.



- Ноябрь За успехи в организации системы управления качеством продукции АЗЛК — участник выставки «Опыт московских предприятий по повышению качества» — награжден Дипломом ВДНХ I степени.
- 14 декабря За достижение наивысших результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании в ознаменование 50-летия образования СССР коллектив автомобильного производственного объединения «Авто-Москвич» награжден Юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.
- Декабрь 6400 рабочих завода досрочно выполнили задания второго года пятилетки.
- 15 декабря На две недели раньше срока заводом выполнен план первых двух лет пятилетки. Сверх плана выпущено 2065 автомобилей.
- 22 декабря Выполнено досрочно годовое задание по производству 7 тысяч комплектов ответственных узлов силоуборочного комбайна «Вихрь».

#### 1973 год

- 15 января В цехе шасси вступили в эксплуатацию новые конвейеры сборки передней подвески и заднего моста автомобиля.
- 14—17 февраля В Международных авторалли в Западной Африке «Сафари-73» заводские спортсмены на трех автомобилях «Москвич-412» заняли первое место.
- Февраль Началась подготовка к производству заготовок 20 наименований деталей для автомобилей КамАЗ.
- 5 марта Новые партийные билеты образца 1973 года первыми на заводе получили автозаводцы — ветераны ленинской партии Г. Н. Никифоров, А. М. Сдельников, М. И. Панов.
- 22 марта Подписан договор о творческом содружестве и взаимной помощи между АЗЛК и журналом «Москва».
- 21 апреля В день коммунистического субботника, посвященного 103-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, изготовлено 500 автомобилей «Москвич», 510 детских pedalных автомобилей и на 95 тысяч рублей запасных частей.

- 28 мая Новую заводскую станцию техобслуживания и ремонта автомобилей посетил член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин.
- 7 июня Завод посетил член Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь МГК КПСС В. В. Гришин.
- 14 августа Первыми на заводе награждены значком «Победитель социалистического соревнования 1973 года» штамповщик кузнечного цеха Л. Г. Карпенко, токарь цеха моторов Е. М. Любкина, штамповщица прессового цеха № 2 Р. С. Савостикова.
- 25 сентября Подписан договор о социалистическом соревновании, производственном, культурном и техническом сотрудничестве между коллективами АЗЛК и болгарскими автомобилестроителями из города Ловеч.
- Сентябрь В филиале АЗЛК — Кинешемском заводе запасных частей вступил в строй главный корпус (литейный и механический цехи). Здесь освоен выпуск 56 узлов и свыше 400 деталей автомобиля «Москвич».
- 1 ноября Началось серийное производство новых детских pedalных автомобилей «Москвич».
- 21 декабря Состоялся заводской митинг дружбы с народом Республики Южный Вьетнам. На митинге выступил глава делегации Республики Южный Вьетнам доктор Нгуен Хыу Тхе.
- 28 декабря Бюро ЦК ВЛКСМ одобрило опыт работы комсомольской организации АЗЛК по повышению ответственности комсомольцев и молодежи за качество выпускаемой продукции. Личную пятилетку в 1973 году завершили 80 автозаводцев. План четырех лет выполнили 456 человек. 2895 рабочих досрочно справились с заданиями третьего года пятилетки.

#### 1974 год

- Январь Суточный темп производства на 1974 год установлен в 563 автомобиля.
- Началось соревнование за право собирать двухмиллионный автомобиль.
- Февраль Коллектив инструментальщиков обратился ко всем техническим и ремонтным службам завода с призывом принять встречные планы.



- 16 февраля Вступил в строй заводской Дворец спорта, один из крупнейших объектов, предусмотренных пятилетним планом социального развития.
- Март Президиум Верховного Совета СССР за успехи в выполнении и перевыполнении плана 1973 года и принятых социалистических обязательств наградил орденами и медалями 188 рабочих, инженерно-технических работников и служащих автомобильного производственного объединения «Авто-Москвич».
- 20 апреля Участвуя в коммунистическом субботнике, посвященном 104-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, автозаводцы изготовили 560 автомобилей «Москвич», 36 комплектов узлов и агрегатов для силосоуборочного комбайна «Вихрь», 555 детских pedalных автомобилей и на 100 с лишним тысяч рублей запасных частей.
- 1 августа Автозаводцы работали в этот день на сбереженных энергоресурсах. С начала года сэкономлено 5 миллионов киловатт-часов электроэнергии.
- 13 августа Решением президиума Московского городского совета профсоюзов коллективу театра музыкальной комедии клуба завода присвоено звание народного театра.
- 16 августа С главного конвейера завода выпущен двухмиллионный автомобиль.
- Август Первые 15 автозаводцев награждены знаком «Ударник девятой пятилетки» за достижение высоких результатов в социалистическом соревновании и досрочное выполнение пятилетнего производственного задания.
- Сентябрь Заводской партийный актив рассмотрел задачи партийной организации АЗЛК по выполнению постановления ЦК КПСС «Об инициативе Московского завода имени И. А. Лихачева по организации социалистического соревнования за ускорение внедрения в производство достижений науки и техники и увеличение на этой основе мощностей по выпуску продукции высшего качества».
- 3—18 октября В Международных авторалли «Тур Европы-74» протяженностью в 15 тысяч километров советская команда на пяти автомобилях «Москвич-412» завоевала золотой и серебряный кубки.

- 17 октября Семь передовых производственников-ветеранов первыми на заводе получили звание «Лучший наставник АЗЛК». Среди них швея цеха сборки № 2 А. Н. Зайцева, контролер ОТК В. И. Корнева, мастер цеха сборки № 1 М. А. Кузьмин, слесарь-инструментальщик В. И. Исаев и др.
- 7 ноября Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР Государственная премия СССР 1974 года в области техники присуждена работникам АЗЛК Андронову А. Ф., бывшему главному конструктору; Чарноцкому И. К., главному конструктору; Кирсанову Б. Д., заместителю главного конструктора; Коломникову В. П., кандидату экономических наук, директору; Чепурному К. А., главному технологу; Хине М. Л., главному металлургу; Позднееву В. Т., главному инженеру; Черномордику Г. Е., заместителю главного инженера; Окуневу И. И., руководителю группы, за разработку и внедрение высокомеханизированного и автоматизированного производства семейства автомобилей «Москвич» на АЗЛК.
- К 7 ноября Более 1000 автозаводцев выполнили личный годовой план.
- 9 декабря На три недели раньше срока завершено выполнение задания четырех лет пятилетки по общему объему производства.
- 27 декабря Досрочно выполнено задание 1974 года. Дополнительно к плану изготовлено продукции на 8 миллионов рублей, в том числе 1600 автомобилей «Москвич».

### 1975 год

- 4 января На митинге, посвященном Обращению Центрального Комитета КПСС к партии, советскому народу, автозаводцы приняли встречный план — завершить задание последнего года пятилетки 29 декабря и дать дополнительно продукции на 2 миллиона рублей, в том числе 1000 автомобилей «Москвич».
- 9 января В цехе моторов собран миллионный двигатель для автомобиля «Москвич-408».



- 29 января Открылась научно-техническая конференция АЗЛК—МАМИ, посвященная 50-летию советского автомобилестроения.
- 8 февраля На вечере трудовой славы 460 автозаводцам за непрерывный трудовой стаж на заводе в течение 25 лет, за безупречную и самоотверженную работу присвоено звание «Ветеран труда АЗЛК».
- 22 февраля Состоялся заводской субботник, посвященный 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.
- 21 марта Вечер трудовой славы, посвященный подведению итогов социалистического соревнования между коллективами ЗИЛ и АЗЛК за 1974 год.
- 19 апреля На Всесоюзном коммунистическом субботнике, посвященном 105-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, автозаводцы изготовили продукции на 1350 тысяч рублей, в том числе 616 автомобилей «Москвич».
- 25 апреля Коллектив завода к XXV съезду КПСС принял дополнительные социалистические обязательства: выпустить в 1975 году сверх плана продукции на 10 миллионов рублей, в том числе 2 тысячи автомобилей «Москвич», а также 10 тысяч новых автомобилей моделей 2140 и 2138.
- Апрель За высокие достижения в труде и многолетнюю безупречную работу на АЗЛК Президиум Верховного Совета СССР наградил орденом Трудовой славы III степени 67 автозаводцев.
- 16 июня Слесарь-разметчик инструментально-штампового производства Николай Сергеевич Судариков избран депутатом Верховного Совета РСФСР.
- Июнь Начато строительство автоматизированного склада-центра запасных частей.
- Июль Впервые в истории дружбы между коллективами АЗЛК и чехословацкого автозавода в Млада-Болеславе состоялся обмен рабочими бригадами.
- 12 июля Подписан договор о продолжении творческого сотрудничества между АЗЛК и Театром имени Ленинского комсомола.
- 21 августа Коллектив бригады В. Чернова из цеха шасси, проявив ценную инициативу, взял обязательство без увеличения численности работающих и дополнительных затрат перейти с 1 сентября 1975 года на темп 1976 года за счет повышения

## Август

30 сентября

30 октября

3 декабря

30 декабря

31 декабря

## Декабрь

производительности труда, экономии вспомогательных материалов, электроэнергии. Это обязательство было выполнено. Инициативу шассистов подхватили тысячи рабочих завода.

За строительство образцово-показательной станции технического обслуживания и гарантийного ремонта автомобилей «Москвич» вместе с проектировщиками и строителями премия Совета Министров СССР присуждена А. И. Цымбалу — начальнику отдела эксплуатации экспортных автомобилей, Р. А. Чертову — начальнику бюро ОГК, В. Я. Букрееву — начальнику отдела экспортных поставок, А. К. Жидкову — секретарю парткома завода.

Подписан договор о социалистическом соревновании между АЗЛК и автозаводом города Цвикау (ГДР).

Заводское профессионально-техническое училище № 148 посетила делегация Партии трудящихся Вьетнама и правительства ДРВ во главе с Первым секретарем ЦК ПТВ Ле Зуаном.

Досрочно выполнено задание заводского пятилетнего плана по основным технико-экономическим показателям. За пятилетие, с 1971 по 1975 год сверх плана выпущено продукции более чем на 40 миллионов рублей, в том числе 6 тысяч автомобилей «Москвич».

Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола орденом Октябрьской Революции за досрочное выполнение заданий девятого пятилетнего плана и успешное осуществление работ по наращиванию производственных мощностей.

Опубликовано поздравительное письмо Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР коллективу Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола (производственное объединение «Москвич») в связи с досрочным выполнением заданий пятилетнего плана по объему производства продукции и росту производительности труда, а также со строительством и освоением новых крупных мощностей по выпуску автомобилей.

Начато производство новых автомобилей «Москвич» 2138 и 2140.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

От авторов . . . . .	5
----------------------	---

### Глава первая

#### АВТОСБОРОЧНЫЙ ИМЕНИ КИМ. 1929—1939

Стране нужны автомобили . . . . .	7
Из фордовских деталей . . . . .	14
«Сын старше отца» . . . . .	19
Большие перемены . . . . .	24

### Глава вторая

#### НОВЫЕ ЗАДАЧИ. 1939—1941

События назревают . . . . .	29
Шефство комсомола . . . . .	34
Стройка в разгаре . . . . .	36
КИМ-10 на Красной площади . . . . .	43

### Глава третья

#### В ГОДЫ ВОЙНЫ. 1941—1945

На защиту Родины . . . . .	47
Все для фронта . . . . .	53
Эвакуация . . . . .	56
Во имя победы . . . . .	58
А в это время... . . . .	67

### Глава четвертая

#### НА КОНВЕЙЕРЕ «МОСКВИЧИ». 1945—1958

Возвращение . . . . .	69
Первый в большой семье . . . . .	71
Шаг длиною в три года . . . . .	76
Коллективный стахановский труд . . . . .	82
Годы возмужания . . . . .	89
Без остановки производства . . . . .	94
По велению сердца . . . . .	104

### Глава пятая

#### НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ. 1959—1965

Решили — сделаем! . . . . .	107
Лопухинские «махалки» и многое другое . . . . .	112
Честь заводской марки . . . . .	120

Детище семилетки . . . . .	126
За рубежом . . . . .	135
Первый орден . . . . .	138

### Глава шестая

#### НА ПОДЪЕМЕ. 1966—1970

Навстречу съезду . . . . .	141
Пятилетка «Москвича» . . . . .	144
Счет пошел на миллионы . . . . .	148
Имени Ленинского комсомола . . . . .	155
На дорогах нашей планеты . . . . .	159
Четвертое рождение . . . . .	168
Юбилейному году — ударный труд . . . . .	178

### Глава седьмая

#### ТОЛЬКО ВПЕРЕД! 1971—1972

Идем к съезду партии . . . . .	183
Пятилетка девятая . . . . .	187
Всесоюзная ударная . . . . .	192
Автоматика наступает . . . . .	201
На пороге славного юбилея . . . . .	205

### Глава восьмая

#### ТЕХНИЧЕСКИМ ПРОГРЕССОМ ОДЕРЖИМЫ. 1973—1975

План социального развития в действии . . . . .	212
Золотой юбилей советского автомобилестроения . . . . .	225
На финише завершающего года . . . . .	235
Завод завтра . . . . .	242

ДЕЛА И ЛЮДИ АЗЛК. Из хроники важнейших событий . . . . .	246
--	-----



Карцман М. А., Ясиновский М. Я.

К27 Имени Ленинского комсомола. Дела и люди  
автозавода. М., Профиздат, 1976.

272 с.

Книга представляет собой очерки из истории дважды орденосного автомобильного завода имени Ленинского комсомола. Она рассказывает, как создавался завод, как он рос, обновлялся, становясь одним из крупнейших предприятий автомобилестроения. В очерках живо показаны люди завода, творившие его историю. Описаны главные события, отразившиеся как на судьбе завода, так и на судьбах многих его тружеников. Книга завершается очерком, показывающим предприятие и его людей вступающими в десятую пятилетку.

К 11031—230 98—76  
081(02)—76

9(С) : 338

---

М. А. Карцман и М. Я. Ясиновский

ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА. Дела и люди автозавода

Заведующий редакцией К. С. Шишков  
Редактор В. В. Новоспасский  
Художник Л. Ф. Шканов  
Фотографии Б. М. Бодина, В. С. Гаспарянца,  
Ю. И. Соловьева, А. Ф. Яковлева и из архива АЗЛК  
Художественный редактор А. П. Ерасов  
Технический редактор В. Д. Шульдешова  
Корректор Е. Л. Тартаковская

Сдано в набор 10/V 1976 г. Подп. в печать 29/IX 1976 г. А12228  
Формат 60×90<sup>1/16</sup>. Бумага типогр. № 1. Печ. л. 17+3 п. л. вкл.  
Уч.-изд. л. 17,25+3,23 л. вкл. Тираж 15000 экз. Заказ 479 Цена 2 р. 24 к.

Издательство ВЦСПС Профиздат, Москва, ул. Кирова, 13.

1-я типография Профиздата, Москва, Крутицкий вал, 18.



2p.24k.

PROOCHIAI 1270