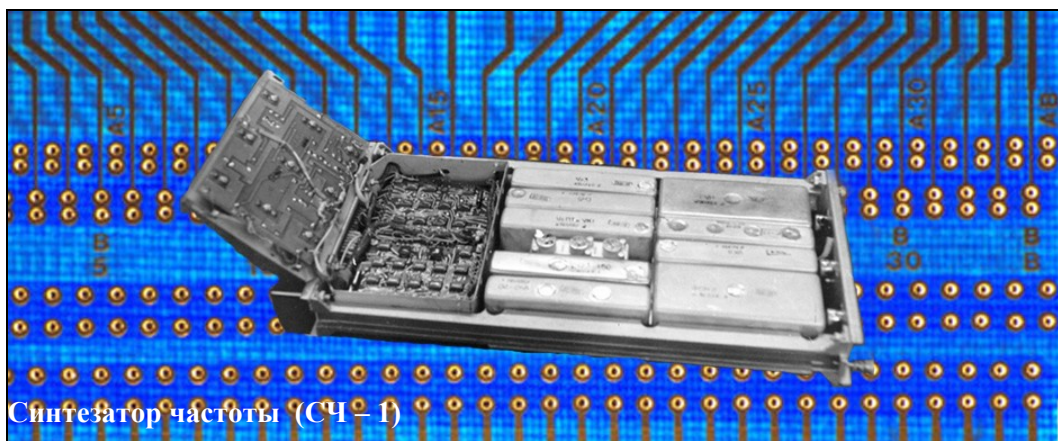




Глава 23

Внутриминистерская кооперация. Возбудители и синтезаторы.

В начале 1973 года строители УНР-8 треста “Владпромстрой” сдали государственной комиссии корпус №12. Начальником УНР-8 был тогда Михаил Иосифович Инберг. Конечно, он не предполагал, что в этом здании одним из цехов будет много лет командовать его сын Борис. Но здание было построено относительно быстро и качественно, если не считать заложенную проектом неэкономичную конструкцию остекления. Такова была тогда политика Госстроя - строить как можно дешевле, а то что при эксплуатации вся эта экономия вылетит в трубу через худые стены и окна в течение года - то не заботило Госстрой и проектантов.

Производственные площади в корпусе №12 составили более 12 тыс. кв.м. Этот корпус должен был решить несколько проблемных вопросов на заводе. В первую очередь нужны были площади для организации производства возбудителей ВО-64, затем ВО-71, а также синтезаторов частоты СЧ-1, СЧ-2, СЧ-3. Для производства этих изделий приказом по заводу создавался цех №9, ставший в будущем самым крупным сборочным цехом завода. Цех создавался на базе участков цеха №7, занятых производством возбудителей. В новый корпус перешли многие кадровые работники цеха №7 во главе с заместителем начальника Ильиным В.Н. Направлялись туда ИТР и рабочие из других сборочных цехов завода. Опытнейшие регулировщики, сборщики, монтажники стали той основой, на которой вырос затем самый многочисленный и прославленный коллектив.

Первым начальником цеха был назначен Лимонов Игорь Викторович, работавший до этого старшим мастером- начальником филиала цеха №17. Эта кандидатура была выбрана Рапорпортом из всех обсуждавшихся с большой долей риска. Лимонов добросовестно и чётко работал в цехе №17, оперативно и

грамотно решая возникавшие вопросы. Но здесь предстояло создавать новый крупный сборочный цех, не имея опыта самостоятельной хозяйственной деятельности, с незнакомой продукцией, с незнакомыми людьми, с другой военной приёмкой, в новом, еще не обжитом корпусе, в котором кроме всего прочего была централизованная служба механика и энергетика, не подчинявшаяся начальнику цеха. Скажем прямо, с должностью начальника цеха Лимонов не справился. На объективные сложности становления нового коллектива наложились субъективные причины - характер Игоря Викторовича.

В цехе сразу не приняли прямолинейность Лимонова, его упрямство, нетерпимость и к недостаткам, и к иному мнению, и к людским нуждам и слабостям. Люди чувствовали, что он относится к ним, как к винтикам машины и это было для них слишком контрастно после человеческих Павлова Г.В., Давыдова Л.А. и других начальников и тем паче при Рапопорте Д.Б. Заместитель начальника цеха Ильин В.Н., тоже не “сахар”, ушёл из цеха уже в начале 1974 года. Плановые показатели цехом не выполнялись систематически. Завод стал срывать поставки по кооперации изделий ВО-64 и СЧ. В конце концов, в сентябре 1975 года Лимонов И.В. был освобожден от должности начальника цеха и на его место был назначен Юрий Федорович Ежов, бывший зам. начальника цеха №6.

Через пять-шесть месяцев цех стал выправляться, начал почти ежемесячно выполнять плановые показатели. Конечно, цеху помогали оперативно решать конструкторские вопросы по изделиям (нельзя забывать добросовестнейшего Печенина М.М. и Толчина Г.А.), много делалось службами завода по оснащению цеха передовыми технологиями, оборудованием. Но главное, начал максимально использоваться потенциал инженеров и рабочих цеха. А хороших специалистов и тружеников в коллективе было много. Перешли из цеха №7 передовые рабочие, о которых мы уже писали: Исаев К.Н., Урбанский А.К., Зубанов А.В. и те, о ком еще обязательно нужно рассказать, кто в новом цехе продолжал славные трудовые традиции.

Василий Алексеевич Кретов, бывший офицер Советской Армии, участник Великой Отечественной войны с первых ее дней, награжденный несколькими боевыми наградами, пришёл в цех №7 в 1961 году без специальности и навыков. Трудно давалась Кретову рабочая наука, как впрочем и другим офицерам, уволенным хрущевским указом из армии. Но серьёзный и упорный Василий Алексеевич одолел все трудности и в конце 60-х годов стал одним из лучших сборщиков цеха №7. Там и создал он одну из первых бригад в сборочном цехе, работавшую на один наряд.

Кретов В.А.



Козлова А.С.



Трудно объединить в одном небольшом коллективе людей с разными характерами, дисциплиной, знаниями, умением, интересами. Кретову это удалось.

Уже в начале 70-х годов опыт его работы изучали и заводчане, и рабочие других предприятий. Сам, обладая примерной офицерской честью, он воспитывал у своих товарищей чувство долга, взаимной выручки, настоящей рабочей совести. Смелый и прямой, он не стеснялся говорить правду в глаза, не отстранялся от общественной жизни в цехе.



В 1971 году он за успехи в труде был награждён орденом “Знак Почёта”, а в 1974 году уже в цехе №9 орденом Трудового Красного Знамени.

Работая
монтажницей в цехе
№7, бывшая фронтовая

Конвейер шасси в цехе №9

связистка Анна Степановна Козлова в 1971 году к своим боевым наградам добавила орден Трудового Красного Знамени. Одна из лучших по профессии она пришла на “Электроприбор” в 1960 году. Первые годы после войны Анна Степановна не работала, надо было растить двух сыновей. В цехе №6, куда она устроилась сушильщицей в малярку, приняли ее хорошо. Тепло вспоминает она мастера Иванова Т.А. Потом перевели ее в цех №7 распредом, а вскоре обучилась она ремеслу монтажницы. Сыновья к тому времени поступили в институт и стали помогать маме понять физику происходящих в радионных блоках процессов. На работе она уже оценивала комплектующие не по внешнему виду, как мертвую деталь, а по их назначению в схеме.

Вскоре легко читала схемы, освоила пайку, качество у неё получалось. Как сказал один из её наставников: “Шить умеет, - будет классной монтажницей”, а уж шить-то ей для своих мужичков пришлось немало.

Бригадир Кульков Евгений Иванович был строгим, требовательным к качеству, но душевным, открытым человеком. Бригада: Зина Афанасьева (жена зам. директора завода), Тоня Петрова, Инесса Рюмцева, ставшая потом мастером, и другие женщины, была маленьким сплоченным коллективом. Вместе работали, - вместе отдыхали, ходили в кино, ездили на турбазу “Ладога”, потом в “Сосенки”, катались зимой на лыжах, на лодках летом. Потом, когда блоки АБ сняли с производства, мастер Дмитриевский А.Н. и Рюмцева И.М. уговорили её перейти в цех №9 на конвейер, где трудилась молодёжь, которой она годилась в матери. Здесь, в цехе №9 была награждена Анна Степановна орденом Трудового Красного Знамени и молодёжь относилась к ней с искренним уважением. Как ветерана войны её

Конвейер шасси цеха №9

избирали во многие общественные органы, но держалась она скромно, а выступать попросту не любила. Однажды, еще в цехе №7, её уговорили выступить на собрании. Выступила она, села на место и от пережитого волнения расплакалась. С той поры не выступала никогда.



*Вверху: Белый корпус №12
в панораме завода*



*Слева: комсомольско-молодежная
бригада «Маяк»
Цеха №9*

Вместе с ней перевелась в цех №9 почти вся бригада Кулькова Е.И. и такие асы своего дела, ветераны войны и труда, как Лялихов И.Ф., Архипов Н.Д., Кочигин Е.Е., Фомин М.М. Ветеранская организация цеха, в которой Анна Степановна играла немалую роль, была одной из лучших на заводе. Рядом поднималось новое поколение, среди которых было много монтажниц, сборщиков, регулировщиков, выросших в коллективах цехов №7 и №9.

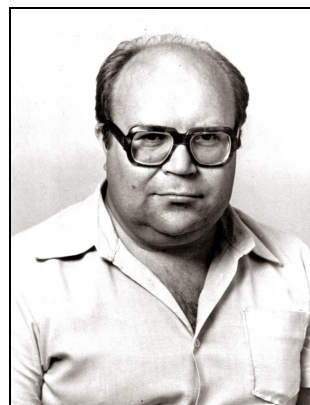
Одним из тех, кто на долгие годы оставил о себе только светлую память был регулировщик Лаптев Лев Иванович. И внешне, и внутренне он был из породы русских богатырей. Крупное некрасивое, но мужественное лицо, большие сильные руки, мощная высокая фигура сочетались в нем с добрейшей душой, скромностью и отзывчивостью. Вырос он на Муромском спуске в центре Владимира. Рукодельный, мастеровитый, он уже в 18 лет сам сделал моторную лодку. Изготавливал все детали сам, даже гребной винт отливал. Мотор правда был автомобильный, но устанавливал его один, а весу в моторе было под 150 кг.

Окончил авиамеханический техникум и всю свою недолгую жизнь отдал работе регулировщика на “Электроприборе” Специализировался он на радиостанциях для космической связи и несколько раз администрация завода ко-

мандировала его на Байконур и другие пункты слежения и связи. Станцию знал он в совершенстве. Своими огромными руками мог он непостижимым образом забраться внутрь блока и заменить какой-нибудь малюсенький варикап или другую детальку. А мастерство свое никогда не тайл, учил молодых, показывал, разъяснял. Под его приглядом вырастали многие регулировщики завода. Стоит только назвать Юрия и Вла-



Ланцев Л.И.



Сосков В.А.

димира Мельниковых - нынешних “асов”- регулировщиков. Умел Лев Иванович и отдыхать, всегда был душой компании. Награжден он был за свой добросовестный труд орденом Трудовой Славы в 1976 году.

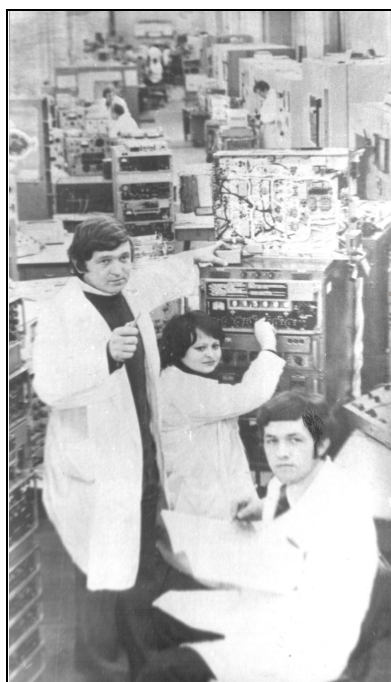
В цехе было много передовых рабочих и ИТР, награжденных правительственными наградами. Кроме уже названных это были монтажницы Любовь Ивановна Новикова, Валентина Александровна Сафонова, Тамара Ивановна Николаева, Валентина Ивановна Денисова, сборщики Лидия Васильевна Кириллова, Вячеслав Андреевич Кириллов, регулировщики Евгений Иванович Кульков, Геннадий Михайлович Давыдов, Нина Сергеевна Иванушкина, Лидия Алексеевна Коноплева и многие другие.

Сильным был состав мастеров: Назаров Б.М., Голубцов Н.Н., Барахова З.М., Шатская Л.П. и другие. Грамотные, квалифицированные инженеры трудились в техбюро цеха и в лаборатории. Всеобщим уважением пользовались Войцеховский Александр Игнатьевич и Шалухин Евгений Иванович. Но самой колоритной фигурой в цехе был Валерий Александрович Сосков.

Этот талантливый человек и инженер, что называется от бога, родом из Клепиковского района Рязанской области поступил на “Электроприбор” в 1963 году по окончании Рязанского радиотехнического института. Работал инженером-технологом в цехах №6 и 7, затем начальником техбюро цехов №7 и 9. Поразил он сразу всех в цехе не столько внешностью (небольшого роста, приземистый, физически крепкий и «яйцеголовый»), а в первую очередь тем, что голова «выдавала». Он быстро разбирался в конструкциях изделий, в технологиях их сборки и регулировки и сразу начинал рационализировать. Он обладает творческим, аналитическим мышлением, четко видит перспективу изделий, их недостатки, направления их совершенствования.

Это настоящий генератор идей и даже работники КБ, среди которых, чего греха таить, были и есть специалисты с апломбом, признали его авторитет радиоинженера. Особенно развернулся Валерий Александрович при заселении нового корпуса №12. Он был в числе группы технологов, которые под руководством зам. главного технолога по сборке Давыдова Л.А., а затем Мозгалова Р.К., занимались

с Харьковским проектным институтом проектированием будущих цехов в корпусе. Технология в новом корпусе Сосковым была продумана досконально и с перспективой, как он любит делать всё. С учётом заводского и стороннего опыта, проектировались и закладывались конвейера, нестандартное оборудование.



*На участке сдачи
возбудителей ВО - 64*

Он предложил, разработал и внедрил в цехе многоместные стенды климатических и виброиспытаний, много лет занимался и внедрил автоматический съём параметров с изделий на прогоне. Экономический эффект от поданных и внедрённых им более 50 рацпредложений составил более 150 тыс. рублей. Только изменение схемы одного из приборов ВО-71Б дало заводу 100 тыс. рублей экономии. Работал он не считаясь со временем, как правило, до ночи. Частенько приходил на работу с опозданием. Сначала службы режима и кадров попытались бороться с этим, но потом отстали, понимая, что он отрабатывает гораздо больше этих опозданий.

В 1982 году Рапопорт после перевода Киселева Н.И. из начальников цеха №9 в зам. директора по производству пошел навстречу просьбе коллектива цеха, назначить Соскова В.А. и.о. начальника цеха (до этого он уже пять лет был заместителем), но через год вернул его в замы.

Должность начальника к нему не подошла, да он и не стремился быть первым лицом в цехе. Но уважение народа он сохранил, голову его ценили все. Именно Сосков В.А. первым начал использовать ЭВМ для съёма параметров (первая - М-6000) и эту работу продолжает и сейчас с использованием новейшей компьютерной техники.

По мнению многих работников цеха №9 из всех руководителей цеха наиболее соответствовал должности Ежов Юрий Федорович. Конечно, надо отдать должное и другим руководителям и их заместителям: Киселеву Н.И., Резникову В.З., Шпаку Ю.В., Хандогину А.Н., Фурносову В.А., Бузинову Е.С., Токареву В.Н., Шишкину В.Н., Ильину В.Н., Бирюкову С.Е. Для всех них, независимо от дальнейшей судьбы, работа в самом крупном цехе завода, с непростым коллективом, хотя бы из-за численности 1000 человек, не прошла бесследно. Это была суровая жизненная школа.

На заводе продолжалось активное строительство промышленных объектов хозяйственным способом, то - есть силами цехов №№ 37, 31, 32, 35. В 1973 году была сдана в эксплуатацию двухэтажная пристройка к гаражу. Цех №36, в первую очередь автотранспортный его участок, наконец-то, получил нормальные площади с ремонтной базой, с несколькими боксами для ремонта автомобилей. На втором этаже пристройки были оборудованы приличные по тем вре-

менам бытовые помещения. Водители и авторемонтники почувствовали себя полноправными членами коллектива завода. Текучесть кадров в гараже резко сократилась. Этому способствовало и то, что с конца 1972 года в цехе №36 появилось новое руководство. Начальником цеха был назначен Пряхин Пётр Михайлович, работавший до этого в цехе №13 начальником ПДС.

Больше четверти века почти ежедневно в 6 утра этот невысокий лысоватый человек начинал свой рабочий обход территории завода, Территория к этому времени составляла 25 га. Но главной заботой Пряхина были дороги - эти важнейшие жизненные артерии завода. В снежные зимы он ночами организовывал снегоуборочную технику и самосвалы, в редчайших случаях к началу рабочего дня электрокары не разъезжались по цехам для выполнения внутризаводских грузоперевозок.

А нужно было ещё расчищать железнодорожные пути, по которым каждый день курсировали вагоны с продукцией завода и материалами, комплектующими, оборудованием для предприятия. Дорога в те годы работала интенсивно и в связи с износом в 70-е годы пришлось перекладывать все пути, заменять шпалы и рельсы.

Нужно было ежедневно отправлять автотранспорт по многим городам и весям Союза. Конечно, не один Пётр Михайлович организовывал эту сложную работу. Была у него слаженная команда и ответственный и дружный коллектив цеха. Долгие годы главным помощником Пряхина был Анатолий Георгиевич Ножов, диспетчер гаража, работавший в цехе с 1958 года. Бывший фронтовик, человек исключительной дисциплины и ответственности, всегда аккуратно одетый, вежливый, но требовательный, он организовывал своевременную отправку автомобилей. Случались запарки, не хватало транспорта. Ножов знал многих транспортников города и лично, и по телефону. Он искал и находил попутные рейсы, через УТЭП или ПОГАТ, или через своих коллег с других предприятий. Его обязательность была примерной и для руководителей, и для шоферов.

Надёжным был и другой помощник Пряхина - механик цеха Суслин Владимир Никандрович. Участник Курской битвы, бывший танкист, раненый и контуженный на войне, он хорошо знал свой парк автотехники и с небольшим количеством ремонтников поддерживал автотранспорт в хорошем состоянии.

Пряхин П.М.

*Пряхин П.М. со своими помощниками
Ножовым А.Г. и Брагиным*



Всего тогда в цехе было 180 условных единиц автотехники (более сотни физических единиц). Слесари Добронравов Ю.А., Беляков А.И., Васильев О.К., которого Пряхин переманил из своего бывшего цеха №13, и другие ремонтники отличались своей высокой квалификацией и исполнительской дисциплиной.. Основной контингент же в цехе были водители, по общенародному - шофера. Когда говорят о трудовых подвигах или героизме рабочих, Петр Михайлович без тени сомнения готов причислить к таковым многих своих товарищей.

В командировки по Союзу в любое время года, днем и ночью, в любую погоду отправлялись десятки автомобилей. Сибирь, Средняя Азия, Закавказье, Северодвинск и Североморск, Молдавия, Закарпатье, где только не бывали водители цеха №36. По 12-15 машин ежегодно отправлялись на уборочную страду на юг, в Оренбург, Омск, Казахстан. А домашняя картофельная страда! По 200 тонн в год развозили до поздней ночи в мешках по домашним адресам электроприборовцев. Не обошли стороной цех и беды, случившиеся в нашем государстве в последние 15 лет. Двоих водителей направляли с завода на ликвидацию Чернобыльской аварии - безотказных Исакова Г.В. и Головашкина Н.К. Не обошлось. Коля Головашкин сильно облучился и рано ушел из жизни. В Спитакское землетрясение попал Марьюшкин Андрей, ездивший за комплектующими. Костя Фиксен, гонявший в Тирасполь за стеклотекстолитом, попал под обстрел и чудом остался жив. А сколько раз грабили заводских шоферов бандиты в милицейской форме и без, когда те пробивались через калмыцкие степи и кавказские горы, да и на всех российских дорогах в 90-е годы было страшно.

Петр Михайлович с удовлетворением вспоминает, что при нем по вине работников цеха не было людских потерь в авариях. Погиб только водитель РАФ Волков Николай, не по своей вине. Отличных водителей было много. Немало было в цехе династий. Много лет работает в цехе водитель Буров Владимир Михайлович. Оба его сына, Сергей и Алексей, пошли по его стопам. Работали в цехе водители Грязнов Вячеслав Иванович с женой Людмилой Ивановой и сын их Евгений. Воронцов Алексей Иванович и два его сына Юрий и Александр, Кузьмин В.В. и два сына Александр и Владимир. Долго работали в цехе отец и сын Балабановы, отец и сыновья Марьюшкины, Горины, Марковы. Только с благодарностью вспоминает Пряхин водителя Брагина Николая Степановича, доброго, жизнерадостного человека, самодеятельного художника и поэта, братьев Чуксиных В.В. и Ю.В., ветеранов цеха Петрова Г.М., Худякова Н.Я., Кузьмина Н.Н. и других. С молодых лет и до сих пор трудятся безотказные Вэклич В.И. и Червяков К.А.

Такие же отличные специалисты работали и на специальной технике, которой в цехе было немало. Количество автокранов на заводе доходило до восьми. Ежедневно нужно было снимать с платформ кузова для цеха №8, погружать готовые изделия, работать с заводскими строителями, монтажниками на заводе, в подшефных колхозах, в "Сосенках", на полигоне, в подсобном хозяйстве, в пионерлагере. Среди крановщиков были настоящие специалисты своего дела. Долго работали в цехе рано ушедшие из жизни братья Мартыянцевы. Особым мастерством отличался младший, Геннадий Иванович. Классными крановщиками были Калинин В.П., Васильев А.А., Макаров В.П. и другие.

Специалисты высокой квалификации работали и на экскаваторах, а их было на заводе пять. Долго и надёжно трудились на них Манушин Я.Г., Миرونнов Б.А., который и сейчас безотказно выполняет все необходимые заводу земляные работы. С благодарностью вспоминает Пряхин трагически погибшего водителя фронтального погрузчика Волкова С.Е., по собственной инициативе начинавшего зимой уборку территории завода от снега в пять утра, а то и раньше. В подчинении Пряхина была еще электрокарная, где долгие годы трудились мастер Усиков А.И., бригадир аккумуляторщиков Макарова Л.М., электрокарщики Гуреева К.Я., Зибарова Р.В., диспетчер Грачева В.М. и другие. Были в цехе №36 и хоздворовый участок (мастер Клещевников М.П), и участок сбора и переработки металлоотходов (мастер Жильцов Е.В.), и заводская оранжерея.

Сначала оранжерея была за старой котельной, маленькая, около 100 м кв. Работал в ней с конца 50-х годов Алексей Павлович Силантьев, выращивавший на этом клочке земли цветы для всех мероприятий, в первую очередь к дню 8 марта, а также рассаду для немногочисленных пока клумб на территории завода. Затем Силантьев ушёл, чтобы заработать пенсию побольше, а в начале 70-х годов вернулся, построил вместе с Андриюшкиным Г.Д., строителями и механиками завода новую оранжерею вдоль Почаевского оврага общей площадью 540 м кв. Эта оранжерея в 70-80-е годы была для завода и украшением, и очень полезным делом. Но после ухода Силантьева начала хиреть, а в последние годы без капитального ремонта и совсем погибает, хотя последняя из специалистов-цветоводов Логинова Н.А. добросовестно пытается хоть что-то делать на заводе.

Вообще Пряхин, когда говорит о рабочих цеха, готов с благодарностью назвать, кажется, всех, а численность цеха в лучшие годы доходила до 280 человек. Стоит еще назвать его ближайших помощников - Мишина Валентина Александровича, начинавшего трудовую деятельность водителем, а затем ставшего зам. начальника цеха, старшего бухгалтера Рябову Фаину Ивановну, направленную в гараж Сустретовым И.Г. на укрепление и 27 лет из 42-х на заводе тру-

дившуюся в цехе, диспетчера Звягину Е.П.

Заводская оранжерея



Цех №36, которым долгие годы руководил Пряхин П.М., редко побеждал в соревновании, не часто бывал на виду, но представить себе не только нормальную трудовую деятельность завода, но и само его существование без этого цеха невозможно.

