

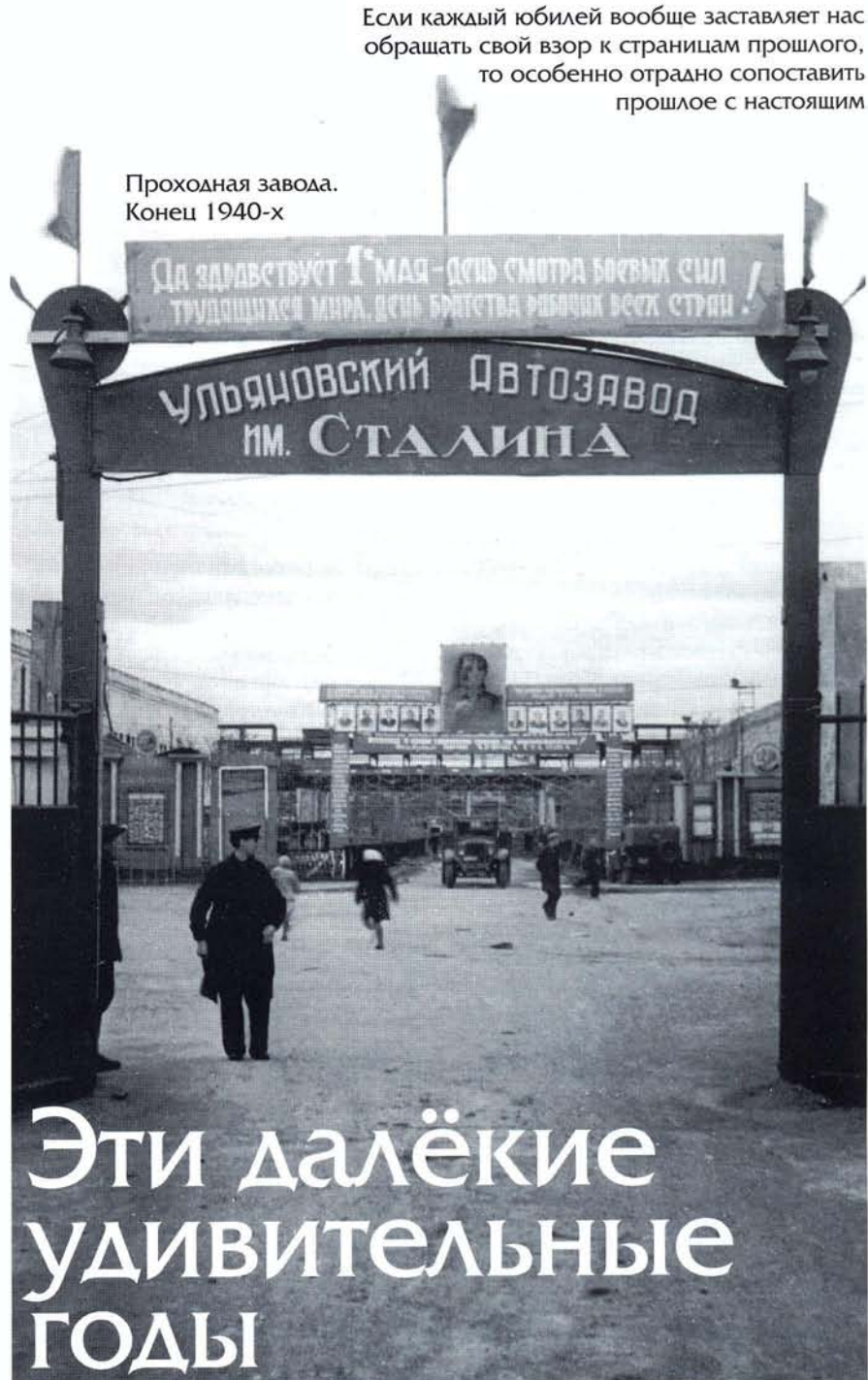


Середина пятидесятых годов прошлого века для Ульяновского автомобильного завода стала важной вехой. Именно тогда группа конструкторов начала самостоятельную разработку новых малотоннажных автомобилей повышенной проходимости. До этого с 1945 года завод осваивал выпуск автомобилей марки ГАЗ и прицепы к ним. К производству собственных завод был до той поры не готов. Хотя первый опытный грузовик УАЗ-300 демонстрировался ещё в 1949 году! Первой «ласточкой» ульяновцев, запущенной в производство, суждено было стать санитарному автомобилю УАЗ-450-А.

В далёком 1956 году в отдел Главного конструктора автомобильного производства УАЗа лауреата Госпремии Петра Ивановича Музюкина прибыло пополнение – четверо молодых шеголеватых выпускников столичного автомеханического института. Воспоминания одного из них – Альберта Михайловича Рахманова о первых годах работы на УАЗе и о становлении коллектива конструкторов, ставившего перед собой и решавшего сложные, амбициозные задачи, нашему журналу предоставила директор Музея истории и Трудовой славы завода Алла Анатольевна Молева.

**И**юнь 1956 года. Только что прошла защита дипломных работ в Московском автомеханическом институте. И теперь нам предстоит переезд из столицы в провинцию!

Единственное средство добраться до города распределения – железная дорога. Два прицепных вагона к проходящему через город поезду. Часов 26 в переполненном вагоне –



Проходная завода.  
Конец 1940-х

Если каждый юбилей вообще заставляет нас обращать свой взор к страницам прошлого, то особенно отрадno сопоставить прошлое с настоящим

## Эти далёкие удивительные ГОДЫ

и, наконец, станция Ульяновск-1 или «Центральный». Здание вокзала со шпилем порадовало современной архитектурой 1950-х годов – уже цивилизация. Но «светлое пятно» цивилизации моментально растворилось в бесконечном море одно-этажных домов с глухими заборами, по которому мы «плыли» сначала на трамвае маршрута № 1 – от вокзала, а затем – на маршруте № 2, следовавшем

в Засвияжье. Проскочили пойму Свяги, затем пологий подъём, и мы на Засвияжской стороне – остановка «Первая площадка». По одну сторону жилые бараки тянулись к Конной. По другую – огромные сушильные сараи кирпичного завода. За ними открывалось огромное и пустынное пространство бывшего аэродрома лётной школы. На его фоне сиротливо возвышались ангар и сохранившееся





ГАЗ-69 на конвейере



Корпус прессового цеха. 1954 г.

до сих пор 2-этажное здание (около остановки «Автозавод»).

Ещё немного и «квадратные» колёса усть-катавского трамвая доставили нас к проходной Ульяновского автозавода – типичному деревянному строению с въездными воротами и забором, тянувшимся в обе стороны. Кстати, это почти на том же месте, где сейчас находятся въездные ворота около комплекса «Взлёт».

В проходной доброжелательные, заинтригованные нашим появлением вахтёрши объяснили, что рабочий день уже окончен. Секретарь из приёмной предложил нам устроиться на ночь в гостинице «Россия» на улице Карла Маркса.

Там, полные впечатлений от провинциальной патриархальности города и поездки по Засвияжью, мы, наконец, вытянули ноги в огромном «кубрике», уставленном 20 кроватями.

На следующий день нас принял начальник отдела кадров по фамилии Чигин, стройный человек в полувоенной одежде. Посмотрел документы и очень серьёзно вынес свой вердикт: я вас приму, но только мастерами цеха, в коих у завода большая нужда.

Мы резонно заметили, что хотели бы работать конструкторами, так как нас в МАМИ готовили к этому роду деятельности...

Чигин улыбнулся: если главный конструктор вас возьмёт, то тогда никаких возражений.

Прессовый цех, где на третьем этаже и располагался отдел главного конструктора, был за пустырь справа, а слева тянулись складские поме-

щения со зданиями барачного типа, с дугой железнодорожной ветки, уходившей в глубь завода, к ТЭЦ.

...В итоге всех нас взяли в ОГКап. Мирзоева Георгия определили к ведущему конструктору Л.А. Старцеву, Комарова Вячеслава и Бориса Юдина – в бюро шасси, в «коробку», а меня (тема моего дипломного проекта – «Автобус особо малой вместимости вагонной компоновки. Кузов») – к Сергею Михайловичу Тюрину, начальнику бюро кузовов.

Потом Вадим Фёдорович Любимов, один из основных разработчиков-компоновщиков, добродушно шутил: было у старика четыре сына, три были умными, а четвёртый был кузовщик!

С крышей над головой было совсем уж необычно: в «России» мы жили до самой весны, а завод оплачивал наше проживание.

Собирая материал к своему дипломному проекту, я практически ничего не нашёл даже в библиотеке московского Политехнического института. Каково же было моё потрясение, когда в экспериментальном цехе мы увидели «живые буханки», и, более того, в цехе уже стоял деревянный макет водительского места с элементами внешней формы будущего автомобиля УАЗ-450, конечно, в масштабе 1:1. Смешно и стыдно сейчас, а тогда я с досадой произнёс: «мне тут делать нечего!»

Экспериментальный цех находился в северо-восточном углу прессового корпуса. Это было довольно тесное, мало освещённое помещение. Я до сих пор помню возникшее во мне



Альберт Михайлович Рахманов

чувство внутреннего трепета, когда С.М. Тюрин представлял меня коллективу бюро кузовов.

Мои будущие коллеги оказались улыбчивыми, высокими и широкими в плечах – настоящими «гренадёрами». Почти все были старше меня лет на пять-семь. Доброжелательность так и светилась в их глазах. Наверно, это свойственно всем крупным людям. Время потом всё расставит и разложит по полочкам, но первое впечатление, уверяю, не обмануло...

Их задор, самоотдача, бескорыстный энтузиазм были основополагающими в, казалось бы, будничной работе – создании автомобиля вагонной компоновки, повышенной проходимости, 4x4. Но, на самом деле, они были первопроходцами, ибо никаких действующих аналогов на тот момент





в мире (!) не существовало, точно так же, как не было никаких печатных изданий и источников.

В том крошечном по нынешним понятиям отделе было всего одиннадцать человек: Яцук Евгений Тарасович, Аверин Геннадий Васильевич, Захарычев Геннадий Васильевич, Старостин Евгений Яковлевич, Хилков Лев Павлович, Хилков Александр Сергеевич, Любимов Вадим Фёдорович, Шемарин Лев Евгеньевич, Перевалов Альберт Валерьевич, Кирюшин Иван Фёдорович, Самохин Валентин Степанович.

В кузовном бюро был и свой художник – Куликов Пётр Васильевич, по сути своих возможностей самоутвердившийся в качестве художника-оформителя.

Поздней осенью 1956 года пришёл Хилков Станислав Павлович, а с ГАЗа приехали Борзов Юрий Георгиевич и Сапуненко Виктор Анатольевич.

Осень 1956-го–зима 1957-го охарактеризовались творческим настроением всего коллектива ОГКап, а для кузовщиков время было вообще «пиковым»: они разрабатывали кузов за ново, «с нуля»!

Времени на разработку отпущено было мало, и поэтому главный конструктор П.И. Музиюкин «предложил» кузовщикам работать по вечерам. Надо было в крайне сжатые сроки не только провести все компоновочные работы, с детальной разработкой, но и выполнить для изготовления образцы, все детальные чертежи всего того, из чего состоит кузов. И в эту работу включались люди из других бюро. Всю эту огромную массу документации необходимо было скопировать тушью на прозрачную кальку вручную! Практически весь коллектив был объединён одной задачей.

К лету 1957 года был изготовлен первый образец УАЗ-450, а кузовщики уже заложили промышленный плаз для тщательной проработки конструкции кузова с учётом недоработок, ошибок, т.е. всего того, что выявляется при изготовлении образца. Промышленный плаз – металлический лист алюминия, окрашенный белой эмалью. Чертили на нём очень жёсткими карандашами (5:7 Т), надёжно «врезали» линии в краску, тем самым резко повышая ответственность исполнителей за точность и

графику. И это был единственный источник информации о конструкции.

С приходом Ю.Г. Борзова сразу же началась работа по компоновке и разработке конструкции грузового автомобиля УАЗ-450Д, кабины и платформы, где я уже участвовал самостоятельно под придиричивым оком Юрия Георгиевича. Компоновал, детализировал. Это была уже работа, ответственность личная. По техническому заданию ОГКап должен был разработать конструкцию транспортного санитарного автомобиля на несколько носилочных мест, и только! Но сразу же инициативой «снизу» решили разработать возможные модификации будущего автомобиля: грузовой фургон, автобус особо малой вместимости, грузовой с платформой.

Так, например, появление автомобиля УАЗ-450Д перед чиновниками министерства автомобильной промышленности вызвало неподдельный гнев: кто разрешил!?

В зимние вечера народ взбадривал себя популярной музыкой, откуда-то появились проигрыватель или радиола, старые пластинки и «знаменитые»

УАЗ-451В. 1961 г.

Дизайн-разработка модели УАЗ-450В.  
Рисунок П. Куликова.  
1957 г.





подпольные «рёбрышки», т.е. записи на рентгеновских снимках. Они были популярны, так как с них звучали голоса «бывших запрещённых» певцов, таких, как Вадим Козин, Пётр Лещенко, Виноградов и т.д. А вот коллективного, вошедшего в традицию чаепития не было.

Среди зимы, в самый разгар работы над 450-й, у нас абсолютно неожиданно появился первый в СССР автомобильный дизайнер Юрий Аронович Долматовский с командой молодых людей из отраслевого Научно-автомобильного института.

Побыв пару дней, Долматовский уехал, команда же осталась и взялась за кисти. Каждый из них сделал по рисунку своего видения внешнего вида 450-й, в своей технике и манере. Особенно всех нас поразило мастерство Э. Молчанова: и технической точностью изображаемого объекта, и «натуральной» фактурностью материала. Не случайно в последние годы его рисунки брали такие популярные журналы, как «Техника-молодёжи», «Моделлист-конструктор» и другие.

Год 1957 ознаменовался не только появлением на заводе своего, «домашней» разработки, оригинального автомобиля, но и успехом молодого коллектива ОГКап.

Поздней осенью отдел перебрался в свой отдельный корпус с просторными площадями и помещениями, хотя часть корпуса всё же была отдана 9-му цеху (электроремонтному).

Двухэтажное бытовое здание вместило все конструкторские бюро, службы дорожных и агрегатных испытаний, техническую службу экспериментального цеха.

Сам же коллектив ОГК начал из года в год интенсивно пополняться молодыми специалистами, окончившими вузы Москвы, Горького, Волгограда, Омска, Кургана и даже Львова, Еревана, Запорожья.

Работы становилось всё больше и больше, и молодёжь получала прекрасную возможность проявить себя в самостоятельных работах.

Следует отметить, что наш приезд был уже второй волной появления молодых специалистов в ОГК. Первая была годом раньше. Самыми напряжёнными и, несомненно, самыми плодотворными были всё-таки 1960-е. Почти одновременно работали по базовым моделям 469-й, 451-й

и 452-й, не считая других, не менее ёмких по трудозатратам. В те годы была предпринята первая попытка создать плавающий автомобиль на базе 450-й модификации с оригинальным кузовом.

Эти первые 10-12 лет становления ОГК были чрезвычайно продуктивными, и не беда, что многое не дошло до конвейера.

Согласно волновой теории, за приходом активности должен последовать и спад. Не избежал этого и коллектив ОГК. После выдачи технической документации на подготовку производства базовых моделей коллектив ещё как бы по инерции создавал конструкции модификаций на базе существующих платформ. Но спад всё-таки чувствовался. Ему содействовал и невероятный феномен завода: для выполнения плана по выпуску автомобилей, запчастей и ТНП (ширпотреба) «рабочие руки» изыскивались в технических службах. «Под ружьё» призывались все, кто мог работать у прессов, на конвейерах, кто мог со знанием и не очень «дефектовать» уже сошедшие с конвейера автомобили с каким-нибудь изъяном и доводить до полностью укомплектованных для сбыта. С одной стороны, эта была прекрасная школа для тех, кто проектирует, а с другой – это расхолаживало, ибо вернувшийся к чертежной доске в начале месяца с «кручения гаек» был уверен, что через неделю-полторы начнётся очередная «битва за план», к тому же там был и дополнительный заработок. И неудивительно, что в конце 60-х начался процесс поставки вполне состоявшихся в профессиональных качествах разработчиков на другие автозаводы.

Уезжали в города Брянск, Кременчуг, Ярославль, Жодино, Запорожье, Тольятти... Кого-то не устраивало положение с жильём, кого-то – неудовлетворённость в профессиональной карьере, у других – банальные семейные неурядицы, кто-то менял профиль своей деятельности и т.п. Как ни печально, но теряли, в большей части, способных, трудолюбивых, предприимчивых. Были и такие, с которыми расставались без сожалений.

Ещё одна весьма показательная и характерная черта конструкторской жизни тех лет. Создавая что-то оригинальное, самобытное, применяемое

в автомобилях, конструктор даже не пытался фиксировать своё авторство, свой приоритет в разработке, т.е. не получал авторских свидетельств. И до поры до времени у нас в ОГК не было подобной службы.

Каждый из нас делал только часть общей работы, которую вершил весь коллектив, такие же, больше или меньше, части делали все другие члены коллектива. Считалось, что мы сделали одно дело, одну общую работу, все вместе! Поэтому когда спрашивают: «Вы автор или кто?» – становишься в тупик.

Средний возраст коллектива был близок к 30-ти годам. А чего стоила непрменная «триада» общественных организаций. Даже в «шапке» нашей стенной газеты «За новый автомобиль» всегда значилось: орган партийной, комсомольской, профсоюзной организаций и администрации ОГК. Если первая, отчасти вторая были «направляющей и организующей силой» не только в идеологическом процессе «прочищения мозгов», но и в безусловном выполнении задуманных планов, то профсоюзная и комсомольская в части отстаивания интересов молодёжи занимались социально-бытовой сферой жизни коллектива, во всех её проявлениях, от жилья и путёвок различного назначения до организации досуга, спортивной жизни.

Мой одноклассник Георгий Мирзоев, став «главным» комсомольцем ОГКап в 1956 году, заложил традиции «корпоративных» праздничных вечеров с разнообразной программой и массовых выездов коллектива на выходные дни в красивые места за городом, в пустынные в те годы Нагорное, Архангельское, Захарьевские рудники, в Тагайские леса и т.д.

И как не отметить, что ОГКап имел свою собственную спортивную площадку. На пустыре, прилегавшем к нашему корпусу с юга, между ним и ж/д веткой со складами, мы сами построили волейбольную площадку и корты для игры в русские городки! Сколько азарта и эмоций болельщиков слышал этот «пустырь»!

Такова была атмосфера тех первых лет моей работы в коллективе ОГКап, и я надеюсь, мне удалось донести её до тех, кто пришёл после нас.

**Альберт Рахманов**