

АВТОГИГАНТ

Орган парткома, завкома РАП и заводоуправления Горьковского Государственного
ордена Ленина и ордена Красного Знамени автомобильного завода им. Молотова

Год издания XVI

Суббота, 21 июля 1945 г.

№ 80 (3928)

Цена 15 коп.

Выходит три раза в неделю

Дадим стране дешевую, экономичную и комфортабельную легковую машину

19-го июня 1945 года, при
осмотре представленных новых
образцов грузовых и легковых
машин в Кремле, Правительством
и тов. Сталиным утверждена на
производство, у нас на заводе,
легковая машина «Победа».

Средства освоения и выпуска новой
легковой машины намечен
весьма жесткий. Это означает,
что коллектив нашего завода, и,
в первую очередь, инженерно-
технические работники нашего
завода, занятые на подготовке
производства машины «ГАЗ-
51», и коллективы цехов должны
обеспечить окончание инструмен-
тальной подготовки и наладки
деталей и узлов «ГАЗ-51» не
позднее октября месяца, с тем,
чтобы высвободить все силы за-
вода на подготовку легковой ма-
шины «Победа».

Надо особенно подчеркнуть
значение своевременной выдачи
технической документации в под-
готовку производства со стороны
КЭО.

При осмотре машины тов.
Сталин обращал наше внимание
на то, чтобы машина была на-
дежной в работе, экономичной в
эксплуатации и достаточно ком-
фортабельной, удовлетворяющей в
эксплуатации широкие круги на-
шего народа. В заключение, когда
машина была принята, тов.
Сталин сказал: «такую машину
можно продавать и ее будут по-
купать».

Этим самым сказано, что на-
ша машина должна быть деше-
вой, комфортабельной и эконо-
мичной в эксплуатации.

Когда я доложил тов. Молото-
ву, что представляемая «Победа»
при массовом ее выпуске будет
стоять не дороже «М-1», тов.
Молотов резонно мне заметил, что
нет ничего удивительного в том,
что она будет стоять не дороже
«М-1».

— Нам нужно, — сказал он, —
чтобы она стояла меньше
«М-1».

Это означает, что инженерно-
технические работники, конст-
руктора и технологи в первую
очередь, должны направить свою
работу к тому, чтобы полностью
обеспечить выполнение этих ука-
заний товарища Сталина и това-
рища Молотова.

Детали «Победы» конструктив-
но должны быть разработаны
так, чтобы в изготовлении они
были просты и дешевы. Надо

К. В. ВЛАСОВ,

главный инженер завода

выбрать такие материалы, кото-
рые были бы достаточно дешевы,
надежны в работе и при своем
сочетании комфортабельны.

Технологи и металлурги долж-
ны все лучшее в мире, из того,
что есть сегодня в области внед-
рения новых, более произво-
дительных технологических про-
цессов ввести в технологию про-
изводства «ГАЗ-51» и «Побе-
ды».

Надо стремиться, чтобы в
прессовых операциях, за счет
усложнения конструкции, опера-
ции, объединить в одну, меха-
низировать операции на подборке
узлов и кузова в целом.

Особенно надо продумать воп-
росы сокращения трудоемкости
на окраске и отделке кузовов.

Металлурги, кузнецы и ли-
тейщики должны принять на се-
бя трудоемкую работу по сокра-
щению припусков на обработку
деталей, разработать поточные
линии штамповки отдельных по-
ков.

Литейщики и центральная за-
водская лаборатория должны
изыскать более производительные
методы контроля на твердость
поковок и литья, а также более
производительные процессы фор-
мовки и очистки литья.

Кузнецы должны более широ-
ким фронтом проверить и приме-
нить электронагрев.

При разработке процессов ме-
ханической обработки, мы долж-
ны поставить две задачи:

Максимально широко внедрить

сверхскоростные методы ме-
ханической обработки металлов.

Разработать такую органи-
зацию рабочих мест с сочетанием
широкого применения специаль-
ных станков, чтобы добиться во
многих случаях исключения по-
тери труда на вспомогательные
операции, уничтожить нормиро-
ванный элемент «вспомогатель-
ное время».

В межцеховых перевозках и
передачах деталей из цеха в цех
не затрачивать колоссального
количества людей: тягачистов,
экспедиторов, учетчиков, чер-
норабочих.

Все эти операции должны ис-
полняться непрерывно дейст-
вующими цеховыми и межцеховыми
конвейерами.

Технологический процесс, ко-
торый мы будем разрабатывать
и внедрять в течение ближай-
ших трех лет в производство
«ГАЗ-51» и «М-20», должен
принципиально отличаться от
технологии автозавода текущего
времени. Несмотря на почти
двойное увеличение грузопод-
ъемности нового грузовика и корен-
ное улучшение конструкции по-
вой легковой машины «М-20»
(«Победа»), мы должны поставить
перед собой минимальную задачу
— уложиться в труд в нормы
на «ГАЗ-А» и «М-1» при обес-
печении более высокого качества
нового грузовика и легковой ма-
шины. Это и будет составлять
на ближайшие годы задачу всего
коллектива нашего завода по
обеспечению указаний товарища
Сталина, данных им при осмотре
и утверждении образцов новых
машин.

На очередном пленуме Автоза-
водского райкома ВКП(б) 18 ию-
ля с. г. обсуждался вопрос о со-
стоянии марксистско-ленинско-
го воспитания в районной парт-
организации.

Докладчик, секретарь райкома
ВКП(б) тов. Шунин, отметил от-
ромное значение пропаганды
марксизма-ленинизма в годы
Отечественной войны.

Тов. Шунин приводит ряд дан-
ных о том, как реализуются в
Автозаводской районной партор-
ганизации решения XVII пленума
Обкома ВКП(б) и XX пленума
Горкома партии: увеличено коли-
чество лекций и консультаций в
помощь самостоятельно изучаю-
щим теорию марксизма-лени-
низма, проводятся они дифферен-
цированно, с различными груп-
пами, нормально работают круж-
ки по изучению истории пар-
тии, кандидатские.

За первое полугодие в завод-
ских и районных парторганизаци-
ях проведено 135 товарище-
ских бесед. Систематически они
проводятся в инстру-
ментально-штамповом отделе и
в кузнечном корпусе автозавода.
Далее тов. Шунин называет
фамилии ряда товарищей, успеш-
но повышающих свой идейно-
политический уровень. Это сек-
ретари парторганизаций тт. Ген-
кин, Большаков. Успешно сдали
зачеты по окончании Воскресного
Университета тт. Селюнин, Кост-
ров, врач Турлунова, знатный
стахановец тов. Шубин и другие.

Но в постановке партийной
пропаганды имеются серьезные
недостатки: секретари партийных
организаций слабо контролируют
политическое самообразование
коммунистов, недостаточно рабо-
тают по воспитанию комсомола,
мало уделяют внимания полити-
ческому росту интеллигенции.

К числу парторганизаций, от-
стающих в области изучения
марксистско-ленинской теории,
относится парторганизация меха-
нического цеха № 5 (секретарь
партбюро тов. Горев). Кружок
истории партии здесь распался.
Только 10 процентов членов
парторганизации закончили изу-
чение «Краткого курса истории
ВКП(б)». Начальник цеха тов.

Сеннов и ряд других командиров
производства не занимаются по-
литическим самообразованием,
поэтому не выступают на соб-
раниях с политическими докла-
дами, отстают от жизни.

Ряд руководителей в силу по-
литической отсталости теряет
ориентировку в своей работе. В
их числе тт. Лайко, зам. дирек-
тора автозавода, Кадемин и
Иванов, помощники директора,
Гаврилюк, Парийский — началь-
ники цехов. Начальник автомо-
бильного отдела автозавода тов.
Троицкий, начальник колесного
цеха тов. Петров не находят
нужным посещать теоретические
беседы. «Я заперлся в
цехе», — так мотивирует свое
отсутствие на беседе тов.
Троицкий.

Тов. Шунин в заключение
ставит ряд задач по улучшению
постановки партийной пропаган-
ды в условиях мирного времени.

Выступая в прениях, тт. Мал-
ков и Пещерков, секретари парт-
организаций литейных цехов се-
рого и ковкого чугуна, подели-
лись опытом постановки партий-
ной пропаганды в их парторгани-
зациях, отметили ряд недостат-
ков.

В прениях выступили тт. Та-
ланов, Кирьянова — зав. отделом
агитации и пропаганды райкома
ВКП(б), Проскурин — секретарь
парткома автозавода, тов. Попо-
маренко — секретарь Гор-
кома ВКП(б) по пропаганде и
другие.

Тов. Пономаренко подчеркива-
ет, что основная задача изучения
марксистско-ленинской теории
заключается в том, чтобы на ее
основе правильно ориентировать-
ся в окружающих событиях.

— Немало руководящих работ-
ников, — говорит тов. Понома-
ренко, — не повышает свой по-
литический уровень, и есть
опасность, что такие руководи-
тели перестанут понимать полити-
ку партии — они растеряют ка-
чества партийно-хозяйственных
руководителей и будут неизбежно
делать ошибки в практической
работе.

Очевидно до сих пор к ним
предъявлялось мало требований.
Надо давать решительный отпо-
р всяким попыткам руководящих
работников под теми или иными
предлогами уклониться от изу-
чения теории марксизма-лени-
низма — считать такие по-
пытки проявлением оппортуниз-
ма.

Далее тов. Пономаренко обра-
щает внимание на ряд недостат-
ков, допускаемых в форме и со-
держании помощи, оказываемой
самостоятельно работающим на-
собой, на ряд упущений в поста-
новке партийной пропаганды в
районной парторганизации, да-
ет ряд практических указаний по
их исправлению.

С отчетом о росте парторгани-
зации за 6 месяцев 1945 г. вы-
ступил секретарь РК ВКП(б) тов.
Забелин.

В прениях по этому вопросу
выступили тт. Горев, Крылов
и другие.

По общим вопросам плену
автозаводского райкома ВКП(б)
принял развернутые решения.



НА СНИМКЕ: опытный экземпляр машины марки «Победа», справа — ведущий конструктор
тов. КИРИЛЛОВ А. Н.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Завком извещает родите-
лей, что отправка девочек в
интернат «Катунки» перепо-
сится на 24 июля.

Сбор в 27 школе, к 7 часам
утра. Завком профсоюза.

утра.

Завком профсоюза.

...Недостаточно сконструировать новые типы машин. После того, как конструкция создана, задача заключается в том, чтобы наладить их производство, дать их стране".

„Правда“

Наверстать упущенное

Коллектив рабочих и инженерно-технических работников цеха шасси должен освоить и наладить для выпуска новой грузовой машины задний и передний мосты, рулевое управление, тормозные барабаны, амортизатор, колесные тормоза и много разных деталей.

С этой задачей мы справляемся неудовлетворительно. Наладка деталей идет крайне медленно. Недопустимую беспечность и неоперативность проявляют старшие мастера участков Грачев, Бандаров, Тимофеев, механик цеха Пресняков и начальник штампово-инструментального хозяйства т. Кобелев.

Очень тормозит наладку новых деталей монтажный цех (начальник тов. Резайкин), сорвавший график перемонтажа участков в цехе. Он не перевез нам также станки из механического цеха № 8.

Виню в срыве графика наладки деталей и станкостроительный цех отдела главного механика. Уж слишком долго здесь ремонтируют и модернизируют станки «Натко» (№№ 3917, 4129 и 4135), «Энимс» - № 22239, «Глиссон» № 22 и другие, без которых мы не можем налаживать и обрабатывать картер руля, ступицу, чашку сателлитов и еще ряд деталей.

Инструментально-штамповый отдел должен был еще в июне изготовить нам часть инструментария, но и до сих пор еще не сделал многошпиндельные головки 17—У—1171, 17—У—1358, 17—У—1386 и ряд других, головки «Глиссон» 45—У—11, эталоны 24—Р—26060, 24—Р—26054 и много другого инструментария. Отсутствие его не дает возможности налаживать и изготавливать детали новой машины.

Коллектив цеха шасси принял социалистическое обязательство в июле освоить 50 деталей и в III квартале закончить освоение всей номенклатуры деталей, входящих в узлы машины ГАЗ-51. Монтажники, станкостроители и инструментальщики должны помочь нам выполнить эти обязательства.

А. КАРПЫЧЕВ, заместитель начальника цеха шасси.

„Нам предстоит в короткие сроки значительно поднять производство автомобилей, и эту задачу нужно осуществить с подлинно большевистской энергией“.

Грузовой автомобиль „ГАЗ—51“

А. ЛИПГАРТ,

главный конструктор завода, лауреат Сталинской премии.

□ □ □

специальным пусковым подопревателем, а также 12-тивольтовым электрооборудованием. Конструкция кронштейна запасного колеса позволяет, несмотря на увеличенный вес колеса, производить смену его одному человеку. Имеющийся на автомобиле механический насос накачивает шину в 5—6 минут.

Новый грузовик ГАЗ—51, в наладке и освоении которого завод приступил, находится на уровне современных массовых американских грузовиков своего класса, а по некоторым показателям (качество подвески, прочность и экономичность) несколько превосходит их.

Над созданием нового грузового автомобиля трудился большой коллектив конструкторов, экспериментальщиков и испытателей.

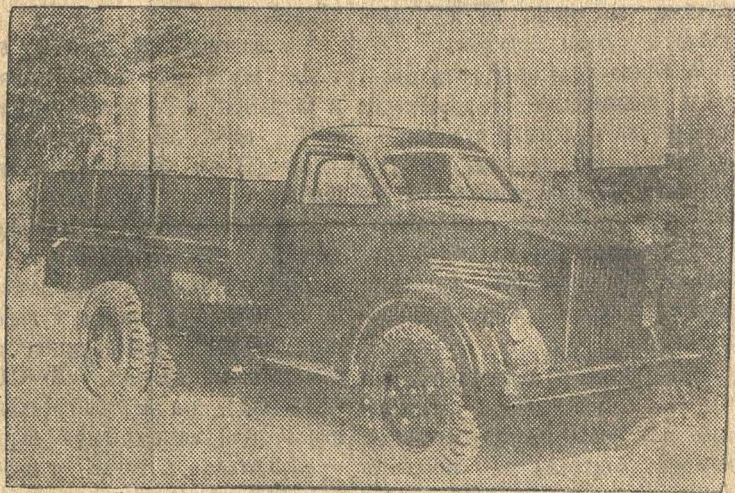
Работу по конструированию

машины возглавляли начальники бюро тт. Кригер и Сорочкин. Ведущим конструктором автомобиля является т. Просвирин.

Среди конструкторов следует особенно отметить тт. Борисова, Зислина, Гороховского, Кокуева, Косткина, Мозохина, Музюкина, Подольского, Пархиловского, Самсонова, Черномашенцева, Шимановского, Шнейдера, Вавилова. Хорошую и удобную кабину сделали ведущие конструкторы кузовщики тт. Сандалов, Тарасов, Муро.

Опытные грузовики строил коллектив экспериментальщиков во главе с начальником цеха тов. Котельниковым.

Теперь перед коллективом отдела главного конструктора стоит задача — помочь производству в быстрой наладке и освоении нового грузовика ГАЗ—51, который даст возможность народному хозяйству нашей страны быстрее решить задачи, поставленные партией и правительством.



НА СНИМКЕ: Грузовая машина ГАЗ—51.
Фото В. Храмцова.

Не допускать самоуспокоенности

Установленный директором завода график наладки деталей машины ГАЗ—51 рядом цехов завода и в мае и в июне не выполнен. К числу отстающих цехов прежде всего надо отнести цех шасси (начальник тов. Сафонов, нач. техсектора тов. Ясиновский). Из заданных ему 30 деталей к 1 июля он не имел ни одной окончательно налаженной. Радиаторный цех из 48 де-

талей наладил 30, арматурный цех из 69 деталей наладил 40. Моторный цех № 1 наладил менее трети заданных деталей. Меньше половины сделал механический цех № 7.

За время, оставшееся до начала выпуска машины, предстоит наладить еще свыше 1000 деталей в том числе наиболее сложных и трудоемких.

Но в июле наладкой деталей новой машины в ряде цехов перестали заниматься. В арматурном цехе, где начальником тов. Парийский, за 15 дней не налажено ни одной детали. В прессовом цехе налажено только 5, в радиаторном — 8, в кузовном цехе лишь 2.

Собрание партийного актива завода, проходившее в мае, в своем решении отметило, что подготовка к выпуску новой машины является важнейшей задачей партийной организации. Но это решение очевидно к секретарию партийной организации радиаторного цеха тов. Мишину не относится. Когда к нему обрати-

лась группа технологов с просьбой оказать помощь в форсировании наладки, он даже отказался разговаривать с ними по этому поводу.

За июль, в соответствии с утвержденным главным инженером завода графиком, цехи должны наладить 420 деталей. Итоги 15 дней июля внушают серьезную тревогу за его выполнение.

В июне неплохо потрудились над оснасткой для машины ГАЗ—51 цехи инструментально-штампового отдела. Однако руководству отдела необходимо обратить самое серьезное внимание на продолжающееся отставание: по изготовлению крупных кузовных штампов, по наладке штампов и по изготовлению сварочных кондукторов и пистолетов.

В оставшееся время нужно напрячь все силы, использовать все резервы и новую машину подготовить в срок.

Е. ГЛИНЕР, главный технолог завода.

Новой машине — высококачественный мотор

Для новой грузовой машины в моторных цехах № 1 и № 101 должно быть освоено 85 наименований новых деталей.

На 12 июля налажено 14 наименований деталей. Впереди других по наладке идут участки крупного чугуна и коллекторов. Мастера тт. Пичугин, Красноцветов, старшие технологи тт. Соколова и Наумов серьезно взялись за освоение новых деталей. Активно включились работники ШИХ'а тт. Ларионовичев, Лапушин. Большую работу проделали монтажная группа и энергетик цеха по перемонтажу оборудования.

Резко отстает наладка наиболее сложных деталей. По вине инструментально-штампового отдела находится под серьезной угрозой срыва самая ответственная деталь — блок цилиндров, так как до сих пор не выполнены заказы на специальный инструмент к станкам «Натко», «Баун» и специальный поворотный кондуктор.

Некомплектное изготовление инструмента не дает возможности заканчивать наладку и ряда других деталей.

Заготовительные цехи считают, что они закончили освоение заготовок, а на самом деле уже на первых партиях опробованных заготовок обнаружены серьезные дефекты. Литые выхлопные коллекторы совершенно непригодны и требуют немедленной переделки модели. Первая партия блоков, поступившая из литейного цеха № 2, не соответствует чертежу, и вместо того, чтобы немедленно наладить изготовление новой партии блоков, литейщики доказывают, что для первых моторов «как-нибудь сойдет и с отступлением». Отклонения обнаружены также на коловках кулачкового вала.

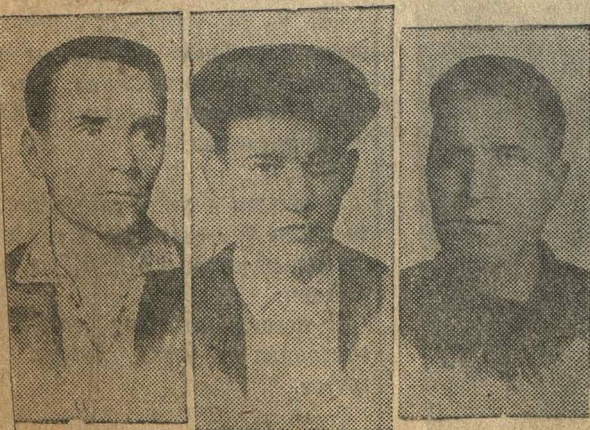
Исключительно неорганизованно и с задержками поступают детали от поставщиков. Для сборки моторов нам необходимо получить от разных поставщиков новые детали 118 наименований.

Однако никакого серьезного поступления деталей до сих пор нет, несмотря на то, что до начала сборки остались считанные дни. Особую тревогу вызывает специальное электрооборудование, детали для водяного насоса и другие ответственные изделия, и работники управления смежных производств не могут даже назвать сроки их получения. Планово-диспетчерский сектор цеха моторов № 1 (нач. тов. Гельштейн) до сих пор не выполняет указания начальника цеха и не включает свой аппарат для получения деталей и заготовок от поставщиков.

Двигатель является самым сложным и ответственным агрегатом автомобиля, поэтому необходимо приложить все силы к тому, чтобы новый двигатель был освоен раньше других агрегатов и с полным соблюдением всех технических требований.

Г. ВИДЕРМАН, начальник техсектора моторных цехов № 1 и № 101.

Ответственный редактор
В. В. ЕФИМОВА.



НА СНИМКЕ (слева направо): ведущий конструктор машины ГАЗ—51 тов. ПРОСВИРИН А. Д., старший мастер цеха приспособлений тов. МОМОТ Г. И., бригадир станковиков бригады модельного цеха тов. САВЕЛЬЕВ В. О.

По изготовлению деталей для машины ГАЗ—51 участвует тов. МОМОТ Г. И. в течение шести месяцев выполняет норму на 190 процентов, а бригада модельщиков, руководимая тов. САВЕЛЬЕВЫМ, довела свою выработку до 330 процентов.

Фото В. Храмцова