

Независимая газета  
г. Миасс

Цена 30 коп.

# Глагол

№ 8

5 — 12 декабря 1991 г.

Спецвыпуск газеты,  
посвященный  
50-летию УралАЗа

Еженедельник. Выходит по четвергам.

ЧИТАЙТЕ  
В НОМЕРЕ:

Знаете  
ли вы, что...

(Последние новости из жизни Уральского автозавода — стр. 2)

«Этот праздник мы заработали!»

(Интервью с генеральным директором УралАЗа Ю. Горожанниковым — стр. 3)

«До станка я не доставал...»

(Воспоминания ветерана автозавода В. Захарова — стр. 4)

Портрет современника из «средних»

(Зарисовка о работнике сдаточного цеха В. Зарипове — стр. 4)

Из Польши — с победой и заказами

(Информация об успешном выступлении автозаводцев в международном ралли — стр. 5)

Каким «Уралом» бегать по дорогам XXI века?

(О новых моделях уральских грузовиков — в интервью на стр. 5)

В элиту — на конкурсной основе

(Корреспонденция об опыте профтехучилища № 38 по работе в условиях лицея — стр. 6)

После смены — все спортсмены

(Подборка спортивных информационных — стр. 7)

Работники культуры — создателям «Уралов»

— стр. 8.



## С днем рождения, Уральский автомобильный!

В непростое время выпало автомобильостроителям отмечать полувексвой юбилей своего предприятия. В прежние-то годы, именуемые теперь застойными, на головы заводчан пролился бы дождь из орденов-медалей и весомых материальных благ. В жизни все-таки раз бывает не только 18, но и 50 лет.

Но... «времена не выбирают, в них живут и умирают». К сожалению, уходят один за одним в мир иной первостроители автозавода. Для них пятидесятилетие УралАЗа — значительная часть их собственной жизни. И пока стоят заводские корпуса, пока с главного конвейера сходят «Уралы» — она прожита не зря. Сейчас, когда рушатся многие идеалы, осознание этого факта нашим старикам особенно важно: значит, не зря мерзли, не зря голодали, не зря вставали к станку в 14 лет...

Можно, конечно, посоветовать: тянули, мол, из себя жилы, чтобы спустя 50 лет их внуки испытали нечто

подобное, часами простаивая после рабочей смены в очередях за самым необходимым. Тешили себя надеждами на светлое будущее, а оказались на производстве в тисках прежних проблем — нарушение договорных поставок, отсутствие всего и вся. Да к ним еще новые прибавились — нестабильность политической и экономической ситуаций в стране, кризис исполнительной и законодательной властей. Тогда, 50 лет назад, враг был внешний, с ним все было понятно. А теперь кто нам мешает «строить и жить»?

Если провести аналогию между жизнью человека и сообществом людей (будь то предприятие или страна), то нынешнее наше состояние можно сравнить с болезнью. От этой напасти, как известно, никто не застрахован. Причем люди знающие уверяют: для выздоровления важны не столько даже таблетки да микстуры, сколько внутренняя отмотилизованность организма на преодоление по-

стигнутого недуга.

Поэтому не будем, по крайней мере в праздник, плакаться о своих проблемах да сетовать на трудности ежедневного бытия. Вспомним имевшую когда-то хождение прибаутку: «Тяжело подростку жить первые 50 лет. А потом ничего, привыкает...» Давайте философски посмотрим на все нынешние проблемы и выпавшие на нашу долю трудности.

Мы поздравляем заводчан с 50-м днем рождения автозавода. Искренне желаем коллективу автомобилестроителей преодолеть все преграды на пути к созданию предприятия, которому рыночная стихия нипочем, которое станет в один ряд с общепризнанными лидерами мирового автомобильного рынка. Помните: пока надеюсь — живу...

Редакция городской  
независимой  
газеты «Глагол».



**НОВОСТЬ  
НА ОСТРИЕ  
ПЕРА**

**Как живете,  
агрегатчики?**

■ На этот и ряд других вопросов мы попросили ответить директора агрегатного производства А. ДОНСКОВА.

— Я горжусь своими людьми. Без преувеличения можно сказать: мы имеем стабильные и опытные кадры, высококвалифицированных организаторов производства, становление которых прошло именно в коллективе агрегатчиков. Что касается недостатков, то в большей мере они продиктованы объективными условиями.

— Люди сегодня стремятся устроиться на завод. Насколько укомплектованы ваши подразделения?

— Да, приток рабочих увеличился, но вакантные места пока есть.

— Агрегатное производство традиционно работало с ребятами из профтехучилищ. Не откажетесь ли вы теперь от их услуг, посчитав это дело невыгодным и хлопотным?

— Ни в коем случае. Это наш резерв, к которому мы относимся бережно и стараемся привлечь в наш коллектив.

— Станочный парк устарел. Планируется ли его замена?

— Она уже сейчас идет. Готовимся к переоборудованию участка картера редуктора.

— Как ведут себя поставщики комплектующих в условиях перехода к рынку?

— Очень подводит нас Челябинский кузнечно-прессовый завод. Перитично, с большими сбоями поступают подшипники из Саратова.

— Каковы перспективы агрегатчиков в социальной сфере?

— У нас, на мой взгляд, очень хорошо работает магазин. Люди довольны оздоровительным комплексом. Мы строим два дома — один самостоятельно, другой на паях со вторым механосборочным производством. Сдача жилья под ключ намечена на 1992 год.

**ГЛАГОЛ**

Учредитель и издатель — акционерное общество «Деловое сотрудничество».

КОЛЛЕКТИВ РЕДАКЦИИ:

- Ольга Айзенберг (редактор);
- Зоя Соколова (ответ. секретарь);
- Любовь Соседова (зам. ответ. секретаря);
- Александр Мизуров, (фотокорреспондент);
- Ольга Белякова,
- Юрий Богатырев,
- Елена Волокитина,
- Владислав Катаев (корреспонденты).

Газета отпечатана в Миасском производственном полиграфическом объединении (ул. Романенко, 91) офсетным способом с компьютерного набора.

Подписано в печать 5. 12. 1991 г.

Заказ 3295

**ИСТОРИЯ ЗАВОДА — ГАЗЕТНОЙ СТРОКОЙ**

■ ИЗ ПЯТИДЕСЯТИ ЛЕТ, ПРОЖИТЫХ УРАЛЬСКИМ АВТЗАВОДОМ, В ТЕЧЕНИЕ СОРОКА ДЕВЯТИ ДОБРЫМ ДРУГОМ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ ЗАВОДСКАЯ МНОГОТИРАЖКА. «РОДИЛАСЬ» ОНА 15 ОКТЯБРЯ 1942 ГОДА. ПЕРВОНАЧАЛЬНО ВЫХОДИЛА НА ДВУХ ПОЛОСАХ ПОД НАЗВАНИЕМ «МОТОР». В ТО ТРУДНОЕ ВОЕННОЕ ВРЕМЯ ГАЗЕТА МНОГО СДЕЛАЛА ДЛЯ ИНФОРМИРОВАНИЯ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ, ПОДЪЕМА ИХ ДУХА.

В 1944 году вслед за предприятием, сменившим амплуа, многотиражка стала называться «Уральским автомобилем». А в начале 60-х она заметно посolidнела, увеличила свой объем до четырех полос.

До нынешнего года «Уральский автомобиль» являлся газетой администрации, парткома, профкома и комитета ВЛКСМ предприятия. Теперь же ее коллективным учредителем выступает Уральский автозавод.

**УралАЗ будет производить...  
деликатесы**

■ У автозаводцев появилась реальная возможность спустя некоторое время отвеать разнообразные копчености — кур, сало, рыбу. В западной части территории завода, рядом с овощебазой УРСа, началось строительство котельного цеха площадью 900 квадратных метров. Каждые сутки здесь будет производиться по три-четыре тонны деликатесной продукции. В комплексе входит также холодильник, рассчитанный на хранение 100 тонн скоропортящихся продуктов.

Согласно договору оборудование для цеха поставит в январе будущего года ассоциация «Эсмар» из Эстонии. Оно универсально и включает в себя посолочные емкости для приготовления полуфабрикатов, печи и т. д.

К лету намечено запустить холодильник. А вот срок сдачи в эксплуатацию всего цеха зависит от усердия строителей из кооператива «Уралстрой» и генподрядчика в лице проектно-строительного предприятия (бывшего УКСа) Уральского автозавода. В данный момент они приступили к монтажу сборного железобетона.

Остается надеяться, что традиционная «расторопность» строителей и резкое падение производства сельскохозяйственной продукции не станут непреодолимой преградой на пути деликатесов к столам автозаводчан. В ответ на сакраментальный вопрос: «А где будете брать сырье для котельного цеха?» корреспондент «Глагола» услышал: «Это коммерческая тайна». Ну что ж, вполне в духе времени...

**ЛЕЧАТ... «УРАЛЫ»**



■ Сотрудникам медсанчасти автозавода завидуют коллеги не только в Миассе, но и в области. Вполне понятное чувство, если учесть, что многие наши поликлиники и больницы по оснащению медицинским оборудованием находятся на уровне захудалых уездных амбулаторий начала века.

Только в нынешнем году УралАЗ закупил для своей медсанчасти эндоскопическую аппаратуру. С ее помощью проводятся исследования мочевыводящих путей и желудочно-кишечного тракта, производят микрохирургические операции в гинекологии. А стоит она ни много ни мало, а 260 тысяч рублей. Где бы и у кого еще медики разжились такой суммой?

За счет бартерных сделок у Пермского института вакциносывороток приобретен бакпрепарат для лечения дисбактериоза. Заводу он обошелся в 70 тысяч рублей, но ведь скольким больным помог!

Благодаря бартеру шесть детских дошкольных учреждений санаторного типа обзавелись физиотерапевтическим оборудованием для

пает Уральский автозавод.

За 49 лет, минувших с начала издания многотиражки, через коллектив ее редакции прошло немало людей, сделавших затем себе имя в литературе и журналистике. Это ныне покойные, но известные многим миассцам журналист В. Чевыченков, поэт М. Лаптев и А. Подохов, ныне здравствующий литератор С. Каратов (Курбангалеев), живущий сейчас в Москве, а

также сотрудники городских газет Н. Пизамудинова («Миасский рабочий»), О. Белякова и Ю. Богатырев («Глагол»).

В течение последних четырех лет редакцию «Уральского автомобиля» возглавляет Т. Ильинкова. Татьяна Анатольевна начала свою журналистскую карьеру с должности редакционной машинистки, а затем по направлению автозавода закончила факультет журналистики Уральского государственного университета.

Небольшой коллектив сотрудников «УА» обеспечивает трижды в неделю выпуск газеты тиражом 1,5 тысячи экземпляров. В юбилейном для предприятия году на его долю выпало очень много работы. Газета ввела рубрики «50 лет» и

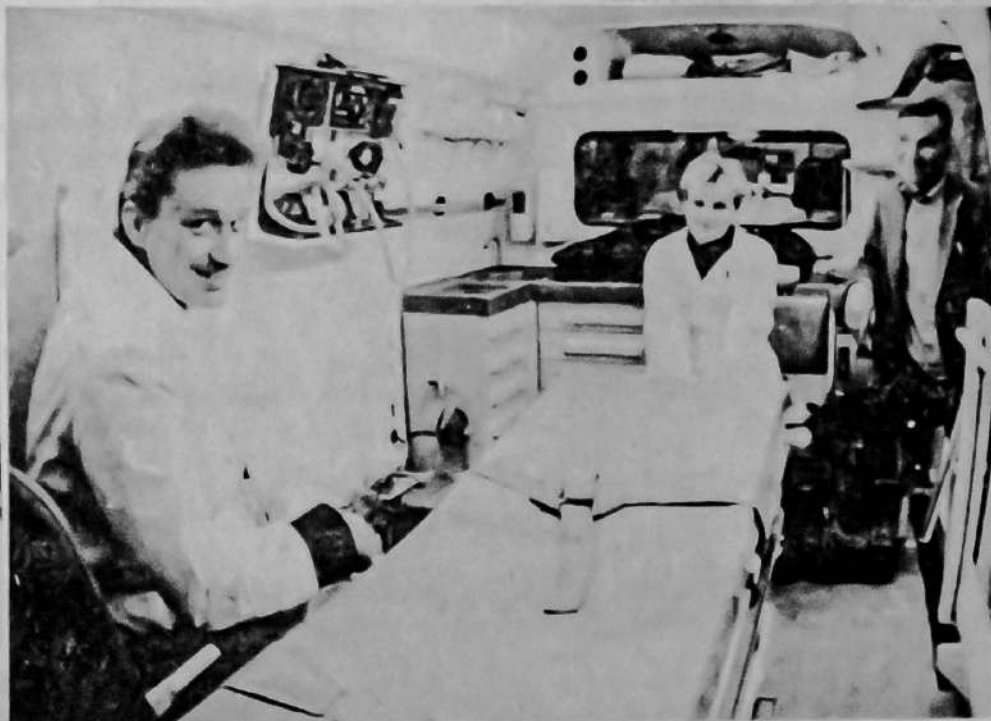
«Переключки трудовых коллективов», где регулярно публиковала материалы о ветеранах завода, истории УралАЗа, его сегодняшнем дне и перспективах. На газетных полосах освещались все спортивные и культурно-массовые мероприятия, посвященные праздничной дате. 28 и 30 ноября, 3 и 5 декабря увидели свет спецвыпуски «Уральского автомобиля». Они посвящались отдельным коллективам, чьи праздничные вечера проводились в те дни во Дворце культуры. А 7 декабря подписчики и участники юбилейных торжеств получают необычный, восьмиполосный выпуск многотиражки. Все материалы связывает одна сюжетная нить: УралАЗ вчера, сегодня, завтра.

**За товарами — на биржи**

■ Уральский автозавод стал одним из учредителей Челябинской универсальной биржи (того самого ЧУБа, который «вырос» у известного бизнесмена Э. Тенякова) и Автобиржи, зарегистрированной в Москве предприятиями автомобилестроения.

В настоящее время создается брокерская фирма. Она будет специализироваться на посреднических биржевых операциях на ЧУБе и Автобирже прежде всего для решения вопросов продовольственного и промтоварного снабжения автозаводчан. Фирма намерена также наладить межбиржевые контакты со всеми регионами страны.

Первые торги на Челябинской универсальной бирже принесли начинающим брокерам автозавода немало предложений интересующих их товаров и продовольствия. Однако дать корреспонденту «Глагола» какую-либо информацию о конкретных сделках они отказались, справедливо считая финишем торгов наличие товара на складах предприятия. А вот с его доставкой, увы, не все так просто. Сложность обстановки в стране, перегороженной таможенными барьерами, не позволяет коммерсантам в полной мере использовать преимущества единого экономического пространства и традиционного регионального разделения труда.



специальной камнедробилки производства французской фирмы «Эдап». С помощью этой аппаратуры возможно дробление камней в желчном пузыре и почках.

Реальную помощь получают от автозавода и слабослышащие миассцы. У одной из прибалтийских фирм предприятие приобрело по бартеру 800 слуховых аппаратов. Заключен договор на поставку еще 1000 штук.

Внимание многих горожан привлекает появившийся недавно на улицах Миасса реанимобиль. Он приобретен автозаводом в Германии за 160 тысяч рублей и предназначен для перевозки детей, находящихся на грани между жизнью и смертью.

Постоянная забота предприятия о спосей медсанчасти, считает главный врач города И. Гейер, — результат внимания генерального директора УралАЗа к здоровью заводчан и их семей.

Ю. Горожанников регулярно, дважды в год, посещает медицинские учреждения МСЧ. Причем не в

одиночку — с целой свитой своих замов, директоров производств. Прямо на месте им даются конкретные указания относительно приобретения лекарств, оборудования, ремонта и строительства. Сейчас, например, завод размещает в Межрегиональном объединении «Уралавтострой» заказ на строительство патологоанатомического корпуса — последнего здания, входящего в больничный комплекс. Пуск его в эксплуатацию намечен на 1993 год. А в планах предприятия — еще и строительство станции переливания крови. Она разместится в пристрое к девятиэтажке, которая вырастет скоро неподалеку от центральной горбольницы.

**НА СНИМКАХ:** реанимобиль; врач-кардиолог В. Янтаров (слева), фельдшер В. Малых, водитель Н. Ромашкин.

**ЗК  
приказал  
долго жить.  
Будет отдел**

Заводской комитет комсомола, как известно, упразднен, хотя первичная организация ВЛКСМ, переименованного в РСМ (Российский Союз Молодежи), продолжает свое существование на предприятии. В настоящее время она насчитывает в своих рядах 1600 юношей и девушек.

Но... Зарплата поднялась, размеры взносов выросли. Количество молодых людей, желающих оказывать финансовую поддержку молодежной организации, с каждым месяцем уменьшается. Словом, первичка РСМ на автозаводе вряд ли имеет перспективы.

В прежние годы ЗК ВЛКСМ плохо ли, хорошо ли, но занимался проблемами молодежи. Появится ли на предприятии его правопреемник? Этот вопрос мы адресовали бывшему секретарю комитета Е. САВКИНУ.

— Учитывая значительную роль заводской молодежи в решении производственных, технических и экономических задач, дирекция автозавода приняла решение о создании на базе комитета комсомола отдела по делам молодежи (ОПДМ).

На родственных предприятиях аналогичные подразделения уже действуют. Называются они по-разному: отделы, бюро, ассоциации и т. д.

Но цель у них одна — решение социально-бытовых вопросов молодежи. Например, на Ижевском автозаводе администрация выделяет молодежной ассоциации значительные суммы денег уже в течение нескольких лет.

Новый отдел, создаваемый на УралАЗе, войдет в структуру управления кадров. Строительству МЖК, индивидуального жилья, организации «Фонда молодежи» для выделения льготных ссуд молодым семьям — вот далеко не полный перечень задач ОПДМ.

Производственная деятельность видится в создании хозрасчетных подразделений при молодежном центре, которые взаимодействовали бы по прямым договорам с подразделениями предприятия. Они могли бы специализироваться на производстве пуско-наладочных, изыскательских, проектных, восстановительных работ.

**ЭКСКУРСИИ  
В МИР  
МУЗЫКИ**

В последнюю субботу каждого месяца зал детского клуба автозавода заполняют ученики младших классов школы № 26. Приходят сюда и ребята из расположенных поблизости школ № 4 и 29. Здесь они приобщаются к прекрасному миру музыки.

Урок с ними проводит преподаватель эстетической студии Людмила Эдуардовна Вебер. В ходе беседы дети охотно отвечают на вопросы, учатся нестандартно мыслить, тонко чувствовать. Помогает им в этом оркестр русских народных инструментов под руководством Б. Чапина.

Материалы страницы подготовили О. БЕЛЯКОВА, О. АЙЗЕНБЕРГ, Ю. БОГАТЫРЕВ, А. МИЗУРОВ.



— Сейчас всякий праздник сильно смахивает на «пир во время чумы». Может быть, это крамольная мысль, но нужны ли нынче юбилейные торжества?

— Даже во время войны люди устраивали себе праздники. А тогда положение было гораздо хуже. Насколько мне, по крайней мере, помнится.

К тому же это мы можем рассуждать: отмечать юбилей завода или нет? Но при чем здесь восторги? Для них 50-летие родного предприятия — всегда праздник.

Тем более, что мы его заработали. В текущем году УралАЗ — единственное предприятие отрасли, не снизившее объемы производства в натуральных показателях, в «штуках». Напротив, нам удалось производство нарастить примерно на 500 автомашин. По застойным временам — чепуха, а по нынешним — героизм.

Так что мы в состоянии финансировать свой юбилей. Всем ветеранам вручим памятные подарки. Работающие получат премии. Для участия в празднике приглашено много гостей — представителей родственных предприятий, поставщиков. Ведь наше благополучие зависит от сотен заводов из разных республик, теперь суверенных государств Прибалтики, Закавказья, Украины, Казахстана, откуда мы получаем материалы и комплектующие для производства «Уралов». Наш юбилей — это их праздник тоже.

— Недавно стало известно, что автозавод приобрел брокерские места на бирже. Не для того ли, в частности, чтобы узнать истинную цену «Уралов»?

— Она нам известна.

— Эта цена намного превышает нынешнюю?

— Наверное, в разы. Свежий пример: в Чили на международной выставке за автомобиль нам давали 30 тысяч долларов. Очевидно, с десятков своих грузовиков мы продадим в США. Примерно за 10 тысяч долларов каждый. Сейчас на валютных аукционах за один доллар дают 110 рублей. Так что умножьте 10 тысяч долларов на 110 и вы узнаете цену «Урала» на мировом рынке в рублях.

— Российское правительство, как известно, провозгласило курс на приватизацию мелких и средних предприятий. А таким промышленным гигантам, как УралАЗ, предложено провести акционирование. На автозаводе что-то делается в этом направлении?

— Мы решили избежать ошибок КамАЗа и обратиться к иностранной аудиторской фирме. Заключим с ней контракт на проведение оценки всех основных фондов предприятия в ценах мирового рынка и с учетом мировой практики.

К тому же я не считаю, что смена форм собственности поможет нам кардинально решить все наши «больные» проблемы. Ведь пока ни ВАЗ, ни ЗИЛ, ни ГАЗ тоже не торопятся с акционированием, хотя работа идет везде.

— А КамАЗ лучше заработал, заняв хозяина в лице акционерного общества?

— Если объем производства измерять в рублях — да, а с точки зрения натуральных показателей он стал работать гораздо хуже.

— Ни для кого не секрет: в рынке легче выжить мелким предприятиям. В Америке лицо промышленности именно они определяют — там их до 95 процентов. А за счет чего удается удержаться на плаву такому гиганту, как УралАЗ?

— Вы забыли, что мы в свое время тоже провели реорганизацию, создав производства, передав им большую власть.

— Считаете, что срабатывает структура? Или все достигается за счет личных связей генерального директора?

— Без проведения реорганизации мы сейчас могли бы погибнуть. Одному генеральному справиться со всем не под силу.

— Несколько слов о вступлении УралАЗа в холдинг. Вице-премьер России Егор Гайдар обещал разобраться со всеми объединениями, возникшими на базе бывших союзных министерств. Есть мнение, что они воспользовались ситуацией для ловли рыбки в мутной воде.

— Это абсолютно не так. Во-первых, на мой взгляд, министерства разогнали напрасно. Последние годы они не мешали. Считаю, что к ним цеплялись те, кто не умел или не хотел работать и поэтому искал виновников на стороне: поставщиков, министерства, Ельцина — всех, только не себя.

Во-вторых, холдинг предприятия отрасли создали добровольно. Инициатива шла снизу, а не от Минавтопрома. Генеральные директора всех объединений отрасли давно поняли: выжить можно только сообща.

Я, кстати, не присутствовал на первых заседаниях, был в отпуске. Но В. Корман мне

рассказывал: поступало предложение генеральным расписаться кровью под обязательством сохранить на 1992 года сложившиеся связи. И такой документ был подписан, а там были руководители предприятий из Казахстана, Прибалтики, Закавказья. Все расписались.

— Кровью?!

— Да нет, конечно, чернилами.

— Какие права предприятия делегировали холдингу? Как он справляется с возложенными на него обязанностями?

— Ему делегировано право заниматься вопросами снабжения, разработки перспективной технической политики, внутренней и внешней кооперации. О результатах судить пока рано: идет процесс реорганизации министерства в холдинг, связанный с сокращением аппарата в два раза. В Минавтопроме было 1,5 тысячи аппаратчиков, из них останутся лишь 700. Это лучшие кадры отрасли, отбираемые годами. Будем надеяться, они найдут достойное применение своим знаниям и опыту.

Мы вложили туда определенную сумму денег. Холдинг пустит их в оборот. Прибыль будет

налаживания связей нужно время. Да и опыта у наших снабженцев пока маловато. Сейчас лениться нельзя, надо крутиться, мотаться по командировкам. Пока же в своем УРСе не чувствую особой заинтересованности и обеспокоенности, особой коммерческой прыти.

Но кое-что на автозаводе, конечно, есть. С продуктами получше, чем у других, с голоду умереть людям не дадим. Да и с промтоварами дело поправим, накопив постепенно коммерческий опыт.

А работникам других предприятий хочу сказать: продукты и товары не падают нам с неба. Кто, кроме автозавода, работал по субботам летом, в самую жару? Поставки все время срывались, но мы не стояли. Это результат усилий коммерческих служб и рабочих, которые всегда оказываются «крайними»: когда бы мы ни достали материалы и комплектующие, они должны машины собрать. Вся программа выполняется за счет личного времени людей, интенсификации их труда. Но другого пути я пока не вижу.

Поэтому не надо завидовать автозаводцам. В рыночной экономике принято радоваться, когда сосед

## Ю. Горожанинов: «ЭТОТ ПРАЗДНИК МЫ ЗАРАБОТАЛИ»

### ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ПРЕЗИДЕНТ СССР М. ГОРБАЧЕВ ИЗДАЛ УКАЗ О ПРИСВОЕНИИ ЮРИЮ ИВАНОВИЧУ ГОРОЖАНИНОВУ ПОЧЕТНОГО ЗВАНИЯ «ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР». ТАК ОТМЕЧЕН БОЛЬШОЙ ЛИЧНЫЙ ВКЛАД В ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕОРУЖЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫПУСКА БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И УСПЕШНОЕ РЕШЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА УРАЛЬСКОГО АВТОЗАВОДА.



делиться пропорционально первоначальному вкладу каждого предприятия. Как видите, мы от вступления в холдинг ничего не теряем.

— Сейчас в городе у автозаводцев одна из самых высоких зарплат. Ее резкий рост пагубным образом сказался на предприятиях северной части города: люди оттуда побежали к вам. Видимо, автозавод не преминет воспользоваться возможностью снять кадровые «сливки». Но ведь это чревато серьезными конфликтами: доходят слухи, что уже сейчас отношения между «своими» и «пришлыми» складываются не всегда гладко. Как избежать подобных конфликтов?

— Что касается размеров зарплаты, то по итогам десяти месяцев 1991 года мы по этому показателю занимаем шестое место в городе.

— А обошли вас представители альтернативной экономики?

— Про нее вообще никто ничего не знает. Я, кстати, тоже запретил давать какие-либо сведения на этот счет, раз мы в рыночную экономику вступаем. А «обскакали» нас хлебозавод, мясокомбинат, молокозавод...

— При дефиците-то продуктов?

— Это тоже, видимо, коммерческая тайна.

Теперь относительно северных фирм. Я бы не сказал, что мы много народу принесли отсюда. По крайней мере, коммерческую службу, где нужны люди, пока укомплектовать не можем.

Мне как руководителю понятно: оборонка стала заложницей совершенно неправильной техники проведения конверсии, непродуманной организации этого процесса. Поэтому мы сейчас много работаем, прежде всего наши технические службы, чтобы как-то помочь северянам. Думаю, найдем способы задействовать людей, в данное время простаивающих без работы на оборонных предприятиях. Мне передали, что с машзаводом уже договорились: там будут варить смкости для пожарных машин, изготавливаемых на базе «Уралов» Посевнинским заводом. Ряд предложений есть и у моего зама по кадрам С. Федорова. Но и руководителям оборонки тоже не помешала бы большая инициативность в налаживании контактов.

— Можно, конечно, сетовать на «болезнь красных глаз», но ведь не секрет: работники других предприятий с завистью смотрят на автозаводцев — у них и магазины свои, и продукты они могут купить, и промтовары.

— Я лично считаю: наши рабочие получают очень мало. Мы по сути дела лишь год назад создали управление рабочего снабжения. А ведь для

богатеет...

— Я «порадовалась за соседа», услышав возможный размер заработка заводчан. Но вы обронили несколько слов о том, что придется, видимо, сворачивать программу жилищного строительства, направив все деньги на зарплату. Многих это очень сильно расстроит.

— Но мы ведь, кажется, проголосовали за рыночную экономику? Если народ скажет: установим определенный уровень зарплаты, а больше нам этих бумажек не надо, мы будем наращивать основные фонды, объемы жилищного строительства.

— То есть вы не собираетесь принимать решение единолично?

— Нет, конечно. Такие решения принимаются только путем проведения общезаводского референдума. Они слишком серьезные, чтобы зависеть от прихоти генерального, совета правления или конференции трудового коллектива.

Про себя скажу: я за то, чтобы строить, вкладывать деньги в развитие культуры, спорта, здравоохранения, образования. Оплачивать их из своего кармана народ пока не готов, особенно социально незащищенные слои населения — дети, инвалиды, пенсионеры.

— Юрий Иванович, жизнь так трудна, все кругом валится. У вас не бывает приступов отчаяния, когда хочется, пардон, всех и вся послать к черту?

— Нет.

— А в чем силы черпаете?

— Отчаяние может наступить тогда, когда возникнет непонимание между мною и командой, как принято сейчас говорить. Пока поводов для отчаяния люди мне не давали.

Я всем говорю: человек способен на многое. В какие бы условия его ни загоняли, он все равно может выжить. Но выживет, согласно законам эволюции, сильный. Я имею в виду предприятия.

К тому же большое значение имеет генетика. Наш коллектив унаследовал «гены» от ЗИСа, ЗИЛа, от фронтовых бригад, от тех, кто приехал сюда из Москвы. Представьте себе: был у человека дед, работал на автозаводе. Туда же пришел его отец, теперь очередь за сыном. Дети, конечно, вырастают другими, в чем-то на нас непохожими. Некоторые подумывают о переходе в кооперативный сектор, но корни держат... Вот это все и создает на УралАЗе особый настрой. Даже в безнадежной ситуации он позволяет не падать духом.

Беседовала О. АЙЗЕНБЕРГ.



# МЫ ЖИЛИ ГРЯДУЩЕЙ ПОБЕДОЙ

## ЛЮДИ И СУДЬБЫ

— Вова, вставай, пора печку топить.

Голос мамы пробивался из колючей холодной темноты. С помощью самодельного кресла и тлеющего уголька из неостывшей печки мы зажигали огонь. И пока пламя нехотя разгоралось, мама вносила из промерзших сеней мою рабочую одежду, насквозь пропитанную заводскими запахами, — ватные брюки, фуфайку, валенки — прилаживала у печки погреть. Я снова забирался под одеяло и на час проваливался в сладкий сон.

Мама ставила на стол затируху — отруби на воде. Позавтракав, я выходил на лютый мороз. На работу нас возил газен — так называлась газогенераторная коробка, двери которой закрывались на крючок. Чтобы хоть немного согреться, я старался сесть спиной к теплой печке. С 1944 года до завода нас возил уже мотовоз.

...До войны я успел окончить четыре класса. Отец умер в 1941 году. Нас осталось у мамы пятеро — две сестры, три брата. Когда началась Великая Отечественная, Капитолина и Николай ушли на фронт. И я остался в семье за старшего. У нас на квартире жил москвич с эвакуированного из столицы автомобильного завода — Соломон Ефимович Рыскин, начальник бюро поверхностной электродкалки. Он и привел меня на завод, буквально взяв за руку.

И стал я работать в термическом цехе учеником токаря. Наша мастерская делала приспособления для закалки деталей токами высокой частоты. Токариному делу меня учил мастер Павел Дмитриевич Стрелкин.

Те, кто смотрел кинофильм С. Герасимова «Журналист», наверняка запомнили кадр: репетиция хора, звучный голос солиста в белой рубашке: «Слышу шаги дорогие. Сердце навстречу летит...» Знакомые, глядя на экран, оживлялись: «Смотрите-ка, Захаров!».

Владимир Георгиевич Захаров начал работать на заводе четырнадцатилетним подростком в 1943 году. В 1950 году ушел служить в армию. Демобилизовавшись, закончил школу рабочей молодежи, вечерний автомеханический техникум. Работал в своем первом термическом цехе конструктором. Потом снова вернулся на производство. 20 лет был членом КПСС. В начале 80-х годов из партии вышел. Имеет немало наград за труд. Был рабочим контролером, участвовал в художественной самодеятельности, прекрасно играет на аккордеоне.

На пенсию ушел в 1984 году. Но и сейчас трудится машинистом водяных установок в теплоэнергетическом корпусе. Его воспоминания относятся к военным годам, когда проходило трудное становление автомобильного завода на уральской земле.

До станка я не доставал, и мне ставили специальную подставку. Станок был старого образца, с перетенной передачей. Это сейчас кнопку нажимаешь, а тогда переключать скорости приходилось вручную. Радости моей не было конца, когда через год мне дали другой станок — «ДИП-200». Расшифровывалось это название по-французски — «Допиать и перегибать». Был этот станок высокоскоростной, с рычажным переключением.

Рядом со мной работали такие же пацаны, ну разве чуть постарше, после ремесленного училища, — Вася Гарипов, Женя Жмаев, Давид Гриль... Кончались масло для станков, кислород — звали меня. Мы с кладовщицей Катей Мальковой запрягали лошадей и ехали.

Катя была родом из Ярославля. Вместе с другими эвакуированными жила в двухэтажном доме на берегу речки (там позже размещалась школа N 11). Помню, как пели девушки, тоскуя по родному краю:

Ох, я бедная девчонка,  
До чего же я бедна.  
Неужели я не буду  
В Ярославле никогда.

Ни о какой вентиляции в цехе и речи не было, а едкая гарь висела посто-

янно в полуметре от пола. Мы сидели на корточках, чтобы хоть немного глотнуть более-менее чистого воздуха. Фрамуги под потолком, которые никогда не открывались, были закончены до черноты. Мы с мальчишками подкидывали камень, и через дыру, образовавшуюся в стекле, неожиданно брызгал яркий солнечный луч.

На питание нам давали спецталоны. На эти талоны в зависимости от того, как рабочий трудился, полагалась перловая или овсяная каша с мясом или без. Пока мы ели в заводской столовой, рядом стояли «шлифовщицы». Так мы прозвали людей, у кого, видимо, не было родных. Они до блеска вылизывали за всеми тарелки с остатками пищи, испытывая непроходящее чувство голода. Много было опухших от голода. Нередко умирали прямо в цехе, у станка. Помню большие плитки черного военного хлеба. Его резали на порции и раздавали по карточкам. У людей часто не было теплой одежды. На ногах за неимением обуви носили деревянные колодки.

Рядом с нами работали пленные немцы. Их привезли в морозный зимний день в эшелоне. Вместе с живыми выгрузили немало трупов



замерзших в пути людей — это я сам видел. Немцы жили в лагере — в огороженных колючей проволокой бараках. Там царили чистота и порядок, дорожки были посыпаны песком. Пленные сначала ходили на работу под конвоем, потом их расконвоировали. Работали они споро и на совесть. В свободное время делали декушам нехитрые украшения, кружки, шкатулки. Даже не верилось, что эти общительные и мастеровитые люди держали в руках

оружие и, может быть, стреляли на фронте в моих старших сестру и брата. И наши относились к ним без злобы, не обижали. На горе, выше улицы Победы, на границе с заповедником было немецкое кладбище с крестами. Уже после войны немцы уехали в Германию с портретом Сталина, прикрепив его на паровоз.

Работали мы по двенадцать часов. Ждали, когда же директор завода Г. Хламов объявит выходной? По это было очень редко.

Однако молодость брала свое. И после работы мы шли на репетиции в свой заводской клуб. Там как раз создавался хоровой коллектив под руководством Софии Артуровны Мани. Сюда приходила и моя сестра Вера. Мужчины стояли в последнем ряду, а меня ставили вместе с женщинами. Хоть и обидно было, но ничего не поделаешь — голос у меня в то время еще не ломался и пел я сопрано. Песни были исключительно патристические — о Родине, о Сталине — и пели мы их с большим подъемом. Выходили на сцену тещи, а еще акробаты, силачи, танцоры. Объявлял номера концертные Володя Рюмин. На концерты заводской самодеятельности в клуб наби-

валось народу столько, что яблоку негде было упасть. Душа просила радости. Странно, но не помню пьяных. Никто не безобразничал, не воровал. Помогали друг другу.

Одним из самых радостных за всю войну был день, когда из заводских ворот вышел первый эшелон уральских машин, предназначенных для фронта. Вокруг были счастливые лица, аплодисменты, музыка, крики «Ура!».

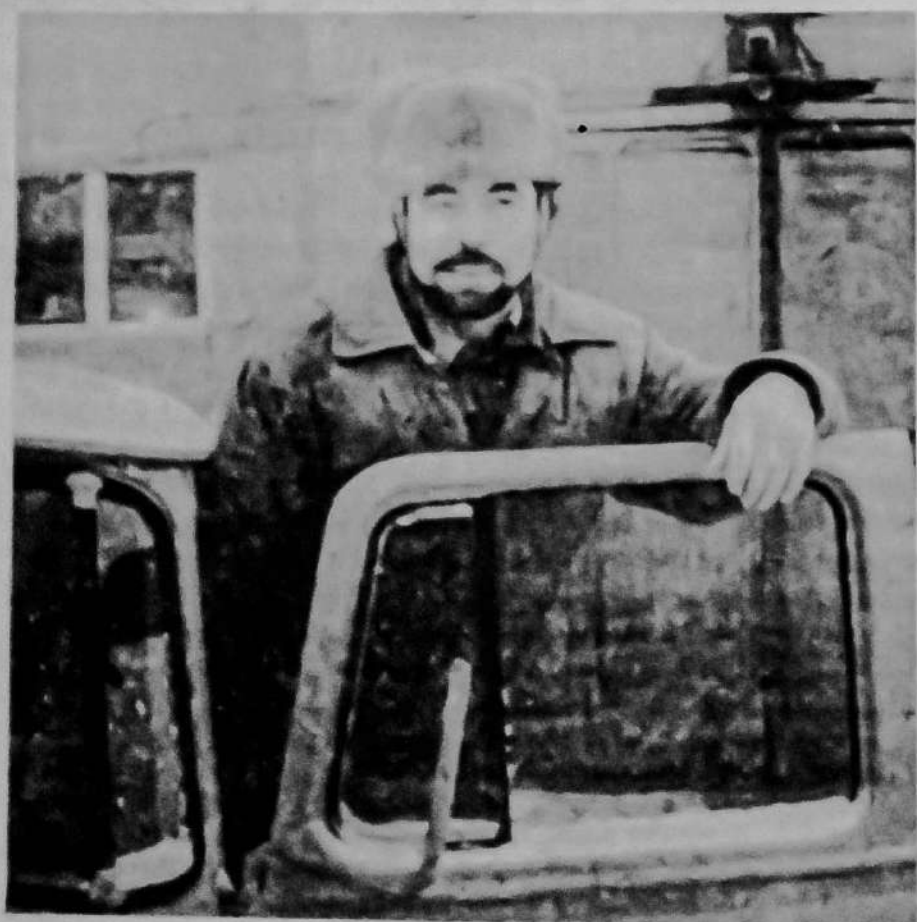
Запомнился и день Победы. Утром прихожу на остановку (уже автобусом ходили), а там стоит наш парторг Федоринцев и объявляет всем: «Товарищи, победа! Идите по домам, сегодня выходной, праздник». Так кончилась война, которая принесла нам столько горя и страданий.

Если бы мог я, в то время молоденький парнишка, хоть на мгновение приподнять завесу времени и увидеть мой родной завод, каким он стал сегодня, я бы подумал, что попал в Америку. И в том, что Уральский автомобильный так преобразился, есть и доля труда автомобилестроителей первого, военного поколения.

В. ЗАХАРОВ,  
ветеран автозавода.



ФОТО ИЗ СЕМЕЙНОГО АРХИВА В. ЗАХАРОВА.



Не собираюсь делать из него героя. Таких, как он, вокруг нас десятки, сотни тысяч.

Он, повторяю, средний — тот, у кого к сорока приличный трудовой стаж, кто не лез на высокие места, не пытался протиснуться сквозь сплоченные ряды в партию, кто не искал для себя выгоды, — он просто делал и делает свое дело.

Железнодорожная станция за Кусой, если ехать в сторону Нязепетровска. Семья у Зарипо-

вых была большая даже по старым меркам — девять человек. А кормилец один — отец, бухгалтер колхоза «Кызылпартизан».

Колхозники шутили: «В миллионерах ходим». Шутка та была горьковатая: хозяйство задолжало отечеству миллион и, крутись не крутись, не могло выпутаться из этого хваткого объятия.

Выручали Зариповых, как водится, огород, своя скотина. Но каждый из детей, подрастая, думал, как быстрее и на-

дежнее встать на ноги.

Владислав был вторым. За ним — еще куча ртов мал мала меньше. После школы раздумий о дальнейшей судьбе не было: ребята-одноклассники подались в Сатку, в училище.

Поехал с ними и Владислав. Три года пролетели незаметно, училище закончил почти с отличием — две четверки в ряду круглых «пятак». Не терзали сомнения и при выборе места работы — всех новоиспеченных ремонтников определили на саткинский комбинат «Магnezит», поставив, как это у нас водится, на самую тяжелую и малоприятную работу: «Учили вас, теперь отдавайте долг государству...»

Не знаю, чего тут было больше — корысти или неумоимого стремления к познанию тайн машинного бытия — наш герой говорит об этом очень скупое, только в том же году поступил он в автомобильную школу ДОСААФ. А еще через полгода рядовой Зарипов с правами военного водителя стал слушать на радиолокацион-

ной автомашине в одном из военных округов, что на границе с далеко не дружественным нам тогда Китаем.

Там впервые увидел Владислав наши «Уральцы», там созрело желание своими руками создавать эту надежную, по-русски крепко сложенную машину.

— Не так-то просто было устроиться в сдаточный в те годы, — вспоминает Зарипов. — Придирчиво глядели на мои документы и кадровики, и цеховое начальство.

А чего глядеть? Скажем то, о чем умолчал Владислав. Из армии он вернулся с правами водителя второго класса, характеристики привез только отличные: «Инициативный, исполнительный, требовательный...»

Так сдаточный, ходивший тогда в ранге самых современных заводских цехов, приобрел еще одного специалиста. Новым делом он овладевал, как и всякий основательный человек, — ровно, четко, спокойно, благо, что в трудную минуту свое плечо могли подставить кадровики-ве-

тераны. Кое-кто из них и сегодня в сдаточном.

«Напиши, — просит Зарипов, — в новой газете про них еще не писали». Тех, кого называет Владислав, хорошо знаю, и говорить о них — одно удовольствие: не «подставят», не подведут, надейся на них вроде как на себя. Сергей Мальцев — он сегодня мастером, Вячеслав Квашиин и Владимир Сычев — водители, Виктор Гришин — на главном конвейере, Володя Афонин тоже в мастера пошел, бригадирствует Игорь Саломатов.

Сегодня Зарипов на стройке. Почему? Объяснить вряд ли надо. Однако в цехе бывает чуть не каждый день. Мы говорим с ним о том, как было раньше, — полтора десятка лет тому назад, и как сейчас.

— Демократия демократией, а без дисциплины далеко не уедешь, — говорит Владислав. — Всякое, конечно, бывало и раньше, но такого, чтобы по две недели в месяц, да по две смены подряд работать, чтобы на склад гнать сотни недоукомплектованных

машин, когда любая мелочь дается с боем, с великой нервотрепкой — такого не было. Причина одна — невыполнение поставок со стороны наших смежников. И не какая-нибудь «мелочь», хроническими стали недопоставки двигателей с Камского автозавода.

Зарипов еще долго говорил о цеховых делах: большая заготовленность, снизилось качество сборки, участились травмы и аварии. Нет, это не постальгия по прошлому. Он просто хочет шагнуть вперед, взяв с собой то хорошее, что наработано десятками предшествующих лет. А то ведь многое уже подрастеряли, стрянули с заштопанных кирзачей.

Жена Владислава, Марина, здесь же, на автомобильном, в инструментальном производстве. Сын, повторяя отцовский путь, учится в профтехучилище на слесаря-инструментальщика. Дочка Диана — пятиклассница. Ну чем не портрет нашего современника из «средних», каких вокруг нас десятки и сотни тысяч?

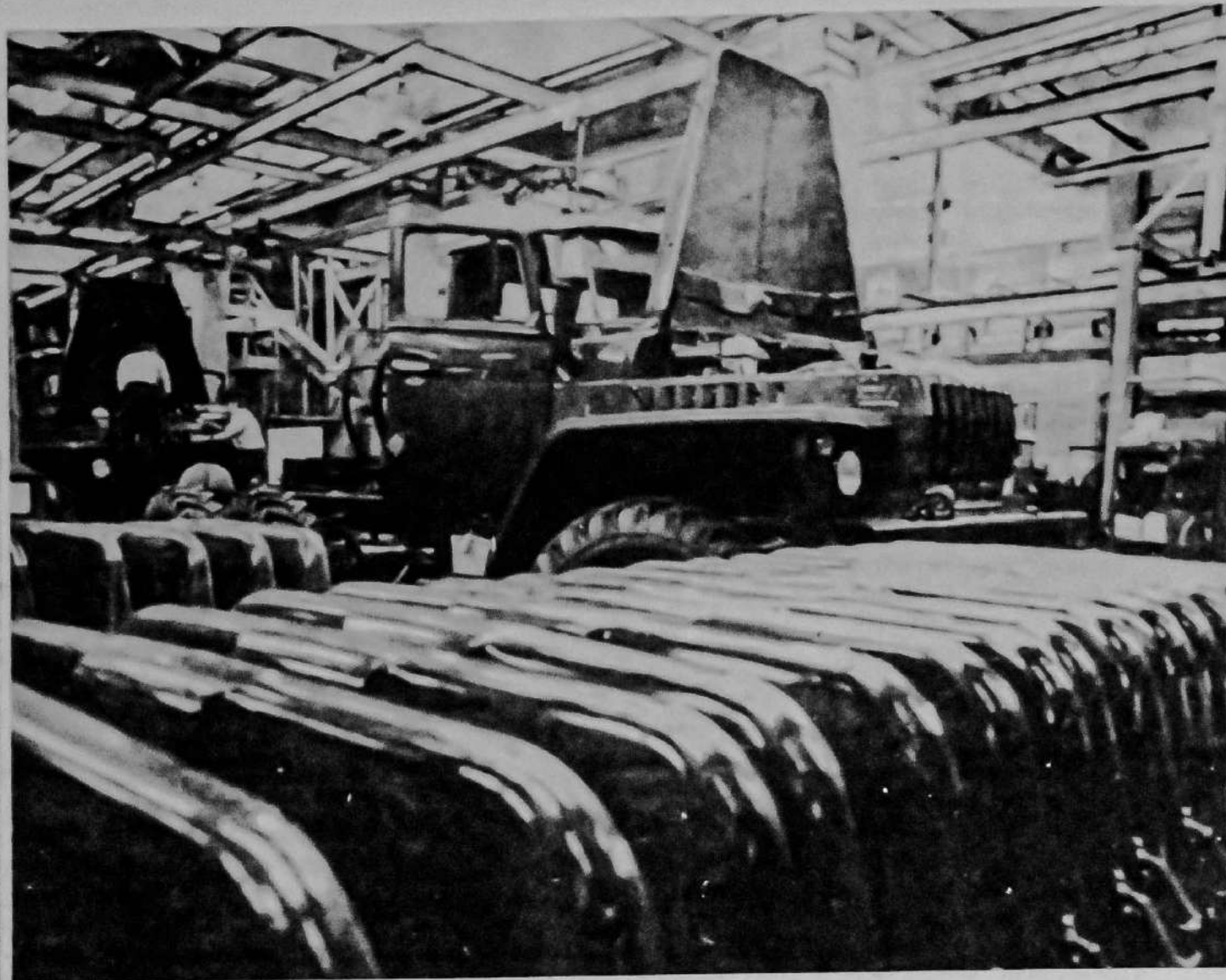
В. КАТАЕВ.



## УРАЛАЗ: ЧТО ВПЕРЕДИ?

### СТО ВМЕСТО запчастей

Запросы заказчиков УралАЗа на запасные части к автомобилям огромны. В то время, как сырьё и комплектующих, поступающих миасским машиностроителям, едва хватает на выполнение плана, выход из положения руководство завода видит в создании разветвленной системы обслуживания «Уралов» на территории страны. Эту задачу призвана осуществлять производственная фирма «УралАЗавтосервис». Главная цель нового заводского подразделения — организовать ремонтные станции в крупных региональных центрах таким образом, чтобы местная промышленность по мере возможности обеспечивала их запчастями к «Уралу». Уже подписан учредительный договор о создании первой станции техобслуживания в Ярославле. Прорабатываются протоколы о намерениях на предмет открытия представительств автозавода в других городах. Базовые станции обслуживания «Уралов» будут проводить предпродажную подготовку, ремонтировать и переоборудовать автомобили. Особое значение представляется созданию центров обслуживания «Уралов» в восточной части страны близости с Китаем, сотрудничество с которым у УралАЗа развивается в последнее время довольно успешно.



## ПОБЕЖДАЕШЬ В РАЛЛИ—ЗАВОЕВЫВАЕШЬ РЫНОК

Команда УралАЗа приняла участие в шестом Международном рейде грузовых автомобилей и внедорожников «Ельч-Ралли». Соревнования проводились в польском городе Вроцлаве. Трасса проходила по полигонам и бездорожью Дальнего Шленска и была разделена на два этапа общей протяженностью 395,5 км.

Всего в соревнованиях участвовали 14 экипажей на автомобилях «Ельч», «Маз», «Мерседес», «Тойота», «Урал», «УАЗ» и «Лада», представлявших команды Германии, Польши и России. В составе команды Уральского автозавода старт приняли три экипажа: мастер спорта М. Шихин, Ю. Балашов, Ю. Тимофеев на автомобиле «Урал-4322», заслуженный мастер спорта В. Гольцов, В. Стрелков, С. Юзик на автомобиле «Урал-43223» и А. Ильных, Н. Кечасев на автомобиле

«Урал-4320-01».

Погода внесла коррективы: прошедшие дожди и выпавший снег сделали трассу скользкой и труднопроходимой.

После первого дня соревнований с большим отрывом от других участников лидировали экипажи В. Гольцова и М. Шихина. Наши автомобили успешно преодолели изрядную возмущенную преграду, а также песчаный участок трассы. К сожалению, это не удалось сделать экипажу А. Ильных, и спортсмены сошли с дистанции.

Во второй день участок с бродом пересекли только автомобили «Урал», все остальные машины ехали в обезд, получая штрафные минуты.

В результате двухдневной борьбы экипаж Михаила Шихина занял первое место в классификации грузовиков и в общем абсолютном зачете. Из-за поломки

в системе подачи топлива не сумел финишировать в установленное время экипаж В. Гольцова.

Водители наших «Уралов» показали отличное мастерство вождения автомобиля и хорошие возможности техники. Победа автомобиля «Урал» в международных соревнованиях стала хорошей рекламой для Уральского автозавода. В этом заслуга спортсменов, механиков, готовивших автомобили, а также руководства предприятия, которое, несмотря на большие расходы, приняло твердое решение участвовать в международном ралли. В условиях рыночных отношений такие шаги оправдывают себя. Уже поступили первые заказы от польских фирм на серийные и спортивные «Уралы».

И. СОСНИН,  
директор автомотоклуба  
УралАЗа

## Заглядывая в завтра

В истории УралАЗа 80-е годы связаны с выпуском дизельных автомобилей «Урал-4320» и их модификаций. В последние десятилетия века завод вступил с новыми разработками, правда, пока еще не внедренными в серийное производство. Каковы технические характеристики перспективных машин? С таким вопросом обратился наш корреспондент к начальнику конструкторского бюро общих компонентов управления главного конструктора В. С. СОЛОДУХИНУ.

— Новая базовая модель — трехосный, полноприводный автомобиль «Урал-4322» грузоподъемностью шесть тонн, с мощностью двигателя 210 л. с. Модификация этой модели — автомобиль «Урал-43223» с двигателем воздушного охлаждения мощностью 230 л. с. производства Кустанайского дизельного завода (КДЗ). На основе «воздушника» в дальнейшем планируется выпуск автомобиля с двигателем с турбонаддувом мощностью 260 л. с.

Другой моделью, не имеющей отечественных аналогов, является «Урал-53223». Это модификация выпускаемого в течение трех лет малыми партиями автомобиля «Урал-5323» с двигателем КамАЗ-7403 мощностью 260 л. с. «Урал-53223» оснащен двигателем V-10 воздушного охлаждения производства КДЗ, мощностью 290 л. с. Следующим этапом в совершенствовании модели «53223» будет создание модификации автомобиля, имеющего двигатель с турбонаддувом мощностью 325 л. с.

— Насколько указанные модели будут соот-

ветствовать мировым аналогам?

— Автомобили зарубежных фирм класса «Уралов» имеют более мощные двигатели и несколько превышают по скоростным свойствам. По другим параметрам наш автомобиль будет на уровне иномарок, а по некоторым параметрам и выше.

— А если перенести в 21-е столетие. Ведется ли работа над созданием автомобилей, скажем так, послезавтрашнего дня?

— УралАЗ заключил договор с ведущими в области автомобилестроения институтами страны. Научно-исследовательский автомобильный и автомобильный институт (ИАМИ) — разработчик автомобильной техники — проводит маркетинговые исследования перспектив изменения потребности и развития конструкции автомобилей Уральского автозавода, анализирует предложения по их доработке.

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ) — потребитель автотехники — разрабатывает основные требования к автомобилям «Урал» и типаж этих автомобилей до 2000 года.

В результате анализа проведенных институтами работ, опираясь на информацию зарубежных фирм, специалисты УГК должны будут определить конструкцию базовой модели будущего.

В настоящее время УГК автозавода совместно с ИАМИ разрабатывает конструкторскую документацию на макетный образец автомобиля-самосвала — трехосного, полноприводного, со двоянной установкой колес задней тележки, с двигателем воздушного охлаждения мощностью 325 л. с.

Беседовал  
Ю. ВЛАДИМИРОВ.

## ЗАВОД ЛЮДЬМИ СТАВИЛСЯ — КОЛЛЕКТИВОМ СЛАВИЛСЯ

В книге летописи Уральского автозавода завершена еще одна, пятидесятая страница. На ней, как и на прежних 49, много технических терминов, ведь речь идет об истории машиностроительного предприятия. Но без человеческих рук и разума самая большая и умная машина — ничто, груда металла. Поэтому мой рассказ — о становлении, сегодняшнем состоянии и перспективах развития коллектива миасских автомобилестроителей.

К началу 1942 года в Миассе высадился десант из 800 москвичей-автомобилестроителей. Однако новому заводу требовалось более семи тысяч человек. Недостающих рабочих набирали среди местного населения. Пришло много молодежи, окончившей ремесленные училища и ФЗО.

Им, первым, досталась нелегкая доля. Зато теперь, проезжая мимо территории завода, протянувшейся вдоль Тургорянского шоссе на несколько километров, они могут с гордостью сказать словами из песни: «А без меня здесь ничего бы не стояло...»

Переход к рынку болезненно сказался на хозяйственных связях. Это обстоятельство обострило не только производственные, но и кадровые проблемы. Завод лихорадит из-за постоянной нехватки рабочих рук в литейном, прессово-кузовном, механосборочном и других производствах.

Администрация автозавода, его экономическая и кадровая службы принимают меры для стабилизации положения. Основное внимание уделяется при этом подготовке кадров. Она представляет из себя целую систему, включающую восемь подшефных школ; управление подготовки кадров; два базовых профтехучилища № 9 и № 38; автомеханический техникум; лицей, созданный осенью нынешнего года на базе училища № 38 и автотехникума; дневной филиал Челябинского технического университета, работающий по принципу завода-вуза (туда ежегодно набирают по 50 студентов, избравших инженерные профессии — конструктора, технолога, металлурга). Около 220 юношей и девушек обучаются в вузах страны за счет завода. Таким образом предприятие готовит для себя не только инженеров, но и педагогов, врачей, коммерсантов, банковских служа-

щих и даже школьного психолога.

Заключены и действуют договора с отраслевыми институтами повышения квалификации, учебными центрами, а также с рядом зарубежных фирм и совместных предприятий. Например, в 1991—1992 годах все рабочие, мастера, специалисты и руководители автозавода пройдут обучение в фирме «ТЮФ» (Германия) и в совместном советско-германском предприятии «Интерсертифико». Цель этих массовых курсов ликбеза — повысить качество автомобиля, добиться его сертификации, чтобы уральский грузовик смог достойно конкурировать со своими собратьями не только в стране, но и за рубежом.

В результате принятых мер на УралАЗе практически нет проблем с кадрами инженерно-технических работников и служащих. Теперь главные специалисты имеют возможность выбора, принимая на работу на конкурсной основе.

После повышения зарплаты и сокращения дублирующих звеньев решен вопрос и с мастерами.

Что же касается рабочих, то ныне достигнут положительный баланс между количеством уволенных и вновь принятых на завод. Так, за 11 месяцев было принято на 600 рабочих больше, чем уволено. Видимо, сказались повышение зарплаты, рекламная деятельность кадровых служб производств и всего завода. Немаловажными факторами являются также хорошая обеспеченность заводчан жильем, социальными благами, уверенность в завтрашнем дне. Взять хотя бы такой факт: семь с половиной тысяч ветеранов труда взяты на учет и обеспечиваются по мере возможности продуктами и товарами.

Все это привлекло на УралАЗ высококвалифицированные кадры предприятий машиностроения. Оттуда к нам пришли почти 400 человек, в том числе около 300 рабочих.

Однако дефицит кадров не исчез, в первую голову он связан с проблемой непрестижных профессий — прессовщика, литейщика. Не хватает рабочих и на отдельных участках металлообрабатывающего, окрасочного, агрегатного производств, на главном конвейере, в цехе шасси, в управлениях внешней комплектации и материально-технического снабжения, а также водителей.

Борясь с кадровым дефицитом, администрация вынуждена выпускать приказы о направлении в «узкие» места сотрудников отделов и цехов, заклю-

чить с работниками договора, дающие право на приобретение товаров повышенного спроса, применять индивидуальное страхование через «АСКО» рабочих особо вредных и непрестижных профессий (сейчас таким страхованием охвачено около 500 человек), использовать труд пациентов лечебно-трудового профилактория (ЛТП), «химиков», командированных. Ежемесячно для временной работы привлекаются до 800 человек.

Кадровые проблемы порождены неритмичностью поставок двигателей с КамАЗа, других комплектующих и сырья. Это обстоятельство вынуждает организовывать работу по субботам и воскресеньям, в третью смену.

Дабы побороть кадровый дефицит, УралАЗ заключил договоры с малым предприятием (МП) «Блиц», акционерным обществом «Бизнес-центр», МП «Садовый» (г. Учалы), Молодежной биржей труда фонда «Дети», с бюро занятости Карабаша, Чебаркуля, Златоуста, Учалов, Миасса. Ежедневно на своем и арендованном транспорте автозавод привозит на работу в две смены до двух тысяч пятисот человек с территории радиусом 60 км.

Работа в тяжелых условиях кадрового дефицита, несвоевременных поставок, рваного режима требует от автозаводчан железной дисциплины. С этим, увы, не все в порядке. Поэтому, защищая интересы здорового коллектива, администрация завода и совет объединения решились на непопулярные меры — штрафы за прогулы, пьянство, нарушения трудовой дисциплины. Результаты налицо: в ноябре отмечалось снижение этих негативных явлений.

Замаячившая на горизонте безработица поставила новые задачи перед управлением подготовки кадров. Есть все необходимое, чтобы вместе с городским центром занятости организовать на хозяйственной или другой основе подготовку специалистов, необходимых для предприятий города и завода. Опыт создания подобных структур сейчас изучается.

Чтобы спрогнозировать возможное развитие кадровых, социальных и производственных проблем, социологами завода и специальных институтов проводятся исследования. Они позволяют с оптимизмом смотреть в будущее.

С. ФЕДОРОВ,  
заместитель генерального директора УралАЗа  
по кадрам.



## В ЭЛИТУ — НА КОНКУРСНОЙ ОСНОВЕ

РАБОТА  
НА  
БУДУЩЕЕ

### Появятся в школах компьютеры

Так получилось, что школьники машиностроительного завода познакомились с компьютерами несколько раньше своих сверстников из центральной части города. В ряде школ машиностроительного завода уже не мыслят школьную программу без практического применения на уроках умных машин, расширяющих возможности школьника и совершенствующих его интеллект.

Юные автозаводцы же пробовали свои силы в игровых уголках, где предприимчивые молодые люди за небольшую по нынешним временам плату разрешали мальчишкам поиграть в компьютерные игры — провести автомобиль через препятствия или постараться, чтобы «твоя» самолет не взорвался. Правда, сейчас и такая забава практически исчезла. То ли взрослым дядям надоело возиться с ребятами, то ли рэкетеры одолели подростков, выманивая у них вырванный у мамы рубль на игру, но таких «уголков» что-то в городе больше не видно.

А вот в семи школах, над которыми шефствует автозавод, компьютеры скоро появятся. Для этой цели за валюту закуплены машины класса IBM PC XT. Установкой их в школах будут заниматься сотрудники УАСУП, которым руководит Владимир Викторович Юдин. Дело за малым — школам предстоит отыскать свободные помещения, а это при существующем дефиците площадей под классы и кабинеты весьма проблематично.

В последнее время в наш лексикон снова вернулись слова «лицей», «гимназия», которые совсем было отошли в разряд архаизмов. Поэтому, узнав о том, что профтехучилище N 38 начинает работать в условиях лицея и более того — созданы две группы лицейцев, я напрямую спросила у директора Б. Д. Беляцкого: «Не дань ли это моде?»

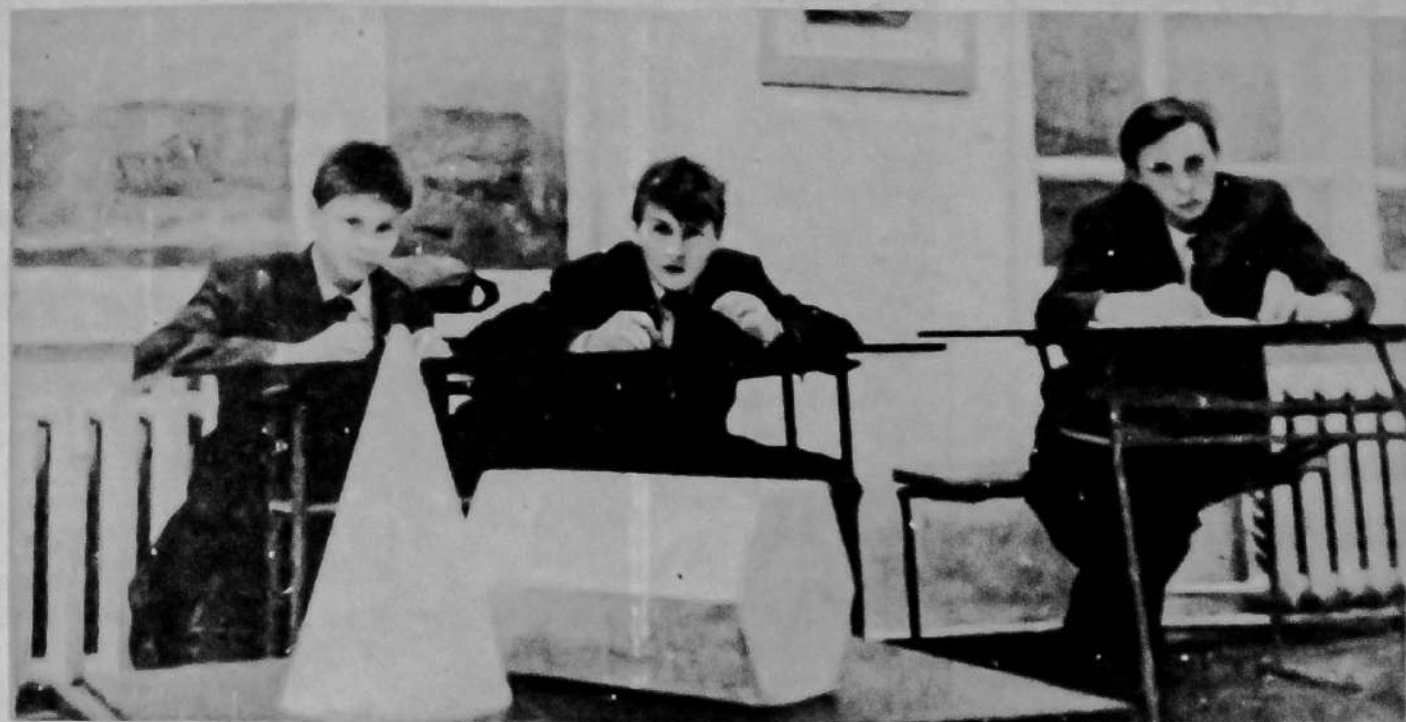
— Нет, — ответил он, — автозаводу нужны кадры высококлассных специалистов. Если хотите, элиты рабочего класса. Из них будут формироваться младшие командиры производства — мастера, бригадиры, начальники участков. А они должны не только быть профессионалами в своем деле, но и уметь работать с людьми.

Новую идею воплотить в жизнь было совсем не просто. В последние годы в программу профтехучилища ввели новые предметы — этику, эстетику, психологию семейной жизни и так далее. Но это никак не отразилось на косной, словно застывшей на рубеже 50-х—60-х годов «кузнице рабочих кадров».

Коллективу педагогов и мастеров СПТУ N 38 пред-

стояло произвести революцию в системе обучения и воспитания. И они на нее решились в союзе со Свердловским инженерно-педагогическим институтом, управлением подготовки кадров базового предприятия и гороно. Как всегда, немало времени ушло на составление документации, создание учебно-методических разработок, подбор кадров мастеров и педагогов. С кем-то из тех, кто в новых условиях работать не смог, пришлось расстаться. На конкурсной основе были приняты новые люди. В штатном расписании появились должности заместителя директора по науке, психолога, методиста. К преподаванию были привлечены и опытные инженеры с автозавода.

Предстояло четко разграничить функции учителя и мастера производственного обучения. Раньше преподаватель вел уроки по своему предмету, мастер же должен был сочетать обязанности ментора, няньки, наставника по профессии. Теперь он занимается только производственным обучением. Учитель же получил еще функции воспитателя с 50-процентной доплатой от оклада



мастера в лицейских группах и 30-процентным — в обычных.

Из абитуриентов нынешнего года сформировали две группы электромонтеров и операторов станков с числовым программным управлением, устроив ребятам жесткий отбор. Учитывали и оценки в свидетельстве, и результаты собеседования, мнения школьных учителей и даже тренеров спортивных секций о характере и поведении. В лицейские группы попали не все подавшие сюда заявления. В то же время некоторые из тех

ребят, кто на «белый воротничок» в будущем не претендовали и собирались учиться в обычных группах, были приглашены в лицейские. Воспитателями лицейцев из СПТУ N 38 стали старший преподаватель обществоведения Иван Николаевич Гусаров и учитель химии Аниса Мансуровна Пономаренко. Они для ребят и духовные пастыри, и гувернеры.

Человек слаб — ближнему, чем-то выделенному из общей массы, как правило, завидует и не особенно его жалуется. Как восприняли появление «элитных» собратов остальные воспитанники училища?

— Нормально, — считает Борис Дмитриевич, — ведь лицейские группы перед другими не имеют никаких привилегий. И даже наоборот — нагрузка у них значительно больше. Действительно, программа лицейцев довольно насыщена. В их расписании значится больше гуманитарных, повышающих культурный уровень предметов. Когда их одноклассники после уроков отправляются домой, лицейцы остаются заниматься спортом, изобразительным искусством, музыкой, библиографией, постигают основы театроведения. В перспективе — и хореография. К ним приходит режиссер народного театра Дворца культуры автозавода Тамара Федоровна Максимович, художник Василий Афанасьевич Ковригин, преподаватель музыки Рафаэль Романович Шарипов, сотрудники заводской библиотеки. Конечно, всем этим не возбраняется заниматься и остальным ребятам.

Безусловно, воплотить в жизнь творческие задумки и организовать учебно-воспитательный процесс сотрудники училища не смогли бы без помощи автозавода. Со

стороны предприятия отказа училищу нет ни в чем. Но и училище у своих шефов не просит невозможного. Автозаводцы определили лицейцам стипендию — 60 рублей в месяц, подарили прекрасный комплекс тренажеров, работники механооборочного производства N 1 помогли отремонтировать столовую, сделали вентиляцию. Есть у училища даже свой автомобиль «Урал-4320». Коллектив преподавателей и мастеров наравне с заводчанами при случае обеспечивается дефицитными вещами и продуктами. Сейчас группа учащихся СПТУ отдыхает в заводском профилактории по путевкам, выделенным профкомом.

Большинство лицейцев из 38-го после завершения первой ступени обучения (а она длится два года) и получения диплома о среднем образовании и профессиональной квалификации будут переведены на вторую. Продолжат подготовку по техническим специальностям на базе автомеханического техникума. При желании и усидчивости ребятам будет предоставлена возможность в течение последующих трех лет получить высшее образование на вечернем отделении Челябинского технического университета в Миассе.

Работа СПТУ N 38 в условиях лицея — это пока эксперимент, рассчитанный на пять лет. Коллективу училища сейчас нелегко, как и при любом начинании. В декабре пройдет первая аттестация в группах лицейцев. Ребята, говорят, немножко ее побаиваются. Не без оснований — директор пообещал дотацию. Нерадивые перейдут в обычные группы. Итак, семена положены в землю. Добрыми ли будут всходы?

О. БЕЛЯКОВА.



Один из учителей-лицейцев художник В. Ковригин ведет занятия по изобразительному искусству с будущими рабочими.

Ребята занимаются в аудитории, где выставлены работы самого Василия Афанасьевича — пейзажи, натюрморты, портреты.



## КОГДА ДЕТСКИЙ САД ДОМА

В квартире Татьяны Андреевны Братиловой полным ходом идет ремонт. С помощью знакомой женщины-маляра хозяйка шпаклюет, белит, красит.

Скоро в чистую, сверкающую свежей краской квартиру молодые мамы приведут малышек. Татьяна Андреевна — воспитатель детского сада на дому. Такой садик существует при детском комбинате N 38 «Золотой ключик», что в ведении управления детскими дошкольными учреждениями автозавода.

Идея создания такого садика в центральной части города принадлежит директору объединения «УралАЗ» Ю. И. Горожанину. А привез он ее из Набережных Челнов, с «КамАЗа», где детские сады семейного типа давно не считаются экзотикой. Начальнику УДДУ автозавода Т. А. Перескоковой идея понравилась. В городской газете появилось объявление — требуется воспитатель. На него и откликнулась Татьяна Андреевна.

По профессии она музыкант, работала учителем музыкальной школы. Дочка Оленька родилась слабой и болезненной. Не счастье, сколько времени отсидела Т. Братилова на больничном по уходу за больным ребенком. В то время, когда в газете было опубликовано объявление, она работала лифтером в жэке. Предложение показалось заманчивым. Сейчас ее заработок будет приравнен к зарплате воспитателя.

На эту должность были еще претенденты.

Предпочтение отдали Татьяне Андреевне. Жила она в комнате коммунальной квартиры на двух хозяев. Под детскую и отдали вторую комнату после того, как соседи выехали. Сотрудники «Золотого ключика» принесли кровати, игрушки.

Группа воспитанников была сформирована как резервная. Туда попали малышки, которых не могли взять в обычный садик по причине его перегруженности. Родителей не смущала более высокая плата — 35 рублей в месяц. Сейчас она снизилась до 12 рублей. Импонировало то, что группы малышек — всего пять детишек под присмотром воспитательницы. Умыты, накормлены, и поиграют, и поспят. В этом видит преимущества мини-садика и заведующая детским комбинатом N 38 Валентина Ивановна Шалагинова.

Три раза в день к дому, где находится квартира Т. Братиловой, подъезжает машина, и повар Надежда Ивановна Савинкина выгружает термосы с супом, котлетами, компотом. Иногда машина запаздывает, и тогда повар, поглядев на часы, несет еду сама, хотя и тяжело. Ребята должны быть накормлены вовремя. Игрушками, мылом, всеми необходимыми принадлежностями их обеспечивает заведующая хозяйством Алевтина Михайловна Плотникова.

Когда я попыталась узнать у Т. Братиловой, болеют ли «се» дети, она говорит на эту тему

отказалась:

— Как только скажу, что не болеют, обязательно кто-нибудь расхворается. Так было в прошлом году, когда приходила комиссия и я неосторожно похвасталась.

Зато старшая медсестра «Золотого ключика» Зинаида Анатольевна Мелешко, которая бдительно контролирует и здоровье малышек из группы Т. Братиловой, прогресс по сравнению с другими группами отмечает без сомнения.

Дети в семейной группе почти одного возраста — Саша Сучкову и Даше Кузнецовой почти по три года. Немногом старше Катя Смирнова и Саша Дядин, Оля — дочка Татьяны Андреевны. В течение дня она успевает почитать ребятишкам сказки, порисовать с ними, поиграть. Большую часть времени они проводят на свежем воздухе. Но уже и упреки слышит — дети должны заниматься по программе детского сада, чтобы не отстать от своих сверстников. Поэтому, отложив на час-другой ремонтные дела, воспитательница бежит в детский сад и присутствует на занятиях — изучает методику ведения уроков, их содержание. Родители уже в нетерпении — дети-то пока ходят в детский сад N 52, где распределены в группы, куда придется. Но ждать осталось совсем недолго, и терпение их окупится сторицей.

Л. ПОКРОВСКАЯ.



## БОКСЕРЫ ПИТАЮТ НАДЕЖДУ



Мастера кожаной перчатки в скором времени справят новоселье. В распоряжение школы бокса предоставляется первый этаж двухэтажного пристроя к одному из жилых домов по улице Степана Разина.

Долгое время боксеры занимали подвальное помещение в жилом доме на Предзаводской площади. Достижения их росли, они успешно выступали на соревнованиях разных рангов, однако работа школы сильно досаждала жильцам дома, жаловавшимся во все инстанции на них.

Теперь боксеры никому мешать не будут. Во главе со своим наставником — тренером высшей категории Анатолием Паньгуевым — они станут обрабатывать силу и точность ударов. А примером для них будет

их товарищ по школе, спортсмен международного класса Сергей Галикиев. Кстати, Сергей только что вернулся из Германии, где принял участие в международной матчевой встрече, организованной Бундеслигой. Здесь он провел два боя — с поляком Палацеким и немцем Хустэ — и оба выиграл. А в октябре С. Галикиев в составе

сборной области участвовал в международной товарищеской встрече в Китае и тоже одержал две победы над соперниками, причем с явным преимуществом. Обе эти поездки были для Сергея отличной подготовкой к чемпионату СССР, который будет проводиться в конце января в Тамбове. Но вернемся к делам родного города. Ос-

тается добавить, что здесь же, на первом этаже пристроя, разместятся тренажерный зал для детей и взрослых, а также школа атлетизма, руководимая Михаилом Загрудниновым. Тем самым в новом микрорайоне, выросшем в последние годы у железнодорожного вокзала, будет создан спортивный центр.

## ЦИФРЫ

### И ФАКТЫ

■ ПРИОБЩЕНИЕМ автозаводцев к спорту заняты 85 сотрудников в спортклуба и входящего в его состав футбольного клуба. Это штатные тренеры, инструкторы по разным видам спорта, спортсмены, работники спортивных сооружений.

■ НА СОДЕРЖАНИЕ спортклуба в текущем году выделено 200 тысяч рублей. Эти средства пошли на приобретение спортивного инвентаря, питание и содержание спортсменов высокого класса.

■ ХОРОШИЕ спортивные одежда и обувь, от которых в немалой степени зависят «голы, очки, секунды», всегда были в дефиците. Равно как и качественный спортивный инвентарь. Они приобретаются благодаря бартерным операциям. Для этих целей автозавод, не скупясь, выделяет автомобили.

В СВЯЗИ С ПЕРЕУЧРЕЖДЕНИЕМ государственного МП ПТБ «Крона» в общество с ограниченной ответственностью, зарегистрированное решением горисполкома № 455-6 от 29 августа 1991 г., полномочия директора ГМП ПТБ «Крона» и представителя в СП «Древо» Р. Гиниятуллина с указанной даты прекращены. Все документы и действия, подписанные и совершенные им после 29.08.91 г. от имени ПТБ «Крона», юридической силы не имеют.

А. БРУЙ, А. РУБЦОВ, учредители ПТБ «Крона», обладающие 57 процентами голосов в собрании участников.

### ВНИМАНИЮ БОЛЬНЫХ САХАРНЫМ ДИАБЕТОМ И ИХ РОДСТВЕННИКОВ!

7 декабря в 13 часов в актовом зале геологоразведочного техникума (пр. Автозаводцев, 43) состоится конференция для больных сахарным диабетом и их родственников. Центр здоровья.

### САРАНЬ — ПЛА МИАСС МЕНЯЮ

двухкомнатную квартиру (3-й этаж, 36 кв. м) в г. Сарань (13 км от Караганды) на двух- или трехкомнатную в Миассе по договоренности (возможен частичный расчет мебели). Или куплю одно-, двухкомнатную квартиру улучшенной планировки, по желанию продавца — с частичным расчетом мебели. Обращаться к посреднику по тел. 5-32-82 после 18 часов.

## ЦИФРЫ

### И ФАКТЫ

■ В СПОРТКЛУБЕ автозавода регулярно занимаются свыше 2000 детей и взрослых.

■ ЛЮБИТЕЛЕЙ мышечной активности и бодрости духа объединяют секции, созданные по 18 видам спорта. Наибольшей популярностью у автозаводцев пользуются футбол, хоккей, бокс, лыжные гонки, пулевая стрельба. Лишь в секциях фигурного катания и атлетизма за занятия нужно платить, в остальных они проводятся бесплатно.

■ ПОСЛЕ ТОГО, как за участие в международных соревнованиях была введена плата в валюте, они стали недоступными для многих спортсменов. Только не для автозаводских. Нынче двое из них побывали в Финляндии на чемпионате мира среди ветеранов спорта. А мужская команда ориентировщиков автозавода юбилей родного предприятия встречает в Швеции. В эту скандинавскую страну наши спортсмены приглашены для участия в международных соревнованиях.

## Дети — празднику

Пятидесятилетие автозавода посвящались «Веселые старты», проведенные в прошедшее воскресенье в манеже ДЮСШ горно. Они были организованы городским спорткомитетом и спортклубом «УралАЗ». В состязаниях участвовали учащиеся шестых — девярых классов школ города, в каждой команде по 20 человек.

В первой эстафете юные бегуны должны были как можно быстрее доставить нужные буквы своей команде и сложить из них слова «50 лет УралАЗу!», затем был «челночный» бег, «паровозик», переноска «пострадавшего» и т. д. Шумно, весело было в манеже. А призы победителей достались мальчикам и девочкам школы № 4. На втором месте — команда школы № 16.

В. ОСТРОУМОВА,  
инструктор горспорткомитета.

## ШАЙБУ! ШАЙБУ!

Вот и зима. Команды города разыграли призы открытия сезона по хоккею. Встречи проходили по четырем возрастным группам — взрослые, дети (младшие и старшие), юноши (младшие). Ни в одной из групп автозаводцам и их воспитанникам не удалось одержать первенства, в лучшем случае они были вторыми. Что ж, сезон только начинается. Будут, наверное, и победы. Должны быть. Разве пример «летних братьев» — футболистов «Торпедо» не призывает к подражанию?

## ЯХТЫ

### ВМЕСТО... ФОРЕЛИ

Долгое время форелевое хозяйство Чебаркульского рыбзавода, расположившееся на берегу Тургожа, было бельмом на глазу у «зеленых» города. Благодаря усилиям природоохранных организаций некоторое время тому назад деятельность хозяйства была прекращена.

Деликатесная форель уплыла в неизвестном направлении, а вот два здания — производственный корпус и жилой — остались стоять на берегу озера памятниками непродуманным действиям хозяйственников-рыбоводов. Однако вскоре в оставленных стенах снова зашумит жизнь.

Помещения бывшего форелевого хозяйства приобрел у Чебаркуль-

ского рыбзавода УралАЗ. Сейчас они реконструируются, а к весне в них должны поселиться футболисты «Торпедо», юные спортсмены из ДЮСШ и яхтсмены.

Около 60 детей и подростков изъявили желание бороздить озерные просторы. Сейчас они осваивают теорию на занятиях в учебном классе, разместившемся в семейном общежитии автозавода на улице Победы. А весной надеются спустить на воду свои плавсредства. УралАЗ закупил яхты, парусные доски и спасательный катер на общую сумму в 100 тысяч рублей. Руководители спортклуба уверены: эта секция в скором времени станет одной из самых престижных.

«Глагол» — всегда не в бровь,  
а в глаз.  
«Глагол» — это наша жизнь  
без прикрас.  
«Глагол» читает весь  
УралАЗ.  
«Глагол» — это газета  
для Вас.

### К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

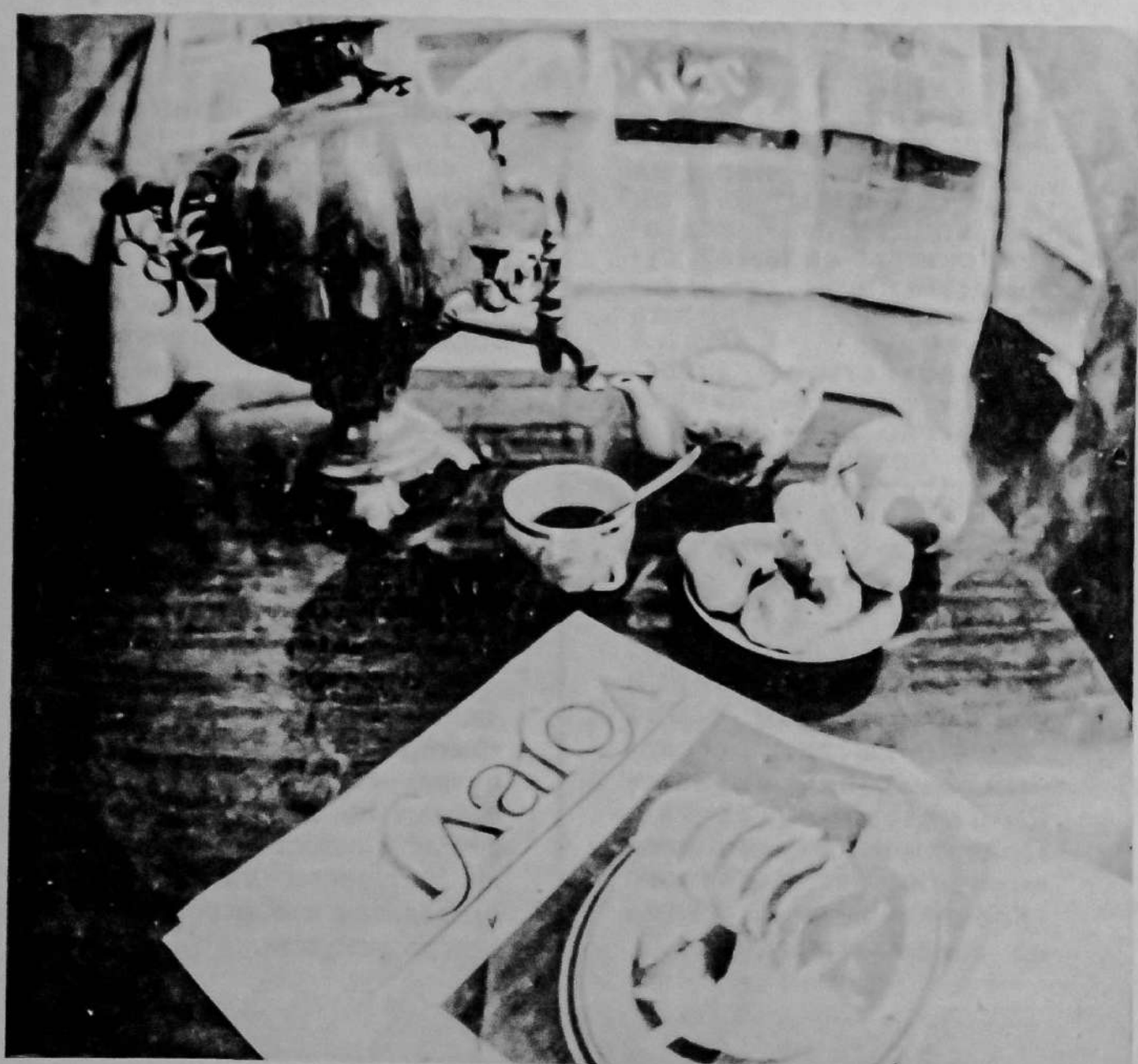
Напоминаем, что подписка на газету «Глагол» осуществляется до 15 декабря следующими отделениями связи:

- № 23 (ул. Свердлова, 16);
- № 4 (пр. Автозаводцев, 23);
- № 17 (ул. 8 Марта, 120);
- № 18 (пр. Октября, 26);
- № 20 (ул. Молодежная, 22а);

главпочтамт (ул. Романенко, 44) в окне № 2 операционного зала с 14 до 18 часов.

Стоимость годовой подписки — 15 рублей.

По вопросам размещения на страницах «Глагола» рекламы и объявлений обращаться в редакцию. Она размещается в пристрое к дому № 32 по ул. Академика Павлова. Время работы: с 9 до 17 часов в будние дни и с 9 до 12 часов — по субботам. Проезд автобусами и троллейбусами до остановки «Железнодорожный вокзал».





## УТРО ЖИЗНИ НОВОЙ

■ РОЖДЕНИЕ РЕБЕНКА — РАДОСТНОЕ СОБЫТИЕ ДЛЯ СЕМЬИ. ВСЕХ РОДНЫХ И БЛИЗКИХ. ВДВОЙНЕ РАДОСТНЫМ ОКАЗАЛОСЬ ОНО ДЛЯ МОЛОДЫХ МАМ-АВТОЗАВОДЧАНОК, ЧЬИ МАЛЫШИ ПОЯВИЛИСЬ НА СВЕТ В ПРЕДВЕРИИ ЮБИЛЕЯ ПРЕДПРИЯТИЯ.

Причем подавляющее большинство новорожденных — девочки. Судя по народным приметам, война в ближайшем десятилетии нашей стране не грозит. И это уже отрадно. С дочерью можно поздравить бухгалтера УДДУ Ольгу Мухачеву, экономиста Ирину Чудакову, контролеров Екатерину Казымову и Альфию Галямову, Светлану Пячеву из коллектива литейного

производства и других. Младенцы сильной половины человечества пополнили семьи слесаря-сборщика главного конвейера Натальи Купцыновой, кондитера столовой № 30 агрегатного корпуса Ирины Шестаковой, инженера ОГКСАМ Натальи Шеметовой и других работниц автозавода.

Большинство тех, кто пришел в эту жизнь в ноябре, рождены под знаком Скорпиона. Расположение звезд сулит

этим детям в будущем сильный независимый характер, хорошо развитый аналитический ум, предприимчивость и энергию. Как раз те качества, в которых остро нуждается наша возрождающаяся Россия. Многие из них наверняка захотят продолжить семейные династии, придут в заводские коллективы.

А пока — поздравляем мужественных родителей, решившихся в наше нелегкое время на такой ответственный шаг. Но времена меняются, а жизнь продолжается. Да будет утро вашей жизни, юные граждане, светлым и полным надежд!



7 декабря во Дворце культуры и техники «Прометей» состоится торжественная регистрация браков. Сегодня мы представляем вам пары, где жених или невеста, или оба будущих супруга — автозаводцы.

### ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ!

#### СВОИ СУДЬБЫ СОЕДИНЯТ:

Хусайнов Радий и Антипычева Елена, Меньшиков Вячеслав и Поносова Марина, Хайруллин Алмаз и Кусяева Римма, Сагаидыков Константин и Таскина Татьяна, Тихонов Андрей и Кадочникова Марина.

Пусть ваш медовый месяц, дорогие молодожены, длится всю жизнь, а в доме царят любовь и забота друг о друге, звенит счастливый детский смех.

## ДРУЗЬЯ ВСТРЕЧАЮТСЯ ВНОВЬ

В канун 50-летия в каждом подразделении автозавода прошло чествование ветеранов труда. Среди них есть и такие, кто приехал в Миасс в годы Великой Отечественной войны вместе с эвакуированным из столицы пред-приятием.

Со словами благодарности и приветствия к ним обратились представители администрации, профсоюзной организации. Каждый ветеран получил подарок и красочно оформленный буклет, выпущенный к юбилею родного завода.

## И ХОРОШЕЕ НАСТРОЕНИЕ НЕ

## ПОКИНЕТ В ПРАЗДНИК ВАС

На первом этаже Дворца культуры автозавода открылась фотовыставка «50 лет УралАЗа». На снимках, сделанных в разные годы, запечатлена полувековая история самого большого в городе предприятия. Здесь мы видим первую деталь, сделанную еще в марте 1942 года, первую

коробку скоростей, первый мотор. Лица тех, кем по праву гордится коллектив. Среди них новаторы военных лет — М. Кабанов, М. Кузнецов, П. Косенко, Р. Рассомахина, Н. Назарова, А. Капустина. Передовики более позднего времени — В. Густов, Ю. Бахматский, И. Алексин, Н. Бондарев, Н. Зюкин и другие.

На снимках автомобиля разных модификаций — от старенького «ЗИС-5» до современных большегрузных машин новейших марок.

Есть и фотографии, сделанные на Кустанайском дизельном заводе, отражающие недавний визит туда Президента Казахстана Н. Назарбаева.



Нарядные, в приподнятом настроении приходят в свой Дворец культуры автозаводцы. Каждый вечер всю первую неделю декабря для подразделений завода проводятся праздничные вечера. Сотрудники культурно-массового отдела постарались подготовить интересные программы, чтобы труженики-юбиляры повеселились от души. Есть место и плутке, и песне, и танцам. Настоящим

сюрпризом стало приглашение популярных певцов Валентины Толкуновой, Иосифа Кобзона, группы «Комбинация», известного сатирика М. Жванецкого, исполнителя эстрадных миниатюр Е. Шифрина и других любимцев советской публики. 7 декабря состоится заключительный вечер с участием ветеранов труда, передовых рабочих, представителей родственных заводов.



На сцене династия Осокиных



В выставочном зале Дворца развернута выставка живописных, графических и скульптурных работ, посвященная юбилею УралАЗа. На ней представлены работы местных художников. В основном это те, кто занимается в изостудии Дворца культуры Уральского автозавода. Любители изобразительного искусства имеют возможность увидеть акварели М. Башуна, Н. Голяткиной, творе-

ния В. Соловьева, В. Аристова, Л. Шкерица, Л. Безрукова и других. Л. Баженова, постоянная участница городских художественных выставок, на этот раз представила необычные работы — знаки Зодиака, выполненные в технике пастели. Выставку отличает жанровое разнообразие — здесь и прекрасные уральские пейзажи, и портреты, и натюрморты, и написанные с натуры уголки города.

В течение всех предпраздничных дней в обеденный перерыв автозаводцы бывали на концертах, подготовленных силами художественной самодеятельности Дворца культуры. Каждый день артисты — взрослые и дети — давали по несколько концертов в красных уголках подразделений.

На сцену выходили ансамбли бального танца «Слайд» под руководством С. Сальникова, «Надежда» — Л. Мелентьевой, ученики школы бального танца О. Малышева, эстрадный ансамбль «Рубеж» Е. Смеловой и другие. Праздничные концерты коллективов народного творчества давно стали на заводе традицией.

Свой вклад в подготовку к торжественной дате внесли и сотрудники библиотеки профкома автозавода. Читатели познакомились с выставкой «Есть на Урале завод», оформленной на абонементе. В читальном зале организован тематический просмотр литературы «У подножия Ильмена». Ученики подшефных школ с удовольствием приняли участие в викторине «Знаете ли вы автозавод?», подготовленной совместно с работниками детского клуба автозавода. Во всех филиалах есть юбилейные выставки, где можно взять книги о заводе.

Хорошие отзывы получила литературно-музыкальная композиция «Вехи славного пути» с просмотром кинофильма об Уральском автомобильном заводе. Ее подготовили методисты библиотеки, а проводится это мероприятие в отделе искусств.