



Переславские авторемонтники

Есть предприятия, трудовая биография которых представляет несомненный интерес не только для самого коллектива работающих там сегодня, но и для города, района, для тех, кто придёт работать завтра, сменит своих старших товарищей.

Есть люди, которые верны своему делу, которым безразлично, что было вчера, как будет сегодня и что будет после них... К таким относится и Владимир Леонидович Елизаров — начальник цеха авторемонтного завода, которого можно назвать потомственным автомобилистом.

С разрешения В. Елизарова «Коммунар» печатает его записи по истории авторемонтного завода, которые он ведёт для себя.

1. Так началась биография

С конвейеров автозаводов нашей страны ежедневно сходят около 6 тысяч автомобилей — цифра немалая.

Для обслуживания и ремонта такого внушительного парка потребовалось решать вопросы создания специализированных баз по ремонту автомобилей. 25 лет назад в Переславле была заложена основа сегодняшнего авторемонтного завода — на территории бывшего лесозавода были организованы первые ремонтные мастерские по восстановлению двигателя автомобиля ЗИС-5.

В деревянном помещении расположился «гараж», где были смонтированы две смотровые ямы, установлены токарный, сверлильный и заточный станки... Вот и вся «база», бывшая в распоряжении бригады слесарей, осуществлявших капитальный ремонт.

Работая по «тупиковому» способу, в то время молодые парни А. Бородулин (ныне специалист по сборке дизельных двигателей), С. Мясников (ныне бригадир и незаменимый слесарь по ремонту технологического оборудования), газосварщик Н. Демичев (один из лучших рационализаторов) делали, казалось бы, невозможное. Сегодня эти люди — ветераны производства, которым есть что вспомнить и рассказать. Хотя бы о том, как им приходилось работать на должности универсалов: сами разбирали, промывали детали, производили дефектовку, ремонтировали, собирали...

А когда подошли зимние холода, пришлось и здесь проявить смекалку: обогривались самодельными печками, изготовленными из железных бочек.

На первых порах ремонтировали в месяц два автомобиля ЗИС-5. Потом начался наш коллективный рост. Через год ремонтные мастерские переросли в центральные ремонтные мастерские Министерства лесной и бумажной промышленности РСФСР. Штат рабочих, ИТР и служащих увеличился до 60 человек.

Были построены новые производственные помещения для ремонта автомобилей и трелёвочных тракторов. Произошло увеличение программы ремонта с двух до шести машин.

В 1953 году была построена котельная, а для обеспечения мастерских электроэнергией смонтировали силовой агрегат — дизель С-80.

Уже в то тяжёлое время авторемонтники начали специализироваться на ремонте товарных двигателей с выпуском их 10—15 штук в месяц.

Трудно представить себе и перечислить всё то, чем приходилось заниматься: специализировались на ремонте автопродукции и в то же время вели строительство помещений.

*Елизаров, В. Л. Переславские авторемонтники / В. Л. Елизаров // *Коммунар*. — 1978. — 29 июня; 30 июня. — С. 2; 2.

Но трудности авторемонтники преодолевали и наращивали темпы: в 1956 году работники центральных ремонтных мастерских выпускали уже 8 отремонтированных двигателей ЗИС-150, 12 штук — ГАЗ-51, 5 штук — тракторов С-80, ДТ-40, КТ-12. Параллельно этой работе началось освоение 30 двигателей новых марок ЗИЛ-585 и восстановление самосвальных кузовов.

А жизнь заставляла постоянно искать и думать: в 1958 году были построены два каменных корпуса по сборке двигателей и автомобилей.

В том же году центральные ремонтные мастерские переименовываются в авторемонтный завод. Завод переходит на поточный метод капитального ремонта автомашин и двигателей существующих марок с выпуском следующих количеств продукции в месяц: 37 отремонтированных автомобилей ЗИЛ-150, ЗИЛ-585, ГАЗ-51 и 60 двигателей.

Началось строительство нового главного корпуса. Большой вклад в дело дальнейшего развития авторемонтного завода внёс бывший директор завода Дмитрий Владимирович Горкин.

2. Растём год от года

В 1971 году главный корпус был сдан в эксплуатацию. На заводе последовательно решались задачи, касающиеся научно-технического перевооружения. Было введено в эксплуатацию 376 единиц совершенного оборудования. Технические операции по разборке, сборке и испытанию автомобилей, двигателей, агрегатов и узлов были переведены на поточные линии, на специализированные стенды.

За четыре года и десять месяцев девятой пятилетки по плану новой техники было внедрено 96 мероприятий с экономической эффективностью в 136 тысяч рублей.

Большой вклад в развитие и совершенствование производства вносили заводские рационализаторы, которыми было подано предложений на десятки тысяч рублей. Шла целенаправленная работа по дальнейшему совершенствованию производства.

Были введены в эксплуатацию дополнительные площади участков по изготовлению самосвальных полуприцепов грузоподъёмностью семь тонн, освоены работы по капитальному ремонту двигателей ЗИЛ-130, модернизированы транспортёры для механической подачи деталей на мойку и покраску.

Неустанный труд всего коллектива приносил успехи, а с ними и радости: задания девятой пятилетки были выполнены досрочно, 10 сентября 1975 года. Не оставался в стороне и самый насущный вопрос: улучшение быта рабочих.

В 1975 году был построен жилой дом и 25 человек получили благоустроенные квартиры, рядом с заводом выросло здание новой столовой на 60 посадочных мест, прачечная, медицинский пункт с процедурными кабинетами, душевые, Красный уголок, гостиница.

Если быть более конкретным, то за годы девятой пятилетки были отремонтированы 700 автомобилей марки ЗИЛ, 3087 двигателей ЗИЛ-120, 1153 двигателя ЗИЛ-130, 500 единиц агрегатов (передние и задние мосты, коробки передач).

С хорошим настроением коллектив авторемонтников начинал нынешнюю десятую пятилетку. 1976 год можно назвать годом переходного периода: была поставлена задача по освоению капитального ремонта двигателя Ярославского завода — ЯМЗ-236-238.

Задача, на первый взгляд, была как будто и не «по зубам», как говорят: отсутствовало нужное оборудование, оснастка, приспособления, нужный инструмент. И опять начали по методу «тупикового» способа: один агрегат ремонтируем, а другие — ждут очереди.

Каждое новое дело требует новой организации. Поэтому создали экспериментальную группу из квалифицированных слесарей, которые принялись за работу по изготовлению оснастки и приспособлений. Чтобы качественно и быстро решать дела — необходим высокий трудовой настрой. Каждый понимал, что народному хозяйству нужны дизели, за ними — перспектива, будущее.

Неоценимый вклад в новое дело внесли наши старые дизелисты, которые ещё в пятидесятых годах ремонтировали тракторы с дизельными двигателями: И. Ананьин, Е. Хлюпов, А. Герасимов. Эти признанные мастера, знатоки своего дела, и в настоящее время работают на операции по испытанию двигателей. Работа их чем-то напоминает работу хирурга: они вмешиваются в работу двигателя — сердца автомобиля, прослушивают его ритмы и такты и дают ему путёвку в жизнь.

В 1977 году заканчивается специализация по капитальному ремонту двигателей ЯМЗ и ЗИЛ. И опять нельзя обойти молчанием наших лучших рационализаторов — Н. Деми-

чева, Б. Талалаева, В. Мацкова, В. Кириллова. Было внедрено два изобретения и много рацпредложений.

Неоценимую помощь в решении стоящих перед коллективом задач оказывают мастера производственных участков, которые сочетают в себе роль наставников и воспитателей своих рабочих.

Так, работник сборочного участка А. П. Кондратьев удостоен звания «Лучший мастер города».

За прошлый год авторемонтники справились с государственным заданием следующим образом: двигателей ЗИЛ-120 было отремонтировано 2 396 при плане 2 000, ЗИЛ-130 — 1 287 при задании 1 000 штук, программа по ремонту двигателей ЯМЗ-236 — 378, по изготовлению полуприцепов — также перевыполнена.

Коллектив завода по праву гордится кадровыми рабочими — почётными ветеранами, которых у нас 21 человек. Беседуя с ними, чувствуешь, что они гордятся сделанным, достигнутым и не мыслят себе жизни вне завода. В трудовой книжке многих из них одна-единственная запись: «Принят на авторемонтный завод...» Это наши товарищи — А. Демичев, М. Носков, В. Мацков, Е. Гудков, С. Мясников, А. Бородулин, И. Ананьин, Ю. Рыков, И. Кукушкин, В. Ефимов и другие им под стать.

Авторемонтники успешно справляются с принятыми социалистическими обязательствами и в этом году: возрос объём продукции, планы реализации за пять месяцев также перевыполнены.

А рост нашего предприятия всё продолжается: предусмотрено строительство нового корпуса по капитальному ремонту дизельных двигателей с проектной мощностью 6,5 тысячи штук в год. Сейчас коллектив завода развернул работы по освоению ремонта двигателя ЯМЗ-240, предназначенного для автомобилей БелАЗ.