

# ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПИОНЕР

Альбом посвящается истории  
создания, становления и  
развития  
Литейного цеха №6 (590)

**Авторы:**

Вавилов Евгений Александрович-инженер-технолог  
Григорьева Наталья Константиновна- предцехком

**Редактор:**

Гущина Светлана Валерьевна- начальник технологического бюро

# Первый блин комом: цех литых колес Гриффина

- По проекту 1932г. на Уралвагонзаводе должны были появиться три мощных чугунолитейных цеха:
  - Цех ковкого чугуна,
  - Цех серого чугуна
  - Цех литых чугунных колес Гриффина (ЧЛК).

Фактически был построен лишь последний, он стал первым в перечне пущенных в действие основных цехов Уралвагонзавода, первый в СССР цех, способный обеспечить потребность железнодорожников не только новыми вагонами, но и ремонтно-обслуживающие депо запасными частями.

В течении второй половины 19в. чугунные колеса с отбеленным ободом производились множеством американских предприятий, наибольшую же известность приобрела фирма Гриффина. Отсюда и название данного типа колес. Они представляли из себя цельнолитые чугунные железнодорожные колеса с твердым ободом и вполне пластичным металлом в остальных их частях, полученные в комбинированную форму кокиль для обода и песчаную в остальной части колеса.

Чистейший уральский чугун, по мнению знаменитого металлурга В.Е. Грум-Гржимайло, идеально подходил для колес Гриффина. Ранее пытались получить колеса Гриффина на заводах европейской части России, но все они потерпели неудачу.

Большие надежды возлагались на Уралвагонзавод, где по проекту должен был появиться цех литых чугунных колес, полностью аналогичный американскому,

# ПРОЕКТИРОВАНИЕ

## ПРОЕКТ ЦЕХА КОЛЕС ГРИФФИНА УРАЛВАГОНЗАВОДА ЯВЛЯЛСЯ ПРОЕКТОМ ОТДЕЛЬНОГО ЗАВОДА ВЫСОЧАЙШИМ, НЕВИДАННЫМ НА ЛИТЕЙНЫХ ЗАВОДАХ УРОВНЕМ МЕХАНИЗАЦИИ

- В основу проекта, разработанного группой специалистов ГИПРОМАШа, был положен тот самый завод колес Гриффина в Новом Орлеане, принадлежащий фирме «Пульман кар компани», и считавшийся лучшим в США.
- При разработке проекта были использованы материалы, собранные американским инженером Ф.А. Дженсоном и касавшиеся не только новоорлеанского, но и ряда других предприятий США в том числе, основоположника – фирмы «Гриффин Уил компани».
- В августе 1931г. Дженсен принимал непосредственное участие в проектировании цеха литых чугунных колес Уралвагонзавода.

## ВАГРАНКИ И ВОЗДУХОДУВКИ БЫЛИ ТАКЖЕ УНИКАЛЬНЫМИ, НЕВИДАННЫМИ ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ МОЩНОСТИ И ОБЪЕМА

- Участвовавший в наладке сотрудник знаменитого аэродинамического института ЦАГИ профессор В.Н. Поликовский отзывался о воздуходушках только в превосходной степени, но также предупреждал о необходимости умелого их использования.
- В пересказе П.Г. Лузина это звучало так: «Профессор Политковский сказал: этими чудесными, мощными воздуходушками, которыми оборудованы вагранки, надо умело пользоваться. Учтите, одна воздуходушка способна обслуживать вагранку, а двумя воздуходушками можно наделать беды. Спаренные параллельно они увеличивают подачу в объеме при небольшом увеличении давления, а последовательно- при неизменном объеме приведут к

## СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕХА

В число действующих, цех колес Гриффина был принят  
ТОЛЬКО

6 мая 1935 г., хотя фактически работал с мая 1934 г.



Иностранные специалисты на строительстве цеха колес Гриффина.

## СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕХА

Принял цех Е.В. Рапопорт, но счел необходимым высказать свое особое мнение:

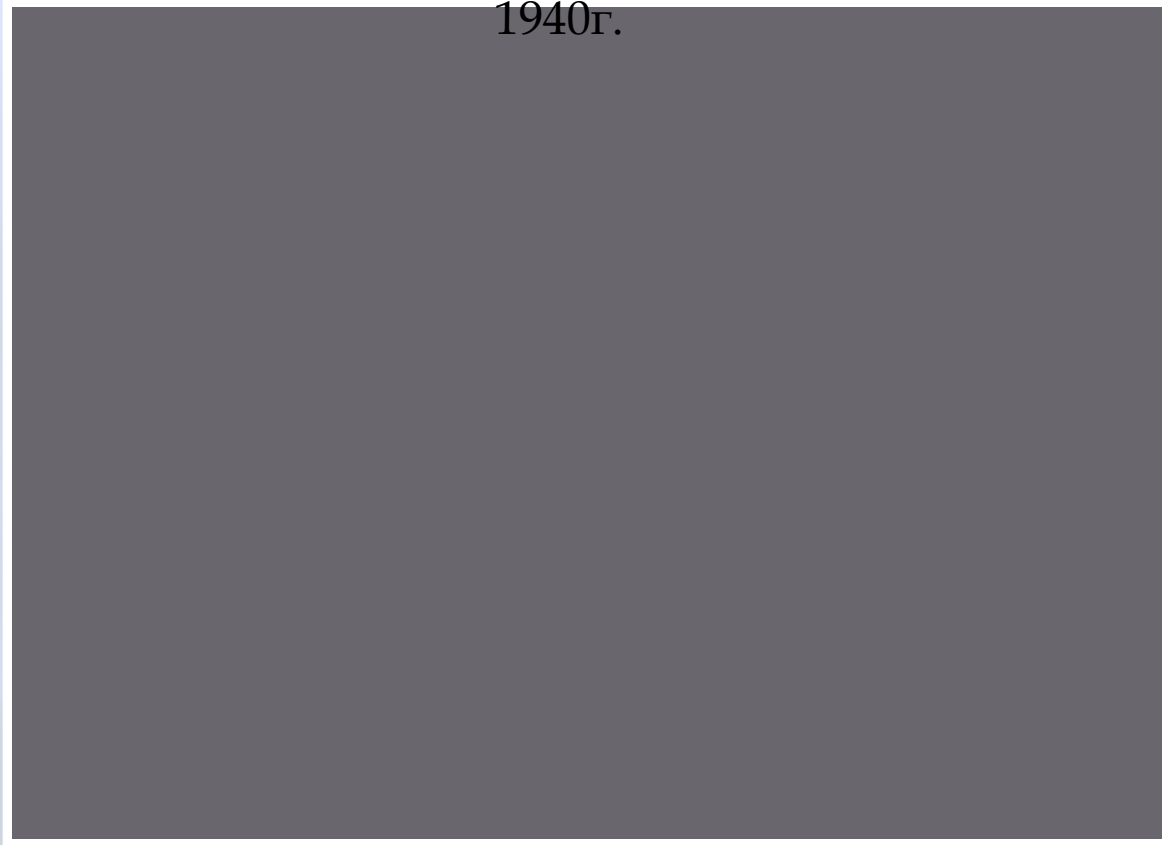
**«Принимаю цех недостроенным, недооборудованным и плохо смонтированным, находящимся в таком состоянии с мая 1934 г.»**



Техника на строительстве цеха колес Гриффина 1932г.

## СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕХА

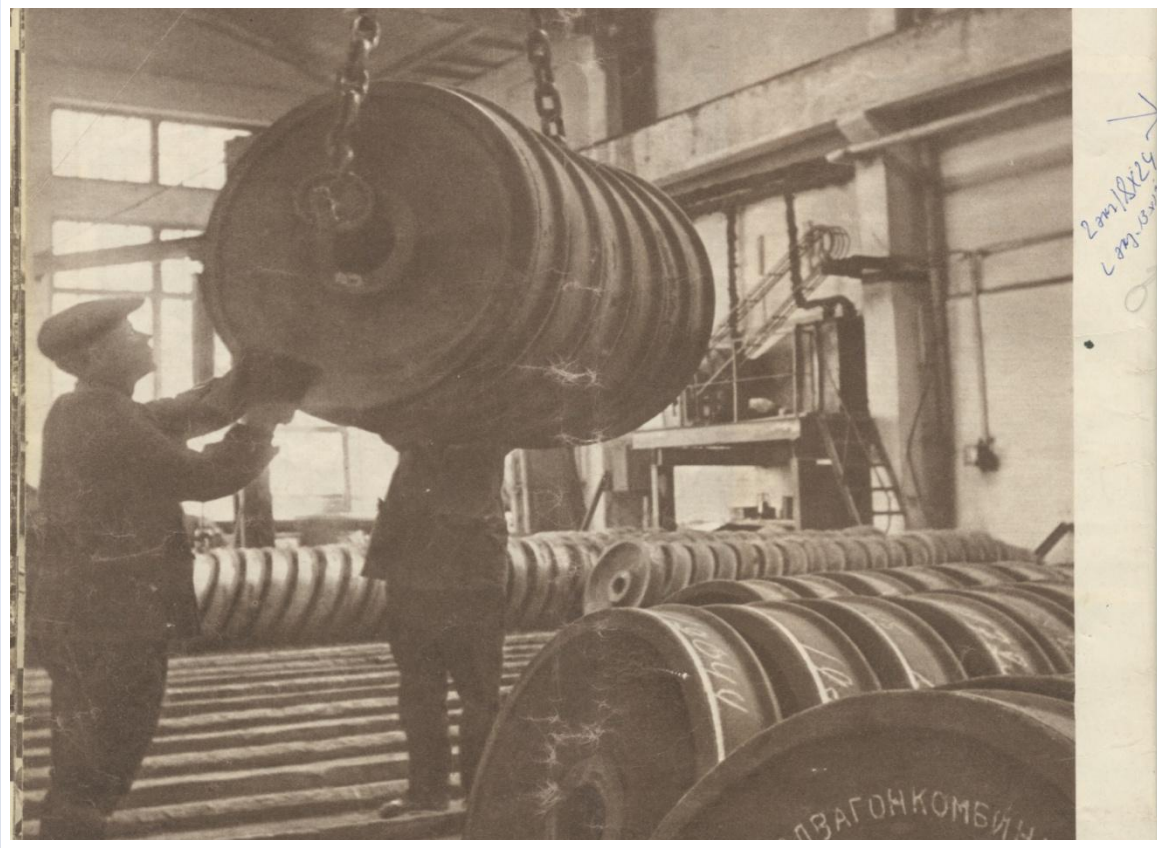
Фактически достройка цеха продолжалась до конца  
1940г.



Заливка фундамента пролета №7 томильного отделения.

## ПУСК ЦЕХА В СТРОЙ

Изначально постановлением президиума ВСХН от 13 сентября 1931 г. «О строительстве Уральского вагоностроительного завода» предполагалось значительную часть коллектива будущего цеха колес Гриффина скомплектовать за счет иностранных специалистов.



В Нижний Тагил должны были прибыть 27 инженеров и мастеров литейщиков, а также 50 разнорабочих. Кроме этого, группа советских работников, порядка 20 человек должна была пройти практику в США.

## РЕАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ

Реальность оказалась более скромной . Нанять не только запланированное, но и вообще сколько-нибудь заметное количество иностранцев не удалось.



Их место заняли вчерашние работники Уралвагонстроя.



# Начальники цеха 1934-1936

Приказом по УВС от  
8 апреля 1934 г назначен  
первый начальник цеха  
Колес Гриффина

**В.И. Макаров**



Его сменил на посту в 1935 г.

**Раппопорт**  
**Ефим Вольфович**

**РАППОПОРТ Е. В.**

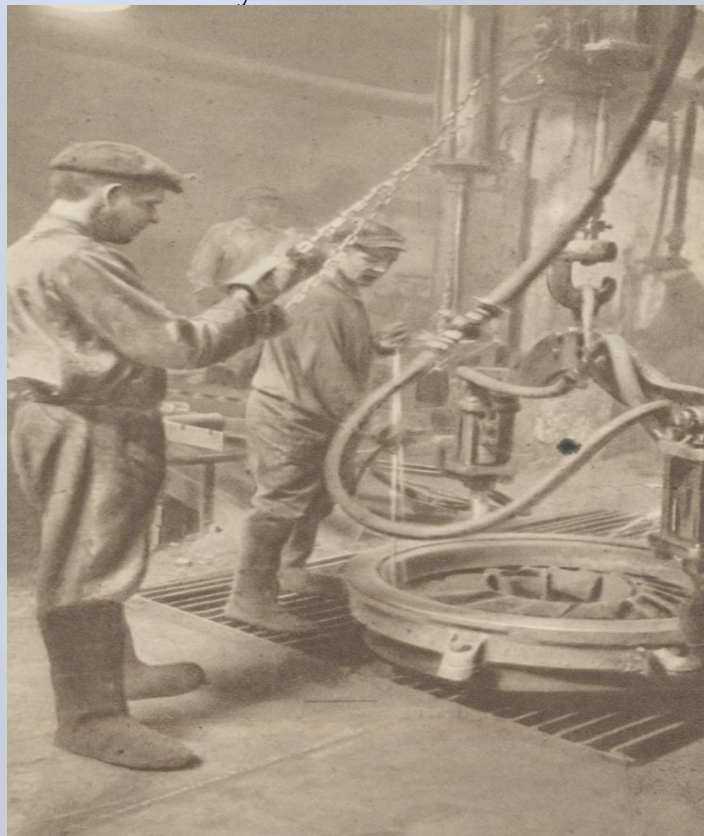
НАЧАЛЬНИК ЦЕХА КОЛЕС  
ГРИФФИНА

В 1935 – 1936 ГГ.

## ПУСК ЦЕХА

Первый начальник цеха колес Гриффина **В. И. Макаров** прибыл на Уралвагонстрой в конце 1933г. Набор ИТР для цеха начался 3 февраля 1934г.

Приказом по Уралвагонстрою, в штат цеха были переведены сотрудники технологического сектора **Н.С. Массовер** - инженер - металлург, **С.И. Лебедева**, **С.И. Солматов**, **А.А. Лаптев**, **А.П. Давыдов**, а так же работники строительного участка всего 20 человек.

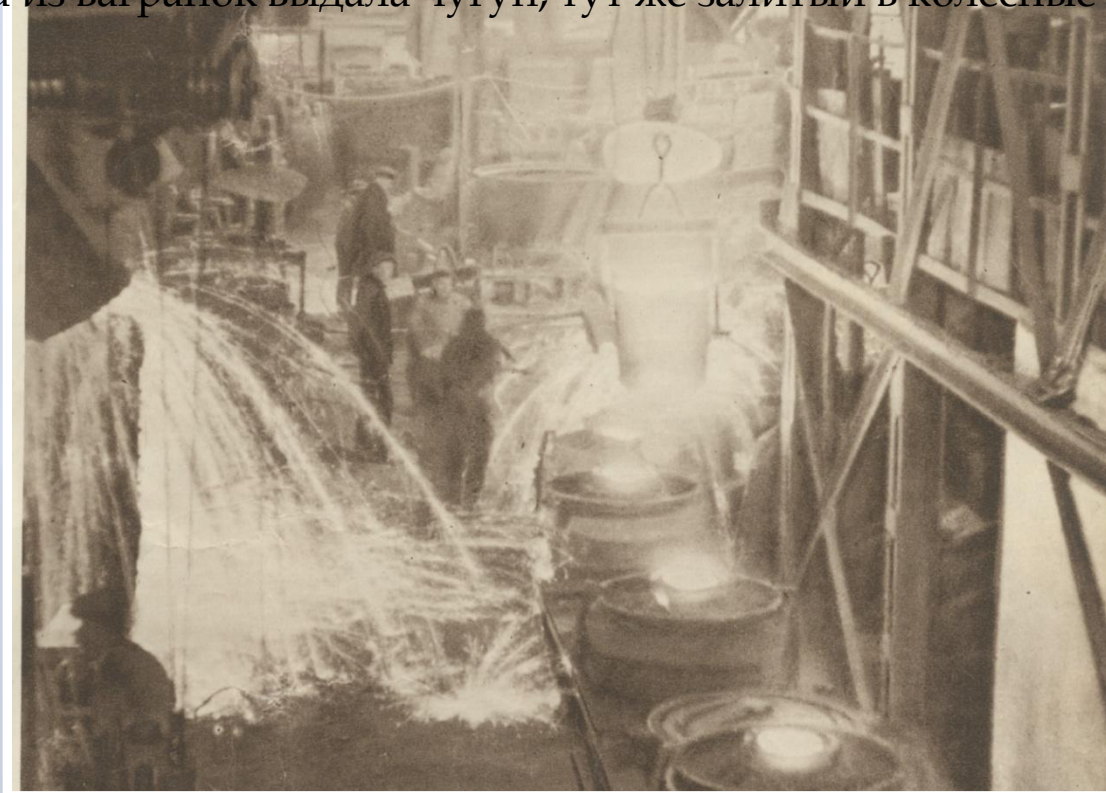


## ПУСК ЦЕХА

В феврале же в цех колес Гриффина были переведены около 600 человек лучших строителей-ударников, членов ВКП(б) и комсомола.

К 14 мая 1934г. все оборудование цеха колес Гриффина было опробовано, рабочие разбиты по бригадам и расставлены по своим местам.

17 мая цех посетило руководство Главтрансмаша, а **19-го МАЯ 1934 г.** одна из вагранок выдала чугун, тут же залитый в колесные формы.



# ПЕРВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

- Предполагалось, что июнь 1934г. будет посвящен освоению технологических процессов, а с июля начнется серийное производство колес. План первого рабочего месяца составлял 3 тыс. штук.
- Первые проблемы побудили обратиться к американским специалистам. 14 июля заместителем начальника цеха, ответственным за весь технологический процесс, был назначен уже упоминавшийся инженер Ф.А. Дженсен. Однако по неизвестным причинам, менее чем через месяц, он был переведен на должность консультанта по литейным цехам, а в сентябре 1934г. отбыл в США.
- Цеховой работой занялся в ранге старшего мастера американский литейщик Биби, специально нанятый фирмой «Армторг».
- В сентябре 1934 г. цех литых колес Гриффина был переведен на двухсменный режим работы.
- **Итог 1934г.:** отлито 17 тыс. колес при плане в 45 тысяч, сдано в эксплуатацию 100шт., 99,9% всей продукции составил брак.

# ВИД ЦЕХА ЛИТЫХ КОЛЕС С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА (1934г.)



# Пути решения (начало)

- Столь «успешная» деятельность привлекла внимание вышестоящих инстанций.
- Сначала в ноябре 1934г. В Нижний Тагил был командирован научный сотрудник Уральского индустриального института П.Г. Лузин – с заданием составить доклад о состоянии дел в цехе колес Гриффина для наркомата тяжелой промышленности и областного комитета ВКП(б).
- Лузин пришел к выводу, что возникшие технологические проблемы одними консультациям не решить, нужна серьезная исследовательская работа.
- Был заключен соответствующий договор с УИИ. В самом начале 1935г. Группа ученых – профессор И.Н. Богачев, Ю.Л. Кириллов, Г.В. Лебедев, и П.Г. Лузин- прибыла в Нижний Тагил.
- Здесь они занимались главным образом изучением структуры и свойств местных чугунов применительно к отливке колес.
- В том же январе 1935г. На Уралвагонзавод начали прибывать группы специалистов, направленные Наркоматом промышленности тяжелого машиностроения с разных заводов и учреждений страны.
- В бригаду московского института ЦНИИМАШ во главе с профессором А.Ф. Ланда входили к.т.н. Н.И. Фейгин, а также инженеры Левин, Шпунт, Штейнберг, и специалист по ваграночной плавке Холмс.
- Техчасть цеха возглавил доцент Института стали и сплавов П.Н. Аксенов- в последствии профессор и доктор технических наук. (Тот самый автор учебника «Оборудование литейных цехов»).
- В цеховой лаборатории внедрением передовых методов химического анализа занимался работник ЦЗЛ Московского автозавода, известный химик-аналитик В.В. Генерозов.

# ПУТИ РЕШЕНИЯ

Помощь оказывалась в экстренном порядке на основании решений наркомата тяжелой промышленности. Договорные отношения между УВС и исполнителями были заключены позднее и задним числом.

Вместе с ними в Нижний Тагил прибыла правительственная комиссия с весьма серьезными полномочиями. На основании заключения комиссии 23 января 1935г. были сняты с должностей все работники цеха из состава ИТР. Более жестких «выводов» в то время сделано не было, 1937г. был впереди.

Сборной команде специалистов удалось в течении нескольких месяцев более или менее отладить технологию. Во всяком случае в марте помимо брака уже отливались и годные колеса. Относительно нормальное производство началось во втором квартале 1935г.

Дольше всех работала в Нижнем Тагиле бригада Уральского индустриального института, но и от нее в конце концов остался один П.Г. Лузин. По распоряжению наркома Серго Орджоникидзе он был освобожден от работы в УИИ и направлен на Уралвагонзавод для работ по совершенствованию технологии отливки колес и организации центральной заводской лаборатории.

Состояние оборудования уже в 1935г. оставляло желать лучшего. Только что прибывший на завод Г.З. Павлоцкий указал две причины произошедшего: «Во первых, - цех введен в эксплуатацию с рядом недоделок. Во вторых, - люди, которые пришли в цех, самым варварским способом эксплуатировали оборудование и механизмы этого цеха.»

Напомним, что первыми работниками цеха стали лучшие комсомольцы и ударники строительства. Трудно сказать, осознало ли руководство Уралвагонзавода необязательность совпадения политической благонадежности и строгого соблюдения технологической дисциплины, но в дальнейшем «идеологический» принцип комплектации заводских цехов не соблюдался.

## Ведущий специалист цеха литых колес

**Лузин Павел  
Гаврилович**

1903 – 1997

Работал в цехе Колес Гриффина  
(590) в 1935 – 1957 гг.

Начальник цеха с 1950 по 1955  
гг.

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной  
премии СССР (1950 г.) за  
разработку технологии отливки  
литых чугунных колес.

Награжден орденом Красной  
Звезды (1944)

Заслуженный уралвагонзаводец  
(1984 г.).



historyntagil.ru



# КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ

## ■ ПАВЕЛ ГАВРИЛОВИЧ ЛУЗИН

- Он был однолюб – всю жизнь посвятил литейному производству, пройдя путь от чернорабочего до главного металлурга технического управления Уральского совнархоза.

- **Вехи трудовой биографии:**

П. Г. Лузин начал свой трудовой путь лаборантом завода в родной Сатке Челябинской области, параллельно учился в механико-металлургическом техникуме.

Затем его назначили начальником сталеплавильного цеха в Златоусте. Был призван в Красную Армию.

Отслужив в Красной Армии, приезжает в Свердловск, работает замтехрука на метзаводе «Спартак» и за один год экстерном заканчивает Уральский индустриальный институт по специальности литейное производство.

После этого он уже возглавляет институтскую лабораторию литейного производства, одновременно занимается преподавательской работой, пишет статьи и книги, по которым учатся будущие литейщики; дал экспертные оценки готовности к пуску литейных цехов для ряда уральских и украинских заводов...

Фактуры для диссертации накопилось более чем с лихвой. Но кандидатом технических наук Павел Гаврилович стал лишь в шестьдесят шесть лет. В диссертации глубоко разрабатывались технические вопросы, имеющие практическое значение для литейщиков...

# КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ

В первые советские пятилетки быстрыми темпами развивалась промышленность, строились железные дороги, а вагонов не хватало, ситуация была критической.

Необходимо было заменять сборные колёса чугунными, но в СССР и в странах Запада не производились. Секретом изготовления чугунных цельносварных колес обладали лишь США.

Именно Лузину было поручено помочь наладить производство этих колес и его командировали на Уралвагонзавод. Цех ему понравился, но когда увидел испытательный стенд, настроение испортилось: рядом было настоящее кладбище бракованных колес. Два прикомандированных американских инженера, сопровождавших Лузина, на вопрос о причинах брака высокомерно сказали, что требуются американские материалы. Круглосуточно искали причину брака, но всё тщетно. Полугодовой срок командировки кончился, Лузин вернулся в Свердловск. Но через месяц Серго Орджоникидзе направил Лузина на постоянную работу в Нижний Тагил, назначили его заместителем цеха.

В результате долгих поисков причин брака, было найдено решение о целесообразности снижения фосфора и уровня твердости чугуна в ободке колеса без снижения его прочности в диске. Внедрение новшества привело к значительному снижению брака. Все полутвердые тагильские колёса выдержали опытный замкнутый пробег Кузнецк-Магнитогорск-Кузнецк без единой поломки. Половина американских пришла в негодность. Это была убедительная победа.

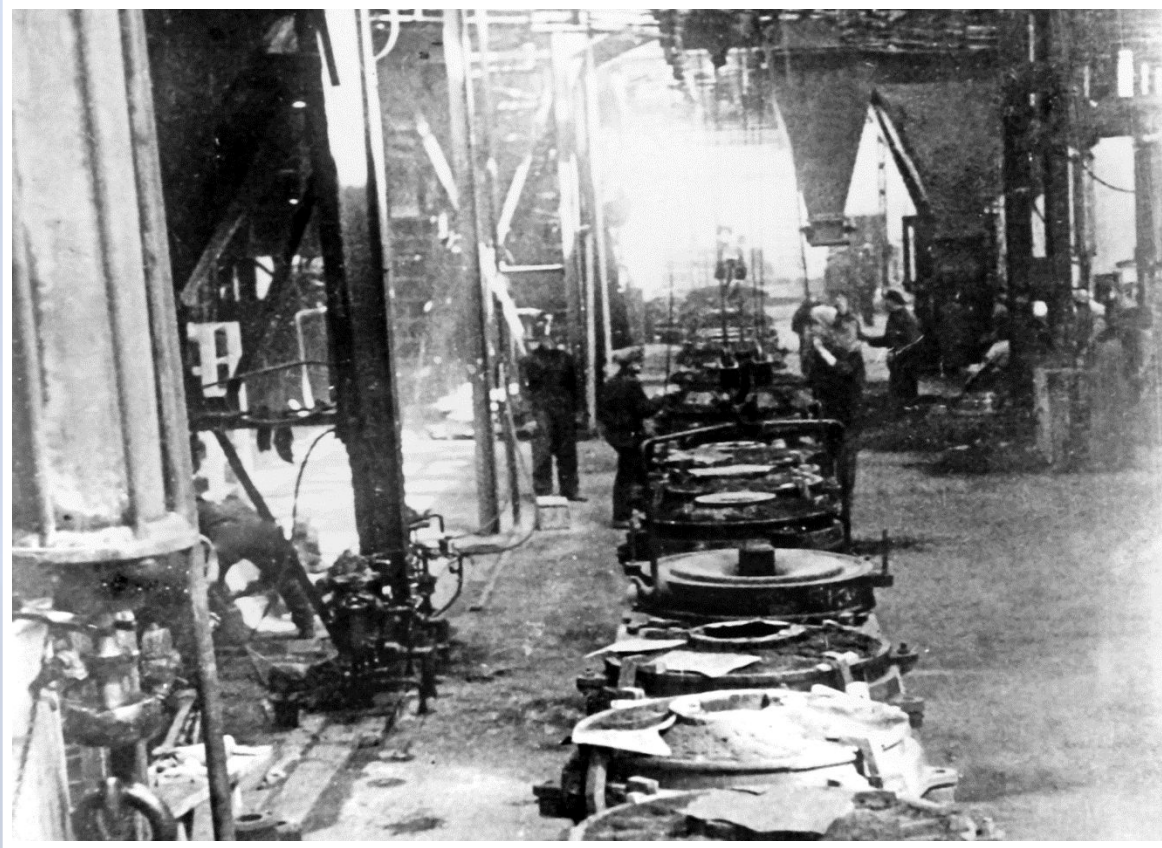
Но завершить работу помешала война. Уралвагонзаводу пришлось прекратить производство вагонов и заняться выпуском танков. Лузин ушел на фронт, вернулся на завод лишь через год после Победы. И опять началась кропотливая повседневная работа. Дела пошли в гору. Брак резко упал, выпуск колес стал экономичнее. Железнодорожный транспорт по спецрешению Совмина СССР перешел на полутвердые тагильские колеса.

За коренное усовершенствование метода производства вагонных колес П.Г. Лузину присуждена Сталинская премия.

# ИТОГИ 1935 ГОД

Достижением 1935г. стало начало серийного производства: инспекция НКПС приняла в эксплуатацию 34081 колесо из 114474 отлитых.

Простейшие арифметические действия показывают, что принятая часть составляет 29,8%, брак составил 70,2% продукции.



# ПРИЧИНЫ И ВЫВОДЫ

## Истоки проблем и неудач цеха литых колес Гриффина

**Во-первых**, процесс выплавки чугуна в более производительных вагранках привел к снижению срока службы колес с 7-8 лет до 2-3 лет. Для исправления положения на американских заводах был применен дуплекс процесс (наиболее удачным оказался вариант вагранка+электропечь), а так же легирование чугуна хромом и никелем. Первый способ проектом УВЗ не был предусмотрен, а второй не состоялся из-за дефицита в стране легирующих добавок.

**Вторая** причина- несоблюдение элементарных технологических требований. Регулярно, из года в год, выпускались и предписания придерживаться технологии, но результаты всегда оказывались в лучшем случае кратковременными. После очередной вспышки брака до 60% главный металлург И.Г. Кепов сообщил участникам совещания технологов УВЗ: «И когда стали поглубже вникать в сущность этого брака, в сущность причин появления этого брака, то оказалось самое беспардонное нарушение технологических дисциплин».

**Третьей** причиной стало слепое следование американской технологии. Поначалу яркими адептами ее неприкосновенности выступали, обучавшиеся в США, П.П. Маляров и Б.М. Фейгин, однако, и другим специалистам оказалось нелегко поднять руку на «священную корову». И на то были серьезные основания. Технология производства колес Гриффина была довольно строгой, малейшие нарушения режима вызывали настоящий обвал изменений и, в итоге, массовый брак!

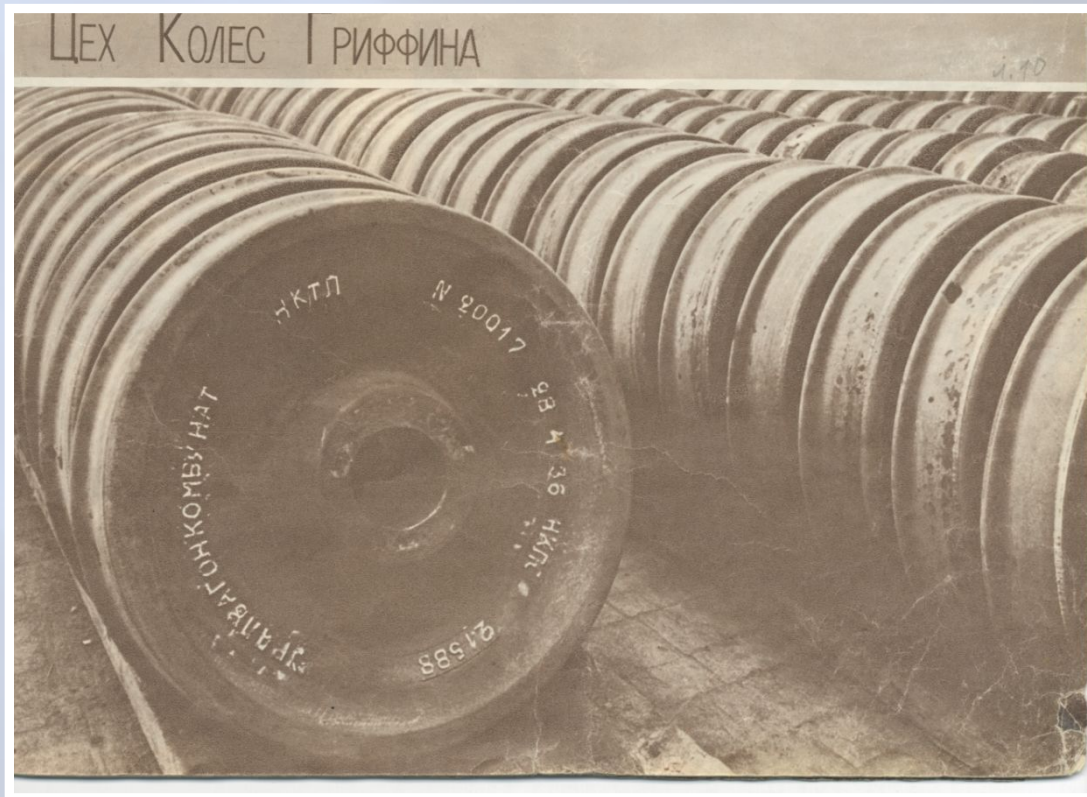
# ПРИЧИНЫ И ВЫВОДЫ

По данным, специально собранным железнодорожниками, в это время под вагонами наркомата работали колеса трех типов:

**1 - сборные бандажные - 79,1 %,**

**2 - цельнокатанные - 17,5 %,**

**3 - литые колеса Гриффина - всего 3,4 %.**



Иначе говоря, во второй половине 1930-х гг. страна могла безболезненно обойтись без Уралвагонзаводских колес Гриффина.

# ПЕРЕХОД НА ВОЕННЫЕ РЕЛЬСЫ

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ  
ИСТОРИЯ ЦЕХА 1941-1945

# ШИФР 590

- Под шифром 590 в военные годы скрывались два существенно различных производства, размещавшихся на одних и тех же площадях цеха колес Гриффина. Первое из них занималось вплоть до июня 1942г. и затем со второй половины 1943г. до конца войны отливкой тех самых чугунных железнодорожных колес. А второе (очень малоизвестное) в промежутке между этими двумя датами было связано с выплавкой бессемеровской стали и отливок из нее головок авиабомб и прочего литья сугубо военного назначения.
- При этом цех «590» был самым женским на заводе: из 197 кадровых рабочих (по состоянию на 1 января 1944г.) 109 принадлежали к прекрасному полу.
- Во главе цеха «590» в течении всех военных лет, за исключением второй половины 1942г. Стоял его уралвагонзаводский начальник Д.Ф Столяренко.
- В плане на 1943г. колес Гриффина не было; к этой теме на заводе вернулись лишь во второй половине года. График восстановления производства колес был утвержден 18 сентября 1943г.; в полном объеме оборудование и оснастку удалось скомплектовать к концу года.
- Несомненно, в декабре отливка колес уже велась.
- В 1944г. Одновременно с колесами впервые на заводе было налажено производство чугунной дроби для внутризаводского потребления.

# Начальник цеха «590» В ГОДЫ ВОЙНЫ

**Столяренко Дмитрий Федорович**

1911 - 1988

Окончил металлургический техникум. Работал в цехе Колес Гриффина с 1936 г. чернорабочим, заливщиком, вагранщиком, с 1937 г. – мастером, начальником землеприготовительного отделения, помощником начальника цеха.

С 1939 г. по 1941, с 1943 по 1946, с 1955 по 1968 г. - начальник цеха (в 1941 г. цех Колес Гриффина получил № 590).

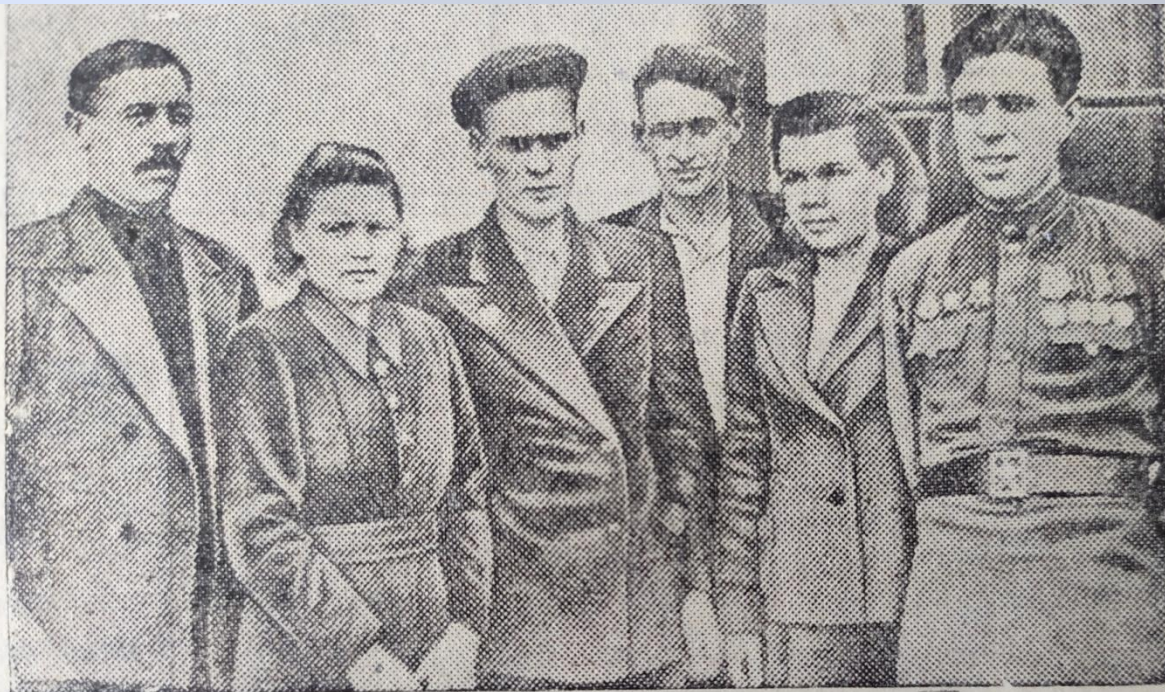
Награжден орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями «За трудовое отличие», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.».

Заслуженный уральвагонзаводец (1984 г.).





# ПОКОЛЕНИЕ ФРОНТОВИКОВ



На снимке лучшие люди цеха тов. Довгопола (слева направо):  
С. КЛЕЩЕВ—вагранщик, Н. ПУДОВА—формовщица, И. УСТИЧЕНКО  
—мастер, Н. ЕРМАКОВ—формовщик, В. ШАПОВАЛОВА—технолог,  
С. ЖУРАВЛЕВ—начальник формовочного отделения.

Фото Г. Яхия.

# РАБОТНИКИ ц. 590, ГЕРОИ ВОВ

**30 славных тружеников цеха № 590** грудью защищали независимость нашей Родины на фронтах ВОВ. После войны они боролись своим трудом за сталинский план нового расцвета и преобразования социалистического Отечества, укрепляли мощь государства.

Вот трое из них:

- **Семён Афанасьевич Журавлев** в дни войны был рядовым, затем гвардии капитаном артиллерийских войск. За отвагу и мужество, проявленные в боях с фашистами, он награжден 7 правительственными наградами. Руководитель формовочного отделения. Несколько месяцев подряд его коллектив удерживал переходящее красное знамя цеха.
- **Николай Данилович Балбердин** – служил минометчиком. Правительство высоко оценило его самоотверженную службу народу и наградило 6 наградами. Николай Данилович – выбивщик, сменные задания выполнял систематически на 200%.
- **Евгений Михайлович Кириллов** – доброволец танкового корпуса. 5 правительственных наград украшают его грудь. Руководитель томильного отделения. Участок Кириллова несколько месяцев подряд работал без брака.

Славные воины, передовики пятилетки С.Журавлев, Н.Балбердин, Е. Кириллов награждены значком «Отличник соревнования трансмаша».



На снимке: С. Журавлев, Н. Балбердин, Е. Кириллов

Фото Г. Яхия

# ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ



Семён Афанасьевич Журавлев

# Биография

## Семён Афанасьевич Журавлев

Трудовую деятельность Семён Журавлёв начал ещё во времена строительства предприятия. Двадцатилетним он пришел на Уралвагонстрой. С 1934 года работал в цехе колёс Гриффина мастером, затем технологом, начальником смены. Активная жизненная позиция, равнодушие к проблемам рабочих, искренняя вера в идеалы того времени привели его к общественной работе, сначала он стал предцехкомом, затем с 1938-1940 являлся председателем завкома профсоюза.

Войну он встретил в должности начальника снабжения завода. Как только узнал о нападении фашисткой Германии на нашу страну, срочно выехал в другой город за необходимыми для производства литыми деталями. Привёз - и сразу записался добровольцем. 29 июня 1941 г. начался его путь по фронтовым дорогам и полям сражений, а закончился на крыльце Рейхстага 9 мая 1945 года. Семен Афанасьевич - один из немногих, кому посчастливилось пройти ВОВ от начала до конца. Среди многочисленных наград Журавлёва – орден Красной Звезды (1942г. за Сталининград) и медаль «За оборону Сталинграда». Вот, что он вспоминал о тех днях:

«10 июня 1942 года меня выписали из госпиталя, располагавшегося на Вагонке в школе № 9, где я восстанавливался после тяжелого ранения, полученного в боях под Смоленском, вручили мне направление в Академию имени Фрунзе, но пять дней пребывания в академии показались длинными, и я выпросился на фронт. Был назначен парторгом 94-го гвардейского миномётного полка».

Одним из самых памятных событий тех дней для Семена Афанасьевича стала встреча с выдающимся полководцем ВОВ Георгием Константиновичем Жуковым.

После окончания войны Семён Афанасьевич служил в Германии. Демобилизовавшись, вернулся на завод и отдал Уралвагонзаводу еще много лет

# Первый опыт конверсии 1947-1958

После окончания войны цех колес Гриффина, еще в конце 1930гг., предназначенный к закрытию, неожиданно для себя оказался в центре внимания высшего руководства советской промышленности.

Недавние союзники осознали, что теперь их интересы кардинально расходятся. Резкие слова прозвучали не сразу (Фултонская речь Уинстона Черчилля, в ходе которой впервые а адрес СССР прозвучала фраза «империя зла» США 1947г.) Основной поставщик колес США, стал сокращать и к 1948 г. полностью прекратил их отгрузку в Европу. Единственным производителем стальных колес СССР – Днепропетровский завод – был разрушен в ходе военных действий и смог частично восстановить их выпуск лишь в конце 1947г.

У железных дорог и вагоностроителей оставались два выхода. Можно было какое-то время обходиться дорогостоящими и не слишком надежными бандажными колесами. Но, несравнимо более простым способом перетерпеть время до пуска новых колёсопрокатных станков, было увеличение производства относительно недорогих чугунных колес Гриффина, мощность тагильского цеха позволяла это сделать. Уже 20 сентября 1945г. вышло распоряжение СНК СССР об увеличении поставок чугунных колес до 40 тыс. в квартал начиная с 1 октября.

Значимость тагильской колесной продукции оказалась столь великой, что по решению правительства личный контроль за ходом выпуска колес был возложен на заместителя Совета министров СССР В.А. Малышева, а разрешение всевозможных межведомственных вопросов – на вице – президента Академии наук СССР и постоянного председателя специально учрежденной комиссии по чугунным вагонным колесам академика И.П. Бардина.

# МАТЕРИАЛЫ ЗАВОДСКОЙ МНОГОТИРАЖКИ

## Своевременно отгружать готовую продукцию

Горячо соревнуясь за улучшение технико-экономических показателей, коллектив нашего цеха с каждым днем увеличивает выпуск продукции, улучшает ее качество. Однако серьезным тормозом в нашей работе за последнее время является то, что готовая продукция своевременно не отгружается. Сейчас на цеховом складе скопилось много готовой продукции, занимающей производственные площади.

Дело в том, что работник отдела сбыта тов. Широков не позаботился своевременно о том, чтобы получить разнарядку на отправку готовой продукции и только сейчас, когда у нас уже негде стало её складировать, он начал проявлять беспокойство. Такая неоперативность не устраивает нас, так как сдерживает нашу работу. Просим дирекцию завода и партийный комитет обратить на это серьёзное внимание и заставить тов. Широкова добросовестнее выполнять свои служебные обязанности. Готовая продукция должна отгружаться своевременно.

**Журавлев, Ткачев** - начальники отделений,  
**Галкин, Бисярин** - мастера

# МАТЕРИАЛЫ ЗАВОДСКОЙ МНОГОТИРАЖКИ

## 8000 колес за счет экономии металла

Поддерживая инициативу коллективов предприятий «Красное Сормово» им. Жданова и «Коломенского завода Министерства Транспортного Машиностроения», об экономии металла и использования его на выпуск сверхплановой продукции, мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие цеха чугунных колес берем на себя следующее социалистическое обязательство:

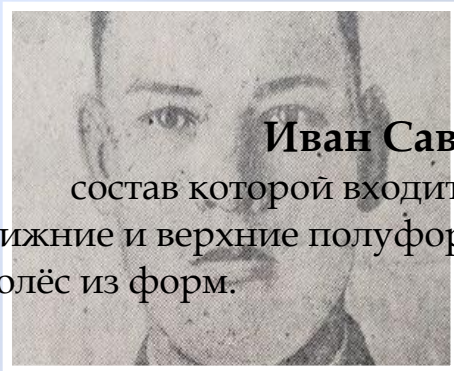
«В 1949 году сэкономить 300 т металла за счет уменьшения брака и замены остродефицитного металла недефицитным и изготовить из него 8000 колес сверх плана, без дополнительных фондов металла».

Коллектив цеха приложит все силы, чтобы с честью выполнить своё обязательство.

По поручению коллектива: **В.Довгопол**, начальник цеха; **А. Пикулин**, зам.секретаря партбюро; **Ф.Калуцкий**, предцехком; **Ф. Фрей**, комсорг.



# МАТЕРИАЛЫ ЗАВОДСКОЙ МНОГОТИРАЖКИ



**Иван Савельевич Устиченко** руководит сменой, в состав которой входит 5 бригад из 60 человек. Они формуют нижние и верхние полуформы колеса, а также осуществляют выбивку колёс из форм.

Чтобы резко поднять выработку и снизить брак, мастер Устиченко, добился того, что все руководимые им рабочие закончили стахановские школы и курсы техникума. Мастер помог рабочим освоить по несколько операций, что позволяет постоянно соблюдать технологическую дисциплину. На участке наведена и систематически поддерживается чистота, регулярно просматривается и ремонтируется оборудование. Все эти и многие другие мероприятия содействовали трудовому успеху смены тов. Устиченко. В марте ею создано сверх плана 2000 колёс, производительность на одного списочного рабочего возросла больше, чем в три раза. Если в прошлом году брак составил 33%, то в нынешнем в четыре раза меньше.

И. С. Устиченко неоднократно присваивалось звание «Лучший мастер завода». Недавно он поделился своим опытом с мастерами завода.

На снимке: И.С. Устиченко

НАЛЬНИК ЦЕХА 590  
В ПЕРИОД  
с 1948г. По 1950г.



- **Довгопол Виталий Иванович (1912 - 1999)**
- На Уралвагонзаводе работал с 1936 по 1954 гг.
- С 1936 г. по 1941 г. – старший мастер, начальник отделения, заместитель начальника цеха Колес Гриффина, начальник отдела. Участник Великой Отечественной войны, войны с Японией. С 1948 г. – заместитель главного металлурга. В 1948 – 1950 г. начальник цеха 590. В 1950 – 1954 гг. – парторг ЦК ВКП(б) на Уралвагонзаводе. Затем работал на партийной работе в обкоме КПСС. В 1966 – 1984 гг. – директор НИИ черных металлов.
- Доктор экономических наук.
- Лауреат Государственной премии СССР (1950 г.) за разработку технологии отливки литых чугунных колес.
- Награжден орденами Октябрьской Революции, Отечественной войны 2-ой степени, «Знак Почета».
- Заслуженный уралвагонзаводец (1984 г.).

# ПОДВИГ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

## Героический поступок Лагутина и Нисковских

Михаил Григорьевич Нисковских, просматривал паспорта качества литья предыдущей плавки, когда к нему подбежал завальщик шихты тов. Киселёв.

- Упал конус загрузочной бадьи и опрокинулся на заднюю стенку вагранки, - с трудом выговорил завальщик. - Что делать?

Авария грозила цеху длительным простоем.

- Немедленно остановить формовку, - скомандовал тов. Нисковских и бегом отправился к месту аварии, где уже принимал меры бригадир заливщиков Лагутин.

Пламя отходящих газов в вагранке поглотило конус.

- Остановить дутьё,- крикнул тов. Нисковских.

Моторист Черных быстро остановил воздуходувку. В пышащую жаром вагранку прыгнул человек. Это был заливщик Иван Лагутин. За 30 лет работы в литейных цехах Черных впервые был свидетелем такого поступка.

Сгорит, - мелькнуло у моториста.

Через несколько минут из вагранки показался тов. Лагутин. Быстро потушив на себе горящую спецовку, он снова спрыгнул в вагранку. Только со вторым прыжком ему удалось зацепить крюкомза конус, но когда загрузочный кран натянул трос, конус опять сорвался. На этот раз мастер тов. Нисковских решил действовать лично. Первые две попытки его были безуспешными, но в третий раз он ловко засунул крюк в отверстие конуса.

На Нисковских загорелась спецовка и фуражка, но загрузочный кран уже поднимал из окна вагранки бадью, авария была ликвидирована.

Снова загудела воздуходувка, застучали формовочные машины, конвейер вошел в ритм.

Нисковских и Лагутин - старые кадровики цеха колёс. Оба они строили цех, оба создавали его славу. Тов. Нисковских прошел путь от простого рабочего до мастера плавильного отделения, а тов. Лагутин по праву заслужил звание лучшего плавильщика города.

Они - передовые люди цеха и завода, настоящие советские люди, золотой фонд нашей страны.

# ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ИЗДЕЛИЙ ВКЛАД ЦЕХА В РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ

В период с 1950г. по 1980г. на Уралвагонзаводе проходил процесс освоения производства самых передовых образцов спецтехники того времени, танков Т-54, Т56, Т-60, объект Т-62, Тип-70 и наконец постановка на серийное производство самого массового основного боевого танка современности Т-72.

# ЦЕХ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Что касается танкового производства, то здесь роль и масштаб действий металлургов оказался еще более значимым чем в вагоностроении. Дело в том что, превращение Т-72 из многообещающей , но все еще «сырой» машины в надежный и могущественный танк потребовало не только многолетних усилий конструкторов, но и производственников, технологов и рабочих.

В конструкции машин появились новые, требующие высокого качества литых заготовок узлы и агрегаты.

К началу 1969г. обстановка сложилась следующим образом: наряду с выпуском подвижного состава остро встала необходимость производства спецтехники.

Задача заключалась в том, чтобы поставить на крупносерийное и массовое производство новые машины. И в этой задаче должны сыграть решающую роль технологи. Технологи цеха должны были, ориентируясь на малоквалифицированного рабочего, создать такую технологию, такую технику производства, чтобы малоквалифицированный рабочий мог давать сложные детали, давать их много, без брака и дешево. (И.В. Окунев).

Таки образом цех 590 был резко переориентирован на производство деталей спецтехники из чугуна.

В 1956г. На площадях цеха разместили мощности ц.595 в пролетах № 5 , № 6 начал действовать участок цветного литья деталей спецтехники.

# Вклад службы механика (из материалов заводской многотиражки)

Одним из важнейших элементов в организации скоростного ремонта оборудования, явилось создание резервных узлов и целых механизмов, как например, опокодержателей, встряхивающих подъемников. Теперь, в случае необходимости, опокодержатель или подъемник, вышедшие из строя, снимаются и немедленно заменяются резервными.

Начали мы с того, что организовали учебу слесарей по специальной 120-часовой программе. Особое внимание было уделено изучению литейных механизмов нашего цеха.

Вторым не менее важным мероприятием было закрепление за ремонтниками отдельных агрегатов и механизмов. На формовке, где насчитывается 49 единиц оборудования, наблюдение за работой и техническим состоянием литейного конвейера возложено на старого кадровика - слесаря тов. Быкова. Формовочные машины взял на свое попечение бригадир слесарей тов. Белокрылов.

Слесарь тов. Быков впервые в цехе применил скоростной ремонт цепи конвейера. Если раньше цепь, состоящую из 270 звеньев, приходилось при ремонте заменять целиком, на что затрачивалось много времени и средств, то сейчас, по способу тов. Быкова, замена звеньев производится частями в нерабочее время, заранее подготовленными комплектами. Причем, используются и старые детали звеньев цепи..

# Начальник цеха 1968 - 1988гг.

Ткачев Михаил Михайлович

1921 - 1999

Эвакуирован на Уралвагонзавод в 1941 г. с Брянским сталелитейным заводом. Работал в цехе 550 начальником смены, начальником диспетчерского бюро. В конце 1941 г. переведен в цех 590. Работал старшим мастером. Начальником отделения, заместителем начальника цеха. С 1968 по 1988 год - начальник цеха 590.

Награжден орденами Трудового Красного Знамени (1971 г.), Дружбы народов (1986 г.)

Заслуженный Уралвагонзаводец (1981 г.)



# Эпоха перемен

История цеха в период перестройки,  
лихих 90-х, начала нулевых.



# Перестройка реальность

После проведения комплексной проверки чугунолитейного цеха в 1989г., были документально зафиксированы факты глубокого износа оборудования, элементов зданий и сооружений, наличия резко негативных (опасных, вредных) факторов производственного процесса, отсутствия бытовых помещений, соответствующих санитарно-гигиеническим нормам. Выводы комиссии были не утешительны:

-Приостановить (запретить) эксплуатацию литейного цеха №6 с 01.01.1991г.

-Разработать план реконструкции цеха с целью нормализации условий труда на период с 1990 по 1993гг.

-Постепенно сократить и передать другим подразделениям производственную программу



**Начальник цеха в  
1993 – 1997 гг.  
Гальперин Гаррий  
Лазаревич**

В этой непростой ситуации цех возглавил замечательный человек, и прекрасный хозяйственник, он сумел сохранить коллектив в непростые годы резкого падения объемов производства и тотальной конверсии. Его энергия и целеустремленность позволили достигнуть практически невозможного: работать и зарабатывать, не просто выживать, а достойно жить в период распада Советского Союза и новых реалий современной России.



# Кощев Сергей Николаевич

Начальник цеха 590

1997 – 2009гг.

В самый переломный момент истории цеха его руководителем был назначен, без сомнения уникальный человек. В столь короткий период была проведена глубокая модернизация имеющегося оборудования, закупка и установка нового. Ряды инженерно-технических работников цеха пополнили молодые специалисты, вчерашние выпускники НТМТ и УГТУ(УПИ) (С.В. Гущина, М.М. Кайгородцева, А.А. Назаров, А.М.Морозов) .

Под руководством опытных кадровых работников (А.В. Таганова, И.В. Тараканкова, В. В. Колясникова) была освоена технология получения отливок из чугуна марок ВЧ-50, ВЧ-60, ВЧ-120.



## Бенсон Евгений Федорович



**Евгений Федорович Бенсон** является основоположником и основателем технологии отливки «Клин» в цехе 590. Совместно с коллективом инженерно-технических работников и производственного персонала цеха данная отливка была успешно поставлена на производство, что послужило сильнейшим катализатором дальнейшего развития цеха.

Непосредственное участие в освоении производства отливок из высокопрочного чугуна принимали инженеры технологи:

Н.А. Малышкина; Е. И. Тимеева, начальник технологического бюро  
А.С. Чудинов.

# ВЕРНОСТЬ КОЛЛЕКТИВА

статья в честь 70 годовщины запуска цеха

- Первенец производственных подразделений Уралвагонзавода – цех колёс Гриффина. За долгие 70 лет коллектив прожил яркую трудовую жизнь. Орденосцев и награжденных медалями семь человек: А.Я. Чмель, Н.П. Толстова, Р.К. Козлова, Г.Д. Ганина, З.А. Спирина, Д.Ф. Столяренко, А.И. Аржанова. За героический труд звания «Заслуженный уралвагонзаводец» удостоены: А.К. Малиновская, Г.Д. Ганина, И.И. Лагутин, В.И. Довгопол, Г.П. Лузин, Ю.А. Коневцов, М.М. Ткачев, Р.К. Козлова.
- Более 40 лет отдали производству: моторист З.А. Спирина, сварщик В.А. Ольховиков, выбивальщик отливок С.И. Шамов, модельщик А.Е. Чекунов, машинист крана С.Ф. Дорошенко, начальники смены А.А. Захаров и В.П. Дружинин.
- С душой к своей работе относятся ветераны цеха: Л.И. Санникова, А.И. Шевчук, И.П. Кузнецова, Н.М. Ермолаева, Т.Ф. Зайнутдинова. Ветераны говорят о тяжелых условиях работы, например, когда выбивали колёса, на участок было страшно зайти: столбы пыли поднимались вверх.
- З.А. Спирина в цехе 44 года, освоила тяжелые профессии: формовщик, стерженщик, сушильщик, моторист на участке чугуна и стали.

- Более 30 лет трудятся в цехе: начальник ПДБ Л.Н. Матвеева, диспетчер С.Н. Макеева, обрубщик А.И. Киверин, машинист крана И.И. Метелева, кладовщик С.П. Полунина.
- Настоящие профессионалы, любящие своё дело, много лет отдавшие родному цеху: контролёр БТК Л.А. Коновалова, огнеупорщики В.В. Щипачев, А.В. Жуков, формовщик С.В. Щекотова, обрубщики Г.А. Талалаев, В.И. Аксютин, В.В. Битнер, лаборанты Н.Н. Бызова, Е.А. Антонова, А.П. Горбатых, Н.К. Мелехина, плавильщик В.Ф. Маньков, модельщик А.И. Давыдов, наждачник Г.Т. Санникова, уборщики производственных помещений О.Е. Роженцева, Н.А. Чугунова, курьер Л.В. Альмекаева, токарь Г.Н. Коржавина, слесари-ремонтники А.В. Клупанов, С.А. Садилов, токарь Г.М. Толстобров, подсобный рабочий А.Н. Беда, крановщики В.П. Тимеева, Н.А. Чемоданова, Н.П. Рекша, инженер-технолог Е.Э. Ахметова.
- Хранители и продолжатели добрых традиций цеха, в числе актива руководители: Т.М. Агибайлова, Л.С. Калинина, Л.И. Лукина, И.В. Макаренкова, Н.А. Малышкина, Н.Г. Плахова, Н.А. Рыжикова, Е.А. Серёгина, В.А. Таганов, В.В. Колясников, Е.Д. Татьянаина, Л.В. Дубовникова.

# Новое время

Хроника развития цеха 2010-2020гг.

Планы на будущее проекты  
реконструкции.

# Бегунов Александр Сергеевич

Начальник цеха  
2009 - 2016 гг.

Возглавив цех, этот опытный руководитель, производитель, прошедший все ступени карьерной лестницы от мастера, до начальника цеха с честью продолжил дело своих предшественников. Под его руководством было успешно освоено опытное производство литых деталей новейшего танка Т-14 «АРМАТА», разработаны технические задания направленные на глубокую реконструкцию участка цветного литья, заложены основы развития цеха в новом, инновационном формате. При этом в значительной степени увеличилась доля производства гражданской продукции, в том числе совершенно новых литых деталей вагонных тележек серии 194.000, 578.000.

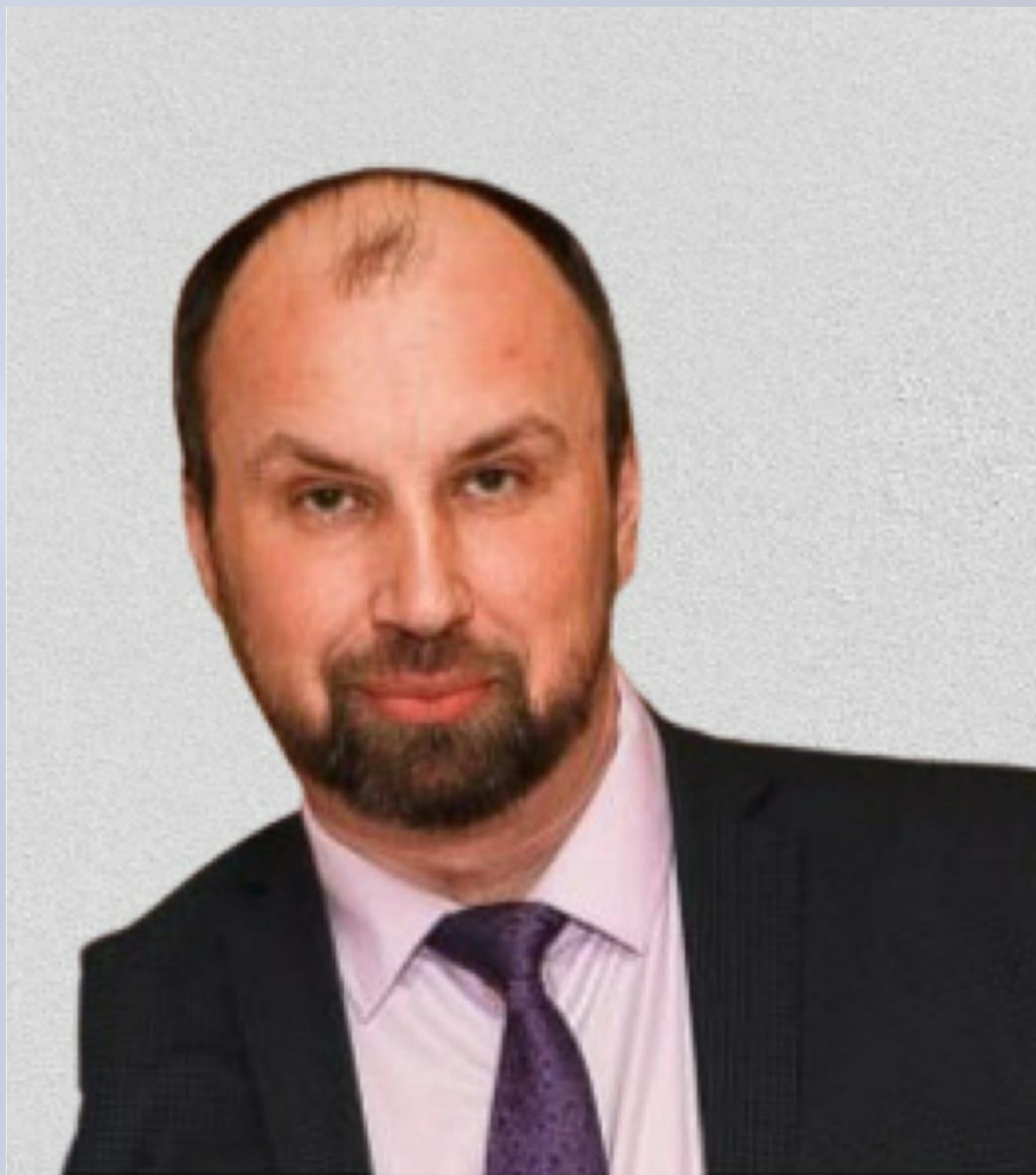




# Сибирцев Сергей Анатольевич

Начальник цеха  
2016 - 2019 гг.

Яркий и харизматичный представитель молодого поколения руководителей, в его характере сочетаются, казалось бы не сочетаемые черты, глубокое чувство ответственности за коллектив, решительность и напор, а с другой стороны, понимание простых житейских проблем рабочих и деятельное участие в их решении. «Некабинетный» формат руководства и активное общение с рабочими, позволили ему в крайне короткий срок завоевать безусловное доверие коллектива. Под его руководством освоено серийное производство новейших боевых машин Т-14, Т-15, Т-16 на платформе «Армата», началась активная фаза реконструкции цеха, освоено производство опытных деталей вагонных тележек серий 5155.000, 18-9999.



# Коллектив цеха - взгляд в будущее

