

**Источник: Таганрогская правда**

**Дата выпуска: 14.03.1937**

**Номер выпуска: 59**

**Заглавие: За первоклассный и дешевый мотоцикл**

**Автор: В. А. Биге**

В последний день февраля, в 16 часов, с конвейера (если его можно так назвать) сборочного цеха, сошел тысячный мотоцикл «ТИЗ».

Программа января и февраля по выпуску мотоциклов заводом выполнена на сто процентов..

Кажется, как будто все хорошо: мотоцикл освоен, программа выполнена, машины сданы заказчику.

Но на самом деле это далеко не так. Не отнимая, заслуг, которые имеет завод в деле освоения новой продукции, приходится указать, что по сравнению с прошлым годом, за два месяца 1937 года никакого прогресса в производстве мотоциклов не наблюдалось. А ведь это молодое производство и в СССР, и у нас на заводе, требующее непрерывного совершенствования.

Перед заводом им. Сталина стоит огромная задача: дать стране действительно хорошую, прочную и дешевую машину. А над решением этой задачи завод работал последнее время меньше всего. Все силы и внимание были направлены на выполнение месячного задания. Работа только в этом направлении мало полезна. В нашу эпоху—в эпоху исключительных темпов и технических достижений во всех отраслях техники — только непрерывное совершенствование конструкции, увеличение производительности труда и снижение себестоимости могут служить залогом успеха.

Как выполнялась программа по мотоциклам в январе и феврале? Первые двадцать дней января цехи не торопились с выполнением плана, а в конце месяца это вызвало огромное напряжение и штурмовщину. Дело дошло до того, что 30-31 января пришлось сборочный цех превратить чуть ли не в арену цирка: были вынесены из цеха рабочие столы и обкатка мотоциклов производилась почти круглые сутки по узкому кольцу цеха.

В феврале та же история, только разница, в том, что метеорологические данные позволили делать обкатку мотоциклов на территории завода.

Допустимо ли так работать? Может ли при таких условиях подниматься качество мотоцикла? Нет, конечно, такая работа— вредное и нетерпимое явление.

А происходит это потому, что нет еще нужной организации работы, правильного планирования, умелого технического руководства и повседневного контроля. Цехи предоставлены сами себе и работают также крайне бессистемно. Вот пример вопиющей бесплановости: сборочный цех до сих пор не сдал два мотоцикла с колясками, которые настойчиво требует заказчик. Эти мотоциклы уже три месяца как собраны, но цех не торопится их сдать и до сих пор не привел их в порядок.

Безобразно работает отдел снабжения завода — важнейшая артерия, питающая производство. Несмотря на ряд сигналов в заводской газете, отдел снабжения своей работы не перестроил. По-прежнему в отделе снабжения царит разгильдяйство, безответственность и очковтирательство. По-прежнему не налажено снабжение красками, переключателями, инструментом, бензокраниками и др. деталями. Большая доля вины за срыв работы цехов лежит на отделе снабжения.

Такое дело, как мотоцикlostроение, при огромной номенклатуре деталей требует гибкости и четкости работы отдела снабжения, т. е. того, чего нет в отделе снабжения завода. Надо положить конец расточительной доставке в бутылках и банках, в ручных чемоданах и с проводниками вагонов красок и растворителей, переключателей и т. п. При такой системе случается, что детали едут из Москвы с проводником в Сочи, проезжают на обратном пути Марцево и снова попадают в Москву. Оказывается, агенты отдела снабжения проспали и не встретили поезд. Так случилось с партией пасатижей, которые вернулись в Москву, а без них

срывается отправка готовых мотоциклов. Таких примеров можно привести десятки.

Теперь о качестве мотоциклов.

Тизовский мотоцикл еще далеко не удовлетворяет основным требованиям заказчика и имеет ряд конструктивных недостатков. Данные проведенной эксплуатации мотоцикла отметили также ряд его недостатков. Главнейшими конструктивными недостатками являются: недостаточная емкость масляного резервуара, лимитирующая радиус пробега до 120 километров, слабая работа переднего тормоза, неустойчивость подножки и подставок, трудная заводка мотора, недостаточный выжим сцепления и д-р. Модернизация машины с учетом исправления этих дефектов проводится чрезвычайно медленно. Начальник конструкторского бюро заявляет, что он до сих пор не может добиться изготовления опытных образцов этих деталей, так как цехи, не имея лимитов на экспериментальные работы, не хотят с ним даже разговаривать. Обидно видеть, как ряд пустячных реконструктивных переделок, неизмеримо улучшающих наш ТИЗовский мотоцикл, до сих пор не проводится в жизнь.

Мотоциклы мало обкатываются, отчего имеют тугое переключение скоростей и вой в шестернях коробок и распределений. Станок «Ридлера», предназначенный для обката мотоциклов в стационарных условиях, до сих пор не смонтирован. Работа по монтажу станка идет безобразно вялыми темпами и, кроме того, временами останавливается вовсе. Станок для обкатки под нагрузкой коробки скоростей, также до сего времени не пущен. Около двух месяцев в цехе № 3 валяются по полу кронштейны и балки для станка, засыпанные уже мусором и облитые краской при ремонте помещения, а станка нет.

Наш тяжелый и сильный мотоцикл предназначен преимущественно для езды с боковой коляской. Этот вид транспорта к тому же и более необходим нашей стране. Завод обязан в кратчайший срок наладить у себя серийный выпуск мотоциклов с колясками.

В этой части также дело обстоит не лучше. Коляска спроектирована, чертежи готовы, но... лежат без движения больше месяца в конструкторском бюро завода. Надо немедленно приступить к изготовлению образцов, чтобы после испытания и необходимых переделок, пустить коляски в серийное производство.

Неудовлетворительна и внешняя отделка мотоцикла: окраска неряшливая, окантовка небрежная, оксидирование совершенно неудовлетворительное.

Вот яркие примеры «борьбы» за качество мотоцикла.

Отстает также и отдел технического контроля. К нашему стыду, нужно заметить, что негодная деталь, поставленная на наш мотоцикл, была обнаружена только в Москве. Сломался валик сектора кик-стартера. Оказалось, что внутри валика отверстие было просверлено на 7 миллиметров глубже, отчего тело по кольцу осталось толщиной всего в пол миллиметра. А ведь ОТК «проверял» калибрами глубину сверловки. Случай этот не единичен. В аппарате ОТК, так же как и в отделе снабжения, мало квалифицированных и аккуратных работников. А ведь в отделе ОТК завода должны быть лучшие производственники. Контролер ОТК не только должен уметь браковать деталь, он должен знать, как она должна изготавливаться, анализировать брак и давать указания рабочим, как изжить брак.

Наконец, последнее, на чем надо особо остановиться, это себестоимость нашего мотоцикла.

Отпускная цена, установленная в 1937 г. в 8600 рублей, является еще чрезвычайно высокой и недоступной для широких масс населения. Для государства она является также мало приемлемой так как лучшие комфортабельные автомобили «М-1», стоят немногим дороже мотоцикла «ТИЗ».

Отсюда вывод, что отпускная цена на него должна быть значительно снижена. Сравнивая цены на мотоциклы зарубежных марок, стоимость нашего мотоцикла не должна превышать 4500—5000 руб. Эта цифра есть нормальная стоимость нашего мотоцикла, которой мы должны добиваться, и которая вполне реальна.

Главнейшей причиной большой себестоимости опять-таки является плохое планирование производства и плохая организация. Когда завод осваивал производство, когда отсутствовали необходимые приспособления, тогда можно еще мириться с излишками рабочей

Не то теперь, когда мотоцикл полностью освоен. Путем отбора лучших производственников и ИТР, при правильной организации производства и планировании, развертывая стахановское движение и соцсоревнование, мы можем значительно удешевить машину.

Вот вкратце главнейшие задачи, которые стоят перед заводом имени Сталина в деле организации производства дешевых мотоциклов.