



ЦЕНТРАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ БИБЛИОТЕКА
ИМ. Ю.Н.ЛИБЕДИНСКОГО
ОТДЕЛ БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЙ РАБОТЫ



«УРАЛЗИС»: КАК ЭТО БЫЛО

ВОЙНА. ПОБЕДА. ПАМЯТЬ

Библиодайджест

Уральский автомобильный завод (УралАЗ) внес свой вклад в нашу Победу в Великой Отечественной войне. Предприятие возникло на базе эвакуированных цехов Московского автомобильного завода имени Сталина (ЗИС) и производило продукцию, необходимую фронту и стране.

О том, как строился военный завод в Миассе, ставший впоследствии градообразующий предприятием, - наше издание.

Предназначено для педагогов и учащихся.

«УралЗиС»: как это было: библиодайджест / составитель О.Б.Шакирова. – Миасс: МКУ ЦБС, 2025. – 28 с. – Текст: непосредственный + электронный

Начало

В июне 1941 года началась Великая Отечественная война. В октябре было принято решение об эвакуации завода имени Сталина в Ульяновск, а 30 ноября Государственный комитет обороны постановил перебазировать рабочих литейных, штамповочно-механических и моторных цехов из Ульяновска на Урал, в город Миасс, где с 1939 года шло строительство военного шарикоподшипникового завода № 316. С этого момента началась история Уральского автозавода.

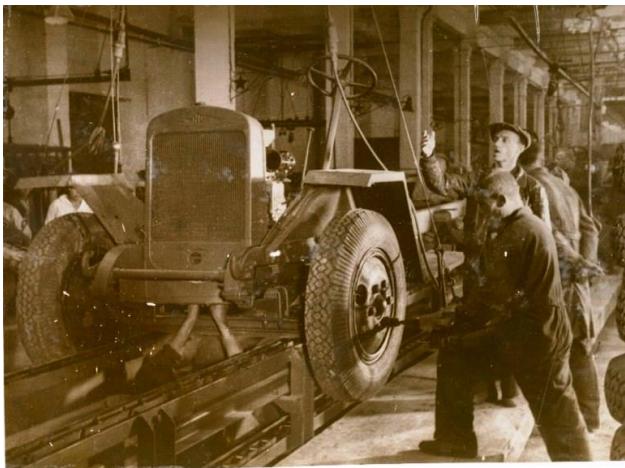


www.t-magazine.ru

Фото АЗ Урал

Строительство Уральского автомобильного завода можно отнести к разряду беспримерных подвигов тружеников тыла в годы Великой Отечественной войны. Всего лишь пять месяцев понадобилось эвакуированным из Москвы на Урал специалистам столичного автозавода имени Сталина, чтобы вместе с уральцами построить в 1942 году автомоторный завод, начать производство коробок скоростей и автомобильных моторов, а через два

года поставить на поток первый уральский грузовик ЗИС-5В.



Могла ли у Уральского автозавода быть другая прописка? Вполне. Когда в 1941 году в невероятной суматохе и экстремальной ситуации началась эвакуация ряда цехов Московского автомобильного завода имени Сталина, автомоторное производство планировалось разместить в Троицке, там же поначалу была разгружена и первая партия оборудования.

Но потом совершенно неожиданно возник новый, миасский вариант. Здесь ещё до войны начинали строить шарикоподшипниковый завод, и от законсервированной стройки осталось несколько занесённых снегом котлованов, недостроенных коробок производственных и вспомогательных помещений, да ещё вполне готовая железнодорожная ветка до станции Миасс. Близко Челябинск, рядом Златоуст, трудовые ресурсы и частный сектор старого Миасса с его многочисленными поселками, где на первых порах можно было разместить эвакуированных вместе с оборудованием специалистов Московского автозавода. Это был лучший и наиболее

перспективный в тех экстремальных условиях вариант, и 30 ноября 1941 года ГКО принял решение о строительстве моторного завода в Миассе.

В Миасс эвакуировали автомоторное и литейное производство: цеха моторов, коробки скоростей, литейные, инструментальный, модельный и другие.

1943 год стал новым этапом уральской стройки. 14 февраля вышел приказ Наркома среднего машиностроения, которым, в соответствии с решением ГКО, Миасский автомоторный завод был переименован в Миасский автомобильный. Этим же приказом были установлены сроки производства автомобиля ЗИС-5В – 1944 год. Началась реэвакуация части цехов, рабочих и специалистов из Ульяновска. Директором автозавода и начальником его управления развития был утверждён Г.С. Хламов. С этого времени Миасский автозавод становится самостоятельным предприятием и не является больше филиалом Московского автозавода.

8 июля 1944 года с конвейера завода сошёл первый грузовик «ЗИС-5В» — военная модификация гражданского «ЗИС-5».

Продукция

Грузовики «ЗИС-5В» — они перевозили людей и боеприпасы, доставляли почту и продовольствие. При необходимости «ЗИС-5В» использовали как тягач для артиллерийских орудий массой до 2,5 тонн.

Упрощённый вариант автомобилей для фронтов: кабина делалась из дерева, передние крылья не



штамповали, а гнули, тормоза на передних колёсах отсутствовали, грузовая платформа имела один — задний откидной борт.

По нынешним меркам он выглядел как ихтиозавр автомобильного транспорта: деревометаллическая кабина, сварные гнутые крылья, деревянные подножки и брызговики, платформа с одним задним бортом и только одна (левая) фара. Но по тем временам это был лучший отечественный автомобиль данного класса. Согласно технической документации автомобиль весил три тонны и аккуратно брал на ось еще столько же. «Захар», как его ласково окрестили красноармейцы, — великий труженик войны, работал в перегруз, так же, как его не спавший ночи напролет водитель; как бойцы, из последних сил вышагивающие рядом; как бледные врачи, прыгающие из кузова «санитарки» на редкий перекур.



За годы войны заводской коллектив отправил на фронт и в народное хозяйство несколько тысяч автомобилей.

Строительство завода



ЗИС-5В: легендарный «Захар» в годы войны выпускался в упрощенном варианте с деревянной кабиной.

В декабре в город прибыли первые эшелоны с людьми и оборудованием. Поток эшелонов особенно усилился в начале 1942 года. За короткое время на новостройку прибыло 2080 вагонов и с ними 812 москвичей, которых размещали у местных жителей в старом городе, в окрестных сёлах в радиусе 12-20 км от строительной площадки. Позже их число выросло до 2 тыс. человек и проблем у местных партийных и советских органов, эвакуированного в Челябинск Наркомата среднего машиностроения и начальника главка автомобильной промышленности на новых местах Ивана Алексеевича Лихачёва только добавилось.

Зима в тот год выдалась на редкость суровой. Ртутный столбик опускался до 50 градусов ниже нуля. Одежда прибывших с оборудованием москвичей была явно не для уральского климата. В иную пору ни о какой работе не могло быть и речи. Руки примерзали к металлу. Но хмуро и решительно в своих модных ботинках с тонкими подметками, в демисезонных пальто, поодиночке или группами, убеждаясь, что легче не будет, стягивались

рабочие, инженеры и служащие, прибывшие вместе с оборудованием к разгрузочной площадке.

Военное положение обязывало форсировать процесс. Несмотря на зимние морозы, монтаж оборудования осуществлялся круглосуточно. Стойматериалов не хватало, поэтому рабочие снимали станки и монтировали их прямо под открытым небом.

Дефицит рабочих компенсировали применением сверхурочных работ и повышением производительности труда. Значительное количество квалифицированных рабочих и инженерно-технических работников (ИТР) было переведено на предприятие с эвакуированных предприятий автомобильной промышленности вместе с оборудованием.



С первых дней на стройку потянулось и местное население, главным образом женщины и четырнадцати–шестнадцатилетние мальчишки и девчонки. Голодные, без тёплой одежды в жестокую зимнюю стужу, они днём и ночью работали под открытым небом, разгружали эшелон за эшелоном. Оборудование, материалы, полуфабрикаты разгружались вручную прямо на землю. Установив станки на железные листы или на деревянные катки, «сани», и «впрягаясь» в них партиями от 10 до 40-50 человек, люди

растаскивали оборудование к месту установки их в будущих цехах, что были обозначены на расстоянии 400 метров и более от транспортной ветки.

Таким образом, волоком и вручную, около двух тысяч станков доставили на отведённые площадки будущих цехов. Устанавливали их под открытым небом, тут же подключали электроэнергию. *«Когда из установленных станков получалась прямая и ровная линия, похожая на выстроившихся для парада солдат, – вспоминает писатель В.Р. Гравишикис о стройке тех дней, – люди поднимали головы и смотрели сквозь пролёты незакрытой кровли на серое уральское небо. Там уже брезжил рассвет, свистела в сплетениях ферм холодная пурга. Люди думали: идти ли сегодня домой или прикорнуть на пару часов где-нибудь в цехе».*

Когда измученные непосильным трудом люди буквально валились с ног, на их место вставали другие. Поначалу домой никто не уходил, это требовало лишних затрат сил и времени, устраивался на отдых где кто мог, грязясь у горящих костров. Квартиры многих из них находились в 5-20 километрах от завода. Автомашины не могли пробираться сквозь двухметровые сугробы. Нужно было идти пешком, по пояс увязая в сыпучем снегу. Спальные бараки появились позднее. Через час-другой передышки рабочие вновь заступали на вахту, сменяя товарищей на особо ответственных участках разгрузки.

Не было жилья. В станционном посёлке, сёлах Сыростан, Тургояк и других близлежащих населённых пунктах жилая площадь по подсчётом на одного человека составляла 3,5 квадратных метра, а кое-где в городе доходила и до двух метров.

Ну и, конечно же, голод, голодные обмороки и смерть от недоедания. Один из очевидцев вспоминал, как на его глазах рабочий, отоварившись в столовой хлебом по

карточкам за три дня вперёд, сразу с жадностью съел более половины буханки и, выйдя на улицу, упал и скончался от заворота кишок. *«Дело с питанием обстояло неважно, – подтверждал знатный новатор Виктор Дмитриевич Шепель. – Норма продуктов по карточкам была, конечно же, вовсе недостаточной, чтобы прожить на ней без побочной поддержки; особенно страдали те семьи, где росли малыши. Автозаводцы за «лишний» кусок жертвовали последним дорогим – и памятной наследной бижутерией, у кого она была, и обручальными кольцами, у кого сохранились, но и то всё кончилось, и голод всё пристальней заглядывал в глаза».*

Но трудная работа во имя Победы не останавливалась ни на секунду. Имея в своём распоряжении лишь кирки и лопаты, рабочие вынули из котлованов засыпанных снегом будущих цеховых корпусов 625 тысяч кубометров грунта, уложили более 54 тысяч кубометров бетона и 19 миллионов штук кирпича; установили 10 710 тонн металлоконструкций; проложили 113 километров электролиний, 95 километров трубопроводов и 39 километров железнодорожных путей. Всё это огромные объёмы даже для обычных условий. Но была война, стояла жуткая стужа, и не было тогда ни тракторов, ни бульдозеров, ни экскаваторов. Фронт властно требовал моторы, и люди совершили невозможное, жертвуя собственным здоровьем и благополучием.

Инструментальный цех, например, был построен за двадцать один день, здание электростанции – за семь дней. Восемнадцатикилометровая высоковольтная трасса, соединяющая Миасс с энергосистемой Урала, была проложена за 14 дней. Добавим к этому жильё, вспомогательные постройки, шоссейную дорогу, водопровод...

Трудовой фронт

Передовики производства

«В труде, как в бою!» - такой девиз провозгласили работники, передовики автомобильного завода «Урал». Все осознавали исключительно сложную хозяйственную обстановку в стране, не забывали, что на фронтах их товарищам, защищавшим Родину, приходится во много крат труднее, поэтому те, кто и не был ничем осчастливлен, не роптали на тяжелую долю на Урале. И к тому же умирали люди не только на фронте, но и здесь, в тылу. Люди до изнеможения, не чувствуя боли и усталости, работали, не жалея ни сил, ни времени, ни себя!

Литейщики включились в работу. Формовщики Сергей Иванович Тихомиров и Фисенков на участке старшего мастера Комарькова показали рекордную выработку, перекрыв «московские» нормы по формовке. Несколько позже, вновь рекордной выработки добились плавильщик Николай Васильевич Пронин - 200%, стерженщики Лавренкова — 376%, Кондрашенко — 213%, формовщик Чаговец — 200%. Надо учитывать, что военные нормы были выше довоенных.

«Работать приходилось по 12-16 часов в сутки, - вспоминал Иван Федорович Королев. - Но перед нами стояла одна задача: помогать всеми силами фронту. И мы делали все для того, чтобы наша помощь была ощутимой.

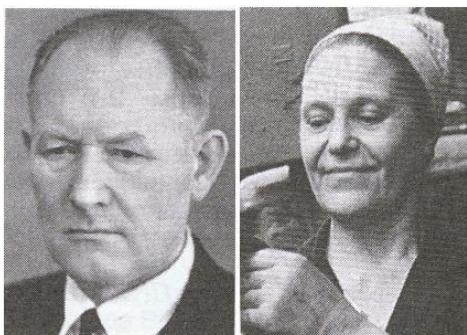
В монтаже всех сборочных линий участвовали монтажники, и немалая доля в этом принадлежала Ивану Федоровичу Королеву. Он был мастером. Со временем его, как лучшего сварщика, перевели в экспериментальный цех, где он вместе с



Королев Иван Федорович

другими создавал новое семейство уральских автомобилей - «Уралы».

Шлифовщик Дмитрий Семенович Стрелкин, стерженщица М.Кузнецова, наладчицы Мария Исаевна Зайцева и С.Гальмутдинова, имея высокий процент выработки, первыми на заводе открыли «фронтовые» лицевые счета. Стать передовиком помог, несомненно, выдвинутый ими девиз: «Выполнив свою норму, выполни и норму товарища, ушедшего на фронт!».



Стрелкин Дмитрий Семенович и Зайцева Мария Исаевна

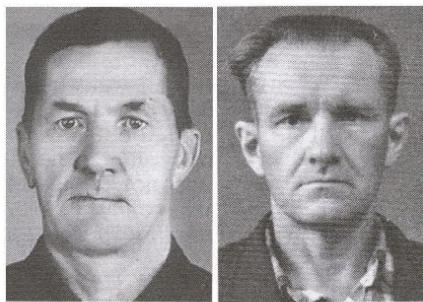
Вполне естественным было желание многих автозаводцев мстить за смерть и слёзы дорогих и близких людей. Е.Васильева решила обслуживать два станка. «Ежесменно выполнять не менее полутора норм, всю продукцию сдавать только с первого предъявления!» - так записала она в своих обязательствах.

В числе первых это патриотическое начинание поддержала станочница Лебедева. Она также решила обслуживать два станка, однако рубеж выполнения норм выработки наметила выше: на 180% перекрывать ежемесячные задания. В два раза перекрывала плановые нормы стерженщица А.Козина и была признана лучшей рабочей по профессии. Среди токарей этого почетного

звания удостоен В.Савин, а среди фрезеровщиков — Н.Якушев. Эти и многие другие рабочие, обслуживая за смену по два, три и более станков, смогли таким образом заменить своих товарищей, ушедших добровольцами на фронт.

Не всякий мужчина мог выдержать тяжелые нагрузки, особенно на участке 25-тонного мощного пресса, где требовалась крепкая физическая сила и выносливость. Однажды в прессовщики напросилась женщина — А. Мурдасова. И ладно бы опытная рабочая, а то ведь и с подобным оборудованием дела не имела. Но было у человека объяснимое желание работать именно тут, на самом трудном участке, - заменить ушедших на фронт. В ситуации, когда многие прессовщики надели солдатские шинели, заявление А.Мурдасовой приняли и не пожалели. Уже через два-три месяца она успешно справлялась с нормой. И вот вскоре - «молния»: прессовщица А.Мурдасова на 140% норму выработки выполнила. Тут же она внесла поправку в свои обязательства: «Ежемесячно выполнять не менее полутора норм!».

Для сотен других автозаводцев обычной рабочей



Козлов Николай Павлович и Ползиков Лев Львович

нормой дня стали 200-300%. А также станочники, как Н.П. Козлов, Лев Львович Ползиков, В. Широков, Дмитрий Семенович Стрелкин, В.С.Розов, Д.М.Зотов, М.А. Филатов,

систематически перекрывали сменные задания на 400-500%.

Комсомольская смена

Трудно сказать, сколько подростков отличились на разгрузке, транспортировке, монтаже и запуске оборудования. Но то, что их было немало, не вызывает сомнения. На разных этапах их насчитывалось от 60 до 70 процентов. Параллельно со строительными работами начиналось самое главное – освоение производства и выпуск готовой продукции. Вмиг повзрослевшие дети Миасса, возмужавшие и окрепшие на стройке, вливаясь в ряды рабочих, становились токарями, фрезеровщиками, слесарями. Но где им набираться опыта, становиться мастерами своего дела?

С марта по ноябрь 1942 года на заводе было подготовлено на разных курсах свыше 1400 рабочих: на курсах повышения квалификации — 750 человек, на курсах шоферов — 18 человек, на курсах обучалось 836 человека.

В городе уже действовало ремесленное училище № 10. Один из его выпускников, бригадир С. Балашов вспоминал: *«Нам, мальчишкам, нравилась форма, которую выдали: она напоминала военную. Время было сурое. Соблюдение дисциплины с нас строго требовали. Может быть, сейчас кто-то улыбнётся, узнав, что и жили мы по-военному. Везде строем ходили: на занятия, с занятий, в столовую, в кино. Маршировали с военными песнями. И даже из общежития мы уходили как солдаты: только по увольнительной. Учились с азартом. Помню, тянуло нас к станкам, механизмам, как хотелось самим всё потрогать, скорее самостоятельно ремонтировать станки».*

В декабре 1941 года в Миассе был открыт автомеханический техникум, а при нём вскоре

организовали вечернее отделение. И самые способные подростки потянулись за средним техническим образованием. На первых порах завод испытывал особенную нужду в классных специалистах для обслуживания станочного парка. По этой специальности «холодная обработка металлов резанием» и начали готовить первую группу студентов техникума. Занятия они чередовали с работой на станках непосредственно в цехах – заводу была дорога каждая пара рабочих рук.

Многие юноши и девушки, как из местных, так и эвакуированных, до прихода на завод в глаза никогда не видели станок. Сколько их, мальчишек и девчонок с поломанными войной судьбами, устраивались на завод, чтобы помочь семье, да и фронту в разгроме ненавистного врага.

Надя Панфилова, проводив близких на фронт, оставила школу и пошла ученицей зуборезчицы к опытной стахановке Плешаковой, и менее чем через год стала победителем заводского социалистического соревнования. Шура Свиридова, получив известие о гибели отца, тоже не доучившись, пришла на завод и попросила только об одном – поставить её на самый ответственный участок, чтобы побыстрее отомстить за отца, а через полгода уже значилась одной из лучших по профессии. Тоже впервые на заводе увидела станок и Надежда Волкова, девчушка из Воронежа. Шефствовали над ней в цехе коробки скоростей опытный наладчик Кошонкин и мастер Валеев. И под руководством таких опытных наставников Надя уже через месяц успешно выполняла нормы выработки.

И в том, что новички в сжатые сроки осваивали свои специальности, несомненно, была заслуга взрослых и прежде всего ветеранов, кто прошёл школу мастерства ещё на Московском автозаводе. Не забывая о своих нормах выработки, многие из них были одновременно и преподавателями технических курсов по обучению токарей, слесарей, фрезеровщиков, электромонтёров, а также термистов и литейщиков. Обучение проводилось в цехах, непосредственно на рабочих местах. Наглядными пособиями являлись оборудование, рабочий инструмент.



Опытный работник моторного цеха В.Ф. Бурабин обучает молодых работниц
(1942г.)

С особым вниманием к этому важному делу подходили инструментальщики. Инструмента на заводе не хватало, и новичков здесь было много. Возглавлял одну из таких групп мастер Н.П. Ефимов. С завидной ловкостью и неподражаемым мастерством Николай Петрович показывал обработку деталей на токарном, сверлильном станках.

Среди молодёжи были сотни стахановцев. Комсомолки инструментального цеха шествовали над рабочими-одиночками: занимались починкой их одежды.

Молодёжь завода помогала семьям фронтовиков, эвакуированным. В 1943-м она выступила инициатором сбора средств на строительство подводных лодок «Челябинский комсомолец» и «Ленинский комсомол». Тогда же были созданы 5 рейдовых бригад комсомольского актива, которые проводили рейды в ночное время по выявлению причин, задерживающих работу конвейера.



1943 г. Комсомольско-молодежная бригада

Но наиболее значимым в эти годы делом комсомола стало движение фронтовых комсомольско-молодёжных бригад. С лозунгами «Всё для фронта», «Работать не числом, а умением», «Вчера рекорд – сегодня норма» они боролись за право носить имя одного из героев Великой Отечественной войны. Это был стимул важнее многих других наград. Уже в начале 1943 года почетное звание фронтовых героев было присвоено 13 бригадам, а в конце года их стало 52. К концу войны на автозаводе по некоторым данным насчитывалось более 80 фронтовых комсомольско-молодёжных бригад. В их составе работало свыше 800 юношей и девушек. Почти каждый из них ежемесячно выполнял не меньше, чем по полторы нормы. Только благодаря этому бригады высвободили из своего состава 110 человек для использования на других участках. Опыт их работы тщательно анализировался и обобщался.

Их успехи не сходили с полос заводской многотиражки. Но лучшей пропагандой была сама работа комсомольских коллективов. Нередко им поручались самые ответственные заказы фронта, когда надо было изготавливать продукцию самого важного назначения. В этом случае они могли организоваться в ударно-прорывные. И количество таких коллективов с каждым месяцем увеличивалось.

Особенно выделялась бригада Бориса Яницкого. «Плотники бригады Яницкого не знают поражений в труде, – так писали о них в газетах. – В любых условиях они работают упорно, настойчиво добиваются успехов. Бригада дважды завоёвывала переходящее Красное знамя обкома комсомола и трижды получала переходящий вымпел горкома ВЛКСМ. Многие бригады, состоящие целиком из подростков, выполняют нормы на 500–600 процентов».

Состояли фронтовые бригады в основном из подростков. Ветеран УралАЗа Антонина Степанова, например, вспоминала, что пришла на завод четырнадцатилетней девочкой, и начальник отдела кадров даже растерялся – за какой же станок её поставить, когда она до суппорта дотянуться не может. Тогда и появились на заводе деревянные подставки-скамейки. С этих скамеек через месяц-два вчерашние школьницы и школьники уже перевыполняли взрослую норму.

Бригадир Е. Антонов писал в заводской многотиражке «Мотор»: «*В бригаде, которую я возглавляю, четыре подростка, самому старшему – мне – пятнадцать лет. Молодость не мешала нам быть передовиками производства. Каждый из нас выполнял по две–три нормы, а в отдельные дни бригада достигала шестисот процентов.*»

Молодые рабочие сутками не выходили из цехов, спали в подсобках и на антресолях, откуда их нередко в полуобморочном состоянии от недоедания отправляли в

больнице. Но они находили в себе силы, чтобы работать и даже заниматься общественной деятельностью – поддерживать порядок в общежитиях и в посёлке, бороться с пьянством.

Первая долгожданная весть для коллектива моторостроителей пришла 16 марта 1942 года. В этот день в цехе было изготовлено первое поршневое кольцо. Мастер пролета Федор Михайлович Хиронников после тщательного замера штангенциркулем поднял над головой ещё теплую деталь и объявил окружившим его станочницам: «Сохраним для потомков!» А ровно через месяц, 16 апреля, была собрана первая коробка скоростей для нового танка. Конечно, досрочный выпуск первой продукции обеспечили старые мастера московского ЗИСа, но рядом с ними шлифовал детали коробок скоростей один из лучших молодых рабочих-новичков, коренной житель Миасса, с 16 лет работавший в автомоторном производстве Василий Густоев, будущий Герой Социалистического труда.

За два дня до первого мая был собран, а 30 апреля испытан первый уральский автомобильный мотор. Он оказался более выносливым и простым в обслуживании. Это в первую очередь отметили фронтовые водители.

8 июля 1944 года с главного конвейера пошли уральские автомобили ЗИС-5В на все фронты Великой Отечественной войны.

Первенец» с номером 0001 вывел из проходной водитель Дмитрий Фролович Колесов. Сегодня его именем названа одна из улиц Миасса. «При огромном стечении автозаводчан автомобиль «коснулся



передними колесами площадки, спрыгнул с рельсов и пошел в ворота... Кто-то плакал, кто-то смеялся, и все тянулись к автомобилю, ибо каждый видел в этом грузовике долю своего труда, — так описал очевидец пуск первого грузовика. Второй и третий автомобили вывели из заводских ворот кадровые рабочие А.В. Мурашов и Д.В. Манаенков.

Эти машины заслуженно считались лучшими советскими грузовиками военного времени. На них монтировались знаменитые «катюши», они трудились рядом с горьковскими газиками и американскими «студебекерами» и с победой прошли по дорогам Европы до стен Берлина и Праги, освобождая по пути Украину и Белоруссию, Прибалтику и Карелию. В Севастополе, у Сапун-горы, на выставке боевого оружия времён Отечественной войны и на подобной выставке в Нижнем Новгороде стоит сегодня автомобиль с маркой ЗИС-5В, на котором было установлено грозное оружие – гвардейские миномёты, прославленные «катюши».

Потом с конвейера будут сходить сотни, тысячи автомобилей различных марок, назначений, конструкций, мощных вездеходов, собранные руками уже других людей, детей и внуков тех, кто ставил на поток первые коробки скоростей и моторы, первые автомобили, тех мальчишек и девчонок, кто навсегда останется в истории города и благодарной памяти потомков.

Награды

Таким образом, в мае 1942 года Миасский автомоторный завод вошёл в число действующих предприятий страны. В апреле 1943 года заводу вручили переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

Многое из тех времён непривычно современному поколению. Например, награды и поощрения тем, кто отличился на ударной фронтовой вахте. В январе 1943 года по итогам Всесоюзного соревнования лучшим стахановкам автомоторного производства в торжественной обстановке вручили 20 шёлковых отрезов на платья. А мужчинам досталось 60 тёплых костюмов и 20 пар валенок – в условиях уральского климата вещи просто незаменимые.

В 1966 году завод удостоен Ордена Трудового Красного Знамени, в 1985 - Орденом Октябрьской Революции.

В 2023 году завод занял третье место в номинации «Прорывные технологии повышения производительности труда» в региональном этапе конкурса «Лучшие практики наставничества» в Челябинской области.

В 1985 году, в дни празднования 40-летия Победы, «Захара», с честью прошедшего по дорогам войны вплоть до Берлина, торжественно подняли на пьедестал и поставили на площади перед заводом как памятник эпохи. А выпускать к тому времени стали автомобили совсем другого класса, но с таким же уральским характером, качеством и надежностью, как и его легендарный предшественник.



Источники

Книги

- Манин, А. В. УралАЗ: завод у подножия Ильмен / А. В. Манин. - Челябинск : Южно-Уральское книжное издательство, 1991. - 624 с.
- Овчинникова А. "За уральский автомобиль!" : листовки "За уральский автомобиль!" 1943-44 гг. / А. Овчинникова. // Истоки. Краеведческий сборник № 9 : сборник статей / Управление культуры Администрации Миасского городского округа, МБУ "Городской краеведческий музей" ; ред. Д. Кисленко. - Миасс : Формат, 2020. - С. 59-62.
- "УРАЛ" сегодня : фотоальбом / Редакционный совет АО "АЗ "Урал". - Красноярск : Платина, 2020. - 96 с. : цв. ил.

Периодические издания

- ⊕ Александрова Е. Из столицы на Урал : о том, чем запомнился москвичам суровый миасский декабрь 41-го года, рассказал в своем дневнике инженер Виктор Шепель / Е. Александрова. // Глагол. - 2014. - 15 августа. - С. 15.
- ⊕ Алексеева, С. Более 70 лет в строю : годовщина АЗ "Урал" (1944-2016) / С. Алексеева. // Миасский рабочий. - 2016. - 7 июля. - С. 4.
- ⊕ Бастылев, Ю. "Захар" и его команда : история машины "УралЗиС" / Ю. Бастылев. // Миасский рабочий. - 2015. - 22 октября. - С. 5.
- ⊕ Зубков В. Прошел через года : уральский грузовик празднует солидный юбилей / В. Зубков. // Миасский рабочий. - 2014. - 10 июля. - С. 13.
- ⊕ Скляров, Д. Дань прошлому, взгляд в будущее : автомобильный завод "Урал" вступил в

предъюбилейный год своей истории / Д. Скляров. // Миасский рабочий. - 2020. - 3 декабря. - С. 5.

Электронные ресурсы

- ❖ Закатова Н. УралЗиС - дитя войны : история строительства автозавода / Н. Закатова. // Челябинский рабочий. - 2014. - 4 декабря. - С. 10,23. – URL: <https://www.babyblog.ru/community/politica/post/303983> - Дата обращения: 10.02.2025г.
- ❖ Лужбина, А.С.Миасс в годы войны.ШПередовики Уральского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны.- Текст: электронный // Суть времени: Миасс: [сайт]. – 2015. – 9 апреля. – URL: <https://svmiass.livejournal.com/12756.html> - Дата обращения: 20.08.2025г.
- ❖ Миасс в годы войны: Работа в тылу — работа для фронта.- Текст: электронный // Суть времени: Миасс: [сайт]. – 2015. – 6 апреля. – URL: <https://svmiass.livejournal.com/12246.htm> - Дата обращения: 10.02.2025г.
- ❖ Привалов, А. Вехи славной Истории. Легендарному Захару – 75 лет. - Текст: электронный // ГрузовикПресс.ру : [сайт]. – 2019. – 9 ноября. – URL: <https://gruzovikpress.ru/article/24314-legendarnomu-uralskomu-zaharu-ispolnilos-75-let-vehi-slavnay-istorii-ch-1/> - Дата обращения 11.02.2025.
- ❖ Рабченок, Л. «Захар» – великий труженик войны / Л.Рабченок. – Текст: электронный // Русское поле: Содружество литературных проектов: [сайт]. – 2022. – № 2. – URL: <https://suzhdenia.ruspole.info/node/11653> - Дата обращения 20.08.2025.
- ❖ Толмачев, Л. От «Захара» до «Урала»: история грузовиков из Миасса / Л.Толмачев. – Текст:

электронный // 5Колесо: Автопарк: [сайт]. – 2021. – 3 ноября – URL: <https://5koleso.ru/avtopark/ekskurs/80-let-uralu-put-svershenij-i-pobed/> - Дата обращения 20.08.2025.

Оглавление

Начало.....	3
Продукция	5
Строительство завода.....	7
Трудовой фронт.....	11
 Передовики производства.....	11
 Комсомольская смена	14
Награды	20
Источники.....	22
 Книги.....	22
 Периодические издания	22
 Электронные ресурсы.....	23

