

Впервые на комбинате
По следам конфликта
в кузнечно-прессовом

3

«Роза ветров»:
Духовный мир человека

4

Продолжается льготная подписка на
«Магнитогорский металл» на 1995 год.
Стоимость годового комплекта для
постоянных читателей и пенсионеров
12000 рублей. Подписку можно
оформить в любом отделении связи

МАГНИТОГОРСКИЙ МЕТАЛЛ

Газета акционерного общества
«Магнитогорский
металлургический комбинат»

СУББОТА
29 октября
1994 года

№ 209-210
(8891-8892)

Цена договорная

Газета выходит
с 5 мая 1935

Завтра - в День работников автомобильного транспорта коллектив АТП отмечает свое 25-летие



«БелАЗ» — дело тонкое

Непривычно видеть Владимира Георгиевича Вагина, утверждающего, что более двух десятков лет Вагин-старший имел дело только с могучими «БелАЗами».

— Пусть привыкают, — кивает в сторону своих Вагин. — Я свое на этих машинах отъездил. Хотя это только со стороны кажется, что «БелАЗ» огромный. Когда привыкнешь к размерам, им управлять не сложнее, чем «КамАЗом». «БелАЗ» — машина надежная. Но вот, когда предстоит ремонт, то приходится попотеть: каждая деталь весит чуть ли не сотню килограммов.

— Белазисты даже в морозы ремонтируют машины на свежем воздухе. Почему?

— Есть теплый ремонтный бокс, но все машины он вместить не в состоянии. Но сейчас мы уже как-то привыкли, приспособились. А в первое время, когда «БелАЗы» только появились на Малом Куйбасе, горя хапнули. Техника новая, навыков ремонтных работ не было. Но ничего, справлялись. Умудрились даже двигатель вручную устанавливать.

— И ни разу у вас не было желания бросить все и податься на более легкие хлеба?

— Трудно бывало. Но желания бросить не было. Я люблю свою работу. Правда, здоровье сегодня не то: бывает радикулит разыгрывается — не уймешь.

Беседа с Вагиным-старшим проходила в присутствии Вагина-младшего.

— Я всегда гордился своим отцом, восхищался его работоспособностью. Профессию он свою уважает. А когда отец предложил поработать с ним, я сразу согласился, — говорит Олег Владимирович. Сейчас ремонтирую коробки передач. А весной пересяду на «БелАЗ».

На снимке: династия Вагиных.

Фото и текст Ю. ПОПОВА.

Главное — люди

Сотни представителей автопрофессии трудятся сегодня в АО ММК: водители, механики, диспетчеры... Не будь их, металлургический гигант не смог бы существовать и действовать. Тысячи тонн различных грузов ежедневно перевозят авто-транспортники по ММК и за его пределами. Более того, каждую уборочную страду целые автоколонны отправляются на помощь сельчанам.

Автотранспортный цех — самое крупное авто-предприятие АО ММК. И нынешний профессиональный праздник для его коллектива особый: он совпал с 25-летием со дня основания АТЦ.

Четверть века... Много это или мало? Смотря как оценивать. Судя по годам, — расцвет молодости, по проделанной работе — опыт и деловитость. Но лучше об этом расскажет начальник АТЦ Федор Геннадьевич ШАЙДУЛИН.

— Раньше наше подразделение находилось на территории ремонтно-строительного цеха: арендовали помещение, мастерские. Своей базы еще не было. Машин, чтобы обеспечить запросы ММК, явно не хватало. Приходилось пользоваться услугами ПАТО города. Но вопрос о нашем будущем не откладывался в долгий ящик. С 1969 года мы начали создавать и обустроить свою базу неподалеку от северного блока прокатных цехов на берегу Башки. Уже в 1974 году выросли первые помещения и благоустроены площадки для стоянки и ремонта, хотя диспетчерская продолжала функционировать в вагончике. Трудно было, но никто не падал духом. Строя основную, мы одновременно возводили небольшую базу для многотонных БелАЗов на Малом Куйбасе — тогда этот участок

(Окончание на 2-й стр.)

