



Специальный выпуск

к 75-летию

нашего предприятия

За производительный труд и социальную справедливость!

# ЗА РОДИНУ

ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ОТКРЫТОГО  
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «ММП им. В. В. ЧЕРНЫШЕВА»

9 ноября 2007 г., пятница,  
№№ 25-26 (6427-6428)

Издается с 1944 г.  
Цена договорная



ОАО «ММП им. В. В. Чернышева» известно в стране и за рубежом, как одно из крупнейших отечественных предприятий, выпускающих авиационные двигатели.

Но история завода складывалась так, что на протяжении всех лет своего существования предприятие помимо основной продукции выпускало гражданскую продукцию, в том числе товары народного потребления, которые пользовались широким спросом у населения.

Это отдельная и довольно объемная страница в истории нашего славного заводского коллектива.



Ю. С. Ефремов – начальник отдела

### Краткая справка

Разработкой новых конструкций ТНП и модернизацией существующих на предприятии занимается ОГК-3 (отдел 40), созданный в 1968 году. Главная задача отдела – поиск, разработка конструкторской документации и сертификация изделий ТНП, исходя из потребностей рынка и возможностей предприятия.

Отделом разработаны различные модели и модификации лодочного мотора «Нептун», мотокультиватора «Крот», навесные орудия к МК: косилка, тележка ТО-200, насосная установка и другие товары народного потребления, которыми по праву может гордиться коллектив нашего предприятия.

Редакция газеты предлагает своим читателям материалы, подготовленные начальником ОГК-3 Юрием Сергеевичем Ефремовым к юбилейной дате – 75-летию предприятия.



Коллектив отдела

Практически любое предприятие, выпускающее оборонную продукцию, не может избежать в процессе своей деятельности конверсии – частичного или полного перехода производства военной продукции на гражданскую. Основная причина конверсии – сокращение военных заказов. Как считают специалисты, конверсия – длительный многоэтапный процесс, целесообразное уменьшение доли военного заказа – на 3-5% в год. Так было в развитых странах Запада. В нашей же стране с начала объявления конверсии в области воен-

- авиационного назначения;  
- неавиационного назначения, куда входят и товары народного потребления – товары, предназначенные для личного пользования гражданами.

С начала своего возникновения в 1932 году завод выпускал именно гражданскую продукцию авиационного назначения – поршневые двигатели серий МГ (моторы гражданские) для легких гражданских самолетов, а к выпуску другой гражданской продукции и товаров народного потребления предприятие приступило сразу после окончания

го потребления. По ним можно представить историю нашего предприятия послевоенного периода – историю его конверсии.

Первые послевоенные годы: в стране разрушены промышленность, транспорт, сельское хозяйство, много жилого фонда. И завод № 500, у которого больше нет военных заказов, переходит в основном на выпуск гражданской продукции – технологического оборудования, в том числе для строительной, легкой и пищевой промышленности, транспорта, узлов и запчастей для сельского хозяйства. Это узлы и детали к троллейбусам, тракторам, генераторы С2-40, С2-60, черепичные пресса, пивные насосы, реверса, ручные насосы, станки, валы типа ККР.

В 1948 году завод приступил к выпуску первых товаров народного потребления (ТНП), которые можно было купить в магазине: кастрюли, бидоны, тазы и миски из алюминия, ложки чайные и столовые из нержавеющей стали, сковородки с двумя ручками, рожки для обуви из нержавеющей стали, раскладные кровати (раскладушки), топоры, слесарный инструмент. К середине 50-х годов завод значительно увеличил выпуск гражданской продукции, в том числе ТНП. Одних только запчастей к тракторам и с/х машинам выпускалось 26 наименований. Сначала штампованная алюминиевая посуда планировалась в штуках, а когда ежегодный выпуск отдельных изделий превысил 500000 штук, её стали считать в тоннах. Так, в 1953 году было изготовлено 281,3 тонны алюминиевой посуды. Освоено производство керосинок и котелков, годовой выпуск последних достигал 600000 штук.

В этот же период началась подготовка производства первого технически сложного, а впоследствии известнейшего на всю страну ТНП – подвесного лодочного мотора «МОСКВА».

Производство отечественных подвесных лодочных моторов было возобновлено лишь в 1951 году, но это были в основном моторы с малой мощностью от 1,8 до 6 л.с., да и выпускались они в очень ограниченных количествах. Поэтому появление в 1956 году десяти-сильного ПЛМ «Москва» стало сенсацией для любителей водно-моторного

## КОНВЕРСИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ – ГРАЖДАНСКАЯ ПРОДУКЦИЯ И ТОВАРЫ НАРОДНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

ного производства в 1989 году резкие темпы сокращения объёмов военных заказов составили до 30%, чего не знала ни одна страна в мире. Только из авиационной промышленности в 1992–1993 годах уволилось более одного миллиона человек квалифицированного персонала.

Наиболее глубоко конверсия производства авиадвигателей на ОАО «ММП им. В.В.Чернышева» происходила сразу после окончания Отечественной войны и в период перестройки – 90-х годах прошлого столетия.

В условиях конверсии, желая сохранить персонал, загрузить оборудование, обеспечив тем самым динамику производства, предприятия стремятся в первую очередь удовлетворить потребности народного хозяйства в важнейших видах дефицитной гражданской продукции. И наоборот, когда доля оборонного заказа увеличивается, производство гражданской продукции сокращается.

Гражданская продукция может быть (для ОАО «ММП им. В.В.Чернышева»):

Великой Отечественной войны.

Коллектив ОАО «ММП им. В.В.Чернышева» имеет давние и добрые традиции в производстве товаров для народа. Он всегда очень своевременно осваивал выпуск тех видов товаров, которые необходимы были населению в данный период времени. Продукция завода всегда отличалась высоким качеством и надежностью, современной упаковкой и сопроводительной документацией, развитой сетью технического обслуживания.

На втором этаже корпуса 101 располагается заводской музей Трудовой Славы, в котором собраны образцы продукции, выпускаемой в разные годы на предприятии. Эти образцы в течении многих лет с большой любовью собирал бывший замначальника отдела труда и заработной платы Самарин Константин Михайлович. Не вся продукция представлена в музее, но там есть и первые, и современные реактивные двигатели, а также образцы гражданской продукции и товаров народно-

спорта и туризма. «Москва» имела практически все устройства, характерные и для мотора наших дней: ручной стартер с самоубирающимся шнуром, поддон и капот для защиты от заливания водой, подвеску с амортизирующими пружинами, реверс-редуктор, очень совершенный карбюратор с центральным расположением поплавковой камеры. Подводная часть мотора отличалась малым сопротивлением, гребные винты обладали высоким КПД из-за малого диаметра ступицы и радиально-переменного шага. Были предусмотрены два гребных винта – скоростной и грузовой, что позволило эффективно использовать мощность мотора при различных нагрузках судна. Разработку конструкции мотора «Москва» под руководством зам. начальника СКО Голдовского С.Е. выполнили конструкторы СКО Н.Маликов, А.Малиновский, В.Развадовский, С.Стэкель, А.Фельдман, используя в качестве образца десятицилиндровый лодочный мотор американской фирмы «Джонсон». В дальнейшей доводке и модернизацией мотора занимались инженеры А.Малюшкин, В.Маховер, А.Селезнев, А.Васильева, Л.Венедиктов. В короткие сроки были выпущены чертежи мотора, спроектирована и изготовлена высокопроизводительная оснастка, в том числе конвейерные линии по сборке моторов, вследствие чего выпуск «Москвы» достигал 26000...28000 штук в год. Вспоминает испытатель двигателей отдела 40 Хрусталев О.А., в этом году отметивший 50 летие своей работы на заводе: «Я в то время работал наладчиком оборудования на участке сборочного цеха 30, где собирали лодочные моторы «Москва». Конвейер двигался в строго заданном ритме. Если при сборке случался брак, мотор снимался и откладывался в сторону, конвейер продолжал двигаться. Брак устранялся виновником после окончания смены. А работали в две смены». Выпуск большого количества лодочных моторов позволил организовать в стране многочисленные секции по водно-моторному спорту, привлекая много молодежи. Только в Тушино их было три: «Трудовые резервы», «Буревестник», ЦМК «ДОСААФ». Из этих и других секций вышло много талантливых спортсменов, и среди них были мотористы цеха

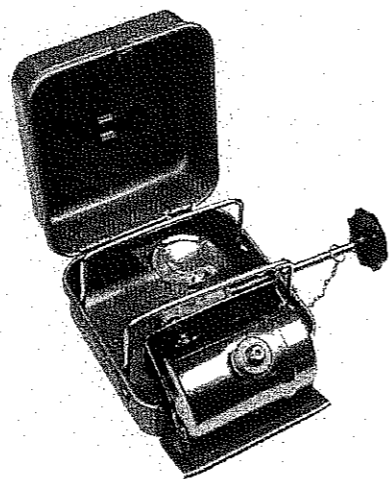
32 братья Богдановы – Иван и Петр, которые достигли высочайших результатов в водно-моторном спорте. Оба стали мастерами спорта международного класса. Неоднократные чемпионы страны (Иван Филиппович – 20 раз, один раз выиграл чемпионат Европы, Петр Филиппович – 6 раз), многократные рекордсмены СССР, победители международных соревнований. Петр Филиппович Богданов – заслуженный тренер СССР, президент Федерации водно-моторного спорта России. Встречаясь с заводчанами, они впоследствии не раз говорили, что гордятся тем, что свой трудовой и спортивный путь начинали на ММЗ «Красный Октябрь».

Благодаря высоким техническим параметрам и стабильной надежности лодочные моторы «Москва» экспортировались за рубеж, а также использовались в Советской Армии в качестве двигателя для десантных плавсредств. С 1956 по 1963 годы всего было выпущено 151863 лодочных мотора «Москва».

Несмотря на ежегодные увеличения выпуска л.м. «Москва», заводу даются дополнительные задания на выпуск деталей и узлов для с/х машин и тракторов, металлорежущих и специальных станков, нестандартного оборудования, деталей ЖМС и шестерен к трактору «Беларусь», комплектов узлов КУР тростникового комбайна для поставки на Кубу, запчасти к автомобилям.

В конце 50 – начале 60-х годов завод приступил к освоению реактивных авиадвигателей второго поколения семейства Р11-300. В результате крупносерийное производство отдельных видов гражданской продукции стало тормозить основное, и от них решили отказаться. Насколько социально значимы оказались эти ТНП, свидетельствует тот факт, что передача производств котелков Спас-Загорскому механоштамповому заводу (1960г.) и лодочного мотора «Москва» Ржевскому машиностроительному заводу (1963 г.) производилась согласно соответствующим решениям Совета Министров РСФСР. Но прекращение производства котелков, а всего их было выпущено более 3 миллионов, алюминиевой посуды и лодочных моторов резко снизило объемы выпуска ТНП, что противоречило политике КПСС и правительства

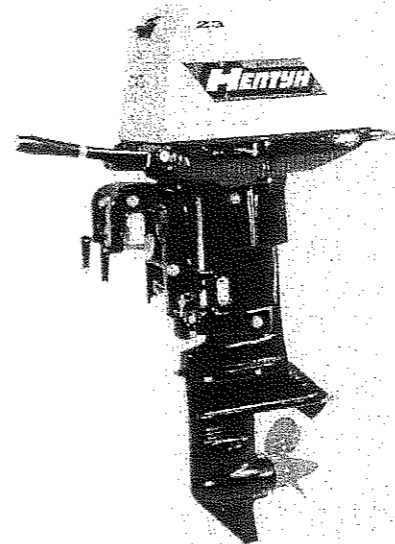
по удовлетворению растущих потребностей населения. Выход предложили заводские конструкторы: они разработали для массового производства новые изделия ТНП: плитку газовую П-2 и примус туристский бензиновый ПТ, предназначенные соответственно для приготовления пищи в домашних и походных условиях; их производство началось в 1964 году. Плитка была экологически чистой и более безопасной, чем применяемые бытовые бензиновые примусы и керогазы на керосине. Примус туристский ПТ широко использовался туристами, охотниками, рыбаками, во многих случаях предохраняя леса от пожаров. Даже дачники с его помощью приготавливали пищу на открытом воздухе. И газовая плитка, и примус туристский раскупались мгновенно, хотя их выпуск достигал 190 тысяч штук в год. Последняя партия примусов ПТ в количестве 1047 штук была собрана цехом 66 в 1996 году, т.е. его производство продолжалось 32 года, всего было выпущено 2686957 штук.



Достигнутых объемов выпуска гражданской продукции оказалось недостаточным, требовалось их увеличение. В связи с этим со второго полугодия 1967 года предприятие начинает выпуск лодочного мотора «Нептун» мощностью 18 л.с.

Конструкция лодочного мотора «Нептун» оказалась не менее удачной, чем лодочного мотора «Москва». По своим техническим параметрам он ни в чем не уступал лучшим мировым образцам, а тем более своему отечественному кон-

куренту – лодочному мотору «Вихрь», выпуск которого освоил в 1965 году Куйбышевский авиамоторный завод имени Фрунзе. Конструктивные решения большинства всех узлов отличались надежностью и удобством обслуживания. Подвеска мотора на резиновых амортизаторах обеспечивала малую вибрацию судна, удобную фиксацию



мотора в откинутом положении, надежную фиксацию на заднем ходу и компенсацию гидродинамического момента от вращения гребного винта. Управлять «Нептуном» было очень легко, боковое усилие на румпеле практически отсутствовало. Несомненным преимуществом был и относительно низкий уровень шума. Специально для «Нептуна» были разработаны надежная система зажигания – двухискровое магдино маховичного типа МН-1 с дополнительными двумя катушками освещения, вырабатывающими ток напряжением 12 вольт, мощностью 40 ватт, и свеча зажигания СИ-12РТ. Разработкой конструкции мотора «Нептун» занималась специально созданная в СКО (отдел 37) группа конструкторов, которую возглавлял начальник группы Маховер В.И. В состав группы входили конструкторы Петлюк Л.Х., Швецова О.Н., Румянцев Б.П., Кунцман С.А., Васильев И. В., Иванникова С. М., Малько Н. М.

В качестве прототипа для лодочного мотора были использованы два образца: отечественный «Ока-16», разра-

ботанный конструкторским бюро Богородского завода, и шведский «Пента Электролюкс» мощностью 17 л.с. От «Оки-16» за основу был взят двигатель, от «Пенты» – дейдвудная часть (низ) мотора. Время поджимало, и начальник СКО Голдовский С.Е. для выпуска чертежей подключил основные группы отдела: группы 03 и 04 (камера сгорания и турбина) выпускали чертежи двигателя, группа 06 (коробка приводов) – корпус редуктора и шестерни с круговым зубом, группа 01 (компрессор) – подвеску. Большое количество чертежей лодочного мотора выпустили не только конструкторы этих групп Маликов Н.Н., Мишин Е.М., Хазов В.В., Корюков В.П., но и начальники этих групп: Фудиман Н.М., Адамович В.Ф., Матусов Л.С.

До настоящего времени в производстве действуют чертежи, выпущенные в 1966 году конструкторами СКО Курченковым Ю.А., Ефремовым Ю.С., Мишиным Е.М., Алексеенко А.А., Белоскурским И.М., Дедовым В.М. и другими.

Работы велись сверхурочно за дополнительную плату, и в короткий срок чертежи лодочного мотора «Нептун» были готовы. Основные работы по компоновке и увязкам мотора были сделаны Маховером В.И. и Петлюком Л.Х.

У вновь созданного «Нептуна» было ещё одно неоспоримое преимущество: большое количество взаимозаменяемых деталей и узлов с другими моторами, что было очень важно в то время из-за хронического дефицита запчастей. На «Нептуне» можно было применить: бензонасос от лодочного мотора «Вихрь», поршневые кольца от мотоцикла К-175 «Ковровец», поршневой палец от мотороллера «Тула», более 30 наименований и узлов от лодочного мотора «Москва» и т.д. Первая партия лодочного мотора «Нептун» в количестве 604 штук была отправлена в эксплуатацию во втором полугодии 1967 года. В декабре того же года начальником группы лодочного мотора, вместо уволившегося с предприятия Маховера В.И., был назначен инженер Ефремов Ю.С.

В первый год эксплуатации выявлялось несколько конструктивных дефектов, которые необходимо было срочно устранить, чтобы выполнить запланированные МАПом объемы выпуска моторов в 1968 году (3000 шт.) и последую-

щие годы. В связи с этим, согласно приказу директора ММЗ «Красный Октябрь» Чернышева В.В. № 171 от 11 ноября 1968 года, на предприятии был организован ОГК-3 (отдел 40) – отдел главного конструктора, целью создания которого было – «обеспечение единого технического руководства по выпуску лодочного мотора «Нептун», своевременного и качественного анализа выявленных недостатков, принятия мер по их устранению». Руководителем отдела был назначен один из самых грамотных и инициативных инженеров предприятия – Баров С.С. За короткое время общее количество работников отдела достигло 32 человека, из них 23 – ИТР. В отделе было создано свое бюро надежности и испытаний. Основу подразделения составила группа лодочного мотора СКО (отдел 37), а из вновь принятых наибольший вклад в доводку и модернизацию мотора внесли Гребеников Б.И., Барышева Н.Н., Филиппов М.Е., Денисова Т.М., Ковалев В.В., Коньшин В.Н., Петрова Н.А., Яшин Б.И. Результатом интенсивной работы отдела было внедрение в серию с 1 сентября 1971 года модели «Нептун-М» мощностью 20 л.с. и повышенной надежностью коленчатого вала и реверс-редуктора, с 1 января 1973 года – модели «Нептун-23» мощностью 23 л.с. Увеличение мощности было достигнуто за счет применения более совершенной трехканальной возвратно-петлевой схемы продувки цилиндров, одновременно было улучшено охлаждение поршней и смазка бронзовых втулок шатунов. Для «Нептуна-23» выпускался комплект из трех гребных винтов, четвертый (диаметр 232 мм, шаг – 250 мм) можно было применить от «Москвы-25». Это позволило владельцам «Нептунов» использовать тяжелые комфортабельные лодки, выпуск которых стал налаживаться в стране.

Прошедшие три с лишним десятилетия показали, что «Нептун-23» и сегодня – лучший отечественный подвесной лодочный мотор, по своим техническим характеристикам практически не уступающий зарубежным моторам своего класса, в то же время обладающий гораздо меньшей ценой (особенно запасных частей), возможностью ремонта собственными силами и

применения более дешевых марок бензина и масел.

Мотор «Нептун» имеет непосредственное отношение и к большим спортивным достижениям. Еще в 1972 году советские спортсмены Черненко Г.Н., Волков В.И. и Соколов В.В. на спортивных судах с моторами «Нептун» установили три мировых рекорда скорости, которые были утверждены Международным водно-моторным союзом (УИМ). Участвуя во Всесоюзных водно-моторных соревнованиях на приз сборника «Катера и Яхты», команда предприятия (тренер – работник цеха 32 Кузьмин М.В. – судья Всесоюзной категории по водно-моторному спорту) была победителем и неоднократным призером этих соревнований, а само предприятие было награждено дипломом первой степени «За высокую надежность лодочного мотора «Нептун-М». Члены команды: Хрусталева О.А., Стрельцов В.И., Коньшин В.Н. (отдел 40), Якушин А.А., Моргунов В., Гусев С.И. (цех 35) стали Мастерами Спорта СССР. Лодочный мотор «Нептун-М» был награжден серебряной медалью ВДНХ.

«Нептун-23» успешно выпускался до начала 80-х годов, был принят на вооружение саперных частей на смену лодочному мотору «Москва». Большие партии моторов отправлялись на экспорт (больше всего – в ГДР).

В сентябре 1981 года в стране произошло второе после 1978 года повышение цен на бензин и одновременное повышение (на 50%) цен на все мотолодки и моторы, вследствие чего резко упал спрос на эти товары. Выпуск лодочного мотора «Нептун-23» после 1984 года прекратился, возобновился только с 1991 года и продолжается по настоящее время.

После возобновления производства лодочного мотора ОГК-3 были разработаны, внедрены в производство и сертифицированы новые модификации «Нептун-23»: «Нептун-23Э» с электронным зажиганием (1996 г.), «Нептун-23Д» с удлиненным дейдвудом (2001 г.) и две модели с увеличенной мощностью и уменьшенным удельным расходом топлива – «Нептун-25Э» (2004г.) и «Нептун-25» (2006г.). За период с 2005 по 2006 годы разработана опытная конст-

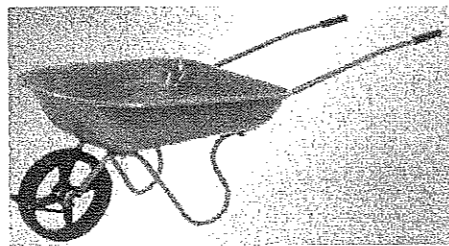
рукторская документация, изготовлены и испытаны опытные образцы новой модели лодочного мотора «Нептун» мощностью 25 л.с. – с новейшей системой электронного зажигания (патент № 2293208), запуском от электрического стартера, коленчатым валом и реверс-редуктором повышенной надежности.

Разработку новых модификаций и моделей моторов «Нептун-23» и «Нептун-25» под руководством начальника ОГК-3 Ефремова Ю.С. производили конструкторы Никитин И.О., Годов Н.Б., Юдаев Е.С., подготовку и проведение испытаний – Шмелев В.И., Черненко Л.Н., Новиков Н.А., Хрусталева О.А., разработку сопроводительной документации – Барабанов С.В., Удрина Л.Г., Леденева В.С., серийное сопровождение – Румянцев Б.П., Кунцман С.А., Прохорова Т.В., корректировку документации – Родионова В.К., Сорокина М.А.

За все время выпуска были разработаны в общей сложности 8 моделей и модификаций лодочного мотора «Нептун», изготовлено и отправлено потребителям – 284511 штук (на 1.01.2007 г.).

В 1964 году группой внешних заказов ОГК были разработаны роликовое педало (спортивного назначения), лодочный якорь для малых судов (лодок) и еще один замечательный товар для населения – соковарка, служащая для получения соков из фруктов и овощей путем их нагрева в паровой ванне. Но в торговой сети соковарка появилась только в 1968 году, т.к. много времени заняла подготовка производства лодочного мотора «Нептун» – самого трудоёмкого их всех ТНП. Соковарка – последнее изделие ТНП, разработанное ОГК. В дальнейшем конструкторское сопровождение всех ТНП и разработка новых видов была возложена на ОГК-3. С 1972 по 1974 годы ОГК-3 возглавлял инженер Носков А.А. При нем в серийное производство были внедрены лодочный мотор «Нептун-23», тележка ручная садово-огородная, сувенир «Орёл».

В 70-80-е годы предприятие в больших количествах изготавливает гражданскую продукцию: детали, узлы (поршни, болты и гайки шагунов, пальцы) и запчасти к двигателю автомобиля «Москвич 412», узлы силосоуборочно-



го комбайна «Вихрь», поворотные головки к станкам с программным управлением, шестерни к трактору «Беларусь», фрикционные муфты к косилке-плющилке, муфты ЖМС-60302, нестандартное оборудование, детали и узлы для предприятий легкой промышленности.

Значительное повышение цен в сентябре 1981 года привело к резкому падению спроса не только на лодочный мотор «Нептун-23», но практически и на все другие ТНП. В то же время МИНАВИПРОМ требовал от руководства предприятия увеличить объемы выпуска ТНП в кратчайшие сроки. И опять заводские конструкторы нашли выход из трудного положения. Ими заблаговременно на одной из с/х выставок был выбран и приобретён японский образец тиллера (сейчас это – самоходный мотокультиватор), предназначенный для обработки почвы специальной фрезой на мелких частных земельных участках. Подобных машин в нашей стране ещё не производилось, поэтому ОГК-3 сразу приступил к изучению конструкции и сбору необходимой информации, в том числе поиску отечественных комплектующих. По эскизным чертежам осенью 1981 года были изготовлены, собраны и испытаны два опытных образца, а в декабре этого же года генеральный директор нашего предприятия Чернышев В.В. дал указание об организации производства первой установочной партии мотокультиватора «Крот» в количестве 100 штук.

На выпуск чертежей МК, оснастки и инструмента, изготовление оснастки были даны очень жесткие сроки. Все работали непрерывно, вечерами и в выходные дни в течение трех месяцев, поэтому техническая документация была сделана в установленные сроки. При разработке конструкции и выпуске чертежей мотокультиватора основные работы под руководством начальника ОГК-3 Ефремова Ю.С. были выполне-

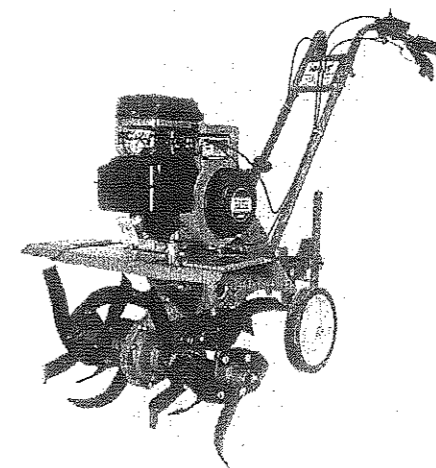
ны инженерами Румянцевым Б.П., Петлюком Л.Х., Стрельцовым В.И., Ивановой С.М., Савиным В.М., Юркиным А.Г., Кунцман С.А., техниками Удриной Л.Г., Петровой Н.А.

Всю техническую документацию (технические условия, карта уровня и качества, эксплуатационная документация, программы-методики испытаний, нормативный перечень запчастей и т.д.), необходимую для отправки мотокультиваторов в торговую сеть, разработали инженеры Яшин Б.И., Кузнецов В.В., Логачев А.Н. Изготовление необходимых опытных деталей, сборку и испытания отдельных узлов и мотокультиватора в целом, замеры деталей производили рабочие ОГК-3: Грошев И.И. – опытный жестянщик, Константинов Г.В. – фрезеровщик, Хрусталева О.А., Новиков Н.А., Колчинский А.Я. – испытатели-двигателей, Казакова Л.Е. – контролер. После сдачи конструкторской документации также напряженно работали службы отделов главного технолога и главного металлурга, но изготовление оснастки было задержано на целый год из-за перегрузки подготовительного производства заказами по оснащению нового авиационного двигателя – изделия 88 для самолета «МИГ-29». Вследствие этого первая партия мотокультиваторов, получивших название «Крот», была выпущена в апреле 1984 года – впервые в стране среди подобных изделий. Благодаря МК «Крот» сначала десятки, а затем сотни тысяч простых тружеников избавились от выполнения самой тяжелой операции по обработке почвы на своих огородных и садовых участках – копать землю лопатой.

Мотокультиватор «Крот» с двухтактным двигателем мощностью 2,4 л.с. относится к классу современного механизированного садово-огородного инструмента. Основной рабочий орган – фрезы (ротора с ножами специальной формы). По сравнению с традиционным плугом, «Крот» гораздо лучше рыхлит почву, измельчает сорную растительность, равномерно перемешивает с землей органические и минеральные удобрения. С его помощью можно выполнять различные операции: неглубокую вспашку без оборота пласта, рыхление, выравнивание почвы, прополку

междурядий, а в дальнейшем окучивать, нарезать гряды, перевозить различные грузы, косить и т.д.

Большие усилия предприятие предприняло по организации рекламы МК «Крот», т.к. у населения практически отсутствовала какая-либо информация о начале производства и возможностях этого изделия. Были опубликованы соответствующие публикации в многотиражных журналах «Приусадебное хозяйство», «Техника-молодежи», ряде центральных газет, в том числе в «Труде» и «Московской правде», напечатаны настенные, карманные календари и просто плакаты «Мотокультиватор «Крот». Одним из самых удачных образцов рекламы оказался рекламный фильм, снятый Свердловской студией документальных фильмов с участием популярных киноактеров Г.Вицина и Е.Моргунова. В результате спрос на «Кроты» постоянно повышался.



В 1987 году были разработаны и внедрены конструкции навесных орудий для МК: окучник однорядный, полольник и диски для защиты растений, что значительно расширило функциональные возможности мотокультиватора и количество желающих его приобрести. В том же году были внедрены и разработанные в ОГК-3 колеса с грунтозацепами, создававшие большее тяговое усилие, чем полольники, что значительно облегчило труд оператора при окучивании. Разработанные навесные орудия к «Кроту» обладали новизной и оригинальностью, вследствие чего работниками предприятия Ефремовым Ю.С.,

Носковым А.А., Расстанаевым А.Ф., Румянцевым Б.П., Стрельцовым В.И. и Хрусталевым О.А. были получены авторские свидетельства на изобретения: номера 1155169, 1342439, 1373338, 1519533.

За разработку и внедрение в серийное производство мотокультиватора «Крот» разработчикам, зам. главного технолога, зам. начальника производства и зам. начальника сборочного цеха – Ефремову Ю.С., Петлюку Л.Х., Самохину Н.Н., Шмонину В.А., Напольнову Н.Н. были присуждены премии советских профсоюзов с вручением нагрудного Знака «Лауреат премии советских профсоюзов».

По указанию ЗГУ МАП ТМКБ «Союз» разработал модернизированный вариант «Крота», превратив его в маленький мотоблок. С помощью дополнительных принадлежностей: подвески, кронштейна и двух больших колес к «Кроту» стало возможным подсоединение тележки, косилки, насосной установки и т.д. Эти навесные орудия также были разработаны конструкторскими коллективами ТМКБ «Союз», а впоследствии внедрены на ОАО «ММП им. В.В.Чернышева». Модернизированному варианту «Крота» был присвоен индекс «МК-2». Активное участие в разработке и испытаниях конструкций ТНП принял зам. главного конструктора Стрельцов В.А., Бьюнов С.А., начальник РКО Хорошутин И.И., начальники групп Кубышкин А.В., Горячев В.В., конструкторы Точенов В.П., Кондрин К.В., Чудинов Н.Т., Евстигнеев Ю.А., Холопов А.А., Рашкин В.А., Коровина Н.В., Кондакова Л.В. и др.

Из разработанных дополнительных принадлежностей к МК-2 самой удачной оказалась малогабаритная тележка оригинальной конструкции Евдокимова Л.П., которая и сегодня является лучшей из имеющихся в продаже, как отечественных, так и импортных.

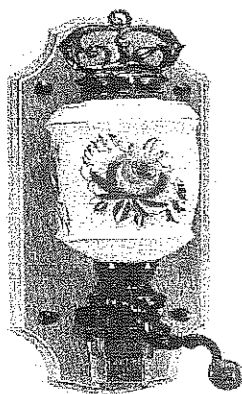
Но помимо преимуществ, конструкция МК-2 имела и существенные недостатки: увеличенный на 12 кг вес, большая стоимость и повышенная трудоемкость. Поэтому выпуск её продолжался всего два года (1987-1988 гг.), а на смену ей пришла разработанная ОГК-3 модель МК1А, лишенная указан-

ных недостатков, и которой позднее был присвоен индекс МК1А-02.

Из-за массового выделения гражданам страны земельных участков в личное пользование, мотокультиватор «Крот» превращается в «государственный дефицит». Министерство авиационной промышленности принимает решение о резком увеличении выпуска «Кротов». По его указанию документация на мотокультиватор передается ММПО «Салют» и ОМПО им. Баранова (г.Омск), который до настоящего времени выпускает это изделие под названием «Крот-ОМ».

ТМКБ «Союз» для нашего предприятия разработало также более сложную конструкцию легкого мотоблока – мотопфрезу МТФ-1, имевшую две скорости вперед, одну – назад, поворотные ручки управления, специальный вал отбора мощности и т.д. Но в связи с тем, что в тот период подготовительное производство было загружено изготовлением оснастки для изделия 88, было принято решение МТФ-1 в серию не внедрять. В настоящее время эта конструкция с четырехтактными импортными двигателями мощностью от 3,5 до 6,0 л.с. под названием мотоблок «Салют» выпускается ММПО «Салют».

Параллельно с дополнительными принадлежностями к мотокультиватору в период с 1984 по 1992 годы разрабатываются и внедряются в производство новые ТНП: овощерезка, массажер «Бодрость-2», кофемолка ручная «Мель-



ница» - 1985г., примус туристский «ПТ-2», грунтозаборник - 1987г., набор «Подарок новоселу» (для перемещения мебели по квартире) - 1988 г.,

функциональная коляска «Муравей» для инвалидов (разработчик ОГК-2, авторы Васильев Ю.В., Копчиков И.К.-1992 г.), которая предназначалась для перемещения внутри помещения человека, потерявшего естественную способность передвижения. С её помощью в условиях малогабаритной квартиры можно было совершить следующие действия:

- пересаживаться на сиденья различной высоты или укладываться в постель;
- подниматься вверх или опускаться вниз (для посадки в кресло с уровня пола);
- пользоваться туалетом и ванной.

Но ввиду значительной стоимости из-за своей многофункциональности «Муравей» не имел большого покупательского спроса.

К середине 90-х годов развертывается ожесточенная конкурентная борьба за рынок сбыта малогабаритной с/х техники. В России выпуском мотокультиваторов и мотоблоков стало заниматься более 20 крупных предприятий. В продаже в больших количествах стала появляться аналогичная импортная техника с четырехтактными двигателями. Для сохранения спроса на мотокультиватор предприятие совершенствует его конструкцию и выпускает к нему дополнительные орудия: 1995 год – новая модель «Крота» МК-1А-01 с задним ходом; 1996 год – установка насосная УН-1; 1997 год – новая модель «Крота» МК1А-01Ц с задним ходом и центробежным регулятором двигателя; 1998 год - тележка одноосная ТО-200; 1999 год – косилка навесная фронтальная. Разрабатываются и внедряются конструкции мотокультиваторов «Крот» с четырехтактными двигателями ведущих мировых фирм производителей:

- 1995 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-01 с двигателем ВН-35 мощностью 3,5 л.с. фирмы «Текамси» (Италия);
- 1997 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-02 (без заднего хода);
- 2003 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-04 с двигателем ГЕО-ТЕК 35 мощностью 3,5 л.с. фирмы «Текамси»;
- мотокультиватор «Крот» МК-4-01 с двигателем «Бригс и Стрэттон» мощностью 3,5 л.с. одноименной фирмы (США);
- 2005 год – мотокультиватор «Крот»

МК-3-05 с двигателем ГЕО-ТЕК 40 мощностью 4 л.с. фирмы «Текамси» (Италия);

- мотокультиватор «Крот» МК-5-01 с двигателем GC-135 мощностью 4 л.с. фирмы «Хонда» (Япония);

- 2007 год – мотокультиватор «Крот» МК-6-01 с двигателем EX 130Д мощностью 4,3 л.с. фирмы «Субару Робин» (Япония);

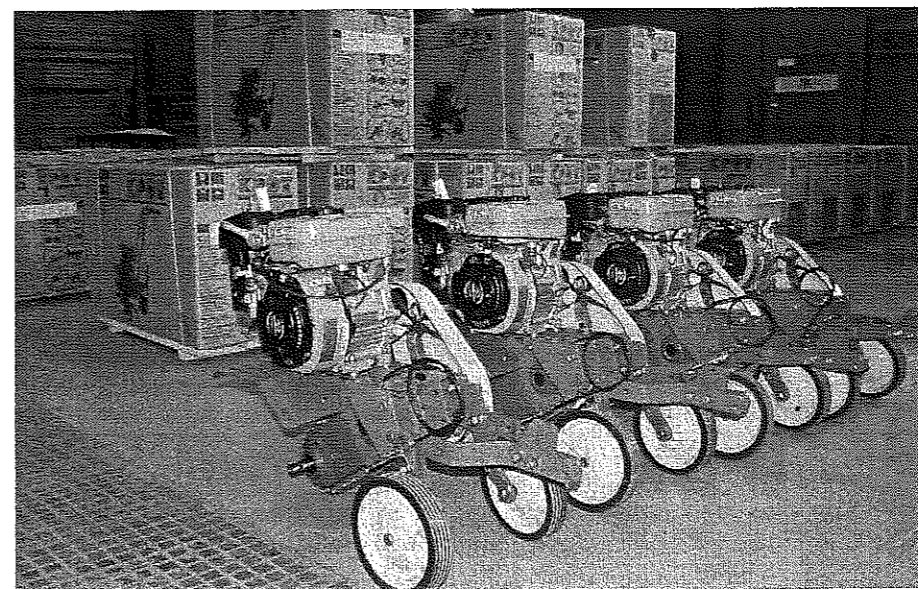
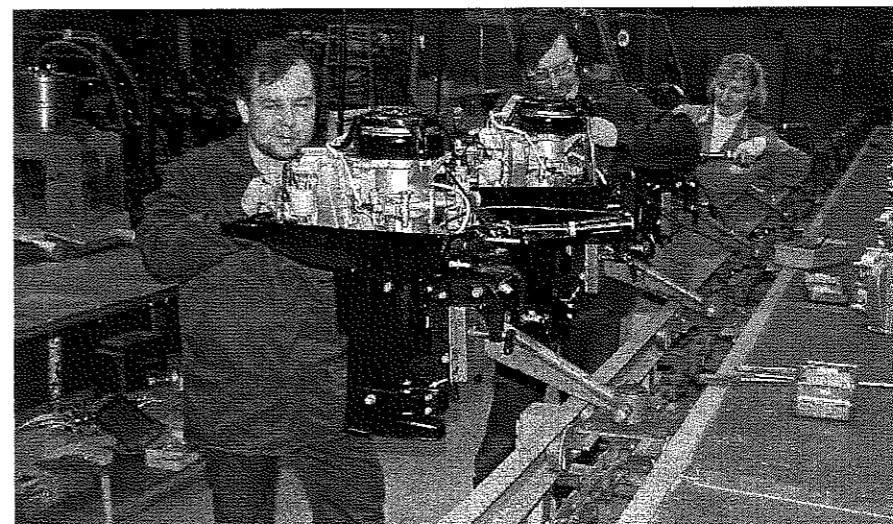
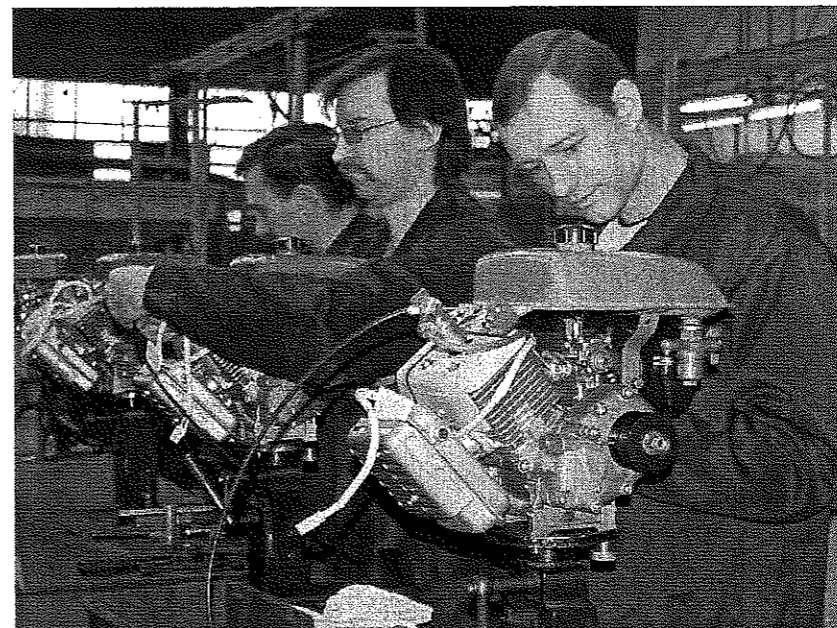
- мотокультиватор «Крот» МК-7-01 с двигателем ИМ 120 мощностью 4 л.с. фирмы «Инногард Консулт ЛТД» (Венгрия).

В период с 1999 по 2002 годы импортные двигатели для МК «Крот» не закупались из-за произошедшего в стране дефолта в 1998 году. Деньги у населения обесценились, и сбыт находили только мотокультиваторы МК1А-02 и МК1А-01Ц с двигателями собственного производства как более дешевые.

Всего за период с 1984 по 2006 годы было разработано 14 различных моделей и модификаций мотокультиваторов «Крот», общий выпуск которых по состоянию на 1.01.2007 год составил 491618 штук.

По мере увеличения объемов выпуска ТНП за счёт лодочного мотора, мотокультиватора и других изделий уменьшались объёмы изготовления другой гражданской, не авиационной продукции, заказы на которую практически прекратились после распада СССР. Для обеспечения коллектива предприятия работой и загрузки производственных мощностей в 90-х годах было освоено производство нового вида гражданской продукции авиационного назначения – турбовинтовой двигатель ТВ7-117С (для пассажирского самолета ИЛ-114). На базе этого же двигателя в 1993-95 годах предприятие совместно с НПП «Завод им.В.Я.Климова» и АО «Гипронииавиапром» изготовил газотурбинную установку ГТЭ-1500 мощностью 1500 кВт.

На предприятии нет обособленного производства ТНП: детали и сборочные единицы изготавливаются в тех же производственных цехах, где производятся и авиационные двигатели. Поэтому и система управления производством, и комплексная система управления качеством основной продукции одни и те же, а из общего количества стандартов



Фоторепортаж из цеха 77

предприятия – 114, на ТНП распространяются – 75. Именно этим и объясняется стабильное и высокое качество ТНП, выпускаемых ОАО «ММП им. В.В.Чернышева». Не случайно заслуженным авторитетом у населения из-за высокого качества пользуются лодочный мотор «Нептун», мотокультиватор «Крот», неоднократно аттестованный на высшую категорию качества, и другие ТНП.

Основой высокого качества выпускаемых товаров являются передовые технологии, современное оборудование и квалифицированный персонал. Так, наиболее сложные детали и сборочные единицы мотокультиватора и лодочного мотора длительное время изготавливает цех 66: поршни – на модернизированных токарных станках повышенной точности чешского производства мод. SV-18RA, SUI-32; окончательная обработка внутренних поверхностей цилиндра МК – на уникальном многопозиционном хонинговальном станке мод. 2VZH160/350 фирмы Kadia (Германия); изготовление картера МК – на линии специальных агрегатных станков фирмы SAS (Югославия), токарная обработка поршней и цилиндров – на участке станков с ЧПУ и т.д. Специально для сборки ТНП в 1995 году был сдан в эксплуатацию сборочный цех 77 производственной площадью 3000 кв.м, рассчитанный на сборку 30000 лодочных моторов в год при двухсменной работе. В цехе располагаются малярное отделение, отделения конвейерной сборки лодочных моторов, МК и двигателей для них, отделение сборки подузлов, механизированный склад готовых деталей, упаковочное отделение и т.д.

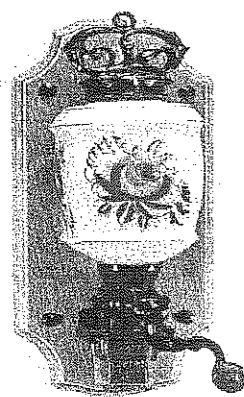
Освоение производства в короткие сроки технически сложных ТНП: лодочных моторов «Москва», «Нептун», а затем и мотокультиватора «Крот», стало возможным благодаря высокому профессиональному мастерству рабочих, конструкторов, технологов, персоналу других профессий, руководителей производств – от мастера до генерального директора. Многие из них уже нет среди нас, другие продолжают трудиться и в настоящее время. В первую очередь нельзя не вспомнить добрым словом работников литейных цехов 23, 28 (позднее слившимся с ц. 23), 55. Только в

ных недостатков, и которой позднее был присвоен индекс МК1А-02.

Из-за массового выделения гражданам страны земельных участков в личном пользовании, мотокультиватор «Крот» превращается в «государственный дефицит». Министерство авиационной промышленности принимает решение о резком увеличении выпуска «Кротов». По его указанию документация на мотокультиватор передается ММПО «Салют» и ОМПО им. Баранова (г.Омск), который до настоящего времени выпускает это изделие под названием «Крот-ОМ».

ТМКБ «Союз» для нашего предприятия разработало также более сложную конструкцию легкого мотоблока – мотопфрез МТФ-1, имевшую две скорости вперед, одну – назад, поворотные ручки управления, специальный вал отбора мощности и т.д. Но в связи с тем, что в тот период подготовительное производство было загружено изготовлением оснастки для изделия 88, было принято решение МТФ-1 в серию не внедрять. В настоящее время эта конструкция с четырехтактными импортными двигателями мощностью от 3,5 до 6,0 л.с. под названием мотоблок «Салют» выпускается ММПО «Салют».

Параллельно с дополнительными принадлежностями к мотокультиватору в период с 1984 по 1992 годы разрабатываются и внедряются в производство новые ТНП: овощерезка, массажер «Бодрость-2», кофемолка ручная «Мель-



ница» - 1985г., примус туристский «ПТ-2», грунтозаборник - 1987г., набор «Подарок новоселу» (для перемещения мебели по квартире) - 1988 г.,

функциональная коляска «Муравей» для инвалидов (разработчик ОГК-2, авторы Васильев Ю.В., Копчиков И.К.-1992 г.), которая предназначалась для перемещения внутри помещения человека, потерявшего естественную способность передвижения. С её помощью в условиях малогабаритной квартиры можно было совершить следующие действия:

- пересаживаться на сиденья различной высоты или укладываться в постель;
- подниматься вверх или опускаться вниз (для посадки в кресло с уровня пола);
- пользоваться туалетом и ванной.

Но ввиду значительной стоимости из-за своей многофункциональности «Муравей» не имел большого покупательского спроса.

К середине 90-х годов развертывается ожесточенная конкурентная борьба за рынок сбыта малогабаритной с/х техники. В России выпуском мотокультиваторов и мотоблоков стало заниматься более 20 крупных предприятий. В продаже в больших количествах стала появляться аналогичная импортная техника с четырехтактными двигателями. Для сохранения спроса на мотокультиватор предприятие совершенствует его конструкцию и выпускает к нему дополнительные орудия: 1995 год – новая модель «Крота» МК-1А-01 с задним ходом; 1996 год – установка насосная УН-1; 1997 год – новая модель «Крота» МК1А-01Ц с задним ходом и центробежным регулятором двигателя; 1998 год – тележка одноосная ТО-200; 1999 год – косилка навесная фронтальная. Разрабатываются и внедряются конструкции мотокультиваторов «Крот» с четырехтактными двигателями ведущих мировых фирм производителей:

- 1995 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-01 с двигателем ВН-35 мощностью 3,5 л.с. фирмы «Текамси» (Италия);
- 1997 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-02 (без заднего хода);
- 2003 год – мотокультиватор «Крот» МК-3-04 с двигателем ГЕО-ТЕК 35 мощностью 3,5 л.с. фирмы «Текамси»;

- мотокультиватор «Крот» МК-4-01 с двигателем «Бриггс и Стрэттон» мощностью 3,5 л.с. одноименной фирмы (США);

- 2005 год – мотокультиватор «Крот»

МК-3-05 с двигателем ГЕО-ТЕК 40 мощностью 4 л.с. фирмы «Текамси» (Италия);

- мотокультиватор «Крот» МК-5-01 с двигателем GC-135 мощностью 4 л.с. фирмы «Хонда» (Япония);

- 2007 год – мотокультиватор «Крот» МК-6-01 с двигателем EX 130D мощностью 4,3 л.с. фирмы «Субару Робин» (Япония);

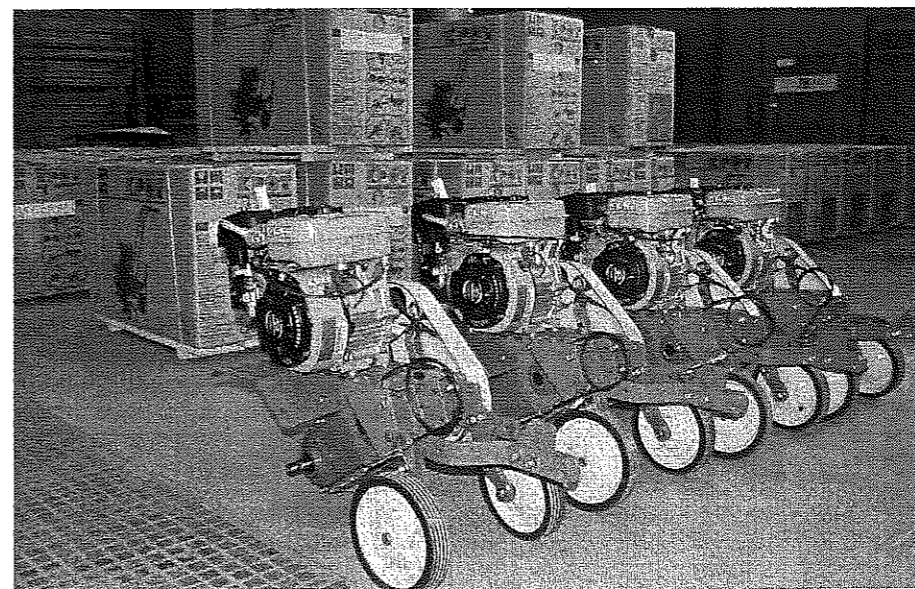
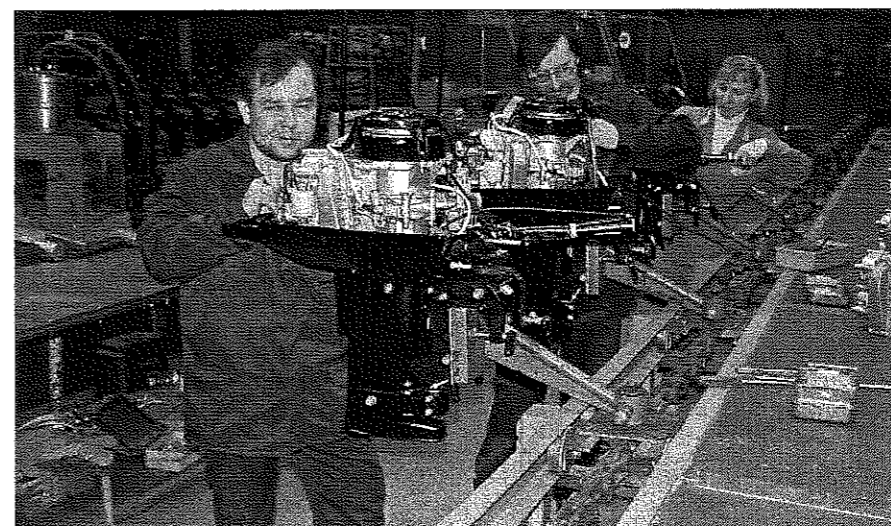
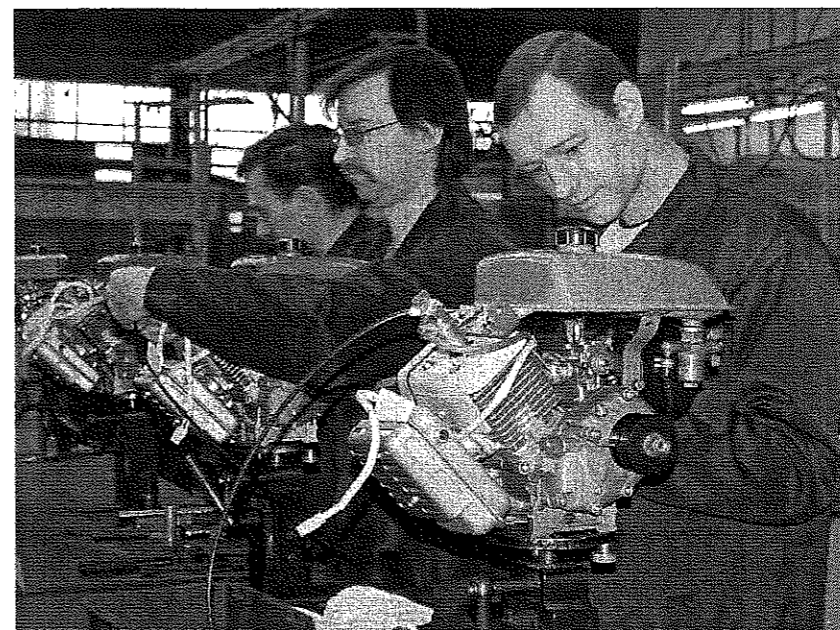
- мотокультиватор «Крот» МК-7-01 с двигателем ИМ 120 мощностью 4 л.с. фирмы «Инногард Консулт ЛТД» (Венгрия).

В период с 1999 по 2002 годы импортные двигатели для МК «Крот» не закупались из-за произошедшего в стране дефолта в 1998 году. Деньги у населения обесценились, и сбыт находили только мотокультиваторы МК1А-02 и МК1А-01Ц с двигателями собственного производства как более дешевые.

Всего за период с 1984 по 2006 годы было разработано 14 различных моделей и модификаций мотокультиваторов «Крот», общий выпуск которых по состоянию на 1.01.2007 год составил 491618 штук.

По мере увеличения объемов выпуска ТНП за счёт лодочного мотора, мотокультиватора и других изделий уменьшались объёмы изготовления другой гражданской, не авиационной продукции, заказы на которую практически прекратились после распада СССР. Для обеспечения коллектива предприятия работой и загрузки производственных мощностей в 90-х годах было освоено производство нового вида гражданской продукции авиационного назначения – турбовинтовой двигатель ТВ7-117С (для пассажирского самолета ИЛ-114). На базе этого же двигателя в 1993-95 годах предприятие совместно с НПП «Завод им.В.Я.Климова» и АО «Гипрониавиапром» изготовил газотурбинную установку ГТЭ-1500 мощностью 1500 кВт.

На предприятии нет обособленного производства ТНП: детали и сборочные единицы изготавливаются в тех же производственных цехах, где производятся и авиационные двигатели. Поэтому и система управления производством, и комплексная система управления качеством основной продукции одни и те же, а из общего количества стандартов



Фоторепортаж из цеха 77

предприятия – 114, на ТНП распространяются – 75. Именно этим и объясняется стабильное и высокое качество ТНП, выпускаемых ОАО «ММП им. В.В.Чернышева». Не случайно заслуженным авторитетом у населения из-за высокого качества пользуются лодочный мотор «Нептун», мотокультиватор «Крот», неоднократно аттестованный на высшую категорию качества, и другие ТНП.

Основой высокого качества выпускаемых товаров являются передовые технологии, современное оборудование и квалифицированный персонал. Так, наиболее сложные детали и сборочные единицы мотокультиватора и лодочного мотора длительное время изготавливает цех 66: поршни – на модернизированных токарных станках повышенной точности чешского производства мод. SV-18RA, SUI-32; окончательная обработка внутренних поверхностей цилиндра МК – на уникальном многопозиционном хонинговальном станке мод. 2VZH160/350 фирмы Kadia (Германия); изготовление картера МК – на линии специальных агрегатных станков фирмы SAS (Югославия), токарная обработка поршней и цилиндров – на участке станков с ЧПУ и т.д. Специально для сборки ТНП в 1995 году был сдан в эксплуатацию сборочный цех 77 производственной площадью 3000 кв.м, рассчитанный на сборку 30000 лодочных моторов в год при двухсменной работе. В цехе располагаются малярное отделение, отделения конвейерной сборки лодочных моторов, МК и двигателей для них, отделение сборки подузлов, механизированный склад готовых деталей, упаковочное отделение и т.д.

Освоение производства в короткие сроки технически сложных ТНП: лодочных моторов «Москва», «Нептун», а затем и мотокультиватора «Крот», стало возможным благодаря высокому профессиональному мастерству рабочих, конструкторов, технологов, персоналу других профессий, руководителей производств – от мастера до генерального директора. Многие из них уже нет среди нас, другие продолжают трудиться и в настоящее время. В первую очередь нельзя не вспомнить добрым словом работников литейных цехов 23, 28 (позднее слившимся с ц. 23), 55. Только в

лодочном моторе «Нептун» насчитывается 44 наименования литейных деталей, часть из которых является сложными и крупногабаритными.

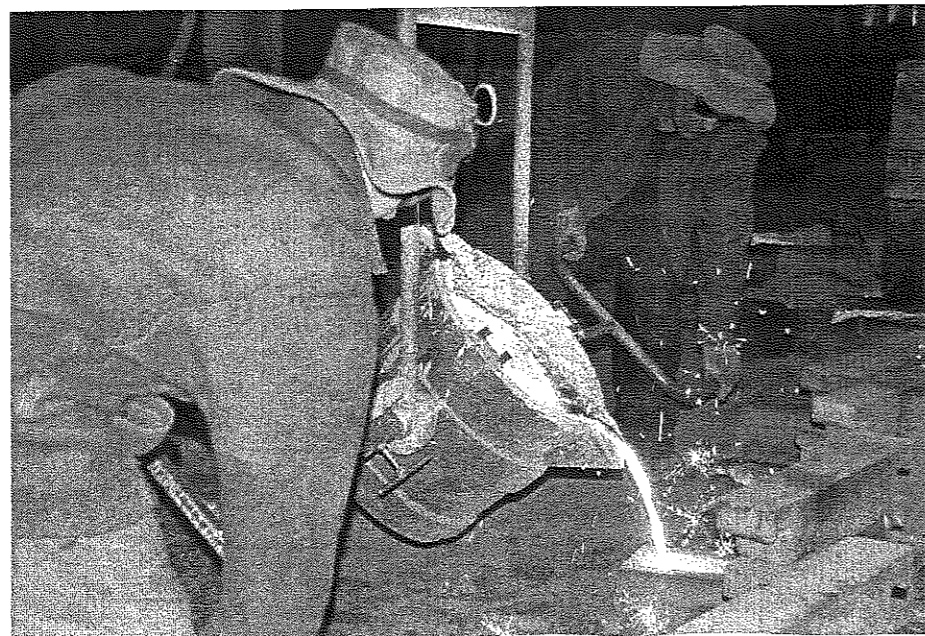
Первые партии лодочных моторов «Москва» и «Нептун» отправлялись в торговую сеть с деталями, изготовленными методом литья в землю. Модели для этих деталей изготавливались лучшими модельщиками цеха 28 Мягковым В.П., Леоновым П., Касмыниным В.Ф. За короткое время литье в землю заменилось на литье в кокиль, при этом кокильная оснастка изготавливалась под непосредственным руководством зам.-начальника цеха Голубева А.И., одного из лучших специалистов – литейщиков авиационной отрасли.

Много энергии и изобретательности вложили в доводку оснастки и организацию производства качественных отливок зам. начальника цеха Безменов В.С., металломоделщики – Грачев И.П., Лукашин М.И., слесарь ремпри Анатолев В.Н., металломоделщик Новиков О.Я., разметчик Павлов А.С., фрезеровщики Самсонова А.М., Нижегородов Б.А., начальники техбюро Болдырев В.А., Сырин В.А., технологи – Балашова Т.М., Соколова Т.П. (ныне начальник техбюро цеха 23), начальник цеха Левин Я.Е., а позднее сменившие его Славин Ю.Т., Гаврилин В.И. Земляные формы для первых отливок картера и головки цилиндра МК «Крот» готовил лучший формовщик цеха Лепилин А.И.

Одна из самых сложных отливок мотокультиватора – чугунный цилиндр – отливается в цехе 55. Первую деревянную модель для этого цилиндра изготовил в 1981 году (и сохранил до наших дней!) лучший модельщик цеха 55 Любенин Н.П., первые отливки цилиндра обрабатывал под руководством Пешехонова К.Н. (тогда старший мастер) обрубщик Тимофеев Н.И. О сложности конструкции отливки цилиндра МК говорит тот факт, что позднее её не смогли освоить ни ММПО «Салют», ни ОМПО им. П.И.Баранова (г.Омск).

Коллектив цеха 2 (ныне вошедший в состав цеха 1) осваивал точнейшие детали (с микронными допусками) колечатого вала (щеки, шатуны, валики) и реверс-редуктора (шестерни, рессору, валик гребного винта, храповик).

Шестерни лодочного мотора «Нептун» имели круговой зуб, и технологам, наладчикам, фрезеровщикам пришлось немало поломать голову, чтобы добиться наилучшего пятна контакта зубьев сопрягаемых шестерен. Цехом в то время руководил Смиронов И.Н. В разработке технологий и доводке технологических процессов изготовления деталей лодочного мотора на рабочих местах непосредственно участвовали начальник техбюро Давыдов С.А., технологи Дмитриев П.А., Карпов В.И., Рогов С.Я., сменный мастер Факаев В.Д., крупнейшие специалисты по фрезеров-



Фоторепортаж из цеха 55

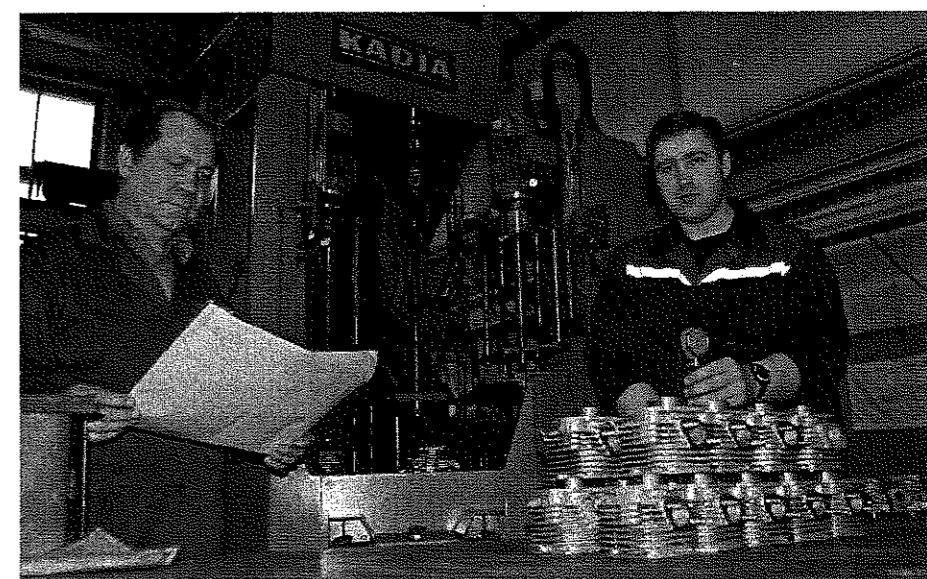
ке и шлифовке зуба Фролов В.В., Семеряков И.Ф. и ныне работающие Корепанов В.М. – зам.начальника цеха, ст.мастера Венедеев П.В., Захаров Н.П., мастер Осипов Ю.И., слесарь Монахов В.Б., резьбошлифовальщик Куприяшкин А.Д., конструктор Никифоров Н.В. Одна из самых опытных контролеров по шестерням – Шемарова В.А. прекрасно помнит, с какой тщательностью проверяла параметры (100%) первых деталей лодочного мотора «Москва»: валики гребного винта и рессоры, включая замеры твердости.

В освоении корпусных деталей лодочного мотора активное участие приняли работники цеха 5: Батюк В.В. – зам.начальника цеха, Цитрон И.Х. – технолог, Плешанов В.А. – ныне зам.начальника цеха, Савельев Н.Д. – наладчик, Екселев Н.С. – оператор станков с ЧПУ.

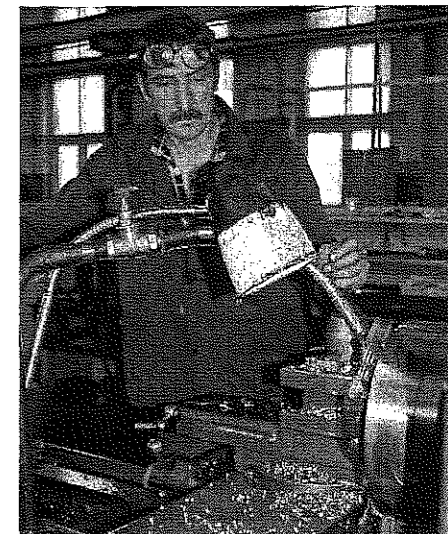
Особое место среди цехов, выпускающих продукцию ТНП, занимает цех 66. Его коллектив на протяжении многих лет в больших количествах производил качественную сборку и упаковку известных на всю страну примусов туристских ПТ и газовых плиток П-2. Организацией производства и освоением этих изделий занимались начальник цеха Голдин Н.Б. и его заместитель Третьяков О.Н., позже цехом руководили Гусев В.Н., Юдаков В.И. Потом в цехе стали выпускаться соковарка, тележка ручная, автомобильная лебедка «Спутник», ручная кофемолка «Мельница», массажер «Бодрость» и другие ТНП.

В настоящее время цех изготавливает одни из самых ответственных деталей лодочного мотора и мотокультиватора – поршни, цилиндры, картера, маховики и другие. Руководит цехом Лысенко В.С, ранее проработавший много лет начальником производства ТНП. В обеспечении высокого качества выпускаемой цехом продукции заслуга заместителей начальника цеха Мелянца А.В., Титова Г.А., оператора станков с ЧПУ Герасимова М.Н., токаря Вахлакова А.В., старших мастеров Мазарчука Д.П., Иванникова Н.Ф., электроника Белова Н.В.

Предприятие по праву гордится своим новым техническим центром по обслуживанию выпускаемых ТНП, расположенным в удобном для населения



месте по адресу г. Москва, ул. Б. Набережная, д. 9, корп. 1. Центр, оснащенный всем необходимым оборудованием, инструментом и испытательными стендами, осуществляет гарантийные и послегарантийные ремонты, продажу запасных частей, техническое обслуживание и консультации. Он же заключает договоры с сервисными центрами и мастерскими «Рембыттехники», расположенными практически во всех регионах РФ, на ремонт и техническое обслуживание ТНП, выпускаемых предприятием. Весь парк сервисных центров и мастерских, а также торговых организаций и магазинов, реализующих продукцию предприятия, полностью обеспечен необходимыми рекламными материалами (календари, буклеты, рекламные роли-



Фоторепортаж из цеха 66

ки, техническая документация, иллюстрированные каталоги, альбомы, РЭ) и запчастями, что предопределяет качественное гарантийное и послегарантийное обслуживание ТНП. Руководит техническим центром опытный и энергичный инженер Севрюгин А.Д.

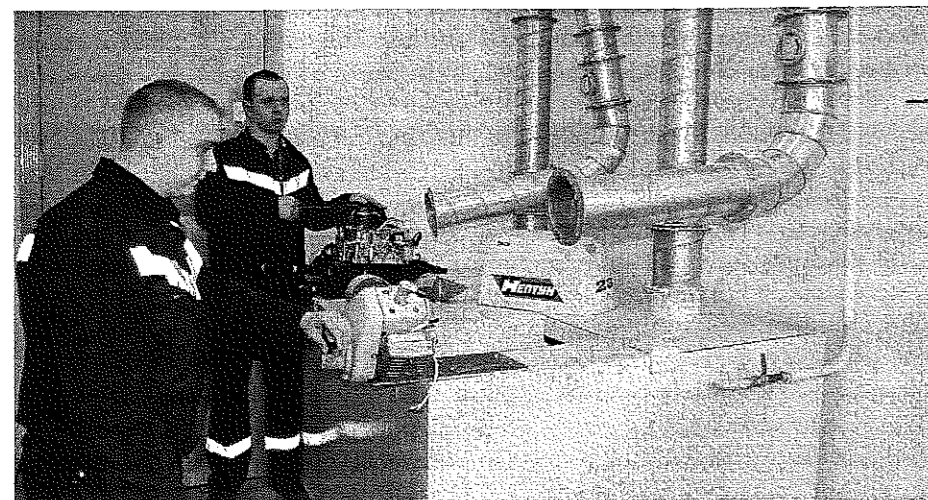
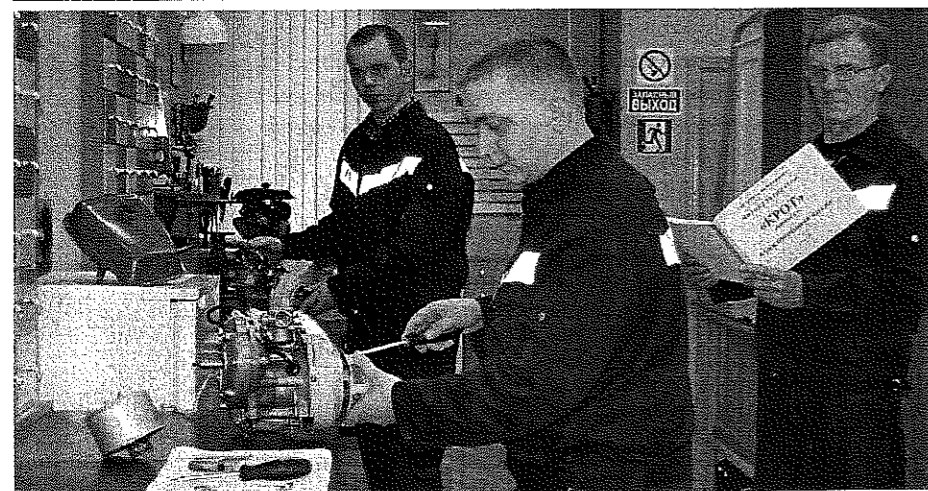
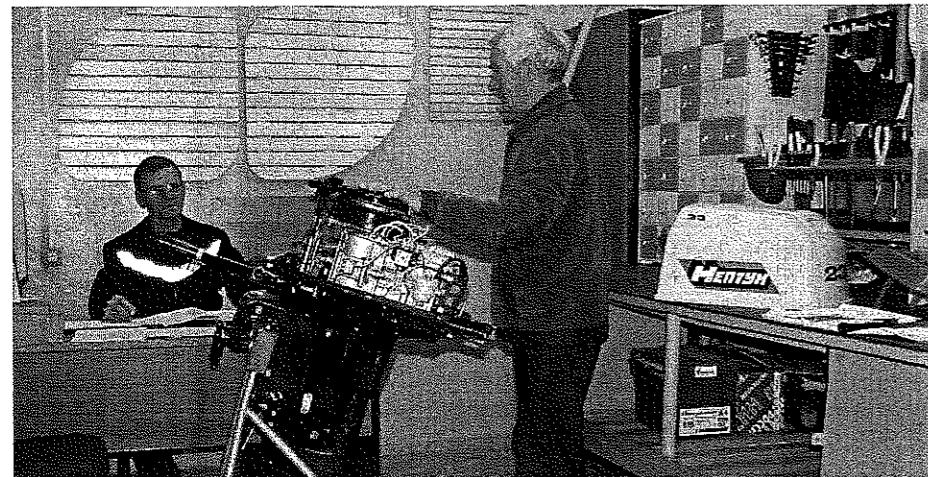
При больших объемах выпуска ТНП требуется и много рабочей силы. В ос-

новном приходит молодежь, при этом завод для многих – первая трудовая ступень до призыва в армию. Фактически производство ТНП является кузницей квалифицированных кадров для основного производства: в последствии лучших токарей, фрезеровщиков, слесарей – сборщиков и молодых людей других профессий переводят на изготовление

авиационных двигателей. Наиболее талантливые из них становятся руководителями производства.

В шестидесятые годы заместителем начальника цеха 66 работал будущий генеральный директор предприятия Третьяков О.Н., а бывший метролог Баров С.С. – возглавлял конструкторский отдел по ТНП (ОГК-3), также как и зам.генерального директора Носков А.А. в семидесятые годы. Самое большое пополнение получают сборочные цеха. Так начинали свой трудовой путь слесарями-сборщиками ТНП: Чернов М.С. – ныне главный диспетчер, начальник ПДО предприятия, Чернов В.С. – начальник сборочного цеха 30, Эйдеман В.Л. – начальник сборочного цеха 35, Чистяков М.А. и Воронин Ю.А. – старшие мастера цеха 35, Черепенин А.А. – бригадир одной из лучших бригад на сборке авиационных двигателей в цехе 35; Булычев А.Ю., Уткин А.А., Виноградов Г.А., Кирсанов Н.А., Максимов С.А., Галкин О.В., Фролов В.А., Кошкин Е.О. – в настоящее время собирают авиационные двигатели также в цехе 35; Якомульский А.Ю. работает слесарем в цехе 30. В этом же цехе трудится и о. мастера Морозов Б.А., ранее работавший токарем на участке изготовления шестерен для трактора «Беларусь». Бывший слесарь и фрезеровщик цеха 2 Корепанов В.М., обрабатывающий детали для а/м «Москвич», – ныне зам. начальника цеха 1, один из лучших специалистов по изготовлению шестерен авиационных двигателей.

Многие классные специалисты, вышедшие с участка сборки ТНП цеха 35, своими знаниями и квалификацией прежде всего обязаны великолепным наставникам молодежи этого участка – мастерам Мащевичу В.С., Князеву Н.К., зам.начальника цеха Соколухину Н.Г. Именно они, не жалея ни сил, ни времени, учили своих «мальчишек» (так они любовно их называли) профессиональному мастерству и воспитывали в них гордость за свою профессию. Школу производства ТНП также прошли: начальник цеха 34 Предков В.М., начальник сборочного цеха ТНП Напольнов Н.Н., его заместители Волынкин В.М. и Напольнов А.Н.



Фоторепортаж из бюро гарантийного ремонта

При подготовке производства первой модификации лодочного мотора «Нептун» проектированием специальной технологической оснастки, инструмента и разработкой технологических процессов сборки занимались инженеры-конструкторы отдела 3 Никонов А.Д., Хрульков А.А., Белов В.М., Барсуков Б.С., технологи Алексеев Н.Н., Самохин Н.Н., технологи цеха 35 Аэров В.Л., Баулин И.И., Майоров Л.И., Стулова Л.Н.

Большой личный вклад в освоение и организацию производства новых видов ТНП: лодочных моторов «Москва» и «Нептун», мотокультиватора «Крот» и других изделий внесли в разное время генеральные директора Чернышев В.В., Напольнов А.Н., а также руководители предприятия: Пайкин Г.И., Расстанаев А.Ф., Голунов М.Д., Шмонин В.А.

В годовщину 75-летия предприятия производство ТНП переживает сложный период. Из-за больших долгосрочных заказов на авиационные двигатели (как военных, так и гражданских) оказались недостаточными мощности основных производственных цехов, численность рабочих и ИТР. Поэтому сегодня происходит перебазировка оборудования для изготовления ТНП в менее загруженные цеха, размещение на договорной основе заказов на их изготовление на других предприятиях, таких как ООО «Техоснастка» в г.Россошь Воронежской области, куда в перспективе предполагается разместить, кроме механической обработки, штамповочное, гальваническое и литейное производства. Эти меры позволят восстановить выпуск ТНП в прежних объемах и номенклатуре, сохранить завоеванные рынки сбыта лодочных моторов «Нептун» и мотокультиваторов «Крот» (которых было продано почти 300000 и 500000 штук соответственно), их сервисную сеть и, как следствие, сотни рабочих мест в стране. А также наметить планы на освоение новых перспективных изделий ТНП.

## Гражданская продукция неавиационного назначения ОАО «ММП им.В.В.Чернышева»

№	Наименование	Год выпуска
1.	Черепичные прессы	1946г.
2.	Генераторы С-2-40, С2-60	1946г.
3.	Реверсы КС-1	1946г.
4.	Тракторные детали	1946-1948гг., 1953г., 1955г., 1957г., 1958г.
5.	Узлы для троллейбуса МГ-82	1946-1949гг.
6.	Кирпичные прессы	1948г.
7.	Редукторы для речных судов	1948г.
8.	Компрессор и ходовая часть для троллейбуса	1949г.
9.	Пивные насосы	1949г.
10.	Детали и узлы к карто-фелеуборочному комбайну	1953-1954гг.
11.	Торфопогрузчик	1954г.
12.	Узлы силосоуборочного комбайна «СК»	1956-1957гг.
13.	Дождевальные установки	1956г.
14.	Спецстанки	1961г.
15.	Сельскохозяйственные детали	1961г., 1965г., 1966г., 1975г., 1977г., 1981г., 1982г., 1986г.
16.	Шестерни к трактору «Беларусь» 057;117	1963г., 1964г., 1967-1975гг., 1982-1993г.,
17.	Муфты ЖМС-6002	1963г., 1968г., 1970г., 1972-1975гг., 1982-1991гг.
18.	Нестандартное оборудование	1963г.
19.	Металлорежущие станки	1963г.
20.	Комплекты узлов КУР для тростникового комбайна для Кубы	1964-1965гг.
21.	Узлы и запчасти к двигателю для автомобиля «Москвич 412»	1968-1992гг.
22.	Узлы силосоуборочного комбайна «Вихрь»	1971-1972гг.
23.	Узлы программных станков	1971г.
24.	Детали к косилке - плющилке	1983-1984гг.
25.	Изготовление деталей и узлов для предприятий Министерства легкой промышленности	1988г.



**Товары народного потребления**

№	Наименование	Год выпуска	Примечание
1.	Котелок солдатский	1948 – 1960 гг.	С 1942 г. – завод № 500
2.	Фляги молочные	1949 г.	
3.	Алюминиевые миски и столовые ложки	1949 – 1956 гг.	
4.	Раскладные кровати (раскладушки)	1949 г.	
5.	Мотор лодочный подвесной «Москва»	1956 - 1963 гг.	С 1953 г. – предприятие п/я 75
6.	Керосинки	1956г.	
7.	Газовая плитка П2	1964 – 1982 гг.	С 1963 . - ММЗ «Красный Октябрь»
8.	Примус туристский «ПТ»	1964 – 1996 гг. 1998 г., 1999 г.	С 1960 . – организация п/я 4704
9.	Лодочный якорь	1965г.	
10.	Роликовое педало	1965 – 1977 гг.	
11.	Мотор лодочный подвесной «Нептун»	1967 – 1970 гг.	
12.	Соковарка	1968 – 1970 гг.	
13.	Мотор лодочный подвесной «Нептун-М»	1971 – 1972 гг.	
14.	Мотор лодочный подвесной «Нептун – 23»	1973 – 1984 гг. 1991 г. - по н. время	
15.	Тележка ручная садово-огородная	1973 г. - по н. время	
16.	Сувенир «Орёл»	1974 – 1984 гг.	С 1977г.- ММПО «Красный Октябрь»
17.	Лебёдка ручная «Спутник»	1977 г.	
18.	Массажер «Бодрость»	1978 – 1992 гг.	
19.	Сувенир «Ключ»	1980 г.	
20.	Мотокультиватор «Крот» МК-1	1984 – 1986 гг.	С 1983г.- «ММПО им. В.В. Чернышёва»
21.	Массажер «Бодрость-2»	1984 – 1990 гг.	
22.	Овощерезка	1985 г.	
23.	Кофемолка ручная «Мельница»	1985 – 2002 гг.	
24.	Примус туристский «ПТ-2»	1987 – 1993 гг.	
25.	Грунтозаборник	1987 – 1988 гг.	
26.	Мотокультиватор «Крот» МК-2	1987 – 1988 гг.	
27.	Мотокультиватор «Крот» МК-1А	1987 – 1989 гг.	

**ОАО «ММП им. В.В. Чернышёва»**

28.	Окучник	1987 г. – по н. время	Навесные орудия к МК
29.	Полольники	1987 г. – по н. время	Навесные орудия к МК
30.	Диски для защиты растений	1987 г. – по н. время	Навесные орудия к МК
31.	Колеса с грунтозацепами	1987 г. – по н. время	Навесные орудия к МК
32.	Подвеска	1987 г. – по н. время	Дополнительные принадлежности к МК
33.	Кронштейн	1987 г. – по н. время	Дополнительные принадлежности к МК
34.	Колеса	1987 г. – по н. время	Дополнительные принадлежности к МК
35.	Набор «Подарок новосёлу»	1987 г. – 1993 гг.	
36.	Мотокультиватор «Крот» МК-1А-02	1990 г. – по н. время	С 1991г. «ГММПИ им. В.В.Чернышёва»
37.	Инвалидная коляска «Муравей»	1992 – 2005 гг.	
38.	Мотокультиватор «Крот» МК-1А-01	1995 – 1997 гг.	
39.	Мотокультиватор «Крот» МК-3-01	1995 – 2003 гг.	С 1994 .- ОАО «ММП им. В.В.Чернышёва»
40.	Установка насосная УН-1	1996 г. – по н. время.	
41.	Мотор лодочный подвесной «Нептун 23-Э»	1996 г. – по н. время	
42.	Тележка одноосная ТО-200	1996 г. – по н. время	
43.	Мотокультиватор «Крот» МК-3-02	1997 г.	
44.	Мотокультиватор «Крот» МК-1А-01Ц	1997 г. – по н. время	
45.	Косилка навесная фронтальная	1999 г. – по н. время	
46.	Мотор лодочный подвесной «Нептун 23Д»	2001 г.	
47.	Мотокультиватор «Крот» МК-3-04	2003 – 2005 гг.	
48.	Мотокультиватор «Крот» МК-4-01	2003 г. – по н. время	
49.	Мотор лодочный подвесной «Нептун 25-Э»	2004 г. – по н. время	
50.	Мотокультиватор «Крот» МК-3-05	2005 – 2006 гг.	
51.	Мотокультиватор «Крот» МК-5-01	2005 г. – по н. время	
52.	Мотор лодочный подвесной «Нептун 25»	2006 г. – по н. время	
53.	Мотокультиватор «Крот» МК-6-01	2007 г.	
54.	Мотокультиватор «Крот» МК-7-01	2007 г.	

## В рабочий полдень

Много лет на нашем предприятии существует добрая традиция – проводить концерты в заводских подразделениях силами детских творческих коллективов дворца культуры «Красный Октябрь». Такие концерты с разнообразной программой, которые проходят в обеденный перерыв, не

только доставляют удовольствие работникам предприятия, но и улучшают настроение, создают хороший трудовой настрой на весь оставшийся день.

В год 75-летия нашего предприятия такие маленькие «праздники» стали более частыми и желанными для заводчан.

### Ждем новых встреч!

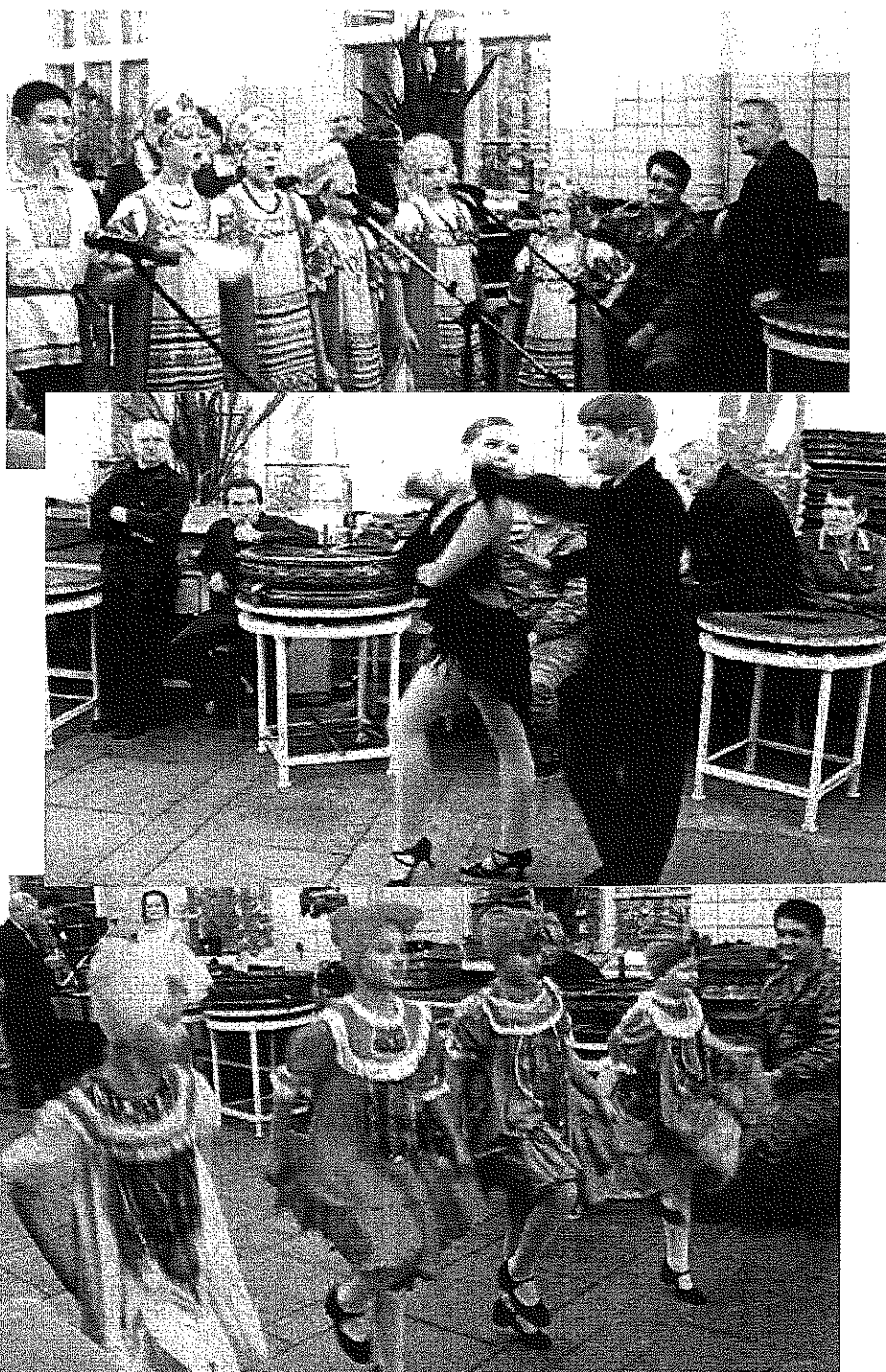
24 октября в цехе 1 прошел очередной концерт самодеятельных артистов, организованный художественным руководителем ДК Алексеем Викторовичем Васильевым.

В концерте принимали участие детский ансамбль «Василек» под руководством Татьяны Ивановны Григорьевой, студия балетного танца «Фокстрот» – руководитель Ирина Николаевна Меньшихина, а также фольклорный коллектив – руководитель Ирина Ивановна Абрамова.

Детский задор, улыбки ребят и зажигательная музыка давали зрителям удивительный заряд бодрости. А лирические песни в исполнении Алексея Викторовича Васильева создавали атмосферу душевности.

Начальник цеха Владислав Игоревич Родителив поблагодарил коллектив артистов за такой «щедрый подарок» и пожелал всем больших творческих успехов.

**С. Синчук,**  
предцехкома цеха 1



Редактор  
Л. А. ТИЩЕНКО

Адрес редакции и типографии:  
125362, Москва,  
ул. Циолковского, 15/5

Газета выходит  
по пятницам  
2 раза в месяц

Телефоны  
редакции:  
20-27, 491-68-92

Зак. 1103  
Тир. 800