



Блок автоматики

Организация завода «Электроприбор». Первый директор.

Начинался 1953 год. Была закончена реконструкция 3-его этажа корпуса Б, и в начале года на новые площади переехали с «Автоприбора» ОКБ и ОТБ, все, кто был связан с радиотехническим производством. Первая трудность 1953 года – освоение производства моточных изделий, которые до того изготавливались в Куйбышеве и Горьком, что было очень неудобно для производства. Поэтому дирекция приняла решение организовать на филиале в подвале корпуса Б производство трансформаторов. В небольшом помещении с плохой вентиляцией, практически без естественного освещения был организован цех № 26 - цех моточных изделий. Начальником цеха стал Киреев Е.И., до этого полгода работавший энергетиком филиала. Евгений Иосифович был коренным автоприборовцем, поступил он на завод после ремесленного училища в 1943 году. Окончил вечерний техникум, и в 1950 году был назначен начальником электроцеха завода «Автоприбор». Летом 1952 года он энергетик филиала. Освоение на филиале моточных изделий со всеми трудностями: отсутствием опыта, новыми технологиями, новыми материалами, низкой квалификацией рабочих – все это было на его плечах.

Назначение Киреева было произведено в одночасье, как было принято у Чернова. «Понимаешь, что такое трансформаторы, вот и иди их изготавливать». Не было ни единого специалиста, технологом в цех назначили молодого инженера Райзмана М.И. Помогал осваивать технологию заместитель начальника ОТБ Дорохин В.П. Приобрели 4 немецких моточных станка. Установили собственного изготовления оборудование для пропитки, сушильный шкаф, приспособления для пайки, заливки, окраски трансформаторов, несколько рабочих столов и приступили к намотке. Первым намотчиком был Виктор Терентьевич Антонов, проработавший потом всю жизнь в цехе 10, последние годы - начальником ПДС. Учились они втроем – Киреев, Райзман и Антонов – на ходу. Получалось плохо. Провод обмоточный марки ПЭЛ ломался, изоляция осыпалась, часто после намотки появлялись межвитковые замыкания. На помощь из ОКБ был направлен мастером

Василий Иванович Малов, молодой тогда техник-электрик. Конструкцию трансформаторов разрабатывал опытный инженер А.П.Чугунов. Так, сообща, освоили новую технологию и начали серийное производство моточных изделий. Летом 1953 года цех работал в две смены, а во второй половине года пришлось осваивать и крупные трансформаторы, до того привозившиеся из Куйбышева. Работать ИТР приходилось по 12-14 часов. Добросовестнейший Малов, внедривший пооперационный контроль в цехе, что резко улучшило качество, доработался в этом подвале до туберкулеза. Но к концу 1953 года завод практически полностью перешел на собственное обеспечение всеми моточными изделиями.



Киреев Е.И.

Грамотный и умный, компанейский, обладавший чувством юмора, иногда насмешливый, что не всем нравилось, Киреев Е.И. проработал в трансформаторном цехе до 1960 года в разных должностях, а затем перешел в энергослужбу мастером, старшим мастером и закончил трудовой путь на заводе начальником электроцеха, став одним из первых заслуженных ветеранов завода. «Стреляный» он был и в переносном, и в прямом смысле. В прямое дело было так. В 1954 году поехали они с Ю.М.Шугаевым в отпуск в дом отдыха «Сушнево-2». Играя в волейбол, Шугаев Ю.М. сильно растянул ногу. Его напарник, желая облегчить ему передвижение, пошел в лес вырезать клюшку. Срезал и очистил от коры можжевелевую палку, но чтобы облагородить ее, решил обжечь на костерке. Когда он увлеченно занимался обжигом, из леса к нему подошли двое. У одного в руке был пистолет. Второй подошел ближе и приказал: «Снимай часы». Часов у Киреева не было, он показал пустую руку. «Тогда снимай плащ!». Киреев размахнулся можжевелевой палкой, и в этот момент первый бандит выстрелил ему в живот. Пуля прошла насквозь. Бандиты убежали. С трудом Евгений Иосифович дошел до палатки, сказал Шугаеву: «Юрашка! Меня убили!». Срочно отвезли его в Петушинскую больницу, сделали операцию. К счастью, пуля вреда большого не причинила. Бандитов не поймали. Как видим, и тогда стреляли. Это был печальный результат так называемой «бериевской» амнистии, и нашим правоохранительным органам пришлось несколько лет искоренять эту заразу. 60-70-ые годы были в стране относительно спокойными. Амнистия была объявлена вскоре после смерти И.В. Сталина. Это было одно из самых памятных событий 1953 года. Коллектив работников филиала почти в полном составе участвовал в городском траурном митинге на площади Свободы у памятника Сталину. Этой тревожной весной пришла на завод целая группа молодых специалистов, выпускников машиностроительного техникума. У многих за плечами была война. В декабре 1942 года добровольцем ушел на фронт десятиклассник Ваня Агеев. К концу войны его грудь украшали многие ордена и медали. После войны молодых офицеров сразу не демобилизовали, пришлось служить еще пять лет. Только в начале 50-х годов Иван Петрович Агеев приехал во Владимир и поступил на ускоренный курс машиностроительного техникума. В январе 1953 года защитил диплом перед комиссией, которую возглавлял тогда главный инженер «Автоприбора» Тюков П.П.

С февраля 1953 года он автоприборовец. Трудно вращались фронтвики в мирную жизнь, но Иван Петрович как-то легко и сразу вошел в производственную повседневность и быстро прошел служебную лестницу от помощника мастера до начальника цеха. Уже в конце 1954 года Тюков назначает его начальником цеха пластмассовых деталей и малярных работ. Личная скромность, порядочность, выдержка, подчеркнутая вежливость, к которой не очень привычен был наш народ, отличали Агеева от многих тогдашних руководителей. Он и в быту отличался высокой порядочностью, был примерным семьянином.



Агеев И.П.

Долгие годы Иван Петрович Агеев возглавлял производственно-диспетчерский отдел завода. Помогала ему изумительная память, он держал в голове тысячи номеров деталей и со знанием дела требовал от цехов своевременной их поставки. Затем Агеев долго работал заместителем начальника цеха № 16. В его трудовой книжке 85 записей о различных поощрениях и наградах, в том числе о том, что ему в 1984 году присвоено звание «Заслуженного ветерана завода». В одной группе с Агеевым учился в техникуме и одновременно с ним пришел на завод другой «Заслуженный ветеран завода», Владимир Николаевич Суздальцев, один из авторов этой книги, а также Владимир Михайлович Куликов, долгое время работавший заместителем начальника инструментального отдела, Иванов Владимир Васильевич, заместитель начальника цеха № 2, Мелешкин Анатолий Петрович – начальник цеха,

Куликова Тамара Васильевна – работник ОГТ, Малова Инна Ивановна - работница ОКБ.

В мае 1953 года поступил на «Автоприбор» только что закончивший Московский механический институт (нынешний МИФИ) Николай Максимович Коньков. Был он сразу направлен в ОКБ в лабораторию Беликова М.Н. Первая порученная ему работа – проектирование стенда для проверки реле и переключателей. Затем была разработка техусловий на модернизовавшиеся блоки. Всерьез пришлось садиться за литературу по стандартизации. Именно тогда Коньков понял, что качество изделий закладывается при их разработке. Это ему помогло в дальнейшем, когда волею судьбы он стал главным контролёром завода. А в 1954-55 годах он добросовестно и увлеченно работал конструктором в ОКБ. В начале 1956 года его, партийного инженера, Тюков назначает заместителем начальника сборочного цеха № 5. Все освоение новых радионных изделий пришлось на его долю. Трудно давалось это производство старым автоприборовским кадрам. За год с небольшим в цехе сменилось три начальника, несколько мастеров. Некоторым вредила известная русская болезнь: спирта шло на технологию много. Эта доступность бесплатной выпивки сгубила потом многих руководителей и мастеров. Николай Максимович сумел уйти от соблазна. В 1957 году после массового приезда горьковчан он вновь попросился в ОКБ. Его приняли в лабораторию № 1 передающих устройств, которую возглавил Чернышов И.Н. Коньков занялся разработкой модулятора. Конструкция модулятора, как и всего изделия Р-824, оказалась очень удачной. Это доставило всем разработчикам творческую радость. Ни-

колай Максимович вспоминает об этом времени работы в ОКБ, как о счастливых годах жизни. Но в декабре 1959 года директор завода неожиданно вызывает Конькова и назначает его начальником производства. Трудности в освоении новых изделий, в том числе 907 комплекса, неудовлетворительная подготовка производства, опоздание со строительством новых площадей, недостаток квалифицированных рабочих на новых технологиях, постоянная чехарда с кадрами, устроенная директором Черновым И.И., приводят к тому, что в июле 1961 года решением Совнархоза Конькова снимают с должности, и он снова, но не надолго, возвращается в ОКБ. Летом 1962 года его при участии секретаря парткома Беляева В.А. назначают начальником ОТК – главным контролером завода.



Коньков Н.М.

Четверть века Николай Максимович занимал этот ответственный, чрезвычайно важный пост. Да, отвечали за качество все. Да, был институт военной приемки, который дисциплинировал всех. Да, очень часто по объективным и субъективным причинам надо было искать компромиссные решения. Но в принципиальных вопросах Коньков был как скала. Он мог иногда четко сказать: «Не могу, Данил Борисович!», на что не у всех хватало мужества. И в те годы, в том числе и благодаря Николаю Максимовичу, электроприборщикам не было стыдно за свою марку.

Этот год – 1953-й – был годом начала активного строительства завода. По очереди поднимались корпуса В, А и промышленная котельная. Корпус В, где ныне расположен ремонтно-механический цех, был быстро сооружен с деревянным перекрытием, которое потом через 15 лет пришлось менять на капитальное. Начинаясь закладка корпуса А. За улицей Северной на Почаевском овраге была заложена котельная, которая требовала подъездных путей, большой угольной ямы и массы коммуникаций. Строительство котельной заняло два года, но к концу 1954 оборудование котельной было пущено в эксплуатацию. А в начале 1953 года пришлось заводским энергетикам переделывать один из котлов старой котельной на паровой. Пар стал поступать в расположенный рядом барак, что позволило развивать гальваническое производство. Первый небольшой гальванический участок включал в себя несколько ванн обезжиривания, травления и два вида покрытия – цинкование и хромирование. Работало там в 1953 году два десятка рабочих во главе с мастером Кувырковым Н.И. Потом гальваника расширялась в этом бараке. В 1967 году появился участок автоматов цинкования в корпусе 4. Но до 2000 года в бараке, где когда-то жили немецкие военнопленные, шло покрытие деталей. А тогда, в 1953 году, специалистов-химиков на заводе практически не было. Это позже появились инженеры-технологи во главе с Нагаевым М.К., Ушаковым Г.В. и Чирич В.Д., затем целая плеяда грамотных инженеров в ЦЗЛ. Но гальванический участок уже в середине 1953 года обеспечивал выполнение плановых заданий, как по новым радиотехническим изделиям, так и по автоприборам. Кстати, в этом году произошло определенное обособление новых цехов. Если производством автомобильных приборов и всей инфраструктурой про-

должал командовать Марценко Л.Г., то цехи №5 и №26 (Никитин Н.М. и Киреев Е.И.) выходили на прямую на Тюкова П.П., главного инженера завода.

В мае 1953 года директор завода "Автоприбор" Чернов И.И. был избран председателем Владимирского городского совета депутатов трудящихся, закончилась на «Автоприборе» эпоха Чернова. Два месяца решался вопрос о премнике. Сейчас трудно сказать, почему Тюков П.П., первый заместитель директора, не был назначен директором завода. Тех, кто принимал это кадровое решение, давно уже нет. Домыслами заниматься негоже. Есть факт. Директором завода был назначен Яковлев В.В. По воспоминаниям работников филиала, он практически филиалом не занимался, приезжал редко. Все руководство ОКБ, ОТБ и производством, а также возобновившимся строительством осуществлял Тюков. Для организации строительства будущего завода, осуществления связи со строительными организациями и надзора за строительством была в отделе главного механика создана группа технического надзора во главе с Яковсоном В.А.. Главным инженером технадзора был назначен Сергей Гаврилович Быков.

Добрая половина завода была построена при его самом непосредственном участии. Строительное дело и все, что связано с финансированием, проектированием, титульными списками, сводками затрат знал он в совершенстве. Он один в то время разговаривал со строителями на их языке, и они признавали все его требования и замечания.

Строительство завода велось тогда трестом № 94, который возглавлял Красильников П.Ф., а с 1954 года – Гебгардт В.В. Что – то приходилось строить своими силами, то есть пока еще строительным цехом завода «Автоприбор».

1953 год памятен целым рядом событий. Берлинский кризис и арест Берии, затем пленум ЦК КПСС, посвященный развитию сельского хозяйства. После пленума началось усиление шефской помощи селу промышленными предприятиями. С этой осени регулярными стали выезды работников завода на уборку картофеля, заготовку кормов, шефское строительство в совхозах и колхозах. В конце года, а особенно в 1954 году стали возвращаться из тюрем, лагерей, из ссылки безвинно пострадавшие ранее работники завода. Вернулся активный ко-

Новосадов Г.И.



гда-то комсомолец, застрельщик всех начинаний по культуре производства и качеству, Алексей Васильевич Балуков; вернулся Алексей Михайлович Зайцев, универсальный специалист, для которого, кажется, не было неразрешимых задач. Он мог придумать и своими руками сделать всё. Долго потом работали они вместе с Тихоновским на участке УНО (цех №33). Появился из дальних краев Григорий Иванович Новосадов. О судьбе которого можно написать роман. Вот вехи его жизни. В начале века – гимназист. Учась в последнем классе, как многие другие гимназисты, подрабатывал домашним учителем – готовил графских детей к школе. Соблазнил их маму (или она его соблазнила?). Граф все сделал, чтоб гимназист загремел на фронт первой мировой. Воевал. Попал в плен к немцам. Прошел пол-Европы. Был в Бельгии, Франции, Англии. Из Англии вернулся в опаленную гражданской войной Россию. Родной Влади-

мир, работа, семья, первый арест, второй арест. Колония в Архангельской области. Попытка самоубийства – спасли друзья. Каторжный труд в нечеловеческих условиях. Возвращение к семье. Работа на заводе «Автоприбор» - «Электроприбор». Классный бухгалтер-ревизор, такой же классный переплетчик, книголюб и интеллигентный человек. Спокойная жизнь до глубокой старости.

Рассказывал, что встретил на заводе не только тех, с кем сидел, но и тех, кто сажал, кто охранял в лагере, кто относился по-человечески, кто по-скотски. На вопрос, как он теперь относится к тем людям, кто виноват в аресте и бесчеловечном обращении, отвечал философски: «Прощать - надо, забывать – нельзя!».

Можно только догадываться, какие чувства испытывали Зайцев А.М. и Новосадов Г.И. знавшие, кто на них донес, из-за кого они отбыли в лагерях много лет, и потом часто встречавшиеся с этими людьми на заводе.

Низкий поклон всем возвратившимся из Архипелага ГУЛАГ за то, что они не обозлились на весь народ и остались людьми с большой буквы до конца своей жизни.

Успешно завершив 1953 год, работники филиала встречали Новый год в ожидании крупных перемен в жизни коллектива. И они произошли. Все началось с Государственного плана. Предстояло освоить в производстве 60 (шестьдесят) новых узлов изделий ГАЗ-900, от мелочевки до крупных блоков, пультов, участвовать в модернизации станции. Этот план ставил перед руководством завода «Автоприбор» несколько задач: где делать, кем делать, на каком оборудовании? Попутно нужно было наращивать производство автоприборов, то есть работать на два фронта и оба главные. Поэтому уже с зимы 1953-54 годов вызревало решение о создании самостоятельного предприятия радиотехнического профиля.

Конечно, такое решение обсуждалось и принималось там, наверху, где уровень компетентности и ответственности достаточен. В первую очередь это министерство, отдел промышленности ЦК КПСС и областной комитет партии. Но инициировал все конкретные действия главный инженер «Автоприбора» Тюков П.П.. Весь сентябрь 1954 года ушел у Тюкова на получение всех согласующих подписей под двумя документами. Первый – это распоряжение Совета Министров СССР за подписью Маленкова Г.М. № 10825 об организации производства РАС УКВ, подписанное 28 сентября 1954 года. Второй документ – приказ Министра автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, который мы приводим полностью:

Приказ № 51

Во исполнение распоряжения Совета Министров СССР от 28.09.1954 года № 10825 приказываю:

Принять к исполнению указанное распоряжение, которым Совет Министров предоставил Министерству право организовать на базе филиала Владимирского завода «Автоприбор» завод по производству радиостанций РАС УКВ и автотракторных приборов, присвоив этому заводу наименование «Владимирский завод «Электроприбор».

Начальнику Главприбора т. Житкову А.А. не позднее 15 октября текущего года представить предложения о мероприятиях по организации Владимирского завода «Электроприбор» на базе филиала завода «Автоприбор».

1 октября 1954 г.

Министр Акопов С.А.



ТЮКОВ ПАВЕЛ ПРОХОРОВИЧ
Первый директор завода "Электроприбор"
(ноябрь 1954г. - октябрь 1957г.)

27 ноября 1954 г. приказом министра директором Владимирского завода «Электроприбор» был назначен Тюков П.П.

Павел Прохорович родился 15 февраля 1904 года в Новороссийске в многодетной семье рабочего-железнодорожника. Мать умерла в 1921 году от тифа. С лихвой испытал Тюков всего, что выпало на долю его поколения. Труд с ранних лет, поиски хлеба, работы, скитания по всему Северному Кавказу, тяжелая работа грузчика в Новороссийском порту.

В 1929 году, окончив рабфак, поступает в Московский механический институт им. Ломоносова, а затем переводится в Московский авиационный

институт и заканчивает его в 1934 году, получив специальность «Проектирование и производство авиационных двигателей». Молодой инженер едет на работу в Пермь на известный завод по производству авиадвигателей. Работа идет успешно. Благодаря своей целеустремленности и прочным институтским знаниям, он стал одним из лучших конструкторов и был назначен начальником технического отдела. Но наступил 1937 год. В результате ложного доноса его исключают из партии, увольняют с работы, выселяют из квартиры. Если бы он остался в Перми, последовал бы арест и повторение судьбы многих и многих. Начались скитания по стране в поисках работы. В обстановке всеобщего страха на работу с такими «кляксами» в биографии никто не брал. Метнулся в родной Новороссийск к отцу – результат тот же. Случайность привела его в Бежецк Калининской области, глухой тогда угол. Устроился рядовым технологом на машиностроительный завод. Потенциал его был виден всем – незаурядная личность, грамотный инженер. Мудрый директор помог ему уже в 1939 году восстановиться в партии, назначил главным инженером. В подчинении Тюкова была заводская электростанция, которая снабжала энергией и город. Специалистов не хватало, часты были аварии и опять угроза ареста. С помощью работников наркомата, где он по долгу службы теперь бывал, ему удалось подобрать работу в другом городе. Директор Бежецкого завода отпустил Павла Прохоровича, чтобы спасти его от неприятностей.

И вот в феврале 1940 года Тюкова назначают и.о. главного инженера Владимирского завода «Автоприбор», который в это время постигла та же беда, что и многие предприятия страны. Были арестованы, расстреляны, сосланы почти все опытные руководящие работники: несколько директоров, их заместители, начальники цехов. Руководили случайные люди, без образования, без хозяйственных навыков, способностей. Завод был в прорыве, из месяца в месяц не выполнял государственный план. Нутром поняв сталинский лозунг «Кадры решают все», Тюков решил начать с организации технической школы. Нужно было учить людей, делать из молодых техников и практиков специалистов, способных решать сложные технические задачи.

Кроме того, Павел Прохорович начал реконструкцию завода, перепланировку цехов, выправление грузовых потоков, укрепление инструментально-штампового производства, унификацию изделий, создал бюро стандартизации и унификации изделий. Он не нашел поддержки у директоров, менявших друг друга в короткие сроки. Только с приходом на завод Якова Израилевича Эпштейна в августе 1940 года Тюков обрел единомышленника. С умным директором стало легче. Было сформировано руководящее ядро завода. Укреплялись конструкторская и технологическая службы, совершенствовалась инфраструктура. Были резко повышены требования к качеству продукции, к культуре производства. Началось внедрение новых технологий, таких как литье под давлением, поэлементная штамповка, сборочные конвейеры с регулируемым ритмом. Много было сделано по рациональной организации рабочих мест, механизации ручных работ. Появилось собственное станкостроение, производство нестандартного оборудования. Характер Тюкова, его настойчивость, неутомимость играли здесь определяющую роль. Уже весной 1941 года газета «Призыв» отмечала стабильную работу завода «Автоприбор», успешное выполнение им производственного плана. Авторитет главного инженера рос. В июне началась война. Завод сразу получил задание по производству вооружений. Быстро провели подготовку производства по выпуску

автоматов ППШ, выпустили первую партию, но для серийного производства не было оборудования. Новое задание – минные взрыватели, авиационные приборы и различные устройства для самолетов. К трудностям освоения добавлялись беды с материально-техническим обеспечением – половина промышленной базы страны под немцем. Чтобы обеспечить завод фольгой изготовили миниатюрный прокатный стан. Изготавливали станки, печи ТВЧ, другое оборудование для выпуска боеприпасов. Завод был переведён на казарменное положение. Директор и главный инженер почти не уходили с завода. Когда немцы подошли к Москве, встал вопрос об эвакуации. Сначала эвакуировали Граммзавод, «Автоприбор» не успели – наши войска отогнали немцев, разгромив их под Москвой. Правда, часть оборудования демонтировали, свезли на железнодорожную рампу, потом пришлось всё ставить на место.

Завод изо дня в день, из месяца в месяц наращивает производство боеприпасов. За выполнение задания по выпуску взрывателей директор Эпштейн Я.И. награжден «Орденом Красной Звезды», Тюков П.П. – «Орденом Знак Почёта».

В начале 1943 года Эпштейна назначают директором строящегося тракторного завода, директором «Автоприбора» назначен Илья Иванович Чернов. Тогда же завод получает новое задание – освоить выпуск противотанковых авиационных бомб (ПТАБ). Уже в апреле завод выпустил опытную партию ПТАБов, которая испытывается на полигоне в Софрино в присутствии Чернова и Тюкова. Еще не закончились испытания, а Сталин уже подписал приказ о запуске в производство этой секретной продукции.

Впервые ПТАБы были применены в битве на Курской дуге против «Тигров» и «Фердинандов». Маршал Жуков Г.К. был приятно удивлен новым оружием. За успешное выполнение задания по выпуску ПТАБов завод "Автоприбор» был награждён орденом Трудового Красного Знамени, директор Чернов И.И. – орденом Ленина, главный инженер Тюков П.П. – орденом Красной Звезды.

В ноябре 1944 года Тюков переводится на Харьковский тракторный завод на должность технического директора – главного инженера. Завод был полностью разрушен, начинать пришлось с нуля. Три года Тюков работал на восстановление этого завода – гиганта и после выполнения задания вернулся на «Автоприбор» на прежнюю должность. Вдогонку пришёл Указ о награждении его орденом Трудового Красного Знамени за восстановление ХТЗ и организацию поточно-конвейерного производства гусеничных тракторов.

Главной заботой Павла Прохоровича стало создание и укрепление филиала завода с перспективой выделения в самостоятельное предприятие. Все первые годы шла повседневная работа по созданию на филиале всех основных технологических процессов. Так появились литейный, пластмассовый, гальванический, автоматнo-механический, штамповочный участки, а с 1953 года – радиосборочный цех. С 1952 года очень активно шло комплектование филиала кадрами. Мы рассказывали о некоторых специалистах, переведенных с «Автоприбора», но уже многие приходили работать прямо на филиал из ПТУ, техникумов, институтов, с других предприятий и, как принято говорить у кадровиков, с улицы. Рабочие и ИТР, пришедшие на филиал в 1952 – 54 годах, стали основой формирующегося коллектива.