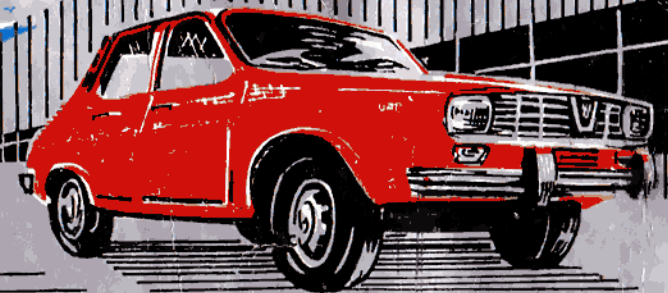


C. ȘTEFĂNESCU - C. MOROȘAN - I. SOARE



# MONOGRAFIA UZINELOR de AUTOTURISME PITESTI



Prof. C. ȘTEFĂNESCU

Ing. C. MOROȘAN

Ing. I. SOARE

# Monografia Uzinei de autoturisme Pitești



— Octombrie 1972 —

107 m

La început de drum - Urâm tinărului colectiv al Uzinei de autoturisme Pitești mari succese și multe satisfacții în activitatea sa.

Constructorilor și mântorilor le adresăm calde felicitări pentru modul exemplar și termenul scurt în care au realizat acest important obiectiv al planului cincinal.

Felicităm, de asemenea, cadrele de conducere ale uzinei și conducerea ministerului pentru felul în care au asigurat îndeplinirea acestei importante sarcini stabilite de Congresul al IX-lea al partidului.

20 AUGUST 1968

*Manea Hănsu*  
*Manea Hănsu*  
*Manea Hănsu*  
*Manea Hănsu*

## *Stimate cititor!*

Dacă ești din partea locului, mai oprește-te o clipă și încearcă să cuprinzi cu privirea și mintea trecutul zbu-ciumat al acestor meleaguri, dar mai ales prezentul și viitorul lor luminos.

Dacă n-ai trecut niciodată pe la noi, te rugăm înrolează-te în rîndul sutelor de vizitatori care bat zilnic la porțile uzinei constructoare a primului autoturism românesc, și vei vedea mîndria întregii țări durată în beton, oțel și sticlă, făurită de hărnicia oamenilor de aici.

Miile de argeșeni, vrednici urmași ai meșterului Manole îndrăgostiți de frumos și muncă, au adunat gînd cu gînd faptele lor înscriind în această carte cîte ceva din amintirea celor „douăzeci de ani“, în care, zi de zi, cuvîntul Partidului Comunist Român și al secretarului său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu, a prins viață dînd roade bogate.

Imaginea faptelor ce oglindesc cuprinsul acestei retrospective înmănunchează marile împliniri ale acestor ani, ca rezultat al curajului, hărniciei și puterii de a privi greutățile în lumina speranțelor, de viitor, imagini ce vor înnobila mintea și brațele generațiilor viitoare, care peste ani și ani vor duce mai departe spre noi culmi, făclia inițiativei, creației și autoperfecționării.

Contemplînd realitățile prezentei monografii și privind zborul limuzinelor românești pe șoselele patriei și dincolo de hotarele ei, se cuvine acum, cînd am împlinit două decenii de activitate, să onorăm abnegația și munca plină de pasiune a acestor oameni minunați, uniți trup și suflet în marea familie a constructorilor de autoturisme.

Cu deplină încredere în cuvîntul partidului, noi cei de astăzi, comuniștii uzinei de autoturisme, urmați de întregul colectiv ne vom face datoria, pentru a se putea consemna în cărțile altor decenii, viitorul de aur al autoturismului românesc.

Avînd drept far călăuzitor în întreaga noastră activitate documentele de o excepțională însemnătate teoretică și practică a recentei Conferințe Naționale a Partidului Comunist Român, vom munci în așa fel, încît să ne achităm cu cinste de sarcinile care ne-au fost trasate, și să ne aducem o valoroasă contribuție la făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate în scumpa noastră patrie.

Colibași, septembrie 1972.

ing. MIHAI DUMITRU  
Director General al Grupului de Uzine  
de autoturisme Pitești

# I. Partea introductivă

## Cuvînt înainte

Anii construcției socialiste au adus prefaceri fundamentale pe plan economic și social — cultural, au marcat un salt considerabil în ridicarea permanentă a nivelului de trai a celor ce muncesc, dovedind caracterul profund științific al politicii partidului, însușite cu entuziasm de întregul nostru popor.

În fiecare județ, în fiecare colț al țării noastre, a pătruns și pătrunde cu nestăvilită forță (încă din 1945, de la Conferința Națională a Partidului) industrializarea socialistă, operă hotărîtoare și determinantă în dezvoltarea armonioasă și fără precedent a României, în ridicarea ei la nivelul țărilor celor mai avansate din punct de vedere economic.

Dacă ne-am referi numai la ultimul cincinal (1966—1970) din istoria de mai bine de un pătrar de veac a socialismului în patria noastră, am constata că rolul industrial în economie a crescut simțitor, sporind participarea ei la crearea venitului național de la 49 la sută în 1965, la 60 la sută în 1970.

În această scurtă, dar bogată etapă, au intrat în producție 1500 noi capacități și obiective industriale, iar industria constructoare de mașini a ajuns să reprezinte 25 la sută din întreaga producție a țării.

Pe această linie a dezvoltării vertiginoase se înscrie și județul Argeș — pion înaintat al industrializării socialiste a patriei noastre. În comparație cu trecutul nu prea îndepărtat, Argeșul — nume de rezonanță istorică și de tradiție populară — a devenit astăzi un județ cu o pondere industrială remarcabilă.

Industria sa puternică, complexă și modernă, este urmarea transpunerii în viață a programului de dezvoltare economică trasat de cel de al IX-lea Congres al partidului nostru.

Numai în cincinalul (1966-1970) s-au investit 14,8 miliarde lei din care 11,9 miliarde lei în industrie. La sfîrșitul anului 1970 așa după cum arată tovarășul Gheorghe Năstase, prim secretar al Comitetului Județean Argeș al Partidului Comunist

Român „județul Argeș a realizat o producție globală industrială egală cu producția din anul 1950 a 19 județe de talia județului nostru“.

Pe lângă extinderea vechilor ramuri: carbonifere, petroliere, textilă, alimentară, constructoare de mașini, am putea spune că direcțiile dezvoltării din ultima perioadă s-au arat pe industria chimică, a energiei electrice și cea constructoare de mașini.

Ceea ce este esențial și demn de remarcat, este faptul că ritmul industrializării județului Argeș a fost mult superior față de cel stabilit la nivelul economiei naționale.

Astfel, el a crescut de la 16,8 la sută în anul (1961-1965), la 21,5 la sută în anii (1966-1970) față de 11,8 la sută cât a fost înregistrat în ansamblul industriei țării noastre, ponderea cea mai mare revine construcției de mașini, cu 133,6 la sută.

Fără îndoială că un asemenea ritm al dezvoltării industriale care atestă convingător că în municipiul Pitești s-a produs o impresionantă „explozie“ industrială, fenomen caracteristic dinamismului economic al României socialiste, are influențe imediate nu numai asupra locurilor și oamenilor, dar și asupra geografiei economice a județului.

Astăzi, aceste schimbări rapide, adevărate „mutații geografice“, comportă și un ritm al înțelegerii lor, fiind clar pentru oricine că numai datorită partidului, politicii sale clar văzătoare și consecvente, sînt posibile aceste realizări.

Unul din cele mai semnificative exemple în acest sens, îl constituie chiar Uzina de autoturisme Pitești, de care este strîns legată grija deosebită și perseverentă cu care tovarășul Nicolae Ceaușescu a militat pentru promovarea fabricației de autoturisme în Republica Socialistă România.

Construită într-un timp record, de numai un an și jumătate, prin eforturile deosebite ale muncitorilor argeșeni, înfrățite cu ale celor din Brașov, la 20 august 1968 orele 13,15 în prezența tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului nostru, a pornit pe drumurile țării primul autoturism românesc DACIA 1100.

În istoria industrializării socialiste a țării a fost înscrisă astfel o nouă pagină glorioasă, vis de aur a citorva generații de oameni din trecut.

Intrarea României în categoria țărilor constructoare de automobile a marcat în același timp și atingerea acelor indici de calitate ai unei industrii, treaptă de maturitate, competență și calitate în accepțiunea cea mai largă a noțiunii, așa cum sublinia și tovarășul Nicolae Ceaușescu în cuvîntarea sa la mitin-

gul ocazionat de inaugurarea Uzinei de Autoturisme. „Inceperea fabricației de autoturisme, marchează un pas înainte, de ordin calitativ în activitatea minunatului nostru corp de ingineri, muncitori și tehnicieni din industria constructoare de mașini“.



Momentul istoric al inaugurării Uzinei de autoturisme Pitești

De asemeni, felicitînd colectivul de constructori ai uzinei, tovarășul Nicolae Ceaușescu, arată că: „Autoturismul românesc „DACIA“ care are și o valoare de simbol, să vestească și în țară și peste hotare capacitatea constructorilor de mașini români, a poporului român“, aspect ce reprezintă un prilej de dublă satisfacție și mîndrie patriotică a muncitorilor argeșeni, făurarii primului automobil românesc.

Produsul inițial al Uzinei de autoturisme Pitești a fost conceput pe baza unei licențe a „regiei RENAULT“ din Franța urmînd apoi prin contribuția specialiștilor noștri să se realizeze și alte tipuri.

Prin fuzionarea cu Uzina de piese auto, din imediata apro-

piere în anul 1969, întreprinderea reprezintă în prezent cel mai însemnat obiectiv industrial al județului Argeș, din cadrul industriei constructoare de mașini.

Autorii au considerat necesar de a prezenta cititorilor și celor interesați, lunga cale plină de greutate dar și de satisfacții a dezvoltării fabricației autoturismelor de oraș, pornind de la o zonă unde mai de mult era o livadă iar în prezent se găsește o cetate a tehnicii moderne. Pentru o prezentare mai aprofundată atât a condițiilor de dezvoltare cât și a zonei în care este amplasată uzina, s-au consultat în afara unor date statistice din întreprindere și de la Direcția județeană de statistică și o serie de lucrări de specialitate menționate în bibliografie, precum și bineînțeles observația pe viu a activității acestei mari întreprinderi. În vederea realizării acestei modeste contribuții la cunoașterea Uzinei de Autoturisme Pitești am fost îndrumați și sprijiniți permanent de Comitetul județean și municipal de partid Pitești de Comitetul de partid și Comitetul sindicatului al uzinei, cărora le aducem pe această cale mulțumirile noastre călduroase, ca de altfel și altor colaboratori, ingineri, tehnicieni, economiști și muncitori de la diferite sectoare și secții ale uzinei.

Realizând această primă monografie a uzinei constructoare de autoturisme de la Colibași — Pitești, după încheierea cu succes a celui mai bogat cincinal în realizări și evenimente atât pe întreaga țară, cât și pentru județul Argeș, dedicăm această lucrare aniversării a 20 de ani de activitate rodnică a uzinei.

## Așezarea geografică

Uzina de autoturisme Pitești este amplasată la o distanță de cca. 12 km. de municipiul Pitești în partea nord-est, pe teritoriul comunei suburbane Colibași, mai exact între satele Colibași și Mioveni. Față de comuna Colibași, Uzina de autoturisme Pitești ocupă o zonă în partea de est situată la aproape 3 km. distanță în afara așezării, pe terasa superioară stângă a râului Tîrgului, în amonte de confluența acestuia cu riul Doamnei și la confluența R. Tîrgului cu Argeșul pînă în dreptul satului Mioveni.

În comparație cu prima terasă, situată la cca. 290—300 m. altitudine pe care se găsește amplasată Comuna Colibași, Uzina de Autoturisme Pitești și-a dezvoltat amplasamentul pe

cea de a doua terasă situată la cca. 340—350 m. altitudine.

Amplasarea acestui important obiectiv industrial în apropierea municipiului Pitești s-a bazat în primul rînd pe o serie de avantaje existente, cum sînt: cooperarea cu întreprinderi industriale din județ, forța de muncă suficientă, tinăra și receptivă la însușirea unor ocupații noi, cât și experiența acumulată în anii precedenți de colectivul celeilalte unități apropiate ca profil, Uzina de piese auto.

Uzina de autoturisme, una dintre cele mai mari întreprinderi industriale din țară, ocupă un teritoriu de peste 100 ha dar hala principală monobloc, lungă de 500 m și o suprafață de aproape 100000 mp. concentrează toate operațiile tehnologice în accepțiunea modernă a tehnicii celei mai complete, care a permis ca în prezent, montarea unui autoturism să se efectueze în 5,85 minute față de 8 minute cât a fost prevăzut inițial.

Într-un astfel de ritm modern de producție, muncitorii argeșeni și-au depășit angajamentele realizînd pînă la 1 august 1972, un număr de 66898 autoturisme. Dacă le-am înșira toate aceste autoturisme de-alungul noii autostrăzi București — Pitești am constatat că nici un alt automobil nu ar putea fi intercalat pe întreaga distanță..

Desigur, realizarea autoturismelor „Dacia“ reprezintă pentru cetățenii patriei noastre și satisfacerea unor cerințe legate de ridicarea permanentă a nivelului lor de trai.

Automobilul românesc corespunzător pentru pretențiile familiare, răspunde în primul rînd cerințelor tehnico-estetice și practice, este elegant și economic, asigurînd o călătorie sigură și plăcută în orice anotimp indiferent de relieful geografic.

Toate aceste calități deosebite, reprezintă rodul muncii stăruitoare, al constructorilor de mașini de la Colibași, care în frunte cu comuniștii au realizat într-un timp record înscrierea României socialiste în categoria țărilor avansate, producătoare de autoturisme.

Inițial, Uzina de piese auto a fost amplasată într-o bogată pădure de stejar, fiind bine protejată, dar prin extindere către vest, datorită adăugirii noii Uzine de autoturisme, construcțiile acesteia aproape de panta terasei au ieșit din acest cadru natural ocupînd zona întinsă a platformei.

În prezent Uzina de autoturisme Pitești dispune de căi de acces atât feroviare cât și rutiere care îi asigură legătura cu municipiul Pitești și cu întreaga țară.

Pentru buna deservire a acestor legături în anul 1957, a fost construit un racord de cale ferată lung de 6 km, de la ca-

lea ferată Golești — Cimpulung pînă la Uzina de autoturisme, iar soseaua națională Pitești Cimpulung pe o distanță de 9 km., a fost transformată în autostradă cu 4 benzi de circulație.

Data fiind așezarea Uzinei de autoturisme în apropierea râului Cîrgului și râului Doamnei, la o distanță maximă de 4 km. sînt asigurate și posibilitățile de alimentare cu apă.

Apele reziduale industriale sînt deversate în riul Doamnei prin punctul Colibași, după ce în prealabil au fost tratate și depoluate de diferite uleiuri și reziduri, de un complex corespunzător modern.

În ce privește poluarea aerului, la Uzina de autoturisme, nu se pune problema, deoarece pădurea, condițiile de izolare, altitudinea și distanța, scutesc așezările apropiate de nocivități și zgomot.

Extremitatea vestică a platformei geografice terminată în zona dublei confluente amintite mai sus, cu terase cuaternare, bine conturate, asigură un fundament solid din pietrișuri, cu toate că la suprafață solul brun de pădure și puternic podzolic prezintă o textură argiloasă și luto argiloasă, ceea ce a creat o serie de greutăți constructorilor uzinei mai ales în anii 1952-1953.

Inclinarea pantei către luncile râurilor asigură a bună scurgere, iar nivelul maxim al apei freactice se găsește la cca. 5—7 m.

Elementul care a contribuit însă cel mai mult la asigurarea unui cadru natural plăcut și recunoscut pentru microclimatul său, ceva mai umed și mai răcoros, a fost și este pădurea. Deși extinderea suprafeței construite și numeroasele drumuri de acces i-au mai îngustat aria, totuși se mai restimte încă conținutul bogat al aerului în oxigen.

Pădurea de stejar în care a fost amplasată uzina de piese auto, în 1952, cunoscută în istorie sub numele de pădurea Colibași — Vieroșul a aparținut fostei mănăstiri Vieroșul (1543) din actualul sat Făget și este alcătuită în general din specii de gorum (quercus petraea), cer (quercus cerni) și girnița (quercus frainetto).

În concluzie privind condițiile geografice ale Uzinei de autoturisme Pitești precizate mai sus, considerăm că ele sînt favorabile dezvoltării uzinei. Ne referim în special la căile de acces către Pitești și Cimpulung, atât rutiere cît și feroviare, extinse cît și modernizate în ultimii ani, și care asigură un flux continuu al materiilor prime, materialelor, combustibililor,

produselor finite și forței de muncă. De asemeni, favorabilă este poziția izolată față de așezările omenești ferindu-le de nocivități datorită și zonei de protecție naturală formată de pădure, a condițiilor geologice, pedologice și hidrologice. Potrivit planului de amplasare și de perspectivă, Uzina de autoturisme are posibilitatea extinderii suprafeței construite și în afara limitelor actuale.

## Locul ocupat de Uzina de autoturisme în economia municipiului Pitești

Amplasarea Uzinei de autoturisme Pitești în cadrul teritorial al municipiului nostru, implică numeroase și strînse relații cu orașul reședință al Județului Argeș de care depinde într-o bună măsură și pe care îl influențează sub raport economic urbanistic și social.

În anii construcției socialiste, orașul Pitești cunoaște o puternică dezvoltare pe toate planurile, accentul punîndu-se pe industrie, pe aproape toate ramurile ei principale. Verificîndu-se în primul rînd resursele naturale ale județului și beneficiînd de o forță de muncă suficientă din ce în ce mai eficientă, orașul Pitești a ieșit pentru totdeauna din categoria centrelor urbane mijlocii, dezvoltîndu-și cu precădere și într-un ritm deosebit principala sa funcție care a devenit industrială.

Sub conducerea Partidului Comunist Român, după 23 august 1944, și pe baza aplicării consecvente a principiului repartizării judicioase a forțelor de producție, trecerea la industrializarea puternică a orașului Pitești, s-a făcut pe baza dezvoltării vechilor ramuri industriale, cît și mai ales a noilor ramuri care în prezent se impun și anume ca : chimia, construcția de mașini, prelucrarea lemnului, a petrolului etc.

În această perioadă, apare și se dezvoltă puternic întreprinderea constructoare de mașini „Uzina de piese auto Colibași”.

În ultimul plan cincinal, municipiul Pitești se afirmă în-



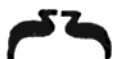
deosebi în 4 direcții : Industria constructoare de mașini, industria chimică, industria textilă și industria alimentară.

Astfel la Colibași, lângă Uzina de piese auto, la 20 august 1968, cu un an mai devreme de cât fusese prevăzut, intră în funcțiune Uzina de autoturisme Pitești și se realizează primul autoturism românesc Dacia 1100, apoi în 1969, se realizează și noul tip Dacia 1300. În același an la 25 iunie 1969 Uzina „veche” fuzionează cu cea nouă și se formează o singură unitate: „Uzina de autoturisme Pitești”, care în prezent este cea mai mare întreprindere constructoare de mașini.

În municipiul Pitești, Uzina de autoturisme realiza 9 la sută din producția globală industrială totală și 29,3 la sută din cea a industriei constructoare de mașini.

Din aceste câteva cifre se desprinde ușor ponderea însemnată a Uzinei de Autoturisme în ansamblul industriei județului Argeș, și mai ales în cea a municipiului Pitești, unde ocupă un loc de frunte.

În anul 1972, Uzina de autoturisme Pitești concentra 15 la sută din salariații ocupați în industria județului Argeș și 62,2 la sută din cei angajați în Industria constructoare de mașini, iar în cadrul municipiului Pitești, ocupă 30,2 la sută din cei angajați în industrie și 80,2 la sută din cadrul industriei constructoare de mașini.



## II. File de istorie

Uzina de autoturisme Pitești, cu sediul în comuna suburbană Colibași, întreprindere industrială de primă importanță din județul Argeș, cât și din ansamblul industriei constructoare de mașini din țara noastră, creația regimului nostru democrat popular se caracterizează printr-o istorie deosebită, uneori zburciată dar dinamică în același timp, înregistrând de la o etapă la alta creșteri similare, de altfel comparabile, cu cele ale întregii industrii românești.

În paginile ce urmează prezentăm principalele evenimente istorice din viața acestei întreprinderi și a oamenilor săi, comparăm unele aspecte ale activității de început cu cele de azi și de mine.

Distingem în istoria uzinei două perioade :

— Apariția și dezvoltarea întreprinderii între anii 1952—1966 ;

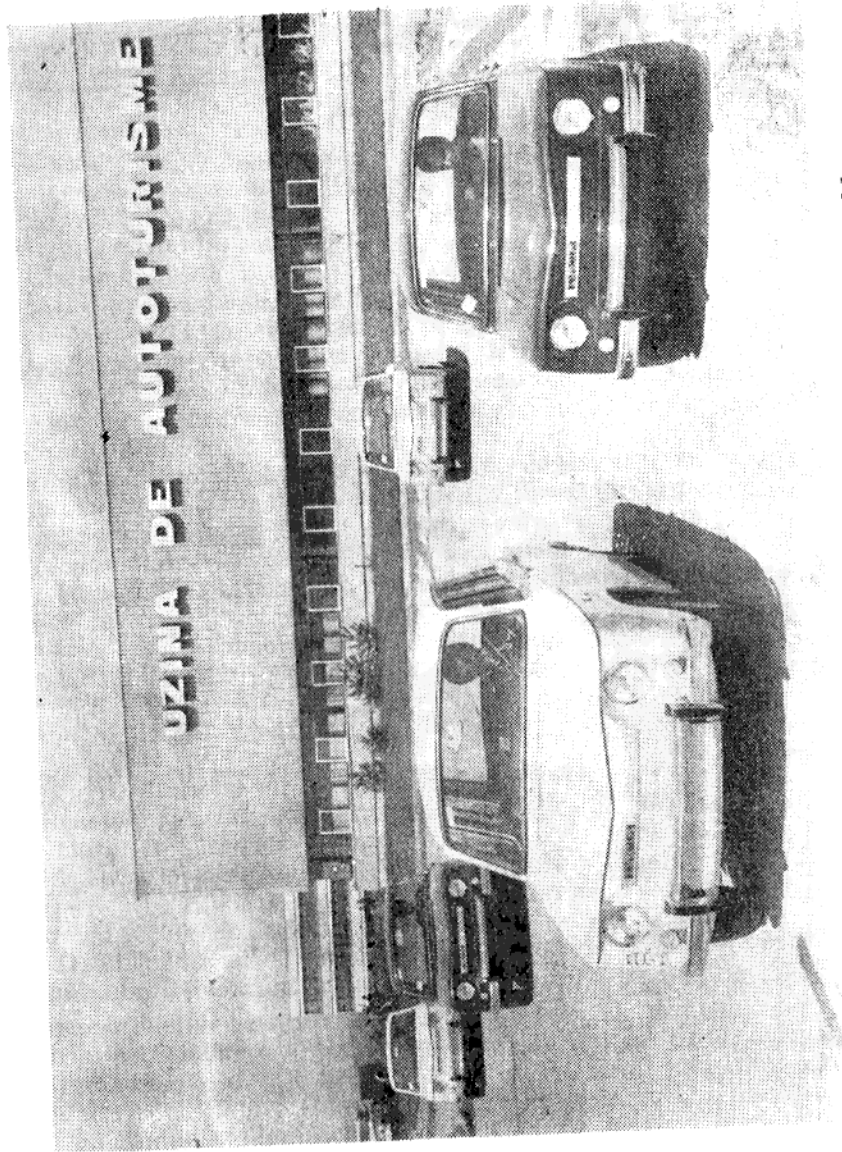
— Dezvoltarea Uzinei de autoturisme Pitești în etapa 1966—1971.

Înainte de a desprinde primele file din istoria întreprinderii, considerăm interesant să cercetăm mai întâi și meleagurile Colibașilor, zonă prin excelență agrară, sortită a fi uitată definitiv în timpul vechiului regim burghezo-moșieresc.

De fapt, ce reprezentau Colibașii în trecut ?

O simplă așezare rurală formată destul de târziu, începând cu secolul XVIII în apropierea mănăstirii Vierșul ridicată în 1543, ctitoria aparținând domnitorului muntean Radu Paisie.

Organizați în cete de clăcași, locuitorii se îndeletniceau cu agricultura ; lucrând din greu pământurile mănăstirii și locuind în colibe, de unde a rămas și numele așezării, colibășenii se diferențiau, astfel de vecinii lor. Această situație a rămas neschimbată pînă în anul 1864 cînd clăcașii din Colibași au fost împroprietăriți cu un islaz ca loc de pășune folosit în devălmășie, precum și cu alte locuri situate pe partea stîngă a riului



*Uzina de autoturisme Pitești. Vedere parțială a halei monobloc*

Doamnei, unde o parte dintre ei, și-au construit case mai traionice.

Posibilitățile de progres erau extrem de limitate datorită exploatării de pe moșiile boierești învecinate și solului slab productiv.

Din această cauză unii oameni și-au schimbat ocupația plecând la pădure, iar alții la Pitești sau în alte locuri.

Abia după 23 August 1944, situația acestei așezări s-a trezit treptat la o viață nouă datorită transformărilor social-economice și politice, iar după anul 1952, a fost cuprinsă în circuitul rapid al industrializării socialiste, datorită localizării unei întreprinderi constructoare de mașini, care a schimbat radical vechile structuri, numele de Colibași fiind cunoscut și apoi apreciat atât în țară cât și peste hotare.

În prezent comuna Colibași, întinsă pe cca 5100 de ha numără 7250 locuitori (la 1 iulie 1971) și este subordonată din punct de vedere administrativ municipiului Pitești, urmînd ca începînd cu viitorul apropiat (1972-1975) să fie sistematizată și prin noi construcții să devină localitate urbană.

## Apariția și dezvoltarea întreprinderii pînă în anul 1966

De fapt primele începuturi ale viitoarei unități industriale care astăzi produce autoturisme — mijloc modern de transport și de utilitate permanentă pentru oameni — au fost legate de fabricarea avioanelor militare — IAR — destinate să întărească forța de șoc a regimului dictaturii fasciste în perioada celui de al doilea război mondial. În acest scop, pe platforma terasei superioare situată deasupra satului Colibași, în anul 1943 au început lucrările de defrișare a pădurii de trasare a drumurilor și construirea unei fabrici de avioane, într-un cadru natural mai izolat și departe de căile de acces, care prezentau interes strategic.

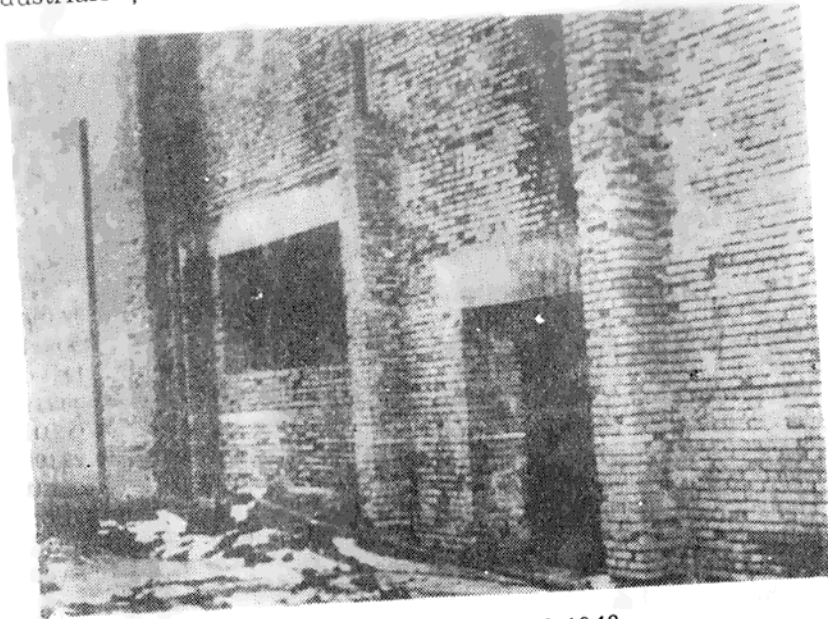
Din cauza lipsei de investiții și a forței de muncă, cele 4 întreprinderi particulare (antreprize) care urmau pentru început

să construiască 7 hale, instalațiile de apă și vilele destinate personalului tehnic spre mijlocul anului 1944 și-au limitat ritmul lucrărilor.

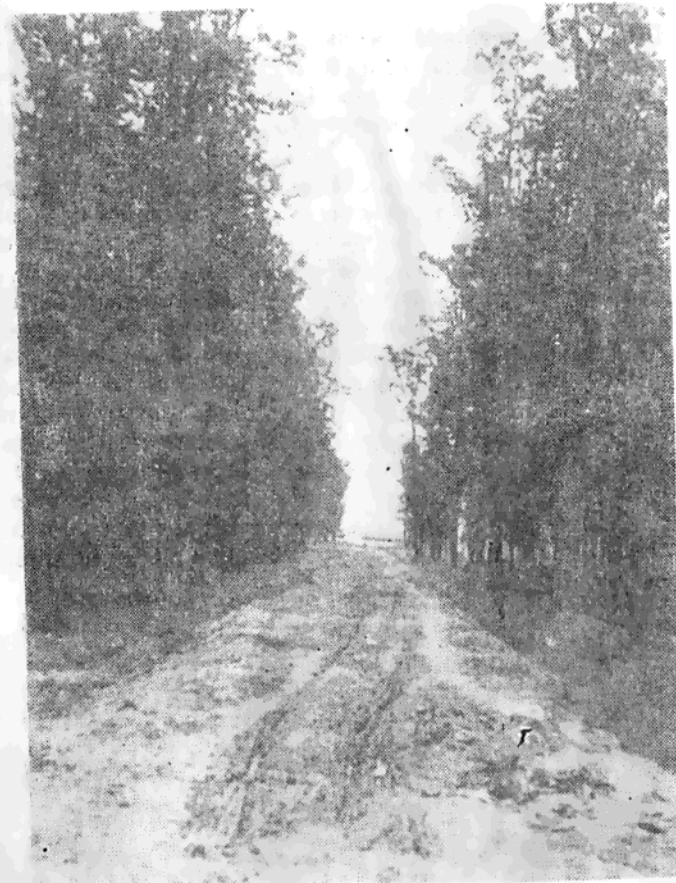
După terminarea războiului, construcțiile de la Colibași sînt preluate în totalitate de Ministerul forțelor armate, echipate și adaptate pentru a servi ca depozit de muniții. Apoi pînă în februarie 1949, au fost întrebuințate de Ministerul căilor ferate care intenționa la început să înființeze un depou pentru reparat locomotive.

Din 1949 pînă în 1952, halele de la Colibași trec din nou în folosința Ministerului forțelor armate, dar pentru scurtă vreme, deoarece în urma plenarei Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român din 1950 și ca urmare a aplicării principiului justei repartitii teritoriale a industriei și dezvoltării județelor înapoiate din punct de vedere economic, în primăvara anului 1952, guvernul, studiază la propunerea tovarășului Emil Bodnaraș, problema înființării unei uzine de autocamioane după proiecte sovietice.

Prin H.C.M. nr. 2211 din 8 octombrie 1952 clădirile industriale și instalațiile de la Colibași trec din administrarea



*Aspect de hală din anul 1948.*



*Așa arătau aleile uzinei în primii ani*

Ministerului Forțelor Armate în administrarea Ministerului Industriei Metalurgice, cu scopul de a se fabrica piese și subansamble pentru autocamionul românesc SR 101.

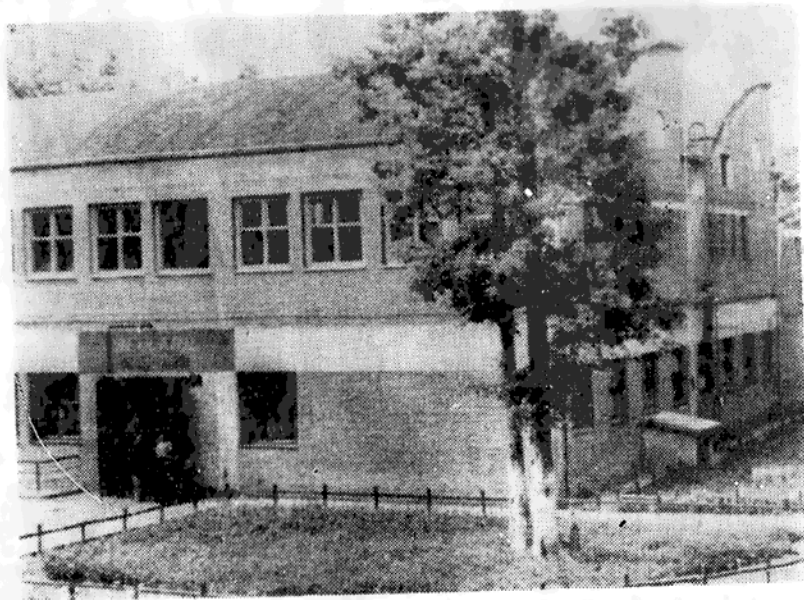
De la această dată, noua întreprindere industrială de stat la ființă sub numele de : „Uzina de piese auto \* Vasile Tudose-Colibași“<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Denumirea de „Vasile Tudose“ s-a acordat în cinstea eroului utecist din ilegalitate născut în satul Pițigaia, comuna Stîlpeni, mort la 4 aprilie 1944 în timpul bombardamentului din București.

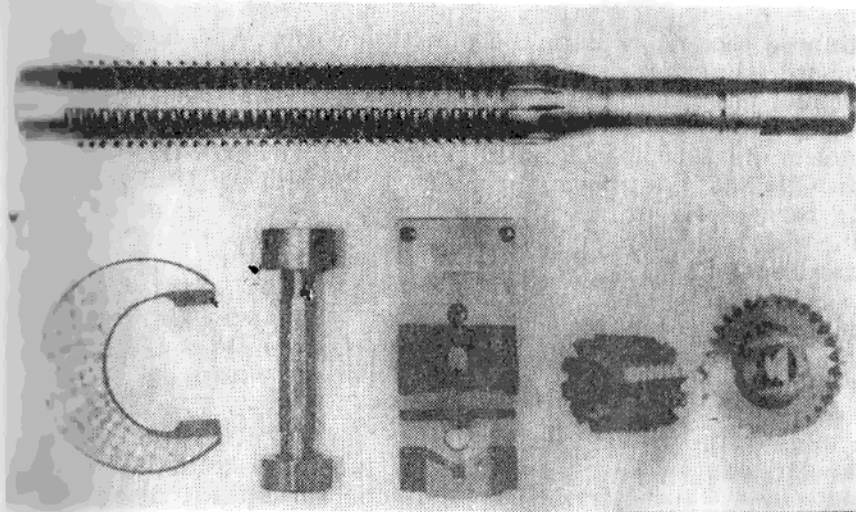
În această perioadă, la chemarea partidului și guvernului, un colectiv restrîns de muncitori, ingineri, tehnicieni și funcționari, însufleții de un deosebit simț patriotic și în situația unor multiple și grele condiții de muncă, au pus bazele activității noii unități industriale și la 12 noiembrie 1952 se reușește ca numai după un an de funcționare, să se realizeze produse în valoare de peste 577 000 lei cu numai 37 salariați.

Începutul activității acestui colectiv a fost destul de greu, deoarece trebuiau să facă față atît sarcinilor complexe de pregătire a fabricației, cît și a condițiilor mediului geografic, care punea în fața noilor veniți mari dificultăți. Întreprinderea era deservită în această perioadă de o șosea care măsura pe ocolite cca. 22 km de la orașul Pitești și nu dispunea de mijloace proprii de transport sau racord de cale ferată. Cazarea personalului era limitată la cele 24 vile din satul Colibași, unde condițiile în multe privințe erau necorespunzătoare.

Aprovizionarea cu lemne și alimente se făcea cu mult sub nivelul necesităților. Datorită mijloacelor de transport și a drumurilor impracticabile, salariații care domiciliau în



*Prima hală intrată în funcțiune: sculăria*



*Primele SDV-uri produse în sculărie*

unele sate mai îndepărtate erau nevoiți ca în timpul iernilor grele să-și amenajeze dormitoare în uzină.

Lipseau la început mijloacele de documentare, fără a mai vorbi de cele necesare culturalizării și destinderii. În cadrul uzinei, situația era de asemeni, dificilă. Clădirile și halele nu aveau încă executate și racordate instalațiile aferente, încălzirea se făcea cu lemne în sobe de teracotă sau tablă în timp ce unele încăperi nu aveau nici un fel de posibilități de încălzire.

Drumurile de acces între hale erau impracticabile, nepietruite sau neasfaltate, mereu pline de noroi sau praf, iar piesele erau cărate cu roaba de la o hală la alta, sau în brațe.

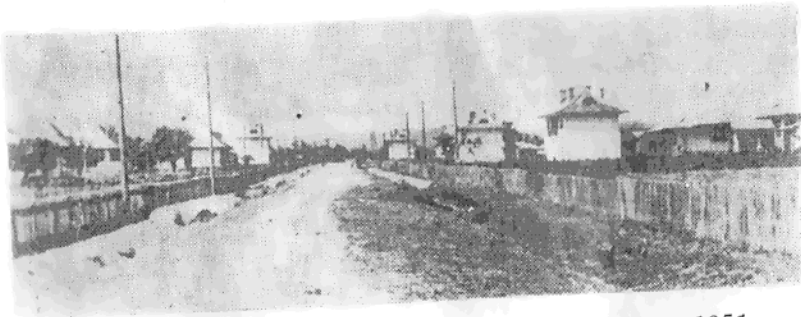
De asemeni, drumurile de legătură dintre uzină și satul Colibași (de la vilele date în folosință la 31 decembrie 1952), cît și cele către stația C.F.R. Mioveni (clădită în scopul deservirii salariaților) se găseau în aceeași stare.

Este ușor de înțeles că în asemenea condiții grele de început, numai un colectiv încheat, cu un înalt spirit de sacrificiu, avînd în frunte un nucleu de comuniști de nădejde, au putut duce la îndeplinire hotărîrile partidului și guvernului, raportînd în cinstea zilei de 23 August 1953 începutul activității de pregătire a realizării producției prin darea în func-

țiune a secției „Sculărie“, destinată a realiza SDV-urile necesare fabricației de serie. În conformitate cu necesitățile economiei naționale și avându-se în vedere Hotărârea Plenarei Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român din noiembrie 1950, proiectantul general al uzinei (IPROMET BUCUREȘTI), a întocmit și predat la 12 ianuarie 1953 studiul în baza căreia uzinele „Vasile Tudose“ Colibași trebuiau să înceapă fabricarea de piese și agregate auto necesare autocamioanelor.

În baza acestui studiu trebuiau să fie produse la Colibași integrat camioane, motoare și cutii de viteză aferente, urmînd a se coopera și cu alte întreprinderi care trebuia să livreze echipamentele electrice, rulmenții, sculele, garniturile și alte repere.

Datorită fondurilor de investiții puse la dispoziție, numai în perioada 1953/1955 s-au pus în funcțiune secția agregate auto, secția turnătorie de fontă, secția turnătorie neferoase, secția prototipuri și altele, întreprinderea luînd noi proporții.



*Vilele de la Colibași construite în anii 1948 — 1951*

Paralel cu aceste secții s-au dezvoltat și executat lucrările necesare pentru asigurarea cu energie electrică, apă, aer, încălzire și căi de acces uzinale modernizate.

Astfel, în anul 1955, numărul salariaților ajunge la 1 108 din care 772 muncitori iar producția globală crește de peste 8,5 ori față de anul 1953.

În anul 1954, realizîndu-se problema judicioasei repartitii teritoriale a industriei, precum și eficiența folosirii raționale a tuturor investițiilor efectuate la „Uzinele Vasile Tudose“, Uzina de autocamioane Steagul Roșu și Uzina Tractorul Brașov“ s-a stabilit definitiv profilul de fabricație al uzinei, în

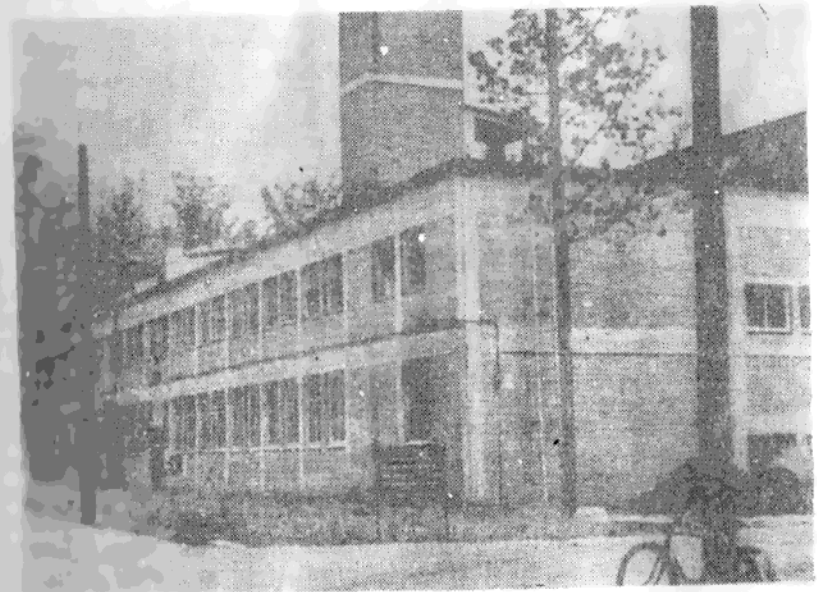
asa fel încît conform noilor sarcini de proiectare, la Colibași trebuiau să se producă numai piese și agregate auto.

Cele două uzine brașovene se profilau pe fabricarea autocamioanelor și respectiv tractoarelor, păstrînd o strînsă legătură cu uzinele Vasile Tudose Colibași, care le asigura piese de schimb de mare uzură, cît și detașabile, destinate a fi folosite pentru întreținerea parcului respectiv.

În acest fel se foloseau integral toate suprafețele construite la Colibași.

În cadrul programului de producție, uzina Vasile Tudose, a trecut la fabricarea de piese detașate, și agregate pentru motoarele de autocamioane ZIS 150 — motoare de tractor KD-35 și MTZ cît și piese turnate pentru motoarele ZIS 150.

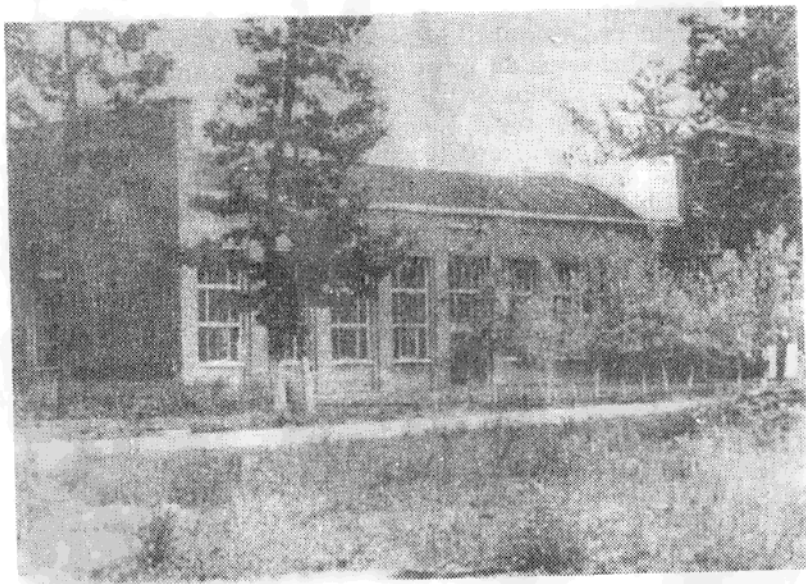
În acest scop s-au organizat două sectoare de producție, unul în care erau incluse secțiile cu procese tehnologice la cald și altul la rece. Sectoarele la cald s-au dezvoltat în secția în care s-a amplasat turnătoria de neferoase și în secția turnătorie de segmenti, precum și secția turnătorie de piese și cămăși de cilindri, care cu unele noi construcții de completare trebuiau să producă piese de mare uzură pentru întreținerea



*Turnătoria de fontă — hala 3*

unui parc de 80 000 bucăți autocamioane, 40 000 bucăți tractoare și 10 000 motoare de tractor pe an.

Secțiile la rece erau prevăzute a fi amplasate în trei clădiri distincte. Pentru organizarea și dezvoltarea fabricației de serie, s-a trecut la o vastă campanie de calificări, la locul de muncă, școlarizări, recrutări de muncitori calificați, ingineri, și tehnicieni capabili să asigure calitatea producției.



*Turnătoria de neferoase — hala 6*

De asemeni, numărul utilajelor a crescut corespunzător programelor de fabricație de la 265 bucăți în 1954 la 929 bucăți în 1961, majoritatea fiind aduse din U.R.S.S. și R.D.G., iar suprafețele construite s-au extins cu cca. 15—24 la sută, inclusiv cu dotările și instalațiile aferente corespunzătoare.

Paralel cu reprofilarea și dezvoltarea sa, întreprinderea a cunoscut și o etapă de intensă modernizare a procesului de producție, începând cu liniile de fabricație, atelierele și secțiile potrivit și cu nivelul investițiilor din ce în ce mai însemnate.

În anul 1954, se înființează cabinetul tehnic al uzinei, care și-a adus o contribuție însemnată la dezvoltarea mișcării de invenții și inovații și prin aceasta la obținerea de însem-



*Muncitori și tehnicieni lucrând la montarea primelor utilaje*

nate economii. Astfel, de la 22 propuneri de inovații în anul 1954 s-a ajuns la 181 în anul 1966; Valoarea corespunzătoare a recompenselor crescând în acea perioadă de patru ori. Activitatea de invenții și inovații a cunoscut o perioadă de puternică ascensiune și din punct de vedere al perfecționării mașinilor, utilajelor, procedeelor tehnologice, la realizarea de importante economii de materii prime, materiale, combustibil și energie, îmbunătățirea condițiilor de muncă.

De asemenea prin soluțiile tehnice și organizatorice aplicate s-a adus o însemnată contribuție la buna organizare a producției și creșterii productivității muncii și calității produselor.

De exemplu: în comparație cu anul 1953, în 1956 productivitatea muncii a crescut de peste 4 ori. Tot în această perioadă, începând cu anul școlar 1953—1954 se înființează la Ștefănești Grupul Școlar profesional, principala sursă de muncitori calificați a uzinei, care de la început a asigurat anual în medie 150 cadre calificate. Din anul școlar 1956 — 1957, tot în scopul ridicării nivelului de cunoștințe generale,

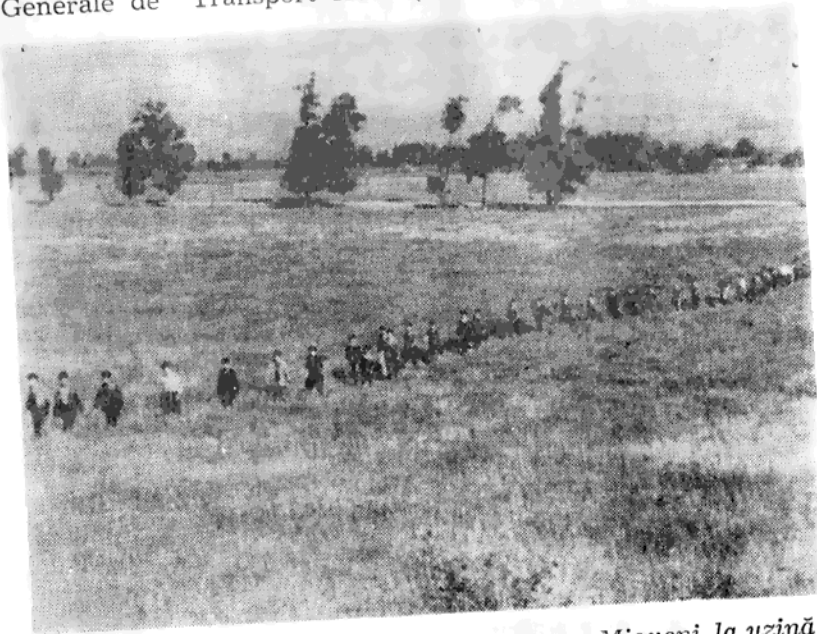
pe lângă școala generală din Ștefănești ia ființă o secție serală liceală.

Pe măsura dezvoltării uzinei, a creșterii numărului de salariați, au fost repartizate unității un număr din ce în ce mai mare de apartamente în orașul Pitești, iar din anul 1955 cartierul de blocuri din Ștefănești este transferat uzinei, împreună cu spitalul din apropiere. Astăzi blocurile de la Ștefănești sînt proprietate de stat și se află în administrația Consiliului municipal Pitești.

Salariații domiciliați în cartierul Ștefănești și cei din orașul Pitești se deplasau zilnic la uzină pînă în anul 1957 cu trenul la gara Mioveni de unde pe jos, după cca 3—4 km ajungeau la destinație.

Din anul 1957 se îmbunătățesc condițiile de deplasare a salariaților prin construirea racordului de cale ferată, lung de cca. 6 km și a gării uzinale. În acest fel, cursa C.F.R. muncitorească transportă salariați pentru toate schimburile de lucru.

Un mare număr de salariați se deplasau zilnic și din comunele apropiate, folosind în acest scop autobuzele Direcției Generale de Transport Auto (D.G.T.A.) și ale Întreprinderii



*Parcurgînd cei 4 km pe jos, de la gara Mioveni la uzină*

de Gospodărire orășenească (I.G.O.) pînă la gara Gropeni, iar mai tîrziu cele ale uzinei destinate special în acest scop.

În anul 1960, majoritatea salariaților — cca. 60 la sută veneau din comuna Ștefănești, 10 la sută din Pitești și 30 la sută din împrejurimi, folosindu-se de cursa muncitorească și autobuze.



*Salariați deplasîndu-se la uzină cu biciclete*

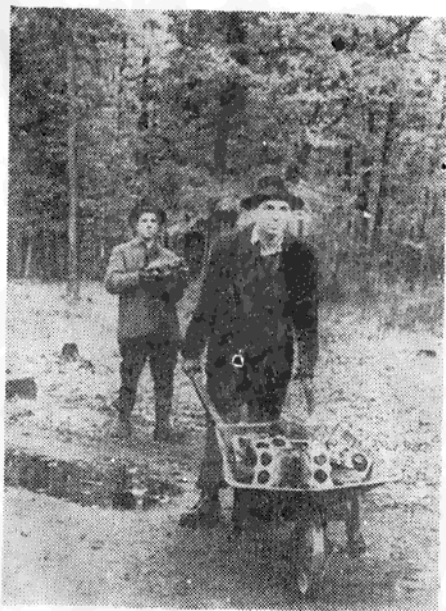
Dezvoltarea uzinei într-un ritm susținut, asimilarea a numeroase repere și agregate auto, tractor, specializarea și necesitatea de a mînuși tehnica din ce în ce mai complicată a ridicat problema asigurării cadrelor cu pregătire medie tehnică.

În acest scop în anul 1962, s-a înființat tot la Ștefănești o școală tehnică postliceală și o școală tehnică de maiștri serală ce a reușit să asigure parțial necesarul de cadre specializate.

Problema creșterii și promovării cadrelor tinere, acțiune permanent urmărită și realizată de Comitetul de partid și conducerea uzinei, a avut ca rezultat recrutarea și trimiterea numai în perioada 1959—1963, a 21 muncitori la facultate care după încheierea studiilor s-au reîntors ca ingineri, unii

dintre ei conducind în prezent importante sectoare de activitate a unității. Dintre aceștia exemplificăm : inginerii Pascu Constantin, Bădoi Paul, Ilie Mihai, Gruianu Ion, Bădescu Stan. Niță Dumitru, etc.

Înzestrarea uzinei cu cadre calificate de muncitori, tehnicieni și ingineri, perfecționarea permanentă a procesului de fabricație și asimilarea rapidă a numeroase piese și subansamble de autocamioane și tractoare, de calitate din ce în ce mai bună, au sporit pe măsura dezvoltării și faima colectivului de la Colibași.



*Transportul pieselor în primii ani se făcea cu roaba*

Astfel, începând cu 1957 uzina își extinde programul la piesele motorului de tractor, preluând de la Uzina Mecanică Roman, fabricarea pistoanelor, iar de la uzinele Tractorul Brașov, executarea segmentilor, trecând apoi la fabricarea subansamblelor motorului de autoutilitare, precum și montajul general al autoturismului de teren, executat în actuala secție de prelucrări mecanice II.



*În prezent, piesele și materialele se transportă cu electrocarele*

În anul 1957, datorită acestor noi repere introduse în fabricație, se înființează secția turnare și prelucrare segmenti iar în anul 1961 secția montaj.

În anul 1963, prin ordinul Ministerului Industriei constructoare de mașini nr. 212 din 24 octombrie, întreprinderea la denumirea de „Uzina de piese auto Colibași“ U.P.A.C.

Pe mai departe, uzina a cunoscut o mare dezvoltare, produsele realizate la Colibași fiind cunoscute atât în țară cât și peste hotare.

Ca urmare a cerințelor tot mai mari de piese de schimb și datorită mai ales diversificării producției de autovehicule din țara noastră, întreprinderea trece la schimbarea tipurilor de produse destinate mai ales autocamioanelor, autoutilitarelor și tractoarelor.

Astfel, se introduc în fabricație :

— piese individuale și agregate pentru autocamionul BR 131 ;



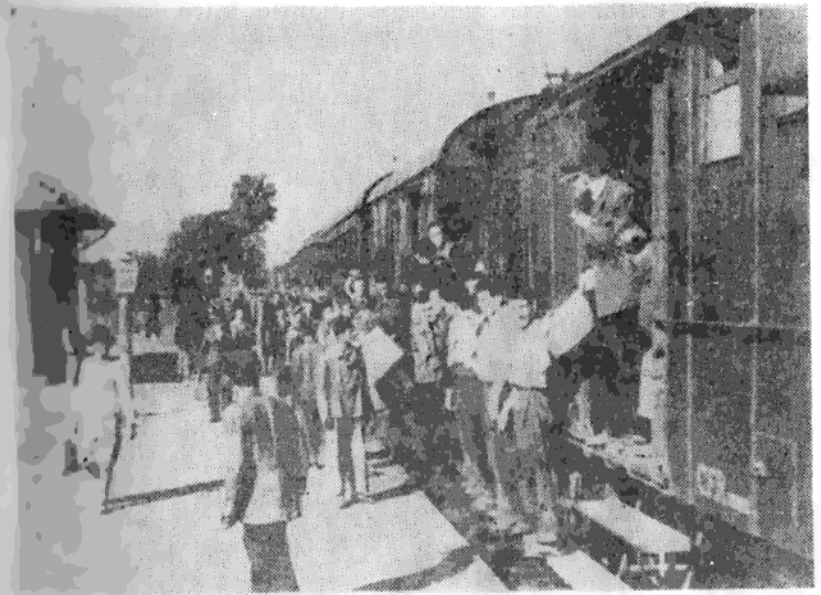
- agregate specifice tipurilor de autocamioane SR 131, SR 132, 113 și 114, urmînd a se realiza pentru unele dintre ele chiar prototipuri (cutia de viteză pentru SR 113);
- piese individuale pentru noul motor de autoutilare SR 207, identice cu cele ale motorului SR 211;
- cutii de viteză pentru noua autoutilitară;
- piese individuale și agregate pentru noul tip de tractor U 650;
- piese individuale și agregate pentru tractorul greu pe șenile S 1300 a căror realizare ridicau probleme tehnice dificile.

Toate aceste noi piese și agregate, alături de celelalte a căror producție continuă să se dezvolte, a solicitat întreaga capacitate de muncă și pricepere a muncitorilor, tehnicienilor și inginerilor, asimilarea lor făcîndu-se din mers, fapt ce a demonstrat încă odată experiența și posibilitățile colectivului uzinei.

În conformitate cu studiul tehnico-economic referitor la modificări de profil, aprobat în anul 1963, cît și a investițiilor alocate în acest scop întreprinderea cunoaște o nouă etapă a dezvoltării sale.



Gară uzinală



Spre o nouă zi de muncă în anul 1960

S-au executat amenajări corespunzătoare în absolut toate secțiile uzinei s-au adus noi utilaje de mare productivitate ca: mașini de frezat și danturat, mașini de rectificat, de broșat, de găurit multiax, strunguri speciale etc., s-a construit un nou bazin de apă potabilă și conducte corespunzătoare de aducțiune, noi depozite de oxigen, carbid, de nisipuri, noi depozite de materiale inflamabile, drumuri uzinale, dezvoltarea stației de conexiuni la parametrii necesari alimentării cu energie electrică a noilor receptori, modernizarea iluminatului în hale și anexe, inclusiv totalitatea instalațiilor din secția de reparații mecanice.

Noua organizare a procesului tehnologic a făcut posibilă regrupările necesare în celelalte secții, iar pe de altă parte decongestionarea secției prelucrări mecanice II și a secției prelucrări mecanice I. de montajul cutiilor de viteze.

În secția prelucrări mecanice II s-au reamplasat liniile de fabricație pentru piesele individuale (pistoane, bolțuri supape) și reparațiile necesare accesoriilor motorului (pompa de apă, pompa ulei, pompa benzină și compresoare).

Pentru evitarea transporturilor inutile între secții s-au organizat în același loc de prelucrarea pistoanelor și atelierul de ștanțare, inclusiv magazia de expediție pentru pistoane.

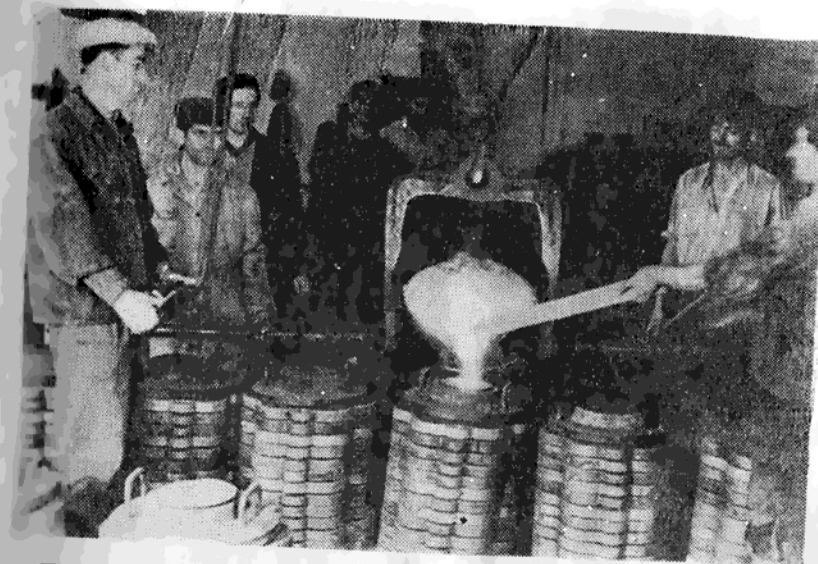
În secția de turnare fontă s-a concentrat fabricarea segmentilor iar în secția prelucrări mecanice I s-au reorganizat liniile tehnologice pentru reperatele cutiilor de viteze ce necesitau operațiuni de danturare, tratament termic, secundar și acoperiri metalice.



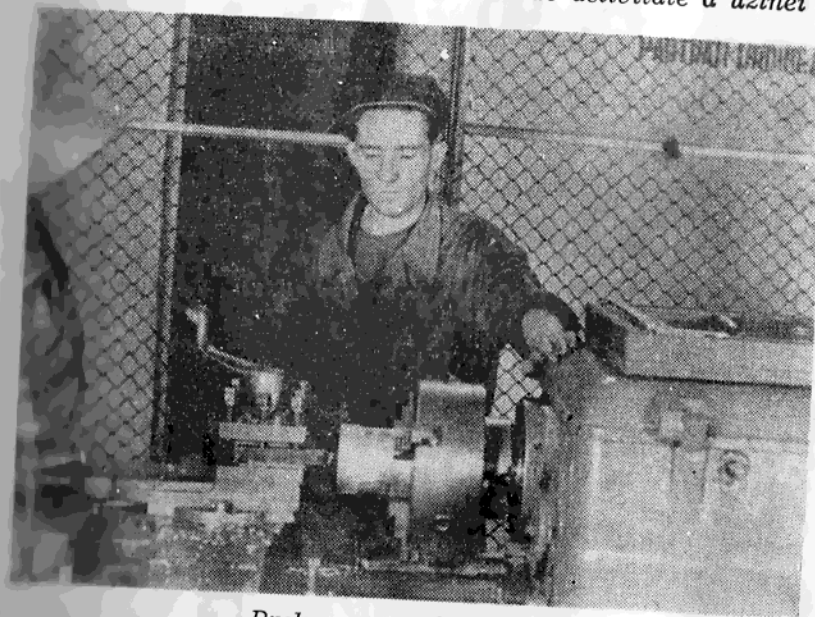
*Așa s-a învățat meseria*

Prin mutarea atelierului mecanic șef din Sculărie s-a extins spațiul de lucru, rămânând loc și pentru înființarea în aceeași, încăpere, a unui atelier de prototipuri și mecanizări ale uzinei.

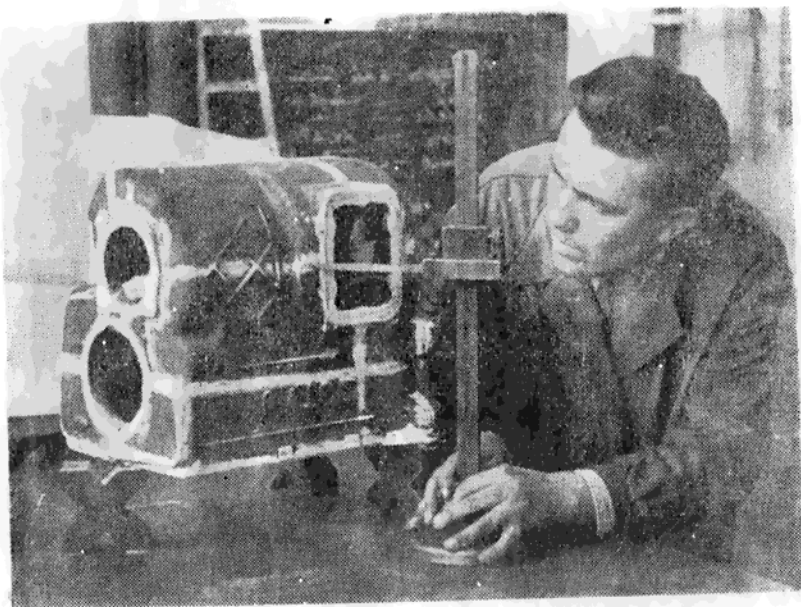
În secția reparații mecanice s-au amplasat sectorul mecanic șef cu atelierele sale de uzinaj, reparații capitale și con-



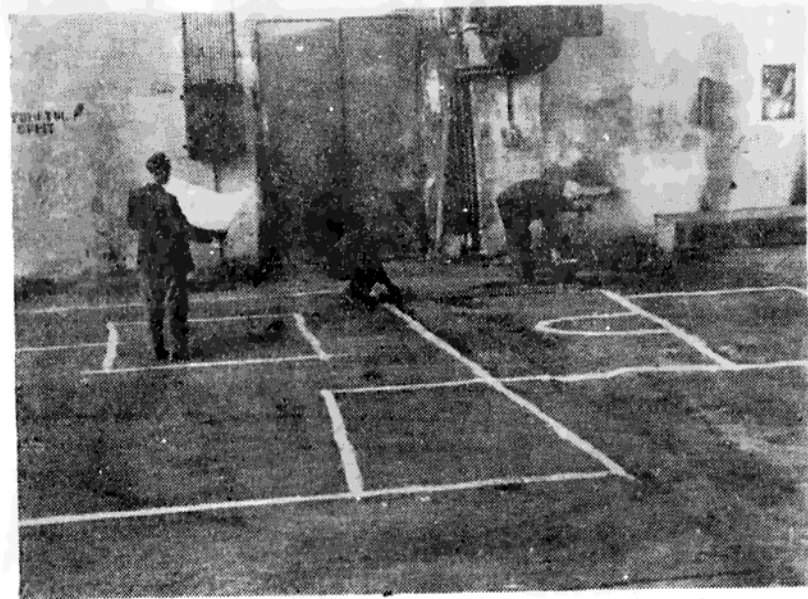
*Turnarea segmentilor în primii ani de activitate a uzinei*



*Prelucrarea primelor piese*



*Presarea primelor carcase*



*Reorganizarea procesului de producție în hale*

strucții metalice. Tot în aceeași secție s-a înființat și atelierul de reparații auto, precum și stația de întreținere electrocare.

Până la sfârșitul anului 1963, toate aceste reorganizări ale secțiilor de fabricație au fost încheiate asigurându-se astfel posibilitatea unor legături mai strânse de producție și în ultimă analiză a obținerii unor rezultate și mai bune.

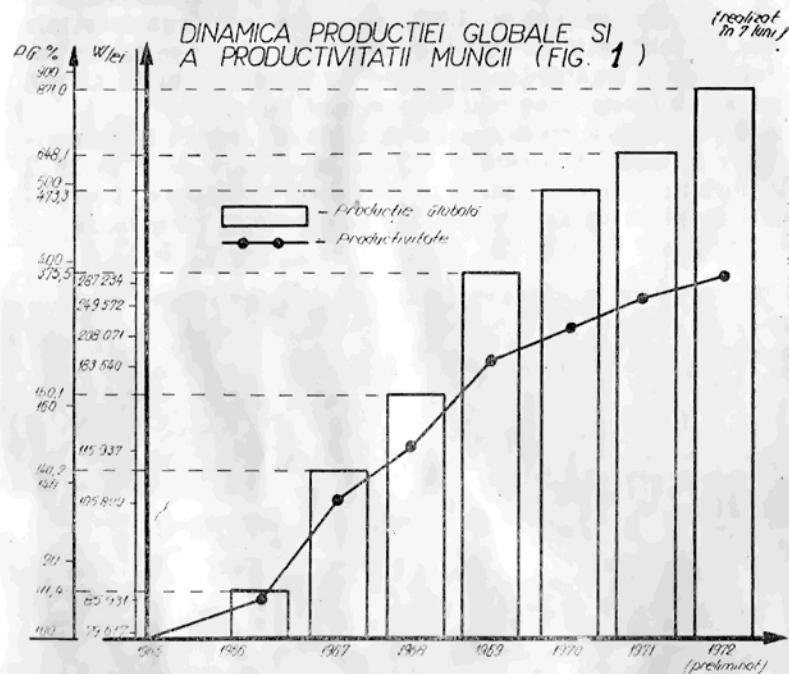
Așa se explică creșterea productivității muncii în ansamblul, care în anul 1965 este de 4,8 ori mai mare decât în 1952 iar la turnătorii acolo unde a fost redusă manopera specifică pe tona de piese turnate, productivitatea muncii a crescut în aceeași perioadă de 1,36 ori.



*Primele IMS-uri ce urmau a fi carosate la Colibași*

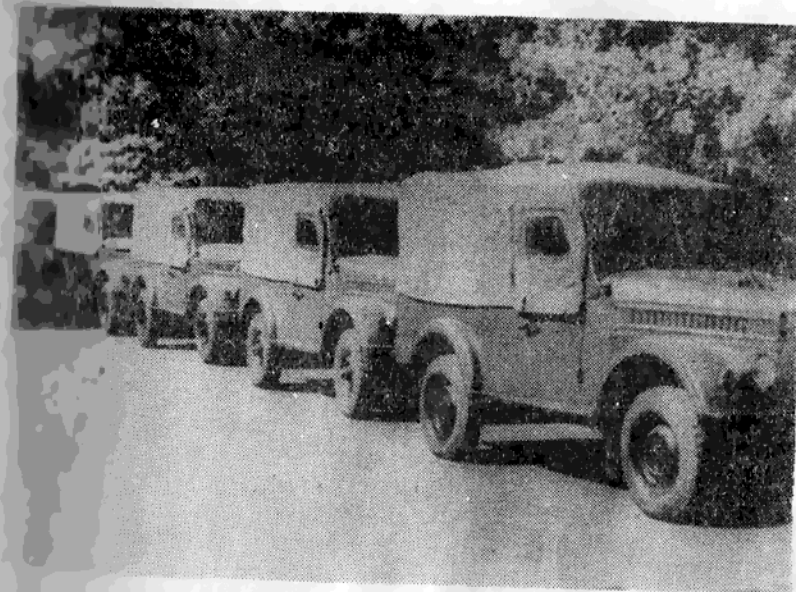
Toate aceste transformări nu puteau să nu aibă ecou și în afara uzinei. Afirmarea pe planul dezvoltării producției și a ridicării calității în condițiile schimbării permanente a profitului de fabricație, au fost răsplătite de conducerea partidului și statului prin decernarea titlului de întreprindere evidențiată în întrecerea socialistă pe ramură.

Făcând o simplă analiză comparativă, la sfârșitul anului 1965, a principalilor indicatori, cu anul 1953 — primul an



productiv al uzinei, se poate constata o creștere fără precedent și de înimaginat în trecut. Astfel, de la 37 salariați în 1953, s-a ajuns în 1965 la 4 282 salariați ceea ce înseamnă o creștere de 116 ori mai mult față de perioada indicată.

Privind retrospectiv de-a lungul primilor 13 ani de viață și realizări a Uzinei de piese auto din momentul amplasării ei în liniștita pădure a Colibașilor și pînă la dezvoltarea sa susținută în anii primelor cincinale (1951—1955, 1956—1960, 1961—1965), putem afirma că politica justă de integrare în circuitul industrial al țării al unor județe în trecut înapoiate a dat roade deosebite, schimbîndu-se fundamental viața acestui colț al județului Argeș și a oamenilor săi, pe care i-a transformat din simpli agricultori, în pricepuți mînuitori ai tehnicii moderne.



I.M.S.-uri carosate în Uzina de piese auto Colibași

## Dezvoltarea uzinei de autoturisme Pitești în cincinalul 1966-1970

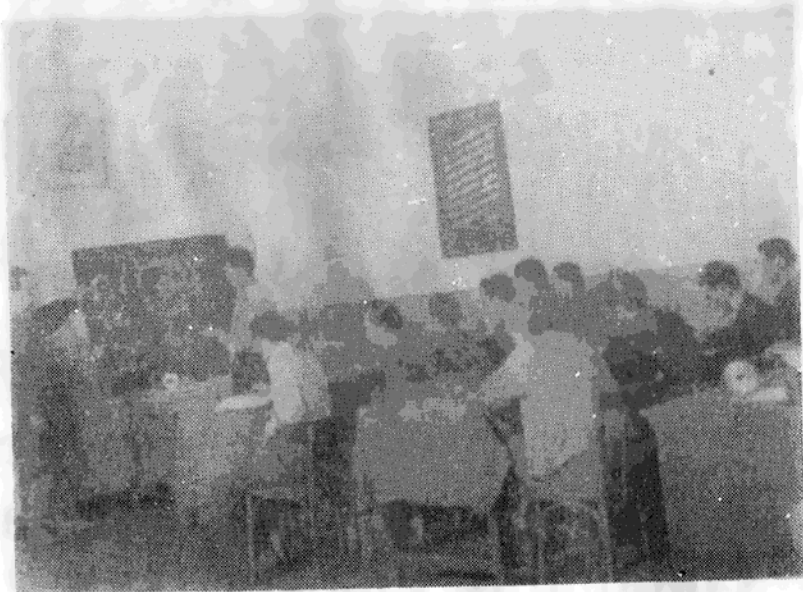
Cincinalul 1966—1970, perioadă de rezonanță istorică pentru întreaga țară a reprezentat și pentru uzina de la Colibași etapa cea mai însemnată a afirmării sale atât în țară, cît și peste hotare prin extinderea și precizarea profilului de producție — trecerea la fabricarea primelor autoturisme.

Nu greșim dacă arătăm că acest cuvînt atât de uzual numit „dezvoltare“ a devenit prea singular și incomplet în cazul de față.

În această etapă relativ scurtă, filele de cronică ale Uzinei de la Colibași se vor întoarce cu viteza demarării primelor

limuzine românești care au devenit atât de obișnuite pe șoselele țării.

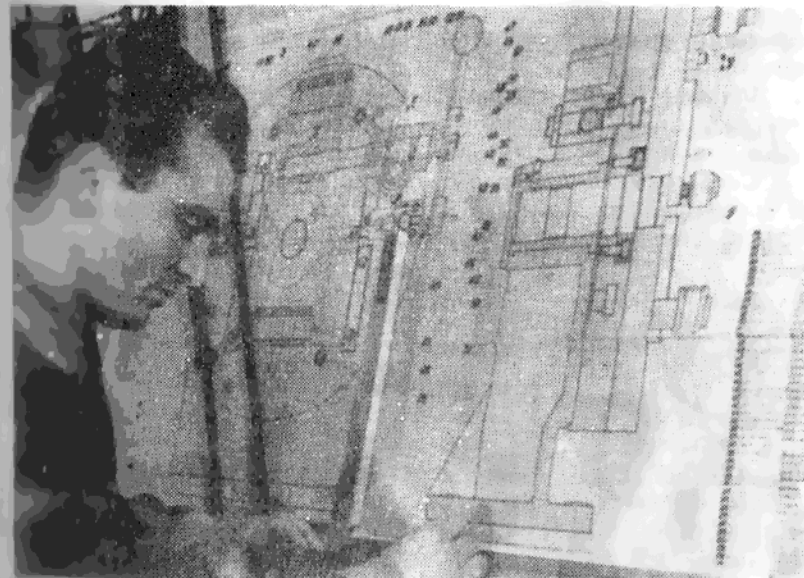
În acești ani Uzina de piese auto Colibași, uzina „veche” cum obișnuiesc muncitorii să o denumească, își urmează încă drumul dezvoltării sale obișnuite. Inițial dezvoltarea s-a făcut pentru unele măsuri privind îmbunătățirea calității producției pieselor de schimb necesare autovehiculelor, măsuri dispuse prin H.C.M. nr. 949 din 14 septembrie 1965 și care viza în primul rând realizarea volumului de producție planificat pe anul 1966.



*Tineri și vîrstnici studiind împreună*

În baza acestei hotărîri a Consiliului de Miniștri se produce începerea construirii unei mari și moderne hale industriale în care s-au instalat apoi liniile automate de tratamente în atmosfera controlată...

Astfel, la sfîrșitul anului 1968, intră în funcțiune această secție, avînd profilul de tratare termică în atmosferă controlată a pieselor destinate producției de autocamioane, tractoare autobuze și autoturisme de teren precum și a pieselor de schimb destinate întreținerii acestora.



*Piesele prind contururi precise*

În luna mai 1966, cu ocazia primei Consfătuiri pe țară a lucrătorilor din industria constructoare de mașini, tovarășul Nicolae Ceaușescu a anunțat Hotărîrea Comitetului Central al partidului de a se trece la producția proprie de autoturisme în țara noastră. Această primă veste a bucurat întreaga țară, demonstrînd că industria constructoare de mașini a atins acel grad de tehnicitate în măsură să asimileze și acest produs complet care este autoturismul și să materializeze astfel corespunzător experiența acumulată, așa cum se preciza și în documentele Congresului al IX-lea al Partidului Comunist Român.

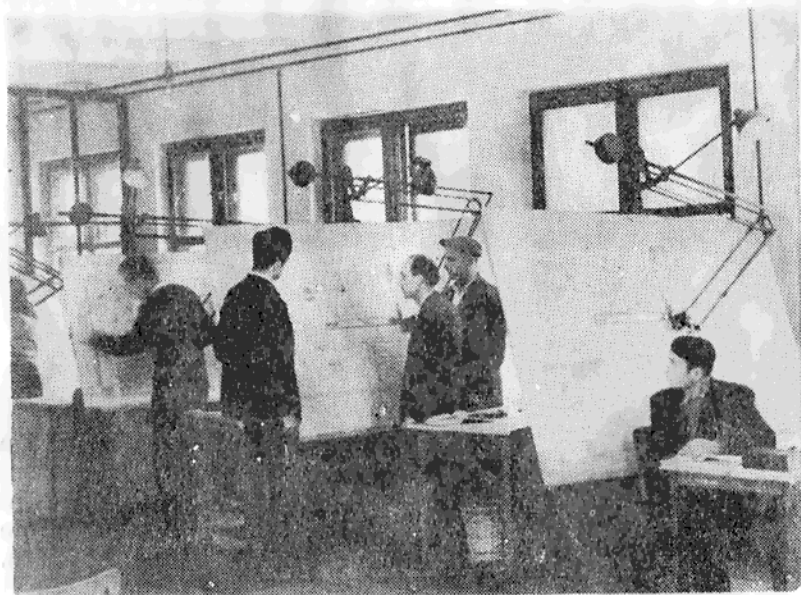
Astfel, prin H.C.M. 2004 din 16 septembrie 1966, s-a stabilit amplasarea uzinei de autoturisme la Colibași.

Între 10—12 iunie 1967 cu ocazia vizitei delegației de partid și de stat în regiunea Argeș condusă de tovarășul Nicolae Ceaușescu, se vizitează și Uzina de piese auto Colibași și se hotărăște amplasarea definitivă a Uzinei de autoturisme lângă Uzina de piese auto, în partea de nord-vest a acesteia, avînd avantajul cooperării directe, forța de muncă suficientă,

experiența necesară, cât și unele investiții conexe deja realizate.

Primele lucrări de construcție au debutat în același an, preconizându-se ca în 1969 să se înceapă producția autoturismelor românești.

Constructorul uzinei noi este Întreprinderea de Construcții Industriale și Montaj Brașov, aparținând Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini.



*Proiectarea pieselor se face cu forțe proprii*

În baza ofertei de licență pentru fabricarea autoturismelor lucrările de construcție au fost eșalonate în concordanță cu cele 4 etape de integrare a fabricației de autoturisme care urma să debuteze în anul 1969 și să se încheie la finele anului 1972.

Buna organizare a șantierului, precum și colaborarea deosebit de rodnică cu specialiștii străini, conturate încă din primele momente ale activității, au constituit o bază puternică în accelerarea ritmului de realizare a obiectivelor primei etape de dezvoltare a uzinei respectiv montajul și vopsirea autoturismelor acțiune sprijinită prin înțelegerea și eforturile depu-

se de majoritatea colaboratorilor și furnizorilor interni și externi.

Toate acestea au permis ca la 20 octombrie 1967, cu ocazia vizitei de lucru a conducătorilor de partid și de stat, să se poată raporta îndeplinirea planului lucrărilor de investiții pe întreg anul 1967.

Concomitent cu avansarea lucrărilor de construcție au început să sosească importante cantități de utilaje din țară și din import, a căror montare se face din mers.

Astfel, după un an și jumătate, de eforturi entuziaste ale celor peste 2 400 muncitori, la 1 iulie 1968, s-a trecut la începerea probelor de funcționare în gol a utilajelor și instalațiilor.

Au urmat apoi în mod treptat și diferențiat probe tehnologice, ale utilajelor, astfel încât după cca 2 săptămâni s-a putut trece la reglarea și punerea la punct a funcționării tuturor instalațiilor și amenajărilor începând cu obiectivul principal — hala monobloc — care ocupă o suprafață de 10 ha, centrala termică, depozite de toate gradele, pista de încercare, rețea de căi rutiere și ferate, inclusiv triaj uzinal C.F.R., precum și instalațiile de deservire generală.

Primul autoturism de control, după parcurgerea celor 217 posturi de lucru ale liniilor de asamblare caroserie, protecția anticorozivă, vopsitorie și montaj general, a fost gata în ziua de 3 august 1968.

În primele două decade ale lunii august s-au terminat reglajele impuse de funcționarea simultană a liniilor și instalațiilor de fabricație, ceea ce a permis ca la 20 August 1968 într-o atmosferă de entuziasm general, în prezența conducerii de partid și de stat, a tovarășului Nicolae Ceaușescu, să aibă loc inaugurarea uzinei și demararea producției de serie a autoturismelor „DACIA 1100“.

Această realizare a fost posibilă numai datorită sprijinului permanent acordat de conducerea partidului și statului nostru personal a tovarășului secretar general Nicolae Ceaușescu.

Momentul istoric al inaugurării primei uzine de autoturisme a țării, cât și mitingul la care au participat peste 10 000 oameni ai muncii din întreg municipiul Pitești, a fost trăit de fiecare dintre participanți cu adâncă emoție sufletească și mândrie patriotică.

Cuvântările ținute cu această ocazie de către Ministrul Construcțiilor de Mașini tovarășul Mihai Marinescu, de tova-

rășul Emil Moldovan, directorul întreprinderii constructoare al uzinei și de către tovarășul Petre Valeriu, maistru, reprezentantul tînărului colectiv și alți tovarăși care au arătat importanța și rolul noii întreprinderi pentru întreaga țară, condițiile de muncă și eroismul dovedit de constructorii argeșeni, adevărați comuniști care au grăbit realizarea acestui important obiectiv industrial, ce contribuie la ridicarea nivelului de trai a cetățenilor patriei noastre.

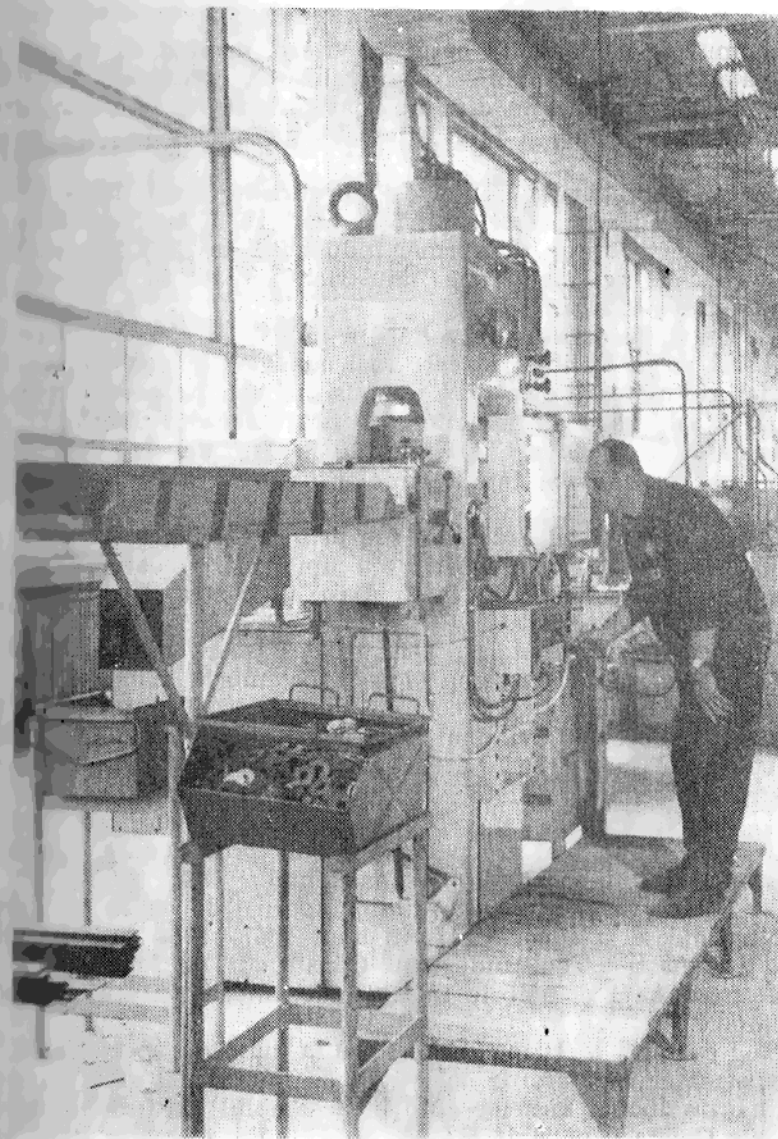
Întîmpinat cu îndelungi aplauze și ovații a luat apoi cuvîntul tovarășul Nicolae Ceaușescu, care a arătat că, uzina de autoturisme, această minunată realizare a muncitorilor, tehnicienilor și inginerilor noștri, marchează un pas important înainte, de ordin calitativ, iar autoturismul DACIA, care are și o valoare de simbol, demonstrează atît în țară cît și peste hotare capacitatea constructorilor de mașini români.

În aplauzele și ovațiile participanților tovarășului Nicolae Ceaușescu și celorlalți conducători de partid și de stat li se înmînează plachetele primului automobil românesc, după care se consemnează în cartea de onoare a uzinei, urări de mari succese și felicitări tînărului colectiv, cît și Ministrului Industriei Construcțiilor de Mașini.

Conform etapei I-a de integrare a fabricației autoturismului „Dacia 1100“ urma a se executa prin asamblarea caroseriei din table ambutisate pe repere, vopsirea, echiparea caroseriei, montajul general, probe, recepția și livrarea cu toate piesele și agregatele necesare din import, majoritatea acestor operații executîndu-se în hala principală monobloc.

Inaugurarea cu un an mai devreme a Uzinei de autoturisme Pitești, a creat premisele trecerii, începînd cu anul 1969, la etapa a II-a de integrare a execuției, cînd păstrîndu-se acelaș grad ca în etapa precedentă, autoturismul se realizează prin colaborări cu întreprinderile din țară care furnizează anvelopele, camerele, radiatoarele și termostatele, elementele de asamblare, geamurile de toate tipurile, precum și diferitele materiale din comerț, echipamentele mecanice și piesele ambutisate urmînd a fi procurate în continuare din import de la firma Renault.

Lucrările de investiții, avansînd într-un ritm rapid (pînă în anul 1971, volumul investițiilor realizat la noua uzină ridicîndu-se la 65 procente din valoarea totală planificată pentru întreaga uzină, etapa III-a se materializează începînd cu anul 1972 cînd se trece la integrarea treptată a fabricației echipamentului mecanic ca : motorul, puntea din față și spate,



*Secția sculărie autoturisme dispune de numeroase  
ușilaje de prelucrare cu înaltă tehnicitate*

sistemul de comandă și cutia de viteză, urmînd ca ultima etapă a IV-a să concretizeze și realizarea caroseriei respectiv a pieselor ambutisate din tablă asigurîndu-se astfel integrarea aproape totală a fabricației autoturismelor în țara noastră.

Desigur apariția Uzinei de autoturisme lângă uzina veche cît și extinderea acesteia pînă în anul 1972, au contribuit de fapt la dezvoltarea platformei industriale de la Colibași, una dintre cele trei mari zone industriale situate în nord-est de municipiul Pitești.

Legat de această dezvoltare a industriei constructoare de mașini de la Colibași la care mai adăugăm și construirea fabricii de motoare electrice, s-a pus din nou problema pregătirii și asigurării de muncitori calificați, aceasta întrucît s-a constatat că în noua etapă, Grupul Școlar de la Ștefănești nu mai putea face față cerințelor datorită spațiului mic de școlarizare.

Ca urmare celor de mai sus prin H.C.M. nr. 1628 din anul 1966, se aprobă construirea unui mare complex școlar profesional amplasat tot la Colibași, în partea de nord-vest a Uzinei de piese auto.

Lucrările începute în 1967, se desfășoară paralel cu cele ale Uzinei de autoturisme și la 1 octombrie 1969, se dă în funcțiune noul complex compus dintr-o școală cu 16 săli de clasă, trei cămine avînd în total 900 locuri, o cantină pentru 2 000 mese în trei serii, atelierul-școală, sală de gimnastică, centrala termică, spălătorie și alte construcții anexă.

Acest complex cu capacitatea de școlarizare de 2 000 cursanți, pe an mai are pe lângă școala profesională, o școală de maeștrii și o școală de personal tehnic.

Tot ca urmare a necesităților sporirii de cadre cu pregătire medie și superioară, din anul 1967—1968 funcționează la Ștefănești Liceul Industrial Construcții de Mașini, iar la Pitești de la 1 octombrie 1969 a luat ființă Institutul de subingineri.

Revenind la Uzina de piese auto, datorită specializării, a experienței căpătate de colectivul de muncă, cît și a concentrării producției pieselor auto în ansamblul platformei industriale Colibași, potrivit H.C.M. nr. 731 din 4 aprilie 1967, s-a început construirea unui nou obiectiv avînd ca scop, fabricarea segmentilor.

Improriu denumită, secția de fapt „Fabrica integrată de segmenti” intră total în funcțiune în anul 1970 și produce

segmenti de toate tipurile necesare parcului de mașini auto și tractoare pe întreaga economie.

Prin această nouă unitate se asigură întregul necesar de segmenti de calitate superioară pentru nevoile interne ale industriei noastre precum și pentru export.

În aceeași perioadă s-a extins și hala de tratamente termice în atmosferă controlată. Tot în anul 1969, intră în funcțiune secția Roți Dințate, noi rețele energetice și numeroase utilaje de mare productivitate în turnătoria de neferoase, precum și în alte sectoare.

Crescînd capacitatea și experiența colectivului de muncă de la Uzina de piese auto Colibași, prin H.C.M. nr. 1125 din 20 mai 1967, se prevede fabricarea pentru export de astădată către firma Renault din Franța a cutiilor de viteză ale autoutilitarelor „Estafette” produse, în mai multe variante, fapt pentru care s-a înființat o nouă secție.

Această nouă unitate dotată cu echipament de producție și control modern, avînd o capacitate de 30—40 mii cutii viteze pe an, a fost amplasată într-o hală modernă de 6 000 mp executată prin extinderea secției de roți dințate și a intrat în producție la sfîrșitul anului 1968.

Noile produse, încredințate colectivului Uzinei de piese auto, au dovedit încă odată marile posibilități tehnice ale acesteia de preluare și asimilare a unor agregate complexe, realizate în timp scurt și la nivelul tehnicii celei mai înalte, capabile să devină competitive și pe piața vest Europeană.

Avîndu-se în vedere dezvoltarea mai departe a fabricației de autovehicule în țara noastră prin Hotărîrea Consiliului de Miniștri, H.C.M. nr. 2783 din 20 septembrie 1968, s-a aprobat investiția privind construirea unei secții de forjă și matrișerie în cadrul uzinei care în anul 1971, a atins capacitatea inițială de piese forjate planificată la începutul stadiului de punere în funcțiune.

În afara acestor ultime obiective menționate începute a se construi pînă în anul 1971, mai trebuie adăugat, că paralel cu creșterea producției au fost asimilate produse noi cu caracteristici tehnice superioare, printre care menționăm: piese și ansamble pentru autocamioane „Carpați” de 3 tone „Bucegi” de 5 tone „Autoutilitare” M 461, „Steagul Roșu SR”, Piese și subansamble pentru tractorul S 13 000, tractor de 50 CP și altele.

La Uzina de autoturisme, care se găsea încă în plină acțiune de atingerea parametrilor proiectați, în anul 1970, a mai



intrat în funcțiune Secția Asamblare „UNITSURI“ 1) sculăria nouă și tratamentul termic aferent, stația de epurare biologică, secția finisaje și fabricație carcase metalice — scaune, având profilul de execuție a pieselor necesare fabricării autoturismelor.

Tot în acea perioadă a început și construcția altor obiective dintre care menționăm: secția de cutii viteze pentru „Dacia 1300“, secția turnătorie neferoase, montaj echipamente CKD<sup>2)</sup>, Secția Prelucrări Mecanice pentru uzinajul motor, secția Acoperiri de suprafață, secția Tratament termic secundar, laboratorul de metrologie, secția Presaj, laboratoarele uzinale, noul pavilion administrativ și alte unități de deservire a salariaților.

Referindu-se la produsul de bază — autoturismele — de la data de 3 august 1968, orele 14,00 când primul autoturism a ieșit de pe banda de montaj, au fost produse în total până la 1 august 1972, 66 898 buc. din care: 2030 în anul 1968, 12668 în anul 1969, 16250 buc. în anul 1970 și 20 500 buc. în anul 1971 și pe cele 7 luni ale anului 1972, un număr de 15 450 buc.

La data de joi 2 decembrie 1971, într-un cadru festiv s-a logate timpurile: Dacia 1100 S, pentru curse automobilistice sărbătorit realizarea celui de al 50 000-lea autoturism românesc. În afara tipului „Dacia 1100“ au fost fabricate și omologii Dacia 1300, pentru producția de serie.

Pentru prima dată Dacia 1300 și-a făcut apariția la 2 octombrie 1969, când prin eleganța, profilul, linia și confortul său a atras atenția vizitatorilor expoziției EREN 1969. Întrucât cele două uzine, cea de piese auto considerată „Uzina veche“ și cea „nouă de autoturisme“, nu se puteau dezvolta separat mai ales datorită faptului că aveau și un profil asemănător, conlucrind strâns pentru realizarea autoturismelor și a pieselor auto precum și pentru o mai eficientă activitate de organizare, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1395, începînd de la data de 26 iunie 1969, s-a dispus fuzionarea celor două unități constructoare de mașini sub numele de Uzina de autoturisme Pitești (U.A.P.).

În actuala sa formă reunită Uzina de autoturisme Pitești se numără printre marile uzine constructoare de mașini din

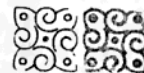
1) UNITS-uti — piese ambutasate din tablă cu care se execută subansamble caroseriei (uși, capotă, aripi, etc.).

2) CKD — Colecții complete de piese cu care se montează motorul punțile, cutia de viteză, etc.

țării. În anul 1970, la sfîrșitul planului cincinal 1966—1970, producția globală a crescut vertiginos, respectiv de peste cinci ori mai mare decît în cincinalul precedent, numărul de salariați ajungînd la 7760, iar productivitatea muncii crescînd considerabil. În comparație cu anul 1965, valoarea producției globale a Uzinei de autoturisme, a fost realizată în anul 1970, în numai 65 zile, crescînd de 2,6 ori, iar la finele cincinalului s-a obținut o producție marfă suplimentară de: 103 mil. 800 mil lei, beneficiile suplimentare ridicîndu-se în același timp la 7 444 000.

Astăzi Uzina de autoturisme înzestrată cu tehnica cea mai modernă din domeniul construcției de mașini, tehnică ce a pătruns extrem de rapid a transformat mii de argeșeni în constructori de mașini și a devenit mîndria întregului județ, a întregii țări.

Începutul noului cincinal (1971—1975), a găsit colectivul de muncitori, tehnicieni și ingineri ai uzinei mai uniți și mai hotărîți să-și dovedească pe deplin înalta capacitate creatoare, anul 1972 — reprezentînd un important prag, întrucît se vor asimila aproape toate piesele și agregatele din care se compune autoturismul românesc Dacia 1300.



# III. Condițiile necesare procesului de producție

## Sursele energetice și de apă

Pentru buna desfășurare a procesului de producție, Uzina de autoturisme folosește o gamă foarte variată de resurse energetice și de apă, cu destinații aparte în funcție de cerințele consumatorilor interni și care vor fi prezentate după originea provenienței lor.

a) *Resurse energetice primare.* Dintre combustibilii folosiți la Centrala Termică construită în anul 1968 și celelalte centrale mici menționăm : păcura și combustibilul de calorifer iar pentru procesele tehnologice motorina, benzina și petrolul.

Centrala termică construită în zona nouă a uzinei dispune de cazane pentru producerea apei calde și aburi. De asemenea, în cadrul centralei termice există boilere de câte 18 m.c. fiecare, ce asigură alimentarea cu apă menajeră a obiectivelor industriale aflate în uzină.

Consumul specific realizat pentru obținerea agenților termici (aburi, apă caldă), atât în anul 1969 și 1970 a fost întotdeauna mai mic decât cel planificat, ca de altfel și cel total de combustibil raportat la 1000 lei.

b) *Alimentarea cu gaze.* Se face printr-o stație de reglare racordată la o conductă magistrală.

c) *Alimentarea cu energie electrică.* Principala sursă necesară tuturor secțiilor și sectoarelor cît și pentru alte destinații, o constituie energia electrică, ce provine din cadrul sistemului energetic național prin mai multe linii electrice aeriene. De reținut este faptul că evoluția puterii electrice instalată caracterizează dinamica dezvoltării platformei industriale Colibași.

La început, pînă în anul 1959, Uzina veche a fost alimentată printr-o linie electrică aeriană de 15 Kv, stația de transformare fiind dotată cu un transformator de 2 000 kva. Resimțindu-se tot mai acut lipsa de tensiune constatată datorită dezvoltării uzinei, s-a construit o nouă linie de 35 Kv și o stație de transformare de 2X6300 Kva și se prevăd alte dezvoltări în continuare.

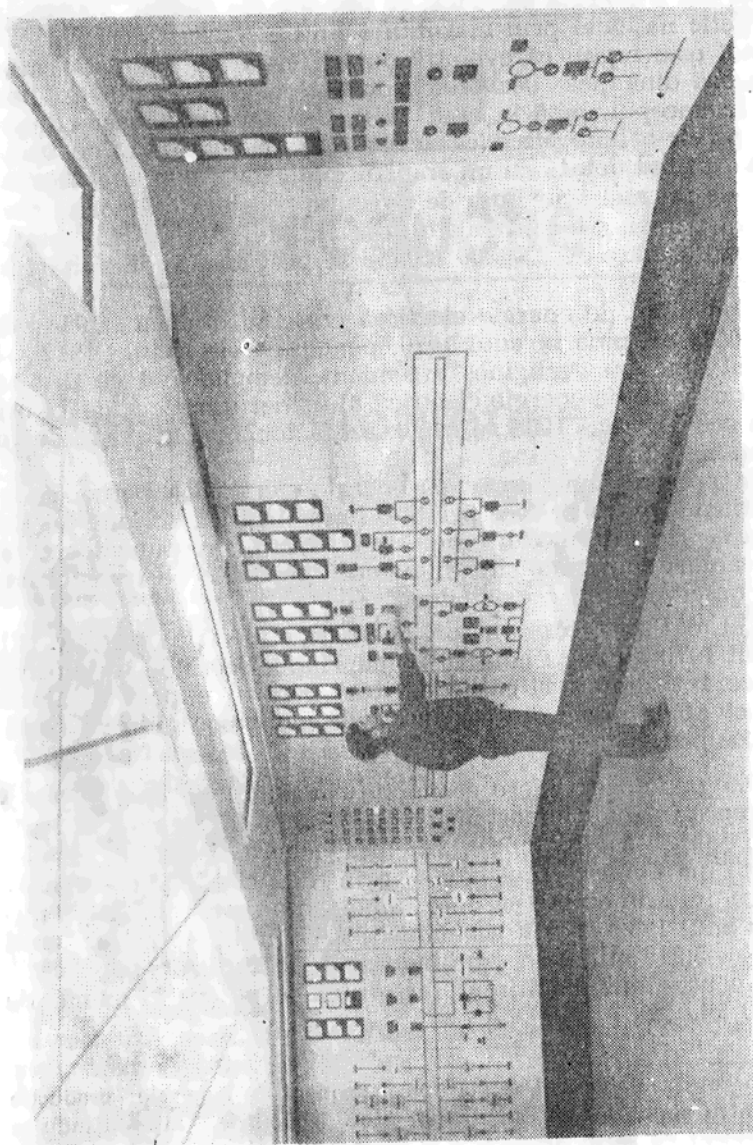
Consumul de energie electrică crescînd din anul 1954 de cea 70 de ori pînă în anul 1970, pentru ca în anul 1972 să crească din nou vertiginos ascendent, demonstrînd că în 18 ani, consumul de energie electrică al uzinei a crescut de 74 ori, adică cel din anul 1954 se realizează acum în mai puțin de o săptămînă.

În prezent alimentarea cu energie electrică a Uzinei de autoturisme Pitești se face printr-o linie electrică aeriană de 110 kv care prin intermediul unor stații trafo corespunzătoare și prin cabluri subterane sînt alimentate posturile de transformare ce deservesc toți consumatorii.

Cei mai mari consumatori de energie electrică (fig. nr. 2) în anul 1970 au fost : hala 40<sup>1)</sup> (cuprinde secțiile tratamente termice, roți dințate și cutii de viteză pentru export și Dacia 1300, cu 16,9 la sută din consum, hala monobloc 14,7 la sută, hala compresoare cu 8,5 la sută etc.

Din punct de vedere economic consumul de energie electrică reprezintă un important element în prețul de cost al uzinei. Pentru acest motiv, atenția energeticienilor uzinei a fost îndreptată, reușindu-se prin măsurile tehnico-organizatorice, inițiate obținerea unor importante economii. Astfel numai în anul 1969 au fost economisiți 4,469 mil. Kv/h, iar anul 1970 — 5,915 mil. Kv/h, primindu-se de la furnizori bonificații totale pentru îmbunătățirea factorului de putere în sumă de 760 000 lei.

1) — În cuprinsul lucrării se vor folosi termeni de hale de producție pentru simplificarea înțelegerii proc. tehnologic, introducîndu-se termeni de secții productive la momentul potrivit.



Postul de comandă — energie electrică.

## REPARTIȚIA CONSUMULUI DE ENERGIE ELECTRICĂ

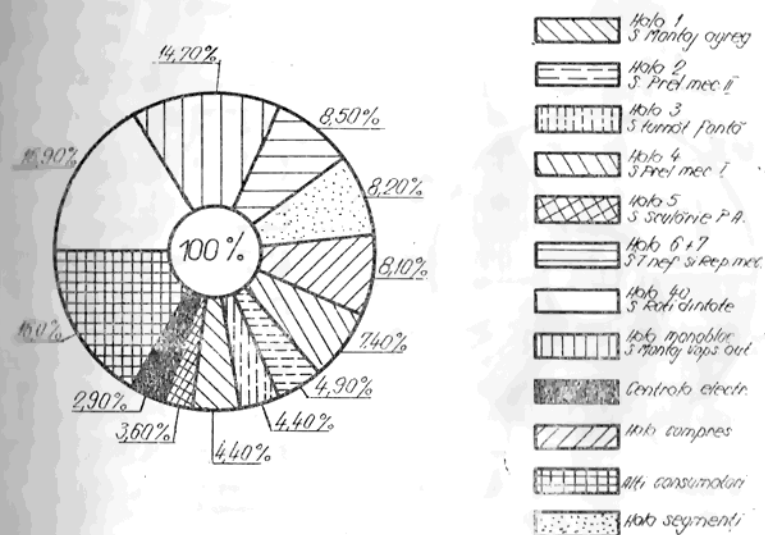


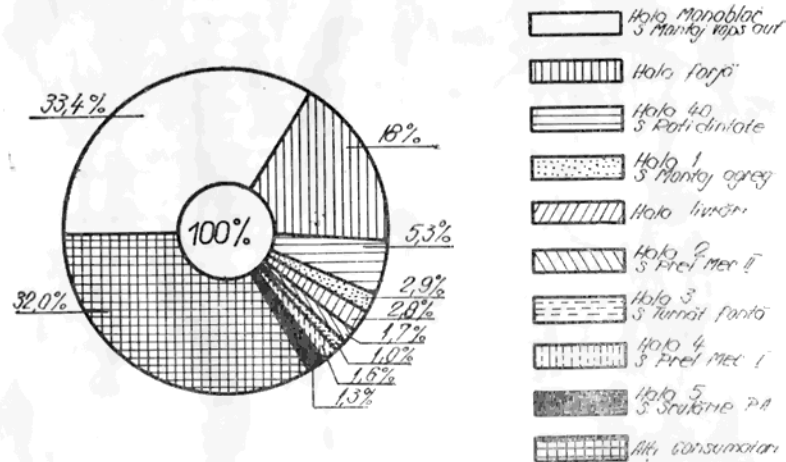
FIG. 2

d) Alimentarea cu aer comprimat, se face în două secții de compresoare, una situată în zona veche a uzinei și alta în zona nouă. Aceste stații asigură aerul necesar în procesele tehnologice la presiunea de  $7 \text{ Kgf/cm}^2$  pentru întreaga uzină în actualul stadiu de dezvoltare, exceptând fabrica de segmenti unde este nevoie de  $8 \text{ kgf/cm}^2$  și pentru care s-a mai construit o stație specială care asigură aerul la parametri necesari.

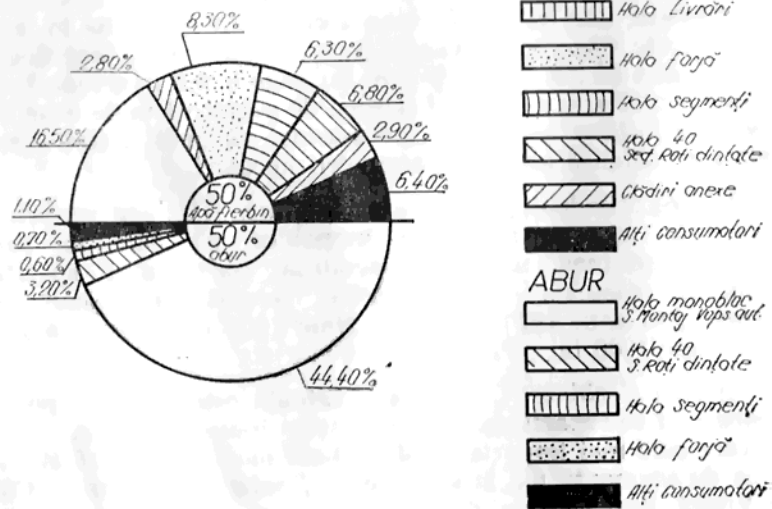
Dintre principalii consumatori (fig. nr. 3) de aer comprimat al uzinei menționăm: hala monobloc cu 33,4 la sută, și în acest caz urmărind evoluția consumului specific, în urma măsurilor organizatorice, aceasta a scăzut de exemplu, în anul 1970 de la  $110 \text{ Nmc/1000 lei}$  planificat, la  $83,75 \text{ Nmc/1000 lei}$ .

e) Apa fierbinte. Din rețeaua uzinală este folosită pentru încălzire și se repartizează pe obiective industriale (fig. 4) dintre care cele mai importante sînt: hala monobloc cu 16,5%, fabrica de segmenti, 6,3 la sută, secția Tratament Termic, Cutii de Viteză, Roți Dințate, 6,8 la sută, clădiri anexe (depozit vop-

## REPARTITIA CONSUMULUI DE AER COMPRIMAT



## REPARTITIA CONSUMULUI DE APA FIERBINTE SI ABUR



sele remiză PCI stația de electrocare, secția electrică, centrala termică, etc.) 2,9%. Nu toate secțiile de producție din cadrul uzinei sînt racordate la rețeaua termică uzinală, unele urmînd a fi racordate în etapa următoare pînă în 1975, conform planului de investiții.

f) **Aburul**, este utilizat în procesul tehnologic și este reparat (fig. nr. 3) în special la hala monobloc 44,4 la sută, hala 40, 3,3 la sută și altele, o parte din secții aflîndu-se în faza de construcție.

Agentii termici (apă fierbinte și aburul) sînt distribuiți către consumatori, prin rețelele termotehnice pozate, în canal (zona nouă a uzinei) și pe estacadă (zona nouă și veche a uzinei).

g) **Alimentarea cu oxigen**. Se face de la fabrica de tananți, secția specializată de la Brașov, uzinele tractorul Brașov, fabrica de oxigen București, combinatul chimic Craiova și este necesar pentru sudurile autogene ale proceselor tehnologice din secțiile productive și auxiliare.

h) **Alimentarea cu acetilenă**. Se face din stația centralizată de producere a acetilenei aflată în zona nouă a uzinei, din stațiile proprii ale secțiilor de producție și de la generatoare mobile.

i) **Alimentarea cu apă**. Înainte de începerea construcției noilor obiective privind fabricația de autoturisme, uzina veche era deservită de instalații proprii de alimentare cu apă.

Aceste instalații constau din puțuri forate în lunca râului Tîrgului, o stație de pompare, conductă de aducție, rezervoare de înmagazinare și rețea de distribuție. Instalațiile de recirculare a apei erau formate din sisteme locale reprezentate prin turnuri de răcire cu tiraj natural și forțat.

Rețeaua de canalizare veche în sistem unitar colectează apele reziduale, menajere și industriale și le evacuează în Rîul Doamnei în zona Colibași printr-un decantor special.

Ca urmare a noilor construcții pentru fabricația de autoturisme și extinderea celorlalte obiective industriale, consumul de apă a crescut de peste 10 ori.

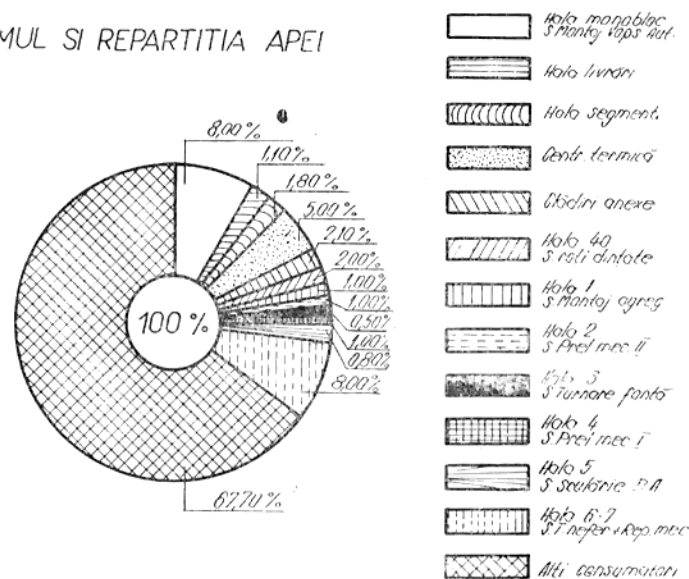
Această creștere a consumului de apă, a fost posibilă datorită captării apei de suprafață din râul Tîrgului printr-un baraj cu priză, deznisipator, stație de pompare, stația de tratare, rezervoare de înmagazinare și rețea de distribuție.

Captarea de suprafață din râul Tîrgului asigură un debit suficient de mare pentru procesele industriale în timp ce celă-

lalt sistem din puțuri forate constituind o sursă de rezervă, este folosită în prezent numai pentru băut datorită calității sale deosebit de potabile.

În anul 1970, cei mai importanți consumatori de apă, sînt redați în fig. nr. 5 au fost: hala monobloc 8 la sută, hala 6 și 7 8 la sută, centrala termică 5 la sută, clădirile anexe 2,1 la sută, hala 40,2 la sută, etc.

CONSUMUL SI REPARTITIA APEI



Apele reziduale, sînt colectate în prezent într-o rețea nouă de canalizare în sistem pluvial și menajer de unde trec printr-o stație de epurare biologică dimensionată corespunzător numărului de peste 10 000 salariați, de unde printr-un canal colector este evacuată în emisarul natural, râului Doamnei.

De asemenea, instalații de recirculare a apei de răcire se găsesc atît în zona veche a uzinei care printr-o stație centrală, deservește mai mult secții cît și instalațiile locale, destinate special unor unități cum sînt: Stația de compresoare, secția

UNITS-uri și montaj caroserie, tratamente termice și acoperiri metalice din hala monobloc, secția forjă și secția neferoase.

La centrala termică, pentru a asigura consumul de apă cu calitate corespunzătoare procesului tehnologic, sînt montate instalații de preparare a apei demineralizată care se folosește și pentru secția vopsitorie autoturisme.

Fabrica de segmenti, avînd instalația proprie de preparare a apei demineralizată și de neutralizare. În concluzie, privind asigurarea uzinei cu sursele energetice și hidrotehnice necesare, putem aprecia că aceasta satisface toate cerințele atît sub raport cantitativ cît și calitativ, existînd de pe acum capacități de rezervă care vor asigura și viitoarele dezvoltări ale uzinei, pînă în anul 1975.

## Materii prime și materiale

În cadrul procesului de producție, Uzina de autoturisme folosește o gamă foarte variată de materii prime, de bază și materiale care provin atît din țară, cît și din import.

A. *Materiile prime de bază*, cu care este asigurată întreprinderea în mod permanent sînt:

1. *Fontă*, fiind folosită la turnarea pieselor.
2. *Fierul vechi*, fiind folosit și la fabricarea de segmenti ca aliaje.
3. *Lamine feroase*, fiind folosite la secția Montaj Agregate — hala 1, sculărie piese auto și autoturisme precum și pentru construcțiile metalice care se execută în atelierele de la secția Reparații mecanice și diferite utilaje prin autodontare.
4. *Trefilate feroase*, fiind folosite în componența diferitelor agregate la fabricarea supapelor, pentru SDV-uri (scule, dispozitive și verificatoare) la secția reparații mecanice pentru lucrări de reparații, mașini, utilaje, instalații și lucrări de autoutilare.
5. *Trefilate neferoase*, fiind folosite la secția montaj agregate pentru lucrări de producție.
6. *Aliaje de aluminiu*, fiind folosit la secția turnătorie neferoase pentru turnarea pieselor, carcase, cutii de viteză, capace, pompe etc.

7. *Feroaliaje*, fiind folosite la secția turnătorie neferoase, pentru obținerea aliajului optim de turnare a pieselor de neferoase.

8. *Cocsul*, fiind folosit la turnarea pieselor auto din fontă și la fabricarea segmentilor.

9. *Nisipurile de turnătorie*, fiind folosite la secția turnătorie fontă, turnătorie neferoase și fabrica de segmenti.

10. *Lianții de turnătorie*, fiind folosiți la turnătorie de fontă, turnătorie neferoase și fabrica de segmenti.

11. *Semifabricate forjate*. Aceste semifabricate se folosesc pentru realizarea de roți dințate, diferite axe și pinioane componente ale autovehiculelor.

12. *Semifabricate turnate*, fiind necesare la secția prelucrări mecanice II, secția roți dințate și secția cutii viteze, sculărie, pentru SDV-uri și secția reparații mecanice pentru întreținere și autoutilare.

Peste 80 la sută din semifabricatele turnate se asigură de secțiile turnătorie fontă, neferoase și segmenti din cadrul Uzinei de autoturisme Pitești.

13. *Diverse piese prelucrate*, fiind necesare pentru montaj general a diferitelor agregate.

14. *Rulmenți*, fiind folosiți la secția montaj agregate pentru montaj cutii de viteze, pompe, compresoare, etc. secția energetică și reparații mecanice pentru reparații, întreținere utilaje și la secția cutii de viteză și montaj diverse organe.

15. *Organe de asamblare*, fiind necesare pentru secția montaj general autoturisme, agregate, montaj motor, diverse subansamble și mecanicul șef pentru reparații, autoutilări cât și la secția cutii de viteză.

16. *Arcurile*, fiind folosite la montaj agregate auto, montaj general pentru fabricarea autoturismelor Dacia 1300 și secția cutii de viteză.

17. *Garnituri de cauciuc*, fiind întrebuințate pentru montaj agregate și la fabricarea Daciei 1300 în secția montaj general autoturisme.

18. *Produse de mase plastice*, fiind folosite la secția montaj agregate și la fabricarea autoturismelor Dacia 1300.

19. *Curele trapezoidale*, fiind necesare pentru fabricarea autoturismelor Dacia precum și pentru întreținerea în toate secțiile productive și auxiliare a utilajelor, mașinilor și instalațiilor.

B. *Materiale* grupate după destinație generală sau specială, mai importante sînt :

1. *Materialele electrice și electrotehnice*, se aduc de la următoarele întreprinderi colaboratoare : Fabrica constructoare de motoare electrice București, Uzina de mașini electrice București, Electromotor Timișoara, Electroprecizia Săcele Brașov, Electroenergetica București, Electromureș Tg. Mureș, Automatica București, Electrobanat Timișoara, Steaua electrică Fieni, Electronica București, Fabrica de motoare electrice Pitești, Uzina de cinescoape București și sînt întrebuințate la fabricarea autoturismelor Dacia precum și pentru întreținerea parcului de mașini și instalațiile în toate secțiile uzinei.

2. *Materiale de construcții*, se aduc în general de la fabricile de ciment din Fieni, Tirgu Jiu, fabricile de geamuri din Bănești, județul Prahova, Tirnăveni, var de la Fabrica Mateiașul, din Cîmpulung Muscel și diverse altele de la întreprinderea de construcții Pitești, fiind necesare pentru reparații și întreținerea clădirilor amplasate pe teritoriul Uzinei de autoturisme a clădirilor liceului industrial, a grupului școlar și clădirile anexe.

3. *Materiale lemnoase*. În special cheresteaua se aduce de la Combinatele de exploatare și industrializare a lemnului din Pitești și Rm. Vilcea cât și de la întreprinderile forestiere din Sîlpeni, Curtea de Argeș, și Rucăr Județul Argeș, fiind necesare la executarea de ambalaje și pentru lucrări de întreținere și produse finite.

4. *Piese de schimb*. Pentru mașini unelte și auto vehicule se aduc la Colibași prin diferite baze cât și de la Uzinele Strungul Arad, Uzina Mecanică Cugir, Fabrica mașini unelte și agregate București, Uzinele constructoare de mașini Reșița, Uzina mecanică Muscel, Uzinele Steagul Roșu Brașov, Infrățirea Oradea, Tractorul Brașov și Autobuzul București, fiind necesare pentru întreținerea utilajelor și mijloacelor de transport auto proprii.

5. *Scule*, se procură din Brașov de la întreprinderea de scule Rîjnov și alte întreprinderi fiind necesare pentru realiza-

rea producției de piese și agregate auto și pentru fabricarea autoturismelor.

6. *Abrasive* pentru șlefuit, se aduc în totalitate de la Cluj, fiind folosite în toate secțiile de producție pentru executarea pieselor necesare produselor pe care le execută uzina și pentru întreținerea utilajelor, instalațiilor și mașinilor din dotare.

7. *Plăcute de metal dur*, pentru scule de așchiere necesare producției în toate secțiile de fabricație în sculărie piese auto și autoturisme se aduc de la București.

8. *Vopsele și diluanți*, pentru fabricarea autoturismelor Dacia, precum și pentru vopsirea pieselor turnate și agregate finite de la secția montaj agregate cât și pentru întreținere se aduc de la întreprinderile: Policolor București, Color București, și IDPC București.

9. *Carbid*, pentru lucrări de întreținere și lucrări de construcții metalice la secția reparații mecanice, precum și la lucrări productive la secțiile prelucrări mecanice II, montaj agregate și sculărie pentru lucrări de SDV-uri se aduce în totalitate de la Combinatul chimic Tîrnăveni.

10. *Diverse chimicale*, întrebuințate în special la lucrări de producție ca: nichelare, cromare, precum și în diverse laboratoare de la secția prelucrări mecanice I și fabrica de segmenti se aduc de la București, combinatele chimice de la Rm. Vilcea și Făgăraș, Uzina de sodă Ocna Mureș și Oficiul farmaceutic Pitești.

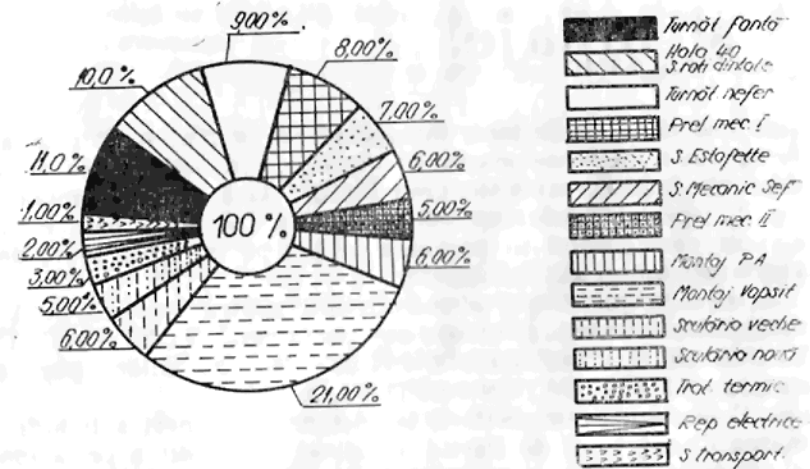
11. *Hirtii și cartoane*, pentru lucrări de producție, necesare fabricației de autoturisme, de birou, contabilitate și stații de calcul, se aduc de la întreprinderea Comuna din Paris, Piatra Neamț, București și Slatina.

12. *Imprimate și tipărituri*, pentru lucrări de birou și operative privind raporturi și eliberări de materiale se aduc prin centrul de librării și desfacere a cărții — CLDC — Pitești — București, cât și prin întreprinderile topografice din Cîmpulung și Pitești.

Ca mijloace de transport folosite pentru aducerea acestor numeroase materii prime și materiale în uzină, cele mai multe vin pe calea ferată, apoi cu ajutorul mijloacelor auto și o infimă parte folosesc parțial transportul aerian.

În ceea ce privește repartizarea procentuală a folosirii materiilor prime și materialelor pe secții (fig. nr. 6) cele mai multe

REPARTITIA PE SECȚII A MATERIILOR PRIME SI MATERIALELOR.



sînt consumate în procesele de producție desfășurate la secția montaj vopsitorie (21 la sută), turnătoria de fontă (11 la sută) hala 40 (10 la sută), turnătoria de neferoase 9 la sută), secția prelucrări mecanice I (8 la sută) secția cutii viteză (7 la sută), serviciul mecanic șef (6 la sută), secția montaj agregate (6 la sută), sculărie piese auto (6 la sută) și altele.

Pentru deservirea cât mai rapidă a procesului de producție cu necesarul de materii prime de bază și materiale, în uzină există 13 depozite special amenajate în apropierea secțiilor de producție.

În general se apreciază că de la an la an, aprovizionarea cu materii prime de bază și materiale s-a făcut din ce în ce mai ritmic, existînd garanția că prin acțiunea de descentralizare a aprovizionării conform legii nr. 71 și a HCM nr. 806/1970 cât și a

intensificării încheierii contractelor pe termen lung, această importantă premisă a producției va răspunde în modul cel mai corespunzător atât sub raport calitativ cât și cantitativ.

## Inzestrarea cu mașini și utilaje

Încă de la înființare, întreprinderea a fost înzestrată an de an cu numeroase mașini și utilaje, investindu-se sume deosebite pentru achiziționarea lor din țară sau din import.

În special fondurile destinate pentru dotarea uzinei au crescut considerabil în perioada ce începe cu anul 1967, datorită fabricației autoturismelor.

Mândria justificată a colectivului nostru este că pe tot mai multe instalații și utilaje se poate citi FABRICAT ÎN UZINA DE AUTOTURISME PITEȘTI — sau chiar pur și simplu — FABRICAT ÎN SECȚIA NOASTRĂ.

Colectivul de muncitori, tehnicieni și ingineri sub îndrumarea Comitetului de Partid al uzinei a dovedit o preocupare deosebită pentru autoutilarea secțiilor productive și în special pentru creșterea productivității muncii și reducerii importului de utilaje.

Din cifrele de mai jos, începând cu anul 1967, se poate constata concret capacitatea de inovație și inițiativă la locul de muncă a salariaților uzinei după cum urmează :

- 1967 — 15 obiective în valoare de 4 280 000 lei
- 1968 — 43 obiective în valoare de 5 667 00 lei
- 1969 — 31 obiective în valoare de 4 235 000 lei
- 1970 — 136 obiective în valoare de 7 540 000 lei
- 1971 — 242 obiective în valoare de 12 932 000 lei

Din utilajele și instalațiile productive mai importante realizate în acești ani menționăm :

- părți instalații de tratament termic în atmosferă controlată montate în hala 40;
- mașina semiautomată pentru stelitat supape instalată în secția prelucrări mecanice II;
- cuptoare de topit aluminiu cu inducție instalate în turnătorie de neferoase vechi și cea nouă;

— cuptor cu inducție de topit fontă instalat în fabrica de segmenti;

— bancuri de probă cutii de viteză montate în hala 1 montaj agregate și secția cutii viteze Dacia 1300.

— instalații de călire de la sculării,

— băi pentru acoperiri metalice instalate la hala 4 și noua secție din hala monobloc,

— mașini de spălat tip Hofroy, instalate în toate secțiile de prelucrări mecanice ;

— linie continuă de călire și revenire instalate în noua secție de forjă,

— mașină de frezat portal, montată în secțiile de prelucrări,

— mașini de strunjit oval pistoane concepută și realizată în secția prelucrări mecanice II de un colectiv în frunte cu șeful secției Ing. Mitocaru C.

În concluzie, privind în ansamblul dotarea cu mașini utilaje și instalații a uzinei, se observă varietatea și mai ales nivelul tehnic deosebit, specializarea acestora care potrivit caracteristicilor lor asigură un grad ridicat de mecanizare și automatizare evidențiat mai ales în secțiile tratamente termice, montaj turisme — vopsitorie, fabrica de segmenti, turnătorie de fontă, etc.

Important este faptul că înzestrarea uzinei cu utilaje, s-a făcut ținându-se cont de nivelul actual al tehnicii, achiziționându-se mașini de înaltă productivitate și precizie, care au determinat creșterea succesivă a automatizării și mecanizării procesului de producție, în toate secțiile de bază și auxiliare.

În general, privind înzestrarea cu mașini și utilaje a secțiilor productive (fig. nr. 8) cât și repartizarea acestora pe sectoare specifice, se constată următoarele :

### A. Sectorul prelucrări la cald

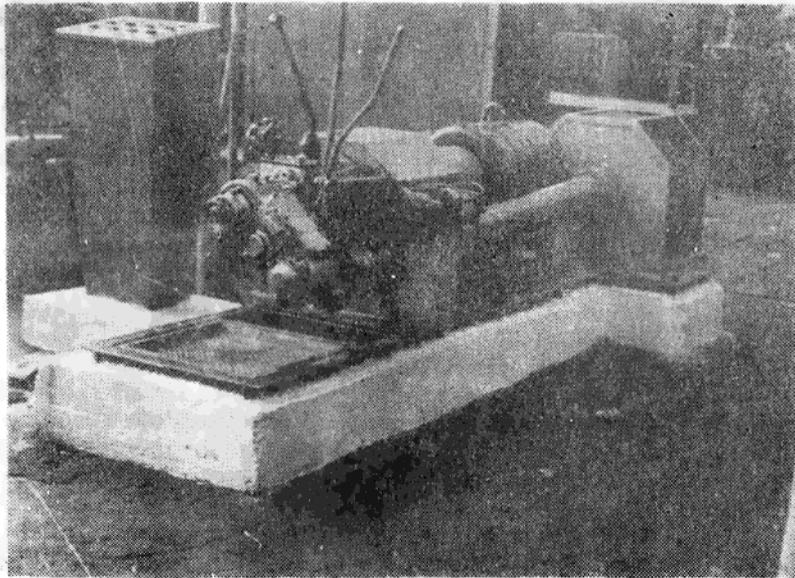
1. **Secția Turnătorie Fontă** — dispune de utilaje specifice de turnătorie și lucrează piese necesare atât procesului de producție al uzinei cât și pentru alte întreprinderi colaboratoare din țară.

Secția dispune de 4 la sută din utilajele uzinei (fig. nr. 8) având un grad de mecanizare ridicat și este înzestrată cu cubilouri de topit fontă fabricate în țară, conveioarele de turnare,





Mașina de strunjit oval pistoane

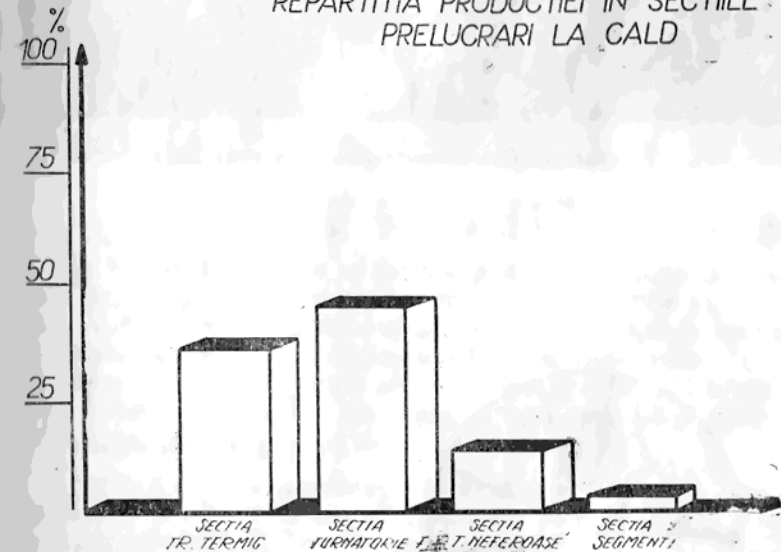


Banc de probă cutii de viteze

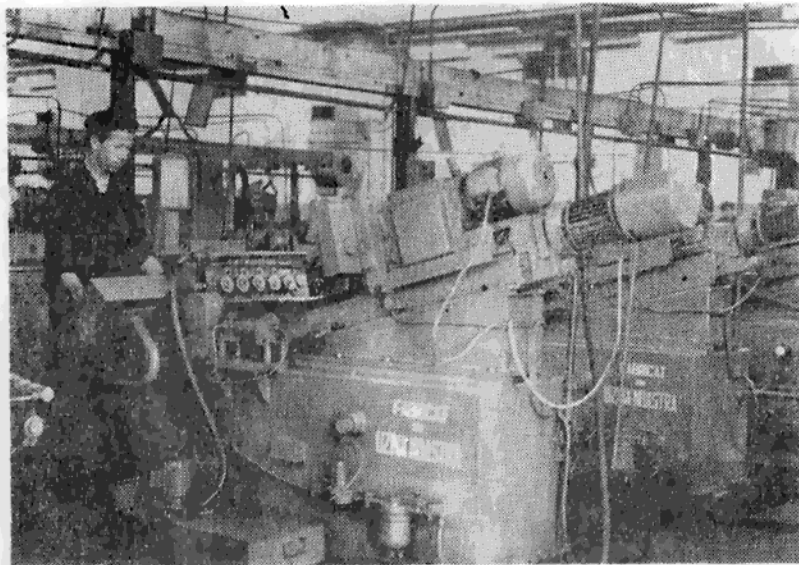
uscătoare de miezuri și nisip, mașini de format, dezbătătoare, instalații de vopsit cu conveyor, instalații de preparat și transportat pământ, cuptoare de topit fontă prin inducție și alte utilaje.

Acest obiectiv care realizează 45 la sută din semifabricatele pentru prelucrarea la cald a uzinei, toarnă carcase, capace, pentru cutiile de viteze, corpuri, capace și rotoare pentru pompa de apă, tamburi frână, corpuri și capace pentru pompa de ulei și alte piese de dimensiuni mici.

REPARTITIA PRODUCTIEI IN SECTIILE PRELUCRARI LA CALD

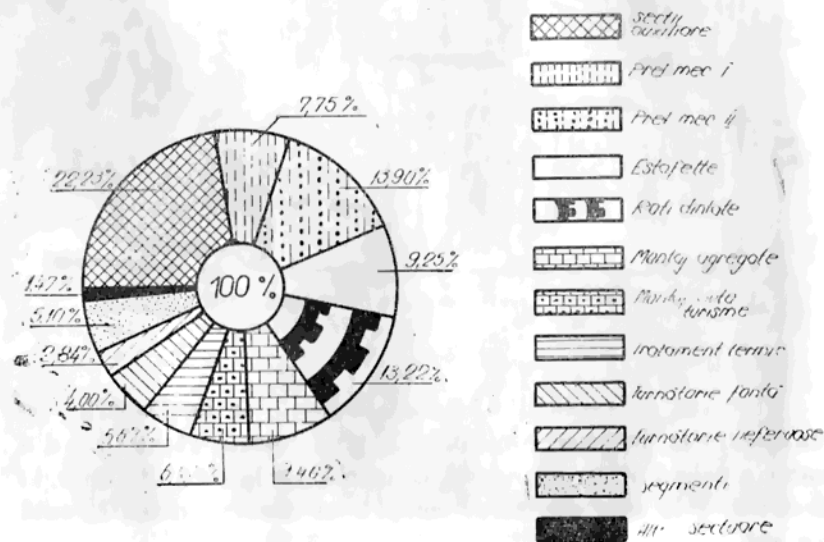


Procesul de producție la această secție se desfășoară pe conveioare cu mișcare continuă. Secția folosește 11 la sută din materia primă a întreprinderii, consumă 4,4 la sută din energia electrică, 1 la sută din aerul comprimat necesar și 0,5 la sută din apă.



Agregat de găurit supape cu cap multiax

INZESTRAREA CU UTILAJE PE SECTII IN 1970



Instalație de topire a fontei

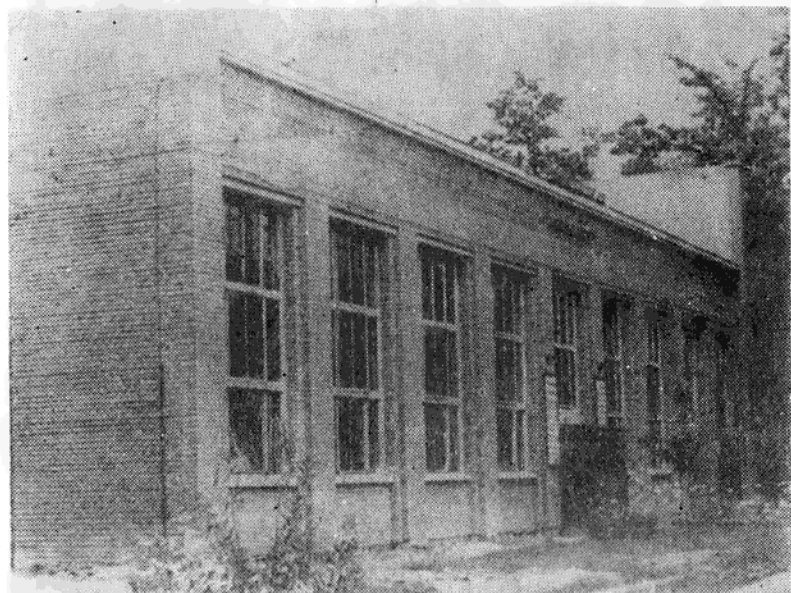
2. Secția turnătorie neferoase pistoane dispune de asemenea, de utilaje specifice pentru turnarea în cochile și sub presiune a pieselor din aluminiu, necesare procesului de producție al uzinei, concentrând 2,84 la sută din utilajele uzinei.

Secția dispune de cuptoarele de menținut la cald și cuptoarele de topit cu inducție fabricate în țară, precum și mașini de turnat sub presiune aduse din import.

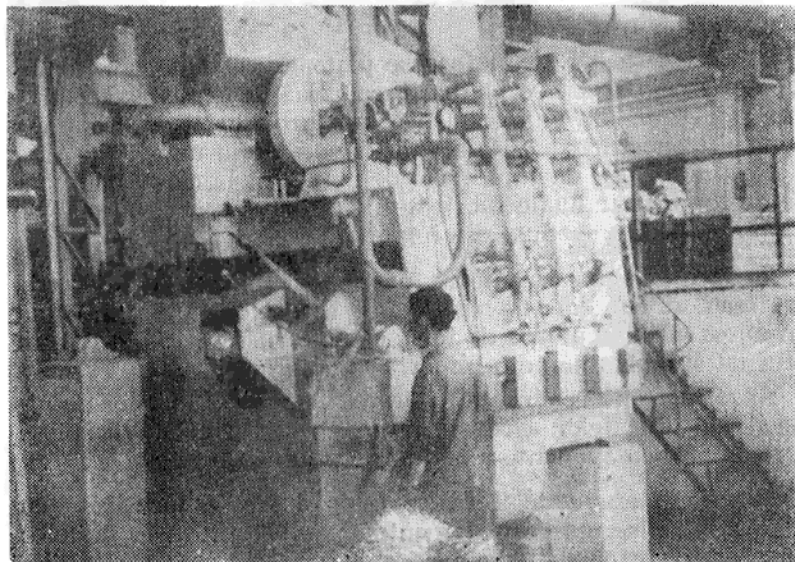
3. Secția nouă turnătorie neferoase, carcase și diverse, este dotată cu cuptoare de topit prin inducție executate în uzină prin autototare, cuptoare de topit cu flacără SFEAT și mașini de turnat sub presiune din import.

Această secție realizează în prezent carcasa cutiilor de viteze și ale diferitelor agregate auto precum și celelalte piese din neferoase componente ale autoturismului Dacia.

4. Secția Tratament Termice (hala 40) este înzestrată cu utilajele specifice numai tratamentelor aplicate tuturor pieselor confecționate în celelalte secții productive. Această secție dis-



*Turnătoria de neferoase. Vedere generală*

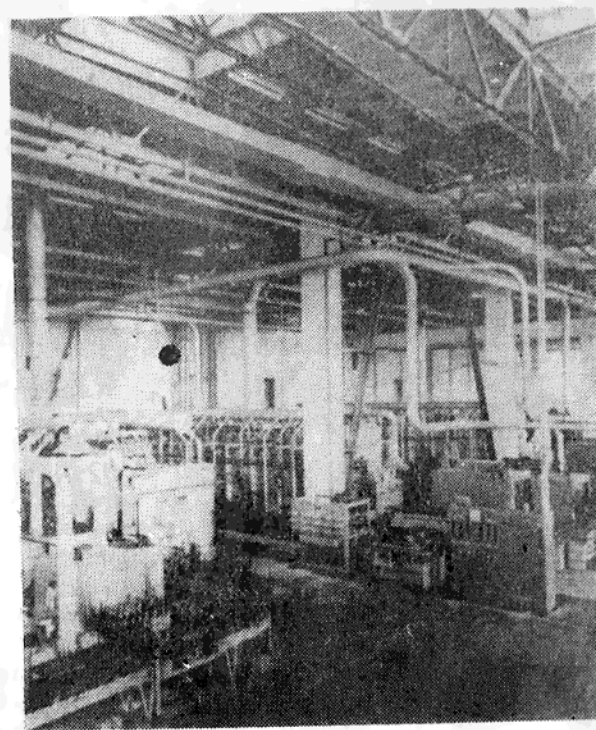


*Cuptor cu flacără de topit aluminiul*

pune de 5,67 la sută din utilajele uzinei și are cel mai ridicat grad de mecanizare.

Utilajele acestei secții sînt realizate pe bază de import complex, adică o parte și anume sistemele de comandă și automatizare sînt din import iar restul sînt executate în uzină prin autodotare și realizează tratamentul termic al pieselor în atmosferă controlată.

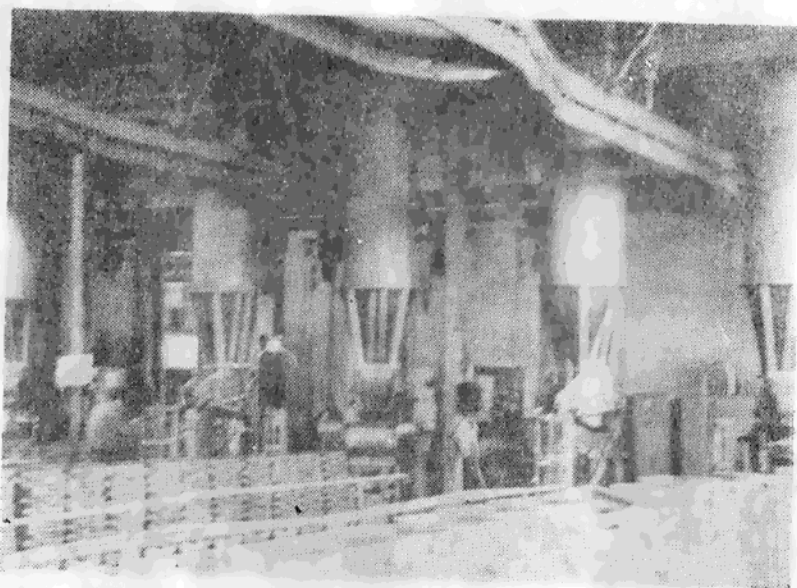
Secția este amplasată, în hala 40 și realizează 36 la sută din producția prelucrării mecanice la cald a uzinei și execută tratamentul termic secundar (normalizări, recoaceri, călire, revenire) entru toate piesele ce impun acest proces. În afara acestor tratamente mai asigură protecția prin acoperiri metalice unor elemente de ansamblare. Folosește 3 la sută din materiile prime ale uzinei și are cel mai înalt nivel de mecanizare a producției.



*Instalație de tratament termic*

**5-Secția Segmenti** — este dotată cu utilaje monooperații necesare fabricării integrale a segmentilor. Ea concentrează 5,10 la sută din utilajele uzinei și are un grad de mecanizare ridicat. Secția dispune de numeroase mașini și utilaje aduse din import ca : mașini de format, mașini speciale de prelucrat segmenti, mașini de honinguit și instalații de cromare și unele mașini de rectificat. Din țara noastră secția este înzestrată cu instalații de preparat pământuri, cubilouri, cuptoare cu inducție, mașini de rectificat, benzi de turnare etc.

Această fabrică produce toate sortimentele de segmenti necesare țării și are disponibilități de capacitate și pentru export. Secția realizează 4 la sută din producția de prelucrări la cald a uzinei.

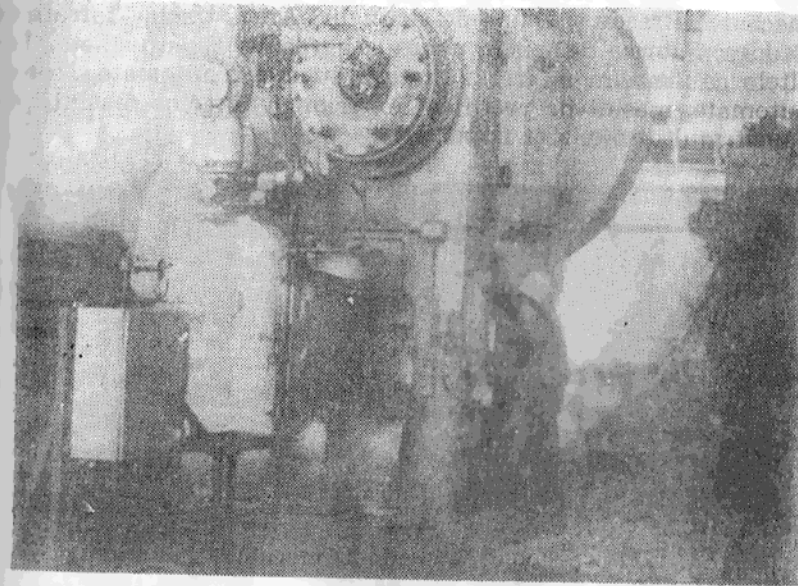


*Instalație de formarea segmentilor*

**6. Secția Forjă**, această secție este un obiectiv nou al uzinei, intrat în funcțiune în anul 1971, cu o capacitate inițială de 5 000 t/an piese forjate și care trebuie să ajungă în anul 1973 la o capacitate de 20 000 t/an piese forjate.

Secția este dotată cu instalații de încălzire prin inducție procurate pe bază de import complex, maxiprese de 760 t,

1 000 t 1 600 t 2 500 t și 4 000 tone, prese de debavurat, cup-toare rotative cu vatră mobilă fabricate în țară, și mașini de forjat orizontal și vertical precum și linii automate pentru tratamentul termic primar al pieselor.



*Maxipresă pentru forjat*

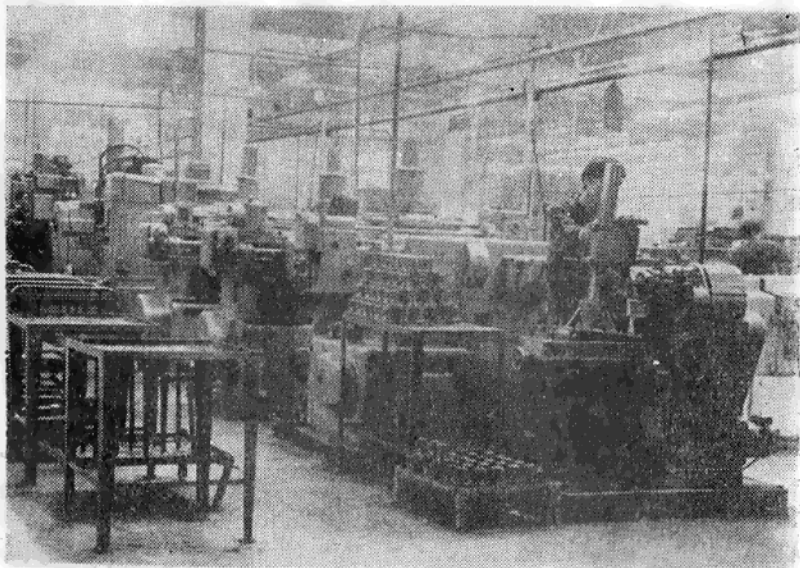
În atelierul de debitare a forjei este centralizat această operație pentru toate nevoile uzinei, fiind dotat cu cuptoare de recoacere și mașini de debitat de mare productivitate, precum și un depozit de laminate cu stelaje, cale ferată proprie și pod rulant pentru descărcarea laminatelor din vagoane și autovehicole.

**7. Secția acoperiri de suprafață (hala monobloc)** Această secție este dotată cu instalații automate de fosfatizare impresion, băi de decapare, cuprare, nichelare și cromare cu instalațiile auxiliare privind dedurizarea și neutralizarea apelor precum și mașini de polisare. În această secție urmează a se executa acoperirile de protecție și acoperiri metalice estetice de suprafață.

## **B. Sectorul prelucrări la rece**

**1. Secția roți dințate (hala 40)** este dotată cu utilaje universale montate în flux tehnologic și capabile să fie utilizate

oricînd și ori de cîte ori se schimbă fluxul tehnologic. Ea concentrează 13,22 la sută din utilajele uzinei și are un grad de mecanizare corespunzător. O parte din utilaje ca: mașini de mortezat dantură strunguri paralele, mașini de frezat universale, mașini de rectificat exterior și interior, mașini de găurit sînt fabricate în Republica Socialistă România la Uzina Hidromecanică Brașov și Uzina de strunguri Arad, Uzina Înfrățirea Oradea, Fabrica de mașini unelte și agregate București etc. Iar altele ca : mașini de frezat dantură, strunguri automate și semi-automate, mașini de rectificat exterior și interior mașini de găurit multibroșe, sînt importate.



Aspect din secție

**2. Secțiile prelucrări mecanice I (hala 4) și II (hala 2)** sînt dotate tot cu utilaje universale montate în flux tehnologic și capabil să fie utilizate oricînd în alte fluxuri putînd asimila numeroase alte repere și piese.

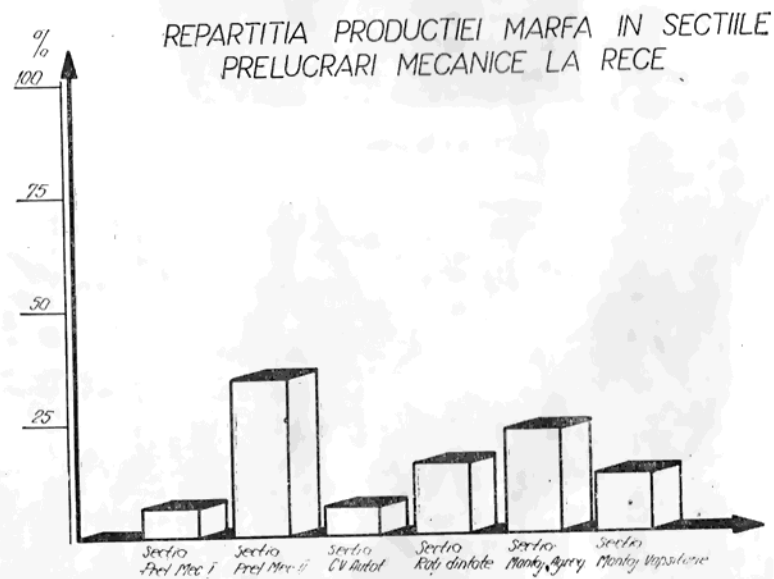
Secțiile concentrează 7,75 la sută și respectiv 13,90 la sută din utilajele totale ale uzinei.

În aceste secții predomină utilaje, ca : mașinile de găurit cu coloană, mașini de strunjit pistoane AMTEC cu 6 axe, mașini

de rectificat semiautomate pentru bolțuri, mașini de prelucrat coroane, mașini de strunjit și frezat coroane, mașini de prelucrat danturi, mașini de șevăruit și de frezat caneluri, mașini de găurit cu capete multiax, mașini de găurit supape, mașini de strunjit și frezat carcase, strunguri paralele de la Uzina Strungul și mașinile universale de frezat.

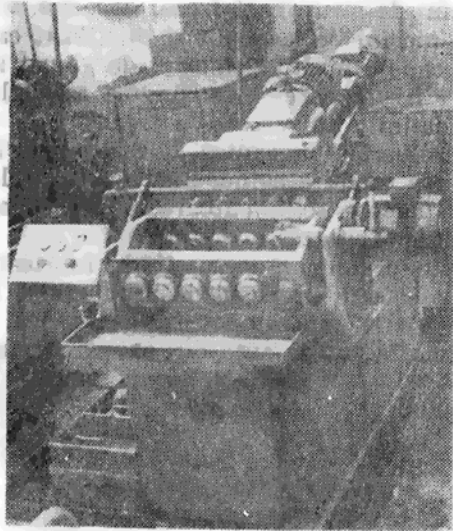
Secția Prelucrări mecanice I realizează 7,2 la sută din producția marfă totală a uzinei (fig. nr. 9) prelucrează bolțuri, piese forjate (capete schimbătoare, furci, manete, roți dințate) pentru cutii de viteză.

Secția este organizată pe linii de fabricație în flux tehnologic și folosește în procesul de producție 8 la sută din materiile prime, 4,4 la sută din energia electrică, 1,6 la sută din aerul comprimat și 1,0 la sută din apara consumată pe întreaga unitate.

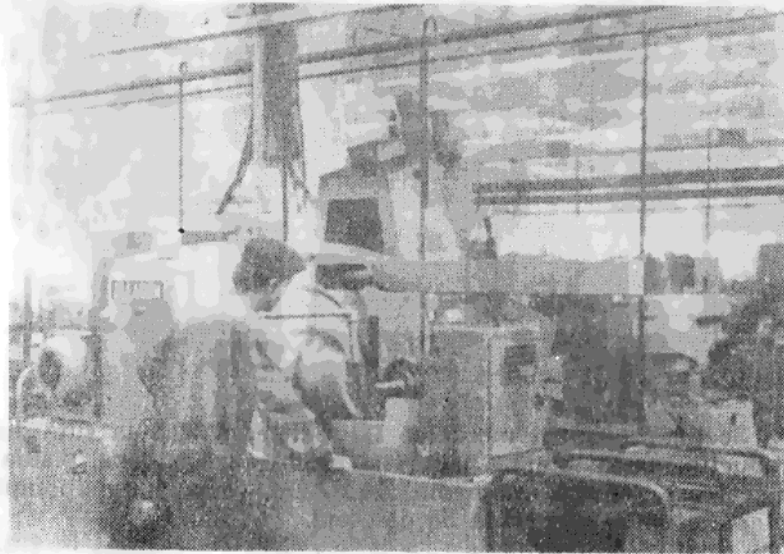


**Secția prelucrări mecanice II**, realizează 32,5 la sută din producția marfă totală a uzinei și prelucrează supape, pistoane, carcase, capace, piese din ZAMAC<sup>1</sup>, corpuri de pompă de apă, corpuri de pompă de ulei, etc.

Procesul de producție este de asemenea organizat în flux continuu, folosind 5 la sută din materiile prime, 4,9 la sută



*Mașină de găurit supape*



*Aspect din secție*

din energia electrică a întreprinderii, 1 la sută din apă și 1,7 la sută din aerul comprimat.

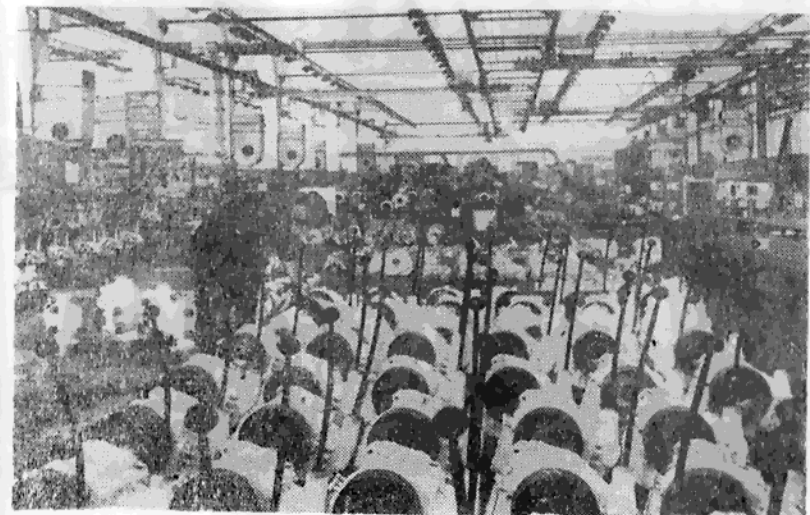
**3. Secția cutii de viteză Estafette și Dacia 1300** (hala 40), sînt înzestrate cu utilaje avînd aceleași caracteristici ca cele menționate mai sus, concentrează 9,25 la sută din totalul lor pe întreaga uzină. În această secție predomină utilajele ca: strunguri automate și semiautomate, mașini de rectificat, de frezat, de refulat prin inducție, mașini CIF și mașini de rodat și controlat pinioane cu dantură curbă.

Secția dispune de mașini speciale „Gleason” pentru frezat danturi curbe, strunguri automate, și strunguri paralel.

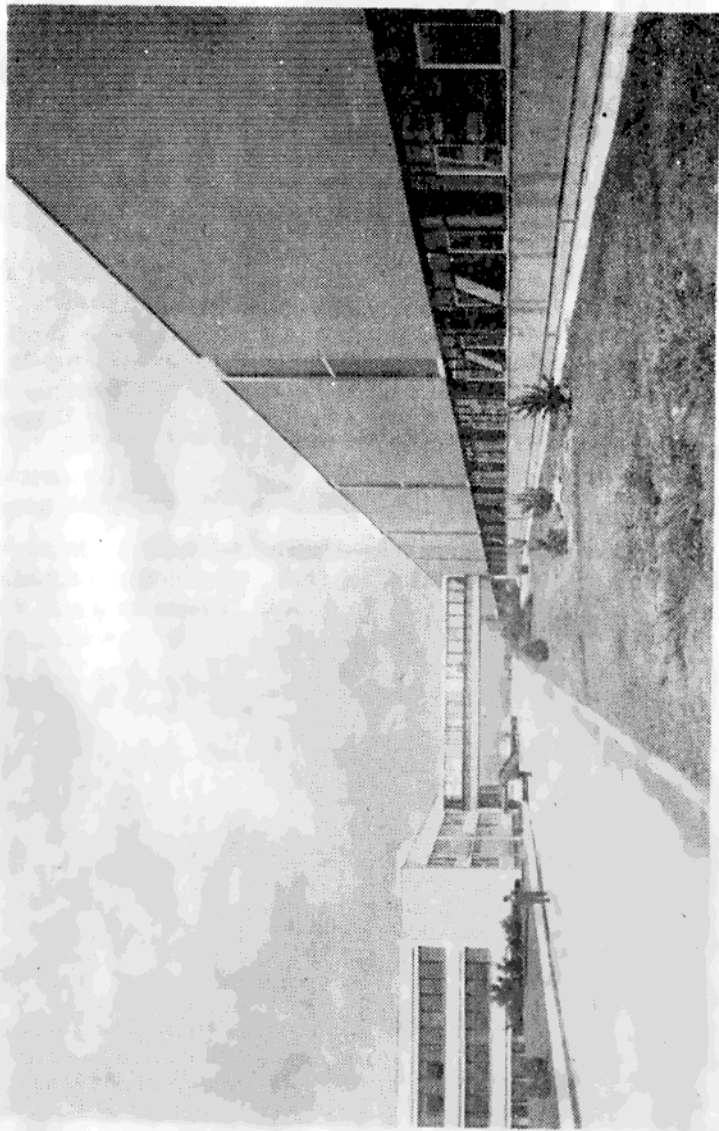
Obiectivul este amplasat într-o hală modernă de 12 000 mp executată prin extinderea halei 40, realizează 6,4 la sută din producția marfă totală a uzinei și execută pentru firma franceză RENAULT, cutii de viteză aferente, autoutilitarele s-tafette și cutii viteză pentru autoturismele Dacia 1300.

Secția folosește 7 la sută din toate materiile prime ale uzinei și mai puțin de 3 la sută din energia electrică necesară.

**4. Secția montaj general — agregate**, hala 1, dispune de utilaje universale montate în flux tehnologic, capabile să schimbe oricînd profilul de fabricație. Concentrează 9,40 la



— Liniile de montaj cutii viteze și control final

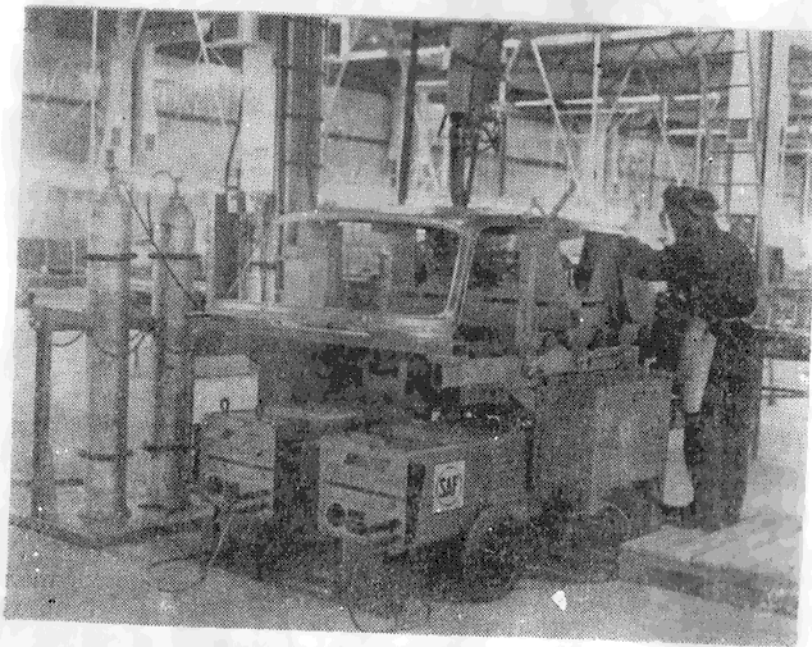


*Hala monobloc și anexa socială — vedere parțială*

sută din utilajele uzinei. Secția este înzestrată cu prese cu excentric din țară și import ca: strunguri revolver și paralele, prese, bancuri de montaj și bancuri de probe și rodaj.

Secția realizează 23,9 la sută din producția marfă totală a uzinei și prelucrează piese mici ca: șuruburi, cepi, nituri, pene etc. În această secție se mai montează agregatele de bază fabricate de celelalte secții ale uzinei din zona piese auto ca: cutii de viteză pentru SR 113, ulei, pompe de benzină și altele. Montarea se face pe bancuri de montare. Controlul agregatelor se face cu ajutorul bancurilor de control. Lucru la această secție este organizat pe echipe specializate pe agregate. Întreaga secție consumă 7,4 la sută din energia electrică a uzinei, 1 la sută din apă, 2,9 la sută din aerul comprimat și folosește 6 la sută din materiile prime și materialul necesar.

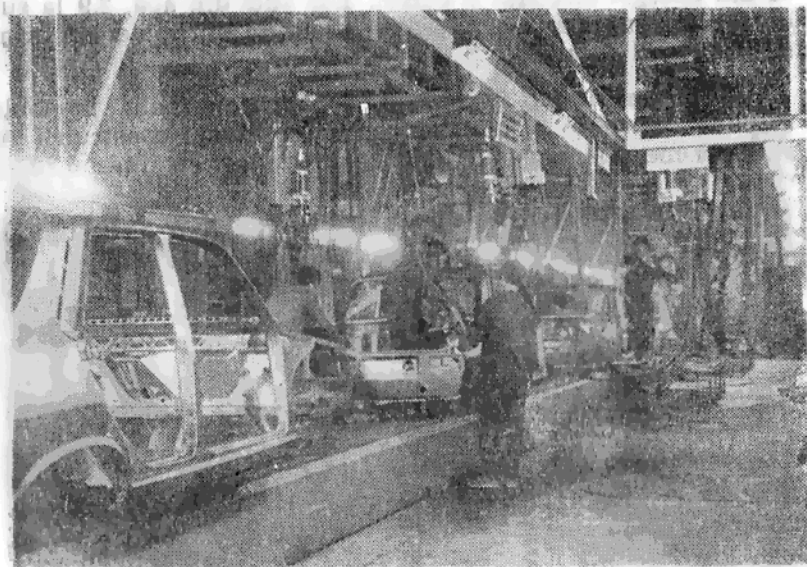
**5. Secția Montaj vopsitorie autoturisme** (hala monobloc dispune de utilaje și instalații specifice numai construirii de autoturisme (monooperații) și vopsire ce reprezintă 6,20 la



*Instalație modernă de sudură*

sută din toate utilajele o gamă variată de operații tehnologice în cadrul halei monobloc concretizate în produsul finit autoturismul Dacia.

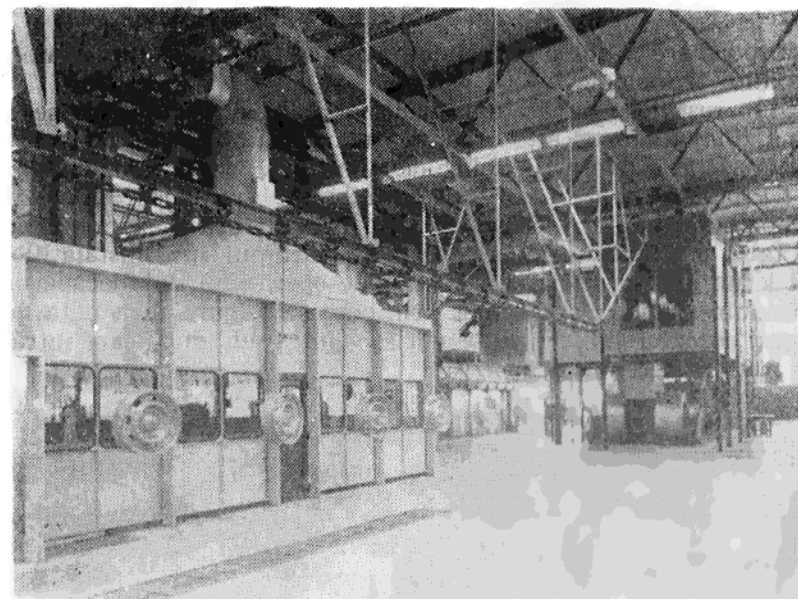
Cele mai multe din utilaje din această secție provin din import. Dintre cele mai importante amintim: conveioare, tuneluri, cuptoare pentru vopsit caroserii, mașini de sudat prin puncte, mașini pentru tapițerie, prese, instalații, conveior — acron — instalații de vopsit motoare și echipament, bancuri de încercat la putere etc. Din țara noastră sînt folosite unele instalații pentru vopsit motoare, bancuri de rodaj, diverse conveioare, tuneluri pentru vopsiri și alte organe.



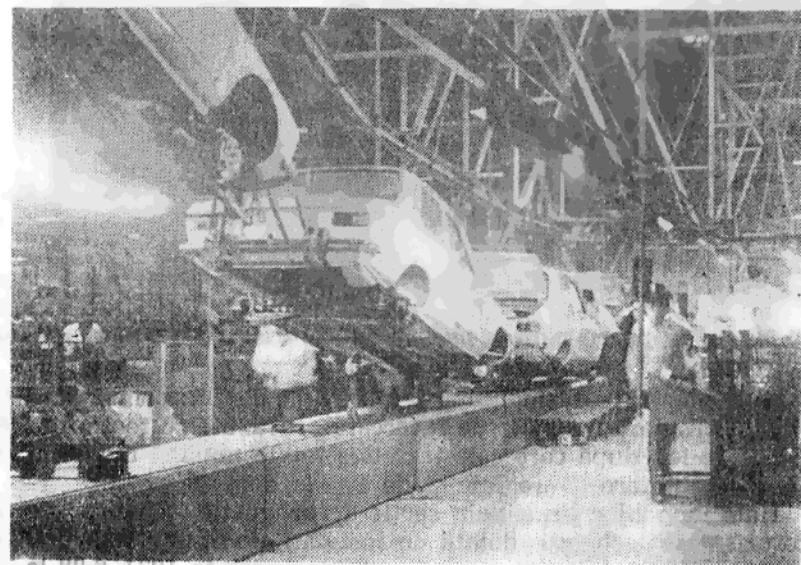
*Atelier de sudură prin puncte*

Secția este amplasată în aproape jumătate din cea mai mare și modernă hală a uzinei, hala monobloc.

În această imensă hală avînd 100 000 mp lungă de 500 și lată de cca. 200 m s-a realizat în anul 1971, 13,8 la sută din producția marfă totală a uzinei prin montarea autoturismelor de oraș Dacia. Secția cuprinde mai multe ateliere, corespunzătoare fluxului tehnologic de montare și anume atelierul de caroserie, vopsitorie, confecții echipare, montaj, dotate cu benzi



*Aspect din secția montaj vopsitorie*



*Banda de montaj general*



transportoare la sol și suspendate ceea ce permite continuitatea fluxului tehnologic.

În restul de jumătate a halei monobloc sînt amplasate secția Uzinaj Motor și alte organe, sculărie autoturisme, metrologia și secția acoperiri metalice de suprafață.

Procesul de montaj al autoturismului românesc „Dacia” începe cu asamblarea de dispozitive prin sudură a elementelor de tablă ambutisată de unde urmează drumul spre instalațiile moderne ale vopsitoriei, unde au loc operațiuni de decapare, grunduire șlefuire și vopsire, prin care se asigură rezistența la agenți corozivi și aspectul plăcut al vehicolului, după care intră pe benzile de montaj general.



*Banc de probă pentru motorul autoturismului Dacia*

Automobilul gata montat se îndreaptă pentru prima dată pe roțile proprii spre pista de încercare prevăzute cu toate formele de relief, după care este introdus într-o nouă și modernă hală de constatare — reglaje și de aici la beneficiari.

Hala monobloc principală secție de producție, a uzinei de autoturisme Pitești este dotată cu instalații și utilaje specifice numai construcției de autoturisme, ea cuprindea în 1971, 6,28 la sută din utilajele existente pe întreaga uzină. În același timp,



*Pista de încercare a autoturismelor*

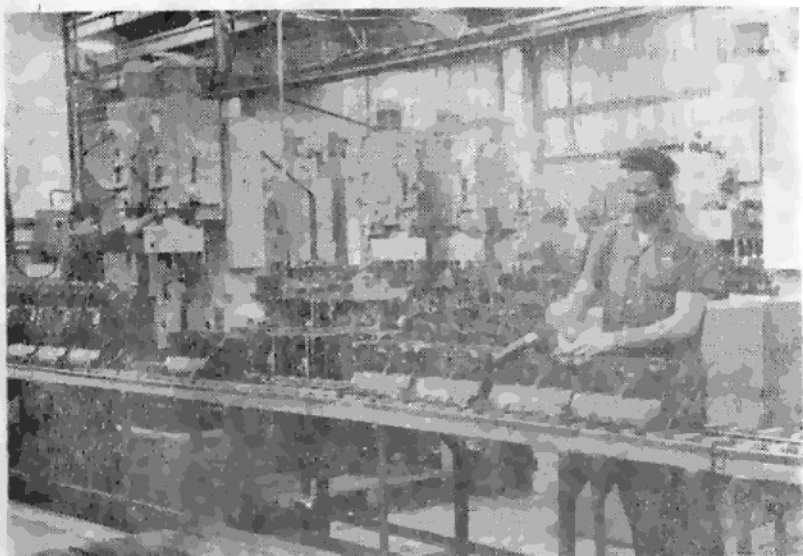
hala monobloc folosește cele mai mari și variate materii prime și materiale.

Pentru procesul de producție, hala monobloc consumă 14,7 la sută din energia electrică consumată de întreaga întreprindere, 8 la sută din cantitatea de apă, 33,4 la sută din aerul comprimat, 44,4 la sută din aburi și 16,5 la sută din apa fierbinte.

La procesul tehnologic de montaj al autoturismelor concură de asemeni, hala finisaje și carcase scaune, care folosește 2,8 la sută din apa fierbinte, 2,8 la sută din aerul comprimat și 1,1 la sută din apa consumată de întreaga întreprindere.

**6. Secția uzinaj motor și alte organe (hala monobloc).** Această secție este dotată în cea mai mare parte cu utilaje specializate din import amplasate pe linii tehnologice de fabricație pe reperate componente ale motorului, punți față și spate ale autoturismelor și alte agregate.

Mașinile cele mai reprezentative ale acestei secții sînt mașini de strunjit, de rectificat, de honuit, de găurit și de sudat prin puncte.



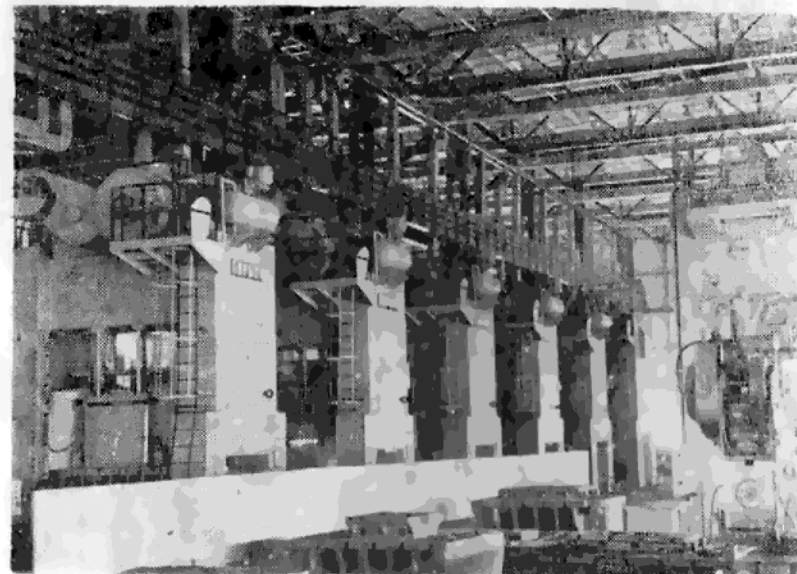
— Linia de prelucrare a blocului motor

### 7. Secția presaj

Construcția acestui obiectiv se întinde pe o suprafață de 33 000 mp și se compune după criteriul „înălțimii” din trei tipuri de hală (mare, medie, mică) legate între ele prin etaje tehnice unde sînt montate posturile de transformare forță, centrale de încălzire și ventilație.

*In această secție vor lucra cca. 100 prese grupate pe linii de reperi și forță de presare de la 2 000 tone și pînă la 63 t. și vor realiza toate componentele de tablă ale autoturismelor începînd cu șabilele și terminînd cu aripile, ușile, pavilionul, etc. Colectarea enormelor cantități de deșuri care rezultă de la presarea reperelor se face pe benzi colectoare amplasate în subsoluri tehnice din zona înaltă și medie a halei și sînt transportate la o mașină specială de balotat.*

În cadrul acestei secții se vor mai realiza diferite reperi de profilate și roți atît pentru fabricația autoturismelor cît și pentru alte tipuri de autovehicule.



Secția presaj, Linia de prese. Vedere parțială

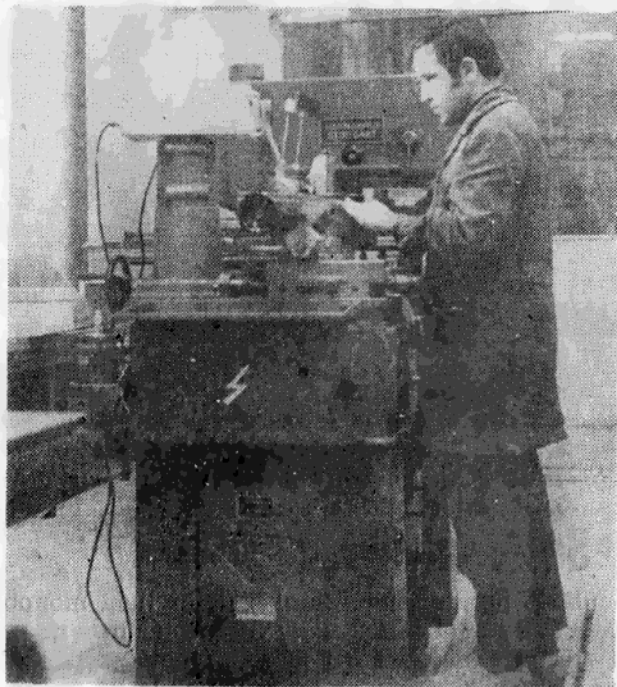
## C. Secții auxiliare

1. **Sculărie autoturisme**, amplasată în hala monobloc concentrează 6,15 la sută din utilaje, în special mașini unelte și instalații ca: mașini de găurit în coordonate, mașini de frezat universale, de rectificat plane, mașini optice de rectificat profile, instalații de tratament termic și băi de săruri, instalații de băi de cianurare, diverse aparaturi de înaltă precizie pentru control complex scule și roți dințate etalon.

2. **Sculărie piese auto** — amplasată în hala 5, dispune de 9,25 la sută din utilajele uzinei, dintre care mai principale sînt: mașini de prelucrat prin coordonate, mașinile de rectificat danturi și de rectificat prin detalonare freze, strunguri de detalonat, mașini de rectificat universale, mașini de frezat și mașini de frezat prin copiere. Dintre mașinile și utilajele româ-

nești mai importante amintim : mașini de rectificat, rabotat, frezat, instalații tratament termic, băi de săruri și strunguri paralele.

3. Secția reparații mecanice și autoutilări, amplasată în hala 7, concentrează 3,70 la sută din utilajele uzinei. Deși secția are caracter de întreținere și deservire a celorlalte secții pro-



*Secția sculărie autoturisme Mașină de rectificat*

ductive este înzestrată și ea cu numeroase mașini unelte ca : mașini de frezat și strunjit, mașini de rabotat și rectificat, mașini de debitat table, de strunguri paralele și mașini de frezat universale, mașini de rectificat, aparate de sudură pentru construcții metalice etc.



*Sculărie piese auto  
Aparat de control piese prelucrate*

## Forța de muncă

Reprezintă un alt factor de bază indispensabil procesului de producție, care de la înființarea întreprinderii și pînă în prezent a crescut permanent, paralel cu apariția și dezvoltarea secțiilor și profilul de producție.

Astfel, de la 37 salariați în anul 1953 s-a ajuns în anul 1970 la 7 760 ceea ce reprezintă o creștere de 210 ori. În general, observînd dinamica creșterii numărului de salariați, două au fost momentele mai deosebite : la începutul perioadei cincinalului 1961-1965, cînd datorită investițiilor masive, uzina se extinde rapid prin asimilarea a noi piese de schimb pentru toate tipurile de autovehicule și la mijlocul perioadei ultimului cincinal 1968-1970, cînd intră în funcțiune Uzina de autoturisme. Desigur creșterea generală a numărului de salariați va fi permanentă și după anul 1972, cînd uzina va atinge capacități din ce în ce mai mari.

Sub raportul numărului total de salariați, peste 10 000 uzina se încadrează în prezent în categoria marilor întreprinderi industriale republicane.

Analizând structura salariaților sub raportul calificării lor, se constată că de asemenea numărul muncitorilor calificați a crescut constant deosebită după anul 1968.

O creștere deosebită a numărului de ingineri și tehnicieni s-a observat în perioada de la începerea producției uzinei de autoturisme.

Numărul inginerilor și tehnicienilor crescând mereu proporțional cu sarcinile cantitative, calitative și diversificarea produselor.

Dacă am raporta numărul de ingineri și tehnicieni din anul 1969 la numărul total de salariați pe întreaga ramură a industriei constructoare de mașini din țara noastră în anul 1969, am constata că numai 9,2 la sută reprezintă personalul tehnic, pe când la uzina de autoturisme Pitești în anul 1970, acest procent era mult mai mare, ceea ce demonstrează că întreprinderea și prin specificul ei are un înalt grad de tehnicitate, numeroase procese de producție fiind mecanizate și automatizate.

De remarcat este și faptul că numărul femeilor a crescut în afara personalului tehnic și administrativ și în unele sectoare de muncă cum sînt: atelierul montaj vopsitorie autoturisme montaj agregate, uzinaj motor și alte organe, tratamente de suprafață, atelierelor de miezuri, secția presaj și altele.

În legătură cu repartiția personalului pe grupe de vîrstă s-a constatat în Uzina de autoturisme existența unui puternic contingent tînăr, viguros și receptiv la nou, care asigură întreprinderii din acest punct de vedere o perspectivă frumoasă.

De fapt preponderența tineretului în întreprinderile noi construite în anii regimului socialist nu este ceva nou, majoritatea salariaților fiind calificați în ultimii 10 ani în paralel cu dezvoltarea întreprinderii.

Privind calificarea muncitorilor întreprinderii la finele anului 1970, se constată că 73,0 la sută erau calificați iar 27,0 la sută îndeplineau munci fizice necalificate. Dintre cei calificați o parte au fost calificați în școli profesionale cu specificul ramurei constructoare de mașini iar alții au fost calificați la locul de muncă, inclusiv ucenicie la locul de muncă prin școli post liceale, precum și calificați prin școli de alt profil.

Numai în anul școlar 1970—1971 au fost în curs de școlarizare 2397 elevi, ucenici, tehnicieni și maiștri din care 1267 prin școala profesională, 970 prin ucenicie, 72 frecventează

școala de maiștri, 30 devenind tehnicieni, iar 58 urmau școala de calificare de scurtă durată în cadrul grupului școlar al Uzinei de autoturisme Pitești de la Colibași.

Trebuie de asemeni amintit că în perioada 1966—1972 un număr de salariați ai uzinei au plecat în străinătate pentru perfecționare și în prezent își aduc o contribuție valoroasă prin experiența dobîndită la construirea autoturismelor românești.

De asemenea, în această perioadă un număr de muncitori din uzină au absolvit instituții de învățămînt superior și au revenit apoi la Colibași ca ingineri. În acest sens, avînd în vedere tocmai promovarea în muncă a cadrelor muncitorești tinere, mulți dintre ei ocupînd azi funcții de conducere în procesul de producție sau în alte sectoare, întreprinderea se mîndrește cu comuniști ca: Ing. Lițescu Mihai — șef grupă proiectare, Ing. Ilie Mihai — șef secție turnătorie, Ing. Olteanu Constantin — șef grupă tehnologi secția prelucrări mecanice II, Ing. Sîmbeteanu Vasile profesor grup școlar U.A.P., Bădescu Stan și Ing. Chiva Nicolae — directori adjuncți la grupul școlar U.A.P. Colibași, Ing. Costescu Vasile — șef secție cutii viteze, Ing. Bodoi Paul — șef secție tratamente termice în atmosferă controlată, Ing. Burciu Armand — șef secție reparații mecanice și alții.

De asemeni, trebuie amintit faptul că încă din anul 1952, de la primii pași ai uzinei, o parte dintre „veterani” care au format colectivul celor 37 muncitori, tehnicieni și ingineri, lucrează și acum în uzină ca: Sorescu Aurel — șef atelier secția montaj agregate, Breslașu Petre — mecanic sculărie, Frîncu Ion — maistru sculărie, Ciobanu Nicolae — vopsitor și Ion Alexandru — controlor turnătorie neferoase.

Trebuie să mai arătăm că numărul fruntașilor în producție a crescut permanent. Numai în anul 1968 au devenit fruntași în producție 55 de muncitori, ingineri și tehnicieni, dintre care 3 au primit „Ordinul muncii clasa a III-a” și anume: Anghel Ion — maistru la secția montaj agregate, Voicu Tudor — strungr la sculărie și Ing. Dumitru Gheorghe — Ing. Șef Mecano-Energetic, Baruț Aurel — rectificator secția sculărie piese auto, fiind fruntaș 5 ani consecutiv.

În anii 1970—1971, au primit steluța de fruntaș în întreprinderea socialistă 1661 muncitori, tehnicieni și ingineri, unii din ei fiind și decorați, 150 tovarăși cu medalii și șase tovarăși cu ordine, 20 ateliere și 4 secții devenind fruntașe (roți dințate,

prelucrări mecanice I, reparații mecanice). Printre cei deco-  
rați cu Ordinul muncii clasa a III-a se numără tovarășii: Boe-  
riu Ilie, Jantea Nicolae, Duțu Petre, Drăgoi Miron, Sechi Ma-  
nole și Mitocaru Constantin.

Dintre numeroșii frunțași din rîndul constructorilor de  
autoturisme de la Colibași mai pot fi amintiți: Gurău Ion —  
mecanic prototipuri, Savu Constantin — matrițer la secția  
prelucrări mecanice II, Savu Nicolae — controlor secția cutii  
viteză, Ică Elena — miezuotoare la turnătorie, Dință Marin  
— mecanic la secția presaj, Mircioagă Ion — muncitor la sec-  
ția prelucrări mecanice II, Filofteia Gură — montaj agregate,  
Elena Popescu miezuotoare la secția turnătorie piese auto,  
Preda Stan maistru la secția roți dințate, Eugenia Preda —  
proiectant la serviciul tehnic și mulți alții.

De atfel, în anul 1967, așa cum s-a mai arătat Uzina de  
autoturisme Pitești a fost întreprindere evidențiată, iar în  
anul 1969 a fost frunțasă și evidențiată pe întreaga ramură a  
industriei constructoare de mașini din țară.

O înaltă apreciere se dă cadrelor ingineresti și tehnice,  
care de la primele greutăți întâmpinate în uzină și apoi pe  
parcurs și pînă în prezent au fost alături de colectiv îndru-  
mîndu-l permanent și reușind să rezolve numeroase probleme  
tehnice și organizatorice în asimilarea și realizarea produse-  
lor uzinei. Printre aceștia amintim: Ing. Mihai Dumitru —  
director general al Grupului de uzine de autoturisme Pitești,  
ing. Crăciun Ion, director general adjunct al Grupului de  
uzine de autoturisme, ing. Popa Octavian — director tehnic al  
grupului de uzine de autoturisme, ing. Sechi Manole, director,  
al uzinei de autoturisme Pitești, Ing. Anghel Vinicius, direc-  
torul Centrului de proiectări al Grupului de uzine de autotu-  
risme Pitești, Ing. Licu Vasile, Ing. Boeriu Ilie, Ing. Paleru  
Gheorghe, Ing. Man Dumitru, Ing. Tiță Ion, Ing. Duțulescu  
Dumitru, Ing. Herda Costică, Ing. Dumitru Gheorghe și Ing.  
Giuvelcă Ion ingineri șefi, economist Stănculescu Dumitru,  
director financiar al Grupului de uzine, Ing. Sălan Nicolae —  
director personal învățămînt, salarizare, Ing. Voicu Nicu —  
consilier tehnic, Ing. Curelaru Vasile — tehnolog șef, Ing.  
Stoica Petre — șef serviciu mecano-energetic, Ing. Mîncă Ma-  
rin — șef serviciu planificare, Ing. Soare Ion șef serviciu org.  
producției, Ing. Amuza Radu — șef serviciu tehnic, Ing. Mi-  
trache Marin — șef serviciu constructor șef, Ing. Geaglă  
Alexandru adjunct la serviciul metalurg șef, Ec. Bușu Gheor-

ghe — director comercial, Ing. Burlacu Constantin — șef ser-  
viciu dispecer șef, Ing. Dogaru Badea — energetic șef, Ing.  
Purecel Remus — metalurg Șef, Teh. Rădulescu Ion — șef ser-  
viciu personal și alții, tehnicieni: Ilie Dumitru, On Ion, Iones-  
cu Dumitru, Moroșan Zaharia, Zăvoianu Ilarie, Popescu Vi-  
cențiu, Matei Nicolae, Constantin Ion, Ilie Marin, Cozlovski  
Nicolae, Artinian Artin, Ion Alexandru, Săndulescu Tudor și  
alții.

În cadrul întreprinderii în anul 1972, la 31 iulie dintre  
salariații uzinei 80 la sută lucrează în cele 16 secții de bază,  
iar 20 la sută în 55 secții auxiliare.

Diferența de salariați muncitori, tehnicieni, ingineri și  
funcționari sînt angajați în cadrul celor 39 servicii ale uzinei  
tehnice, tehnico-economice, economice și administrative.

Un alt aspect deosebit de important în legătură cu forța  
de muncă este proveniența acesteia. Din cercetarea efectuată  
cu această ocazie și din datele existente pentru sfîrșitul anu-  
lui 1971, s-a constatat că zona de asigurare cu forță de muncă  
a Uzinei de autoturisme este destul de întinsă ca suprafață  
cuprinzînd 34 sate și 23 comune din cele 94 ale județului Ar-  
geș cît și orașele Pitești și Cîmpulung.

Din totalul de salariați la 31 iulie 1971 numai 22,7 la sută  
domiciliază în comuna Colibași pe raza căreia este amplasată  
și uzina.

În rest toți ceilalți salariați se deplasează zilnic din județ  
către întreprindere după cum urmează: 18 la sută din mun-  
icipiul Pitești, 0,2 la sută din orașul Cîmpulung, apoi 13,3 la  
sută din localitatea Ștefănești, 6 la sută din Valea Nandri,  
3,5 la sută din Mărăcineni, 3,4 la sută din Davidești, 3,3 la  
sută din Vulturești, 2,9 la sută din Tițești, 2,7 la sută din Pis-  
cani, 2,5 la sută din Micești, 2,3 la sută din Leordeni, 2,3 la  
sută din Leicești, 2,0 la sută din Coșești, 1,7 la sută din Vă-  
leni, 1,6 la sută din Mihăești, 1,5 la sută din Băjești, 1,2 la  
sută din Pietroșani, 1 la sută din Dărmănești, 1 la sută din  
Rădești, 1 la sută din Stîlpeni, iar 1 la sută din salariați fac  
naveta din diferite alte localități.

De remarcat este faptul că mai mult de jumătate din nu-  
mărul salariaților provin din municipiul Pitești, adică 57,9 la  
sută (18,0 la sută din comuna Ștefănești, 13,3 la sută comuna  
Colibași, 22,7 la sută comuna Mărăcineni, 3,5 la sută comuna  
Bradu, 0,02 la sută comuna Bascov).

Ca mijloace de transport folosite menționăm:

1. *Cursa C.F.R. Golești U.A.P.*, închiriată de uzină și care transportă în trei schimburi salariați.

2. *Autobuze I.T.P.*, în convenție (transport în comun în număr de 15, transportă cca. 900 salariați).

3. *Autobuze I.R.T.A.*, în convenție în număr de 28 transportă în cele trei schimburi cca. 1200 salariați.

4. *Mijloace de transport proprietate U.A.P.*, sînt reprezentate prin autobuze, microbuze și autoturisme.

An de an, pe măsură ce se recrutează noi forțe de muncă, crește numărul traseelor care în prezent sînt de 25 la U.A.P., deservită de I.T.P., I.R.T.A., precum și de mijloacele de transport ale uzinei de autoturisme Pitești și cursa C.F.R. Mulți salariați se deplasează în prezent cu mijloace personale, autoturismele românești, devenind obiective accesibile salariaților uzinei.

În ceea ce privește tipul de deplasare pe cele 25 de trasee, se constată că din totalul salariaților existenți la 31 iulie 1971, 42,5 la sută foloseau maximum 30 minute cît este normal pentru localnici, cei mai mulți 48,8 la sută salariați foloseau pînă la 60 minute, iar 8,7 la sută, salariați foloseau pînă la 100 minute pentru deplasare (Leordeni). Analizînd această situație se constată că în general întreprinderea nu este favorizată de o proveniență majoritatea foarte apropiată de salariați, adică pînă la 30 minute distanță.

În primii ani de existență ai întreprinderii, timpii de deplasare ai forței de muncă, erau și mai mari datorită existenței unei singure căi de acces, a stării proaste a drumurilor, cît și a mijloacelor necorespunzătoare care au pricinuit multe greutăți, însă treptat, după anul 1957 au fost înlăturate, prin construirea racordului de cale ferată și a gării uzinale, celei de a doua căi de acces spre uzină, cît și prin sporirea numărului de autobuze și linii pentru transportul salariaților.

Deși nici în prezent nu se poate spune că au fost înlăturate toate greutățile privind transportul forței de muncă, prin construirea și darea în folosință a numeroase apartamente în cartierul Ștefănești, în orașul Pitești, cît și a locuințelor proprietate personale construite la Colibași și în satele apropiate, au fost reduse considerabil condițiile nefavorabile, scăzînd de asemeni cheltuielile efectuate de uzină pentru închirierea unor mijloace de transport, consumul de combustibil și uzura mijloacelor proprii.

De la înființare și pînă în prezent, paralel cu dezvoltarea

uzinei s-au îmbunătățit într-o proporție din ce în ce mai mare condițiile de muncă și de trai ale salariaților și familiilor lor.

Referindu-ne asupra principalelor aspecte putem aprecia că în întreprindere condițiile de muncă ale tuturor salariaților s-au îmbunătățit permanent, s-au modernizat procesele tehnologice și condițiile de muncă din toate secțiile exemplu: sculărie, prelucrări mecanice II, prelucrări mecanice I, montaj agregate, reparații mecanice și altele.

Au fost destinate scopurilor sociale o serie de noi spații în care s-au creat vestiare, băi și multe alte condiții, urmare cărora în prezent se lucrează pe locuri de muncă curate, fără noxe vătămătoare și cu medii ambiante plăcute.

Dînd glas politiciii partidului nostru care manifestă o grijă permanentă față de om și de condițiile tot mai bune în care trebuie să-și desfășoare activitatea, o contribuție deosebită au adus-o organele de protecția muncii îndrumate de comitetul de partid și comitetul sindicatului la crearea unor medii tot mai corespunzătoare de muncă.

Nu putem să nu remarcăm activitatea deosebită în această direcție dusă de colectivul de protecția muncii al uzinei în frunte cu tov. Ing. Ghiță Ștefan, tov. Patrichi Nicolae, tov. Holban Mureș și alții care au contribuit la crearea cabinetului de protecția muncii dotat cu toate aparatajele și materialele necesare executării unor instrucțiuni competente și pe care îi poți vedea oricînd zi sau noapte prin secțiile uzinei impunînd normele care se cer și făcînd propagandă măsurilor de muncă cele mai corespunzătoare.

Un aport deosebit la menținerea potențialului formației de muncă l-au adus și cadrele medicale ale uzinei în frunte cu medicii Iacob Alexandru, Stanciu Natalia și alții de la dispensarul Mioveni din apropierea uzinei și medicii Morlova Dumitru, Hortopan Ion, Dumitru Mihail, Cameniță Alexandru și alții de la Policlinica și Spitalul Ștefănești cărora și pe această cale salariații uzinei le aduc mulțumiri.

De asemeni și condițiile de trai au fost simțitor îmbunătățite în mod permanent.

Creșterea reală a salariului a determinat schimbarea în bine a condițiilor materiale ale salariaților și familiilor lor.

Astfel un număr de peste 1200 slarați și-au construit locuințe personale sau apartamente în blocuri în comunele Colibași și Ștefănești, sau la domiciliile lor de unde se deplasează.

În anul 1954, uzina a primit un număr de 14 blocuri în cartierul Ștefănești, care s-au adăugat celor 23 vile locuite de

salariați încă de la înființarea în comuna Colibași.

Din anul 1960 și pînă în prezent, în orașul Pitești au fost construite și date în folosință salariaților în diferite cartiere un număr total de 832 apartamente. Tot în cartierul Ștefănești s-au dat în folosință alte trei blocuri cu 100 apartamente pentru nefamiliști.

Paralel cu asigurarea de locuințe proprietate personală sau de stat, numeroși salariați și-au cumpărat autoturisme, iar apartamentele și le-au înzestrat cu tot confortul necesar și caracteristic epocii în care trăim.

În plus, uzina de la înființare și pînă în prezent a fost dotată și cu o serie de așezăminte de învățămînt și cultură cum sînt: Grupul Școlar profesional Colibași, Liceul Industrial Construcții de mașini, Institutul politehnic de subingineri din Pitești, apoi Căminul de copii de la Ștefănești, școlile generale de 10 ani Colibași și Ștefănești care școlarizează în special copii salariaților uzinei, cit și secția serală liceală existentă tot la Ștefănești.

De asemenea tot în dotarea uzinei se găsesc și o serie de așezăminte dintre care amintim: Spitalul și Policlinica de la Ștefănești, dispensarul în satul Mioveni comuna Colibași și punctele sanitare din incinta uzinei. Toate acestea deservește salariații uzinei și familiile lor.

Tot în incinta uzinei în zona veche se mai găsește o cantină iar în prezent se află în sediul finit o altă cantină modernă, cu o capacitate de peste 2000 mese în trei serii precum și un supermarket.

Stații comerciale și de deservire se mai găsesc în cartierul Ștefănești și în comuna Colibași.

În cartierul Ștefănești, există din anul 1957, un Club, o bibliotecă, un cinematograful, un frumos stadion, care oferă oamenilor muncii și familiilor acestora posibilitatea de recreiere.

De asemenea, trebuie menționat faptul că sub îndrumarea și conducerea Comitetului de Partid al uzinei și al Comitetului sindicatului, salariații desfășoară activități pe linia sportului de masă și chiar de performanțe, asociația sportivă „Dacia” Pitești fiind cunoscută nu numai în județ ci și în țară pentru sporuri ca: fotbal, aeromodel, haltere, judo, lupte, volei, automobilism, handbal, hoină, tenis, box, etc.

În cartierul Ștefănești se găsește și baza sportivă a asociației Dacia formată din: 2 stadioane de fotbal, din care unul cu tribună pentru 2000 spectatori (Uzina are echipă în categoria C) terenuri de volei, handbal, tenis, baschet, pistă de a-



Autoturismele Dacia 1300 pot fi văzute pretutindeni pe autostrăzile fără noastre și peste hotare

atletism, vestiare și o sală de gimnastică existentă la Școala generală nr. 2 în același cartier.

Merită să amintim că asociația sportivă „Dacia” care a împlinit 15 ani de existență, organizează concursuri pe ramuri de sport în cadrul uzinei iar în ce privește sportul de performanță reprezentanții săi au obținut titlul de campioni naționali pe anul 1968 la aeromodelism, iar în anul 1970 locul 4. Tot în 1970 titlul de campion la automobilism clasa 1 100 centimetri cubi cu Dacia 1 100 S, corectarea unor recorduri naționale de haltere juniori în 1970 prin Mitu Iosif, cât și alte performanțe în campionatele județene la sporturi ca: judo, volei, oină, po-pice, șah, turism, tenis de masă, haltere, lupte, etc. sporturi în care au fost atrași numeroși salariați.



*Cartierul Ștefănești — Vedere de ansamblu*

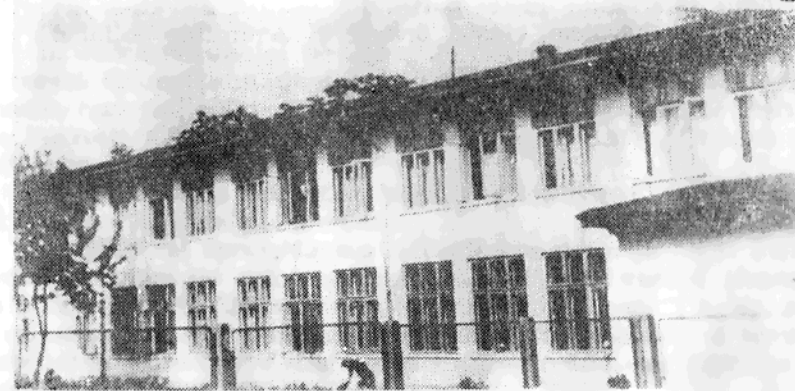
Vorbind despre succesele noastre, despre munca și eforturile acestei mari întreprinderi argeșene nu putem trece cu vederea activitatea desfășurată de ziarul nostru „AVÎNTUL” care de 10 ani militează neabătut pentru transpunerea în fapte a tuturor hotărârilor partidului nostru. Așa dar se cuvine cre-



*Una dintre vilele construite pentru salariații uzinei noastre la Colibași*

dem, să facem un scurt popas pentru a vă face cunoscute și câteva dintre aspectele preocupărilor acestor oameni — ziarisții — care prin scrisul lor contribuie de fapt ca și noi toți la făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate.

Odată cu dezvoltarea uzinei, în anul 1962, ia ființă ziarul de uzină „AVÎNTUL” organ al Comitetului de Partid și al Co-



*Spitalul din cartierul Ștefănești care deservește Uzina de autoturisme*



mitetului sindicatului uzinei noastre. În cei 10 ani care au trecut de la apariția primului număr și pînă în prezent, ziarul „AVÎNTUL”, a făcut cunoscute tuturor salariaților uzinei, toate hotărîrile partidului nostru militînd cu consecvență pentru educarea salariaților în spiritul moralei noastre comuniste, luînd totodată atitudinea împotriva faptelor negative (a irosirii timpului de lucru, hoției, nefolosirii la întreaga lor capacitate a tuturor utilajelor etc.). Trătînd probleme interesante și fiind legat prin conținut de producția uzinei noastre, ziarul „AVÎNTUL” își aduce o contribuție importantă la perfecționarea muncii politico-ideologice a tuturor salariaților, la educarea tinerilor în spiritul dragostei față de muncă, la promovarea și aplicarea noului în procesul de producție.

În cei 10 ani care au trecut de la apariția primului număr de ziar și pînă astăzi au fost tipărite 200 de numere (ziarul are apariție bilunară). Dacă astăzi Uzina de autoturisme face parte din întreprinderile fruntașe ale județului nostru obținînd rezultate tot mai bune de la un an la altul este și un merit al ziarului „AVÎNTUL” care în coloanele sale a tratat în fiecare număr probleme interesante și utile stimulînd activitatea muncitorilor, inginerilor și tehnicienilor uzinei noastre și oferindu-le în același timp posibilitatea să cunoască evenimentele importante care au loc în viața politică și socială a patriei noastre. Este și un merit al redactorilor care și-au desfășurat sau își desfășoară activitatea la acest ziar (Aurel Săndulescu — primul redactor responsabil al ziarului din anii 1962 — 1969 și Silviu Mățăoanu) care au căutat ca în mod permanent să fie publicate materiale interesante, utile tuturor salariaților uzinei noastre, materiale care prin conținutul lor au promovat în rîndul salariaților ideile partidului nostru, ale eticii societății noastre: hărnicie, cinste, onoare și demnitate socialistă.



## IV. Procesul de producție

### Organizarea și desfășurarea procesului de producție

Uzina de autoturisme Pitești face parte integrantă din Industria constructoare de mașini și a prelucrării metalelor, ramura construcției de mașini, subramura „AUTOVEHICULE”. Împeună cu uzina Mecanică Muscel Cîmpulung și uzinele Triumf Cluj, formează „GRUPUL UZINELOR DE AUTOTURISME PITEȘTI”, în care uzina de autoturisme are ponderea cea mai însemnată.

Uzina de autoturisme Pitești este profilată pentru fabricarea autoturismelor de oraș „Dacia” a pieselor de schimb pentru acestea precum și a pieselor detașate și a agregatelor pentru echiparea autocamioanelor, autobuzelor, autoutilitarelor și tractoarelor de toate tipurile.

În cadrul Grupului de uzine de autoturisme Pitești, funcționează Grupul unităților de asistență tehnică pentru autoturisme, care are stații: „SERVICE” pentru autoturismele Dacia la București, Cluj, Brașov, Timișoara, Pitești, Bacău, Craiova și altele în construcție.

— Centrul de proiectări pentru autoturisme, autoutilari și construcții instalații aferente.

— Baza de aprovizionare și desfacere depozite pentru deservirea uzinei de autoturisme Pitești, Uzina Mecanică Muscel și Uzina Triumf Cluj. Obiectul acestei unități constă în aprovizionare, conservarea materiilor prime, materialelor și semifabricatelor precum și desfacerea tuturor produselor finite din profilul Grupului de uzine de autoturisme Pitești.

— Direcția de Export-Import Dacia cu sediul la Colibași și un birou de relații la București care rezolvă funcția Grupului de Uzine de Autoturisme Pitești în problema de export produse finite și importul de produse specifice fabricației de autoturisme de oraș și de teren.

Paralel cu dezvoltarea uzinei și construirea de noi unități productive specializate, structura organizatorică internă a suferit și ea schimbări. Astfel, de la organizarea inițială din 1953, codificate în cifre începând cu 200, în anul 1963 aceasta se îmbunătățește datorită și organizării mai eficiente a procesului de producție pe secții de fabricație. În prezent, avînd în vedere caracterul complex al producției cît și scopul asigurării unei conduceri mai eficiente, pornind de la cele 5 funcții distincte: cercetare-dezvoltare, producție, comerciale, financiare — contabile și de personal, începînd cu data de 1 februarie 1972, conform aprobării Comitetului Oamenilor Muncii se introduce o nouă codificare (de la 100 — 700 inclusiv).

Astfel, în întreprindere există un număr de 16 secții productive de bază, din care 10 își desfășoară procesul de producție la parametrii proiectați și anume:

A. *Secții de prelucrare la cald.*

1. Tratament termic
2. Turnătorie de fontă
3. Turnătorie de neferoase — pistoane
4. Fabrica de segmenti

B. *Secții de prelucrări la rece (prelucrări mecanice montaj).*

1. Prelucrări mecanice I.
2. Prelucrări mecanice II.
3. Cutii de viteze autoturisme.
4. Roți dințate — hala 40
5. Montaj general agregate — hala 1
6. Montaj turisme — vopsitorie — hala monobloc

În cursul anilor 1971 — 1972, au intrat în producție o serie de secții noi ca:

1. Secția forjă.
2. Secția matrișerie, cu o capacitate inițială de 300 tone matrițe noi și 565 tone matrițe recondiționate și care trebuie să ajungă în anul 1973 la capacitatea de 562 tone matrițe noi și 1065 tone matrițe recondiționate.

3. Secția turnătorie de neferoase carcase cu o capacitate sporită de piese turnate din aluminiu și care trebuie să ajungă în anul 1973 să producă mult mai mult decît în prezent.

4. Secția uzinaj motor și uzinaj alte organe pentru a produce agregate necesare echipării pe autoturisme de oraș.

Prin introducerea de noi utilaje în linii integrate de fabricație, capacitatea sa va crește la această secție an de an.

5. Secția acoperiri de suprafață, profilată și specializată de procesele tehnologice de tratament termic și acoperiri de suprafață pentru piesele necesare autoturismului de oraș, secție a cărei capacitate este corelată cu a celor de prelucrări mecanice și presaj.

6. Secția de presaj integrată în fluxul de fabricație a autoturismelor de oraș și parțial autoturisme de teren, care execută toate piesele din tablă necesare acestor produse.

Toate aceste secții urmează în perioadele anilor 1972-1974 să lucreze la parametri tehnico-economici prevăzuți în documentația tehnică (S.T.E.).

De asemenea, întreprinderea mai dispune de 5 secții de producție auxiliare absolut necesare fabricării S.D.V.-urilor, reparațiilor și întreținerii secțiilor principale productive:

1. Reparații mecanice
2. Reparații electrice
3. Secția autoutilări
4. Sculărie autoturisme — hala monobloc
5. Sculărie piese auto

— Secția de autoutilări va lucra la parametrii prevăzuți în documentația tehnică începînd cu anul 1973 și va constitui pentru Uzina de autoturisme pîrghia determinantă pentru modernizarea utilajelor și execuția de noi instalații și mașini.

Tot în cadrul schemei interne de organizare se mai găsesc și diferite servicii, grupate în: servicii tehnice, tehnico-economice, economice și administrative. Serviciile tehnice răspund principalelor două funcții și anume: cea de cercetare-dezvoltare și cea productivă cuprinzînd serviciul tehnic, cabinetul tehnic, investiții, C.T.C., constructor șef, tehnolog șef, metalurg șef, energetic șef, sculer șef, mecanizări, pregătirea fabricației și altele.

Serviciile tehnico-economice, și administrative răspund funcțiilor legate de organizarea și planificarea producției, comercializarea produselor de dezvoltare a uzinei, de probleme financiare, de contabilitate, salarizare, învățămînt și personal.

Revenind asupra secțiilor productive ale întreprinderii atît cele principale cît și cele auxiliare, se constată că ele sînt

organizate pentru fabricarea în sistem integrat, pe hale de producție, ateliere și linii de fabricație, procentul de mecanizare și automatizare fiind destul de însemnat.

Desigur, în contextul tehnicii actuale moderne, organizarea procesului de producție, concentrată într-un singur corp de clădire ar fi condiția ideală, sistem existent, de altfel și în cadrul uzinei de autoturisme „hala monobloc” care concentrează un flux tehnologic complex la sfârșitul căruia apare produsul finit — autoturismul.

Principalele sortimente de produse ce se fabrică în cadrul Uzinei de autoturisme Pitești sînt : autoturismele de oraș Dacia, pentru export și țară, cutii de viteze, piese de schimb auto, piese de schimb tractor, diverse cooperări, piese schimb mașini unelte pentru consumul propriu, activități SERVICE, piese turnate din fontă și neferoase vandabile, etc. Toate aceste produse se realizează practic în cele 16 secții productive menționate mai sus.

11. **Legăturile de producție** — reprezintă o altă latură importantă care contribuie în mod esențial la buna desfășurare a producției, atît în ceea ce privește asigurarea materiei prime, materialelor, utilajelor de care este nevoie pe de o parte, cît și de livrarea produselor realizate în unele secții sau pe ansamblul uzinei, pe de altă parte.

Legăturile de producție în întreprindere se desfășoară permanent, mai întîi la **nivelul unității** între secțiile productive auxiliare, de cercetare, de concepție și organizare eficientă a producției, Uzina de autoturisme fiind specializată nu numai în obținerea unor produse finite, autoturisme de oraș cît și subansamble și piese în colaborare pentru fabricarea de autocamioane și tractoare, autobuze, microbuze, etc. cît și pentru întreținerea cu piese de schimb a parcului existent.

Un alt sistem prin care se desfășoară cooperarea în vederea realizării produselor, este la **nivelul județului, al țării** în cadrul grupului de ramură și a întregii ramuri a industriei constructoare de mașini.

Avînd în vedere că Uzina de autoturisme, fabrică în serie unele produse pe bază de licențe, că încă mai primește unele piese, subansamble materii prime și materiale din import, iar pe de altă parte, un procent din ce în ce mai mare, din produsele sale sînt cunoscute și exportate peste hotare, determină un al treilea nivel al întinselor sale legături de producție și comercializare a produselor.

Dacă la începutul activității sale, uzina producea numai

două agregate : pompa de apă și carburatorul pentru autocamionul SR 101 în anul 1970 producea și livra peste 77 tipuri de agregate pentru autocamioane, autoturisme, tractoare, autobuze, microbuze autoutilitare și compresoare pentru cele 42 uzine colaboratoare la care se adaugă gama de piese de schimb pentru întreținerea și repararea parcului auto și tractoare a economiei naționale.

## Cooperarea la nivelul uzinei

Din capitolele anterioare s-a dovedit că Uzina de autoturisme are un profil specializat și diversificat, că în ciuda unor greutăți întîmpinate pe parcurs, legate tocmai de unele reprofilări și asimilări, „din mers” fără a împiedica creșterea producției globale și a producției marfă, dispune de numeroase secții, linii de fabricație și ateliere distincte și chiar independente.

Este suficient să amintim : fabrica de segmenti, secția cutii viteze autoturisme, secția montaj autoturisme și chiar secția roți dințate. Această specializare a profilului atît de adîncită a dus și la specializarea unor cadre de muncitori, ingineri și tehnicieni, a asigurării unor condiții de calitate mai ridicată și care care să permită adaptarea unor utilaje pentru fabricație de serie și flux continuu.

Asigurarea realizării planului de producție la nivelul uzinei este o sarcină importantă care depinde de felul cum se asigură cooperarea între secțiile de producție, cît și între acestea și secțiile auxiliare.

De asemenea, este importantă, asigurarea cooperării între secțiile *primare de producție*, forjă, tratamente termice, turnătorie de fontă și neferoase) *secțiile de prelucrare* (segmenti, roți dințate, cutii de viteză, piese, agregate) și *secțiile de montaj* (agregate, turisme).

Fiînd cunoscută prima latură a legăturilor de producție privind asigurarea cu materii prime, materiale și utilaje din capitolele anterioare, uzina avînd legături în 1970 cu 96 întreprinderi (fig. nr. 18) ne vom ocupa de cealaltă latură privind realizarea prin cooperare cu alte întreprinderi a unor produse cît și livrarea produselor uzinei altor beneficiari.

*Dintre secțiile primare de producție ale uzinei* Turnătoria de fontă — asigură în special secția prelucrări mecanice II cu semifabricatele (carcase, corpuri pentru cutia de viteză, diferite

piese pentru pompa de apă și ulei), toată producția fiind destinată pentru interior din care 80 la sută numai pentru această secție. De asemeni, mai livrează secției prelucrări mecanice I și montaj agregate semifabricate pentru cooperare.

*Turnătorie de neferoase* — livrează în special către secțiile prelucrări mecanice I și II pistoane de motor de toate tipurile, capace, cutii de viteză 462, 263, corpuri pompă apă SR207, apoi compresoare monocilindrice, etc. În mod deosebit trebuie remarcată turnarea semicarterelor dreapta și stînga pentru cutiile de viteze export.

*Secția tratamente termice* furnizează secției prelucrări mecanice II — semifabricate, toate tipurile de supape. De asemeni livrează secției montaj general toate reperetele carcase sincron pentru cutiile de viteză.

*Dintre secțiile de prelucrare, secția segmenti*, în ansamblul uzinei are volumul cel mai redus de cooperare. Legăturile de cooperare cu celelalte secții se rezumă ca beneficiar la operația de tratament termic, pentru segmenti raclor și expandor ca furnizori pentru livrarea către secția montaj agregate, segmenti pentru compresoare și pentru autoturisme Dacia.

*Secția prelucrări mecanice I* — asigură secția montaj agregate cu reperi de profil variat: furci, axe, pinioane, arbori, bielă, etc. pentru montat cutii de viteze, cutii distribuție, pompe ulei, compresoare, etc.

*Secția prelucrări mecanice II*, asigură secția montaj agregate cu produse de cooperare ca: piese pentru toate tipurile de cutii de viteze și distribuție, compresoare, pompe de apă, ulei, carburatoare, etc.

*Secția roți dințate*, asigură secția montaj general cu reperetele aferente acestor agregate (roți dințate și axele canelate pentru cutii de viteză și distribuție).

*Dintre secțiile de montaj, cea de montaj general agregate*, și în special cea de *montaj autoturisme*, mai puțin sînt asigurate într-o bună măsură cu piese de secțiile primare de producție și mai ales de cele de prelucrare.

## Cooperarea la nivelul județului și al întregii țări

Această funcție se realizează în 1970 pentru 42 beneficiari interni după cum urmează:

*Dintre secțiile de prelucrare primară — turnătorie de fontă* — toarnă o serie de piese livrabile direct la magazia de desfacere. Principalii beneficiari sînt: Uzina mecanică Muscel Cîmpulung 8 reperi în 1970 și Uzina mecanică Mîrșa — Sibiu.

*Secția turnătorie neferoase* — livrează la exterior ca semifabricate un număr de 18 reperi în 1970 pentru Uzina mecanică Muscel și 4 reperi pentru Uzina autobuzul București.

*Dintre secțiile de prelucrare — secția de segmenti* livrează segmenti de diferite cote pentru toate tipurile de motoare V8 fabricate la uzinele „Steagul Roșu” Brașov, Uzina mecanică Muscel, Tractorul, Autobuzul București, Uzina Timpuri Noi București, Automotoare Brașov, Tehnofrig Cluj, Uzina mecanică Plopeni, I.A.P.S. Cîmpina, etc.

*Secțiile prelucrări mecanice I și II și montaj agregate* livrează un volum mare de produse beneficiarilor din țară, în număr de peste 30.

Dintre aceștia cei mai însemnați sînt: Uzinele Steagul Roșu Brașov, Uzina mecanică Muscel, Uzina tractorul Brașov, Uzinele Timpuri noi București și unitățile Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor cit și cele ale Ministerului agriculturii, Industriei Alimentare și Apelor.

Astfel, pentru Uzina Steagul Roșu Brașov se execută lunar 78 reperi și subansamble cum ar fi: cutii de viteză, cutii de distribuție, cutii intermediare, pompe benzină, ulei și apă, compresoare, pistoane, supape, segmenti, bolțuri.

Pentru Uzina mecanică Muscel Cîmpulung, se livrează cutii de viteză pentru M. 462 și M. 263, pompe de benzină, apă, ulei și separat pistoane, supape, bolțuri și segmenti.

Pentru Uzina tractorul Brașov se execută 38 agregate și reperi dintre care menționăm: compresoare, pompă benzină, apă, ulei, pistoane, bolțuri, segmenti pentru toate tipurile de tractoare. De asemeni, pentru uzinele Timpuri Noi București se execută lunar 17 reperi asemănătoare.

Unitățile Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor ne contractează în medie lunar 517 reperi și agregate ca piese de schimb pentru toate tipurile de autovehicule din dotarea sa. Pentru Ministerul Agriculturii, Industriei Alimentare și Apelor, se execută lunar în medie 90—100 reperi, repartizate pe diferite baze, menite să asigure piesele de schimb pentru întregul parc de tractoare din dotare.

*Dintre secțiile de montaj*, Secția agregate din zona veche a uzinei are ponderea cea mai mare și realizează ca urmare a cooperării cu celelalte secții ale uzinei, numeroase reperi și agregate cum sînt: cutii de viteză, cutii de distribuție, compre-

soare, pompe de apă, benzină, ulei și carburatoare, cât și piese de schimb pentru toate tipurile de autovehicule fabricate în țară, în general destinate aceluiași întreprinderi menționate mai sus.

*Secția montaj — Autoturisme.* asigură centrelor de vânzare către populație din întreaga țară autoturismele Dacia.



*Depozitul de livrare a autoturismelor Dacia*

## Cooperarea cu partenerii externi

În afara colaboratorilor interni uzina produce piese de schimb și subansamble pentru export la un număr de peste 2 900 reperi ce compun agregatele necesare autovehiculelor și tractoarelor exportate într-un număr de peste 20 de țări situate între patru continente: Europa, Asia, Africa și America de Sud (Uniunea Sovietică, Republica Populară Chineză, Republica Democrată Vietnam, R.S. Cehoslovacia, R.P. Polonă, R.D. Germană, Franța, Grecia, Egipt, Guineea, R.P. Bulgaria, Columbia, Cuweit, R.S.F. Iugoslavia, R.P. Albania, R.P. Bulgaria, R.P.D. Coreeană, R.P. Ungară, Nigeria, Libia și altele). Fig. nr. 10.

În anul 1970, Uzina de autoturisme Pitești, beneficia de aportul a peste 96 colaboratori pentru realizarea procesului de producție și peste 42 parteneri cărora le livrează produsele sale bucurându-se de un prestigiu permanent atât pe plan intern cât și pe plan extern, dovadă fiind calitatea produselor, dintre care, unele au fost premiate la târgurile internaționale.

Exemplu: Tractorul U 650 la Leipzig în anul 1968 — medalia de aur.

## Caracteristicile principalelor produse ale Uzinei de autoturisme Pitești

După inaugurarea producției de autoturisme la 20 august 1968 și fuzionarea cu Uzina de piese auto la 26 iunie 1969, profilul de fabricație al Uzinei de autoturisme Pitești, s-a lărgit simțitor și a căpătat un caracter mai stabil.

Principalele sortimente de produse care se fabrică în uzină sînt:

1. Autoturisme de oraș
2. Cutii de viteză
3. Subansamble pentru autovehicule, tractoare, autoturisme de teren, microbuze, autobuze (compresor, pompe de alimentare, pompe de ulei motor, pompe de apă).
4. Pistoane
5. Supape
6. Segmenti
7. Piese de schimb auto
8. Piese de schimb tractor
9. Piese de schimb mașini unelte consum propriu
10. Activități Service
11. Turnate din fontă și neferoase vandabile
12. Forjate vandabile, etc.

Tipul producției în general este de serie, din care: serie mică 10 la sută, din total, serie mijlocie 60 la sută și serie mare 30 la sută.

Dintre produsele finite, bineînțeles ne vom opri în special asupra autoturismelor, cele mai importante și care constituie mîndria colectivului și a județului Argeș.

1. Autoturismul „Dacia 1100” primul tip a fost produs la uzină din anul 1968 și pînă în anul 1971, este o „berlină” familiară pentru 5 locuri, înzestrată cu un motor „Sierra” de 1100 cm<sup>3</sup> plasat în spate.

De menționat că acest tip de motor este unul din cele mai remarcabile realizate de firma Renault.

Autoturismul poate atinge 135 km/h. Consumul economic de 7 l la 100 km. se realizează la o viteză de 75 km/h. Motorul are 46 CP permițînd un demaraj rapid la depășit : 400 m în 21 secunde și 1000 m. în 40 secunde cu pornire de pe loc. Lungimea limuzinei Dacia 1100 este de 3900 m. lățimea de 1,490 m, iar înălțimea de 1,410 m. ușurîndu-se mult gararea ei.

Este de reținut faptul că poate fi folosită și pe drumuri nemodernizate, distanța de la sol la caroserie (0,125 m) fiind mai mare în sarcină, decît la alte tipuri.

Greutatea mașinii atinge 765 kg. iar încărcătura maximă 1100 kg. Motorul robust poate desfășura accelerații suuple și rapide și este dotat cu un sistem de răcire sigilat, cu lichid atigel. Interiorul mașinii este modern, atrăgător și confortabil.



Autoturismul „DACIA 1100”

Deși are dimensiunile unui automobil mic, toți cei 5 pasageri au aceleași condiții optime de călătorie. Bordul imită lemnul iar aparatele de control (vitezometre) și kilometrajul lămpile bateriei, semnalizatoarele, indicatoarele de benzină, ulei și apă) sînt repartizate în două cadrane circulare. Aici sînt și dispozitivele de comandă ale ștergătoarelor de parbriz. Parbrizul panoramic are o largă deschidere. Volanul tip sport este prevăzut cu două brațe, mașina dispunînd de 4+1 trepte de viteză.

De reținut este și faptul că manevrarea luminilor clacsonului sau efectuarea altor operații în timpul mersului se execută fără a lua mîna de pe volan. Sistemul de frînare este sigur și prompt, frîna de serviciu cu disc pe 4 roți este acționată hidraulic și prevăzută cu repartizori de presiune pentru frîna din spate, iar frîna de mînă este cu acționare mecanică asupra discurilor frînelor de la puntea din spate.

Autoturismul Dacia 1100 răspunde ușor diverselor scopuri și în special transporturilor variate și uneori voluminoase avînd un volum util pentru bagaje de 300 dm<sup>3</sup> și o capacitate sporită de remorcare (700 kg. pentru remorci cu sistem de frînare propriu). În anul 1970 au fost produse la comandă specială și echipate de uzină cca. 100 buc. „Dacia 1100 S” pentru competiții sportive, necesare în țară.

2. Autoturismul DACIA 1300 — este cel de al doilea tip realizat de Uzina de autoturisme Pitești, începînd din anul 1969. Este tot o „berlină” cu 5 locuri echipate cu un motor avînd o putere maximă de 54 CP cu sistemul de tracțiune „totul pe față”.

Autoturismul are o linie elegantă, modernă, aerodinamică, beneficiînd de întreaga experiență acumulată de firma RENNAULT, de-a lungul unei cariere de peste 70 de ani.

Dacia 1300 are o capacitate cilindrică de 1289 cm<sup>3</sup>, un consum de 7 l. la 100 km. cu viteza economică de 80 km. la h. putînd atinge o viteză maximă de 140km/h.

Lungimea limuzinei atinge 4,340 m, lățimea 1,636 m, înălțimea 1,341 m iar garda minimă la sol 0,170 cm.

Greutatea proprie atinge 880 kg. iar cea totală maximă admisă 1280 kg.

Interiorul este mai confortabil ca la tipul „1100” în plus „Dacia 1300” prezintă condiții de insonorizație, manevrabilitate și securitate mult sporite, în special în ceea ce privește ținuta de drum și stabilitatea. Confortul conducătorului este realizat



Autoturismul DACIA 1300

prin asigurarea unei poziții comode în timpul conducerii, vizibilitate excelentă, ventilația și încălzirea uniformă, iar manevrabilitatea prin asigurarea unei direcții prompte, autostabile, datorită și calităților pneurilor și suspensiilor elastice.

În comparație cu Dacia 1100 și capacitatea portbagajului, este mai mare, ajungând până la un volum de 475 dm<sup>3</sup>.

Începând cu sem. II, 1971, Dacia 1300 a început să fie livrată direct și la export, datorită prezentării sale la expoziții și târguri internaționale ca cele de la : Moscova, Dusseldorf, Pekin, Poznan, Cairo, București, unde a fost apreciată pozitiv în comparație cu alte mașini de aceeași capacitate.

Pe zi ce trece autoturismul Dacia 1300 este mai mult solicitat la export de numeroase țări ca : Cehoslovacia, Grecia, Finlanda, Polonia, R.F.G., R.D.G., R. P. Chineză, Kuweit, Algeria, Egipt, Canada, Ungaria și altele.

**3. Piese și agregatele auto și tractor, au reprezentat încă de la înființarea uzinei, ponderea principală iar în anul 1970 erau sortimente ce dădeau ponderea cea mai însemnată din producția marfă totală a uzinei.**

Pentru toate categoriile de autovehicole ce se fabrică în țara noastră, Uzina de autoturisme Pitești, produce în prezent piese separate, agregate și piese de schimb ca : furci, pistoane, pinioane, axe, arbori, biele, bolțuri, carcase, capace, pentru toate tipurile de cutii de viteză și distribuție, corpuri, capace, blocuri pentru compresoare, pompa de apă, pompa ulei, carburatoare, apoi roți dințate și axe canelate pentru cutii de viteză și distribuție.

De asemeni, se produc cutii de viteză pentru : SR 131, 132, 113, 115, 116, E 206, 207, TV 71, M 461, 462, 262, 263.

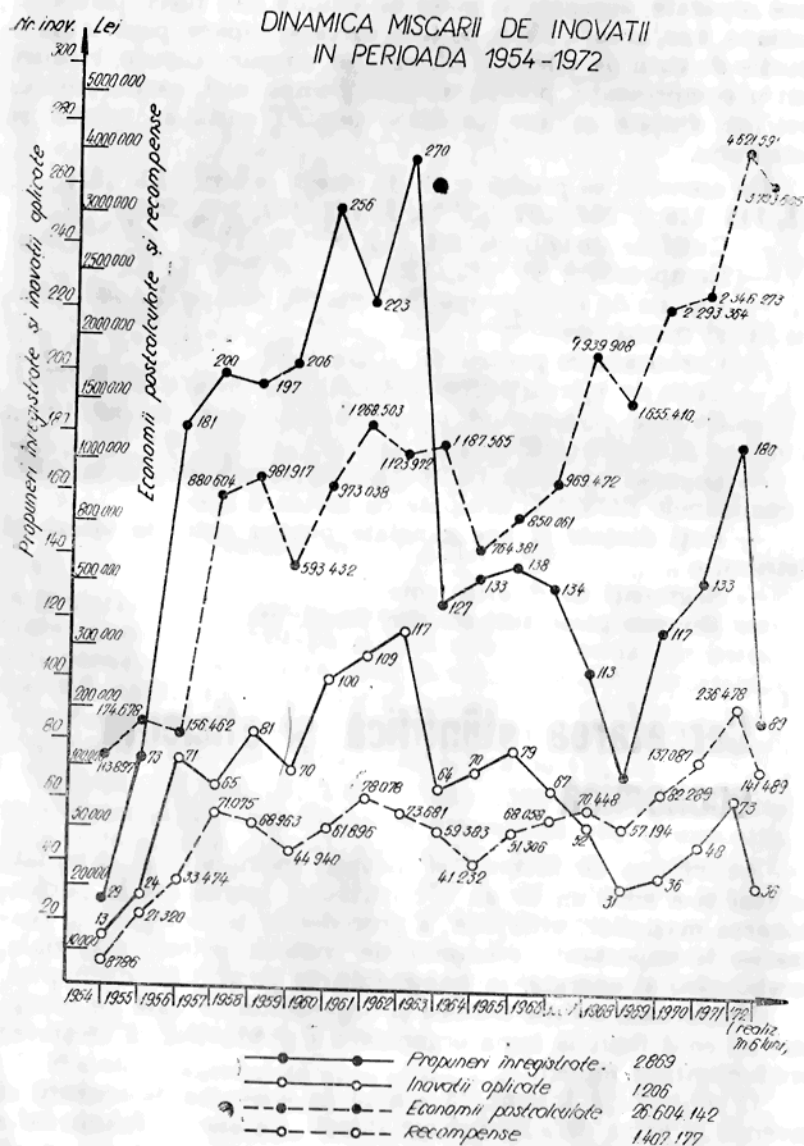
- Cutii de distribuție SR 113, N 132, 114
- Compresoare SR 113, 125, 101
- Pompe de apă, pompe de benzină, pompe de ulei, pentru SR și tractor
- Carburatoare pentru SR și tractor
- Cutii de viteză pentru autoutilitare Estafette
- Supape și pistoane pentru camioane și autoutilitare, autobuze SR și tractoare
- Diverse agregate pentru autoturismele de teren ARO și camioanele ROMAN, echipate cu motoare Diesel
- Roți dințate și axe canelate pentru cutii de viteză și distribuție
- Segmenti de diferite cote
- Diverse piese turnate din fontă, etc.

## Cercetarea științifică și eficiența economică

Activitatea de invenții și inovații îndrumată și stimulată de stat și-a adus an de an o contribuție însemnată la perfecționarea mașinilor, utilajelor, a procedeele tehnologice, la realizarea de importante economii de materii prime, materiale, combustibil și energie, la îmbunătățirea condițiilor de muncă.

Numeroase soluții tehnice și organizatorice date de inovatori au contribuit la buna organizare a producției, la creșterea productivității muncii.

O contribuție însemnată a adus în mișcarea de inovații și invenții la uzina de autoturisme Pitești, Cabinetul Tehnic înființat în anul 1954.



De la înființarea sa și pînă în prezent în anul 1970 adică în 8 ani de existență, au fost înregistrate 2869 propuneri din care au fost aplicate un număr de 1206 inovații. Au fost realizate astfel economii postcalculate în valoare de 26604142 lei și acordate recompense în valoare totală de peste 1474177 lei (fig. nr. 11).

Numărul propunerilor de inovații înregistrate a crescut permanent de la 29 în 1954, la 270 în anul 1962 pentru ca apoi să scadă la 84 în 1968, fiind apoi din nou în creștere.

Perioada de ascensiune maximă se datorește faptului că pînă în anul 1962, s-a asimilat majoritatea produselor fabricate astăzi, iar inovatorii au avut un larg cîmp de acțiune în tendința lor de a aduce îmbunătățiri procesului tehnologic, reducerii consumului de metal sau de manoperă, cu eficiență mare în producție. Pe măsură ce tehnologia de prelucrare a produselor uzinei a fost pusă la punct, numărul inovațiilor a scăzut.

În urma unificării uzinei de piese auto cu cea de Autoturisme activitatea de cercetare se află din nou în dezvoltare lărgindu-se cadru, dar punîndu-se accent în același timp pe eficiența economică a fiecărei propuneri, conținutul lor calitativ cit și extinderea structurii în toate sectoarele.

Astfel, în comparație cu anul 1954, cînd volumul economiilor realizate a fost de 113897 lei, valoarea acestora a crescut în anul 1970, ajungînd la 2346273 lei. A crescut și eficiența economică pe inovații aplicată de la 8915 lei în 1954, la 63600 lei în 1969, ca de altfel și recompensele bănești pentru inovațiile aplicate de la 676 lei în medie în 1954 la 2856 lei în 1970.

Dintre cele mai importante inovații aplicate pînă în anul 1972, putem enumera :

- Obținerea prin electrorefulare a ciupercii supapelor ;
- Folosirea deșeurilor de anozii de la uzina de aluminiu Slatina drept combustibil la elaborarea fontei în cubilouri ;
- Mașină semiautomată pentru stelitat supape ;
- Realizarea cuptoarelor de topit cu inducție ;
- Realizarea unei băi combinate pentru acoperiri metalice ;
- Realizarea unor mașini de format tip Carusel ;
- Modificarea tehnologiei și reducerea consumului de metal la supapa de evacuare V 8 ;
- Reducerea cuprării bolțurilor în vederea tratamentului termic ;



— Realizarea unui dispozitiv pentru încheiat garnituri, uși la autoturisme și multe altele.

Șirul exemplurilor se mai poate continua. Dintre cele mai valoroase inovații aplicate mai putem da pe cele ale căror autori sînt: Ivan Dobre — tehnician, Cîrlan Ion — matrișer, Vlădescu Marin — tehnician, Mihai Dumitru — director general, Istrate Ion — maistru, Chiru Alexandru — maistru, Neacșu Nicolae — tapișer, Gorea Valică — chimist, Dorobanțu Valentin — reglor și alții.

Acțiunea de cercetare științifică și de inovații este completată și de un bogat fond tehnic documentar, alcătuit dintr-o bibliotecă tehnică ce cuprinde un număr de 30170 volume și un fond de periodice alcătuit din 5453 reviste, fiind în continuă creștere.

În anul 1972, urmează a se da în folosință secția Laboratoare centrale uzinale, care va contribui într-o măsură și mai mare la adîncirea profilului de cercetare, concepție și aplicare practică a inovațiilor în scopul ridicării calității produselor și eficienței economice, în concordanță cu cerințele actuale ale tehnicii moderne.

În baza actualei forme de organizare a Grupului de uzine de autoturisme de pe platforma Colibași își mai desfășoară activitatea:

— Centrul de Proiectare organizat pe ateliere specializate pe proiectarea de produse specifice fabricației de autoturisme și executări de proiecte pentru utilaje, mașini, instalații și părți de STE. Activitatea Centrului de Proiectare este întregită de activitatea de prototipuri, încercări și cercetare aplicative.



## V. Perspectivele dezvoltării U. A. P.

### Uzina de autoturisme Pitești în actualul cincinal 1971-1975

În următorii ani Uzina de autoturisme Pitești se va dezvolta în sensul atingerii capacității finale a ultimei faze de asimilare a autoturismului Dacia 1300.

În această perioadă constructorii de autoturisme de la Colibași, vor realiza și alte noi variante de autoturisme și anume Dacia 1300 în variantele BREK, furgonetă și sanitară etc.

În cadrul programului de dezvoltare a uzinei mai sînt prevăzute următoarele obiective:

— Atingerea capacității finale la *Secția forjă și matrișerie*, la *Secția Turnătorie Neferoase*, la *Secția Cutii viteză Dacia 1300*, la secția uzinaj motor și alte organe, la secția acoperiri de suprafață, la secția tratamente termice secundare și secția laboratoare uzinale — avînd profilul de studiere și cercetare noi piese, noi profile și noi materiale ce urmează a se folosi în fabricația de autoturisme.

Urmează de asemenea a se mai da în funcțiune în anul 1972, pavilionul tehnico-administrativ al uzinei, o cantină modernă de mare capacitate și un supermarket, iar pînă la finele anului 1972, a se va mai da în funcțiune la capacitate mai mare secția presaj, care va asigura integrarea fabricației autoturismelor avînd profilul de execuție a pieselor din tablă prin omologare.

Se prevede de asemenea mărirea actualelor capacități ale secțiilor de bază cu noi utilaje, noi tehnologii și noi organizări indicate în STE 10015.

În următorii ani va fi extinsă și acțiunea de autototare, mărindu-se de cîteva ori valoarea corespunzătoare exprimat în

mii lei și echivalentă, prin diverse dotări de amenajări necesare diversificării producției de autoturisme de oraș și teren și a subansamblelor necesare echipării autoturismelor, autobuzelor, microbuzelor și tractoarelor.

În comparație cu anul 1970, la sfârșitul acestui plan cincinal 1971—1975, principalii indicatori vor crește simțitor înscriind fidel noile coordonate, ale dezvoltării Uzinei de autoturisme Pitești.

Producția globală va ajunge la 264,5 la sută față de anul de bază, producția marfă va ajunge la 272,5 la sută, productivitatea muncii pe salariat în medie, aproape se va dubla ajungând la 198,6 la sută.

Pentru salariații uzinei, în cartierul Ștefănești vor fi date în folosință alte două blocuri pentru nefamiliști și de asemenea câteva sute de apartamente în orașul Pitești.

Dând viață chemării Conferinței Naționale a Partidului Comunist Român din 19—21 iulie 1972, și colectivul Uzinei de autoturisme Pitești sub conducerea organizațiilor de partid s-a angajat să întreprindă cele mai corespunzătoare măsuri privind punerea în funcțiune înainte de termen a noilor capacități de producție care să atingă în cel mai scurt timp parametrii proiectați, să sporească productivitatea muncii cu noi utilaje, realizate prin autototare, să introducă noi tehnologii, perfecționate și să reorganizeze din mers toate locurile de muncă încât pînă la finele anului 1975 să obțină o producție marfă suplimentară de peste 1,8 miliarde lei, ceea ce va însemna condiții sporite de muncă și viață și deci realizarea cincinalului 1971—1975 în 4 ani și jumătate.

## Influența Uzinei de autoturisme Pitești asupra mediului înconjurător

Procesul industrializării socialiste desigur, nu este singular, operația unei mari întreprinderi constructoare de mașini și extinderea sa pînă la nivelul platformei industriale, are implicații deosebite de pozitive asupra mediului înconjurător începînd cu localitatea respectivă, județul și chiar întreaga țară.

Și în cazul de față, apariția Uzinei de autoturisme Pitești a reprezentat și reprezintă am putea spune un fenomen de im-

plantare, de transmitere geografică a unei industrie într-o zonă în care nici pe departe nu se întrăzerea așa ceva.

Favorizată de o așezare geografică prielnică, într-un decor natural excelent, reprezentat prin pădurea de stejari a Colibașilor, cea mai mare întreprindere constructoare de mașini a județului Argeș, este integrată perfect peisajului geografic.

Aplicîndu-se în mod concret principiul repartizării judicioase a forțelor de producție, în strînsă legătură cu unele condiții existente, desigur pentru prezent și viitor, oricine își dă seama că uzina de autoturisme exercită o puternică influență pe plan economic și social mai ales asupra comunei Colibași și a municipiului Pitești.

Dacă înainte de anul 1952, numele de Colibași nu era cunoscut decît ca simplă comună cu specific agricol obișnuit, astăzi același nume, datorită mai ales produselor care ies pe porțile uzinei și a caracterului lor, este cunoscut în toată țara și chiar peste hotare, din Franța în peninsula Indochina, din America Latină și pînă în țările din nordul Africii.

Din anul 1970, valoarea producției globale a uzinei de autoturisme a reprezentat 29,3 la sută pentru municipiul Pitești și 6,0 la sută pentru întregul județ Argeș, care în trecut era considerat o zonă predominant agricolă. Dacă prin specificul și amplasarea sa Uzina de autoturisme nu a influențat suprafața virană a nici-unei așezări, fiind situată la aproape 2 km. de satele Colibași și Mioveni și la cca. 12 km. de centrul orașului Pitești, în schimb a transformat peste 100 ha. de izlaz și pădure în cel mai productiv teren, în ale cărei hale moderne se fabrică autoturismele — mașini care necesită o tehnologie complicată și modernă.

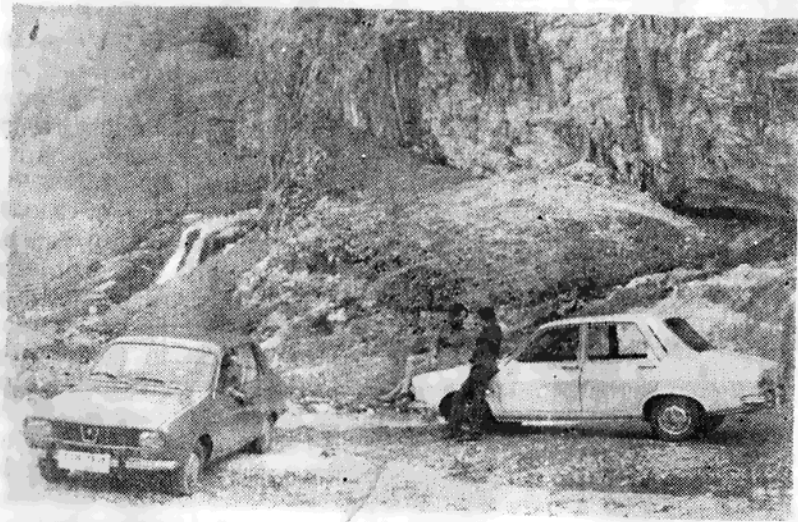
Uzina de autoturisme Pitești reprezintă pentru județul Argeș — creșterea populației active și a populației în general — locuitori ce trăiesc cîștigîndu-și existența datorită acestei unități industriale ce a apărut în anii regimului democrat popular.

Desigur aceste evocări au o semnificație și mai mare, dacă ne gîndim că mai multe mii de argeșeni — s-au reprofilat devenind muncitori industriali calificați, ingineri, tehnicieni și funcționari.

Pe plan social, aceste schimbări radicale, au determinat apariția a numeroase dotări social-culturale și economice, de deservire a populației. Este suficient să amintim de colonia, azi cartierul de la Ștefănești, care cuprinde cca 500 apartamente, de vilele și locuințele construite la Colibași, de cele 643 aparta-

mente construite în orașul Pitești și de cele peste 1000 locuințe personale construite de salariații uzinei în satele și comunele apropiate în care aceștia domiciliază.

Uzina de autoturisme, a însemnat dezvoltarea și modernizarea unor unități școlare la Ștefănești, Colibași, Racovița apariția grupului școlar profesional la Colibași, a liceului industrial construcții de mașini la Ștefănești căruia i se construiește în prezent sediul la Pitești și în cele din urmă extinderea profilului învățământului superior la Pitești, datorită Institutului Politehnic de subingineri.



*Autoturismul „DACIA 1300*

Aceleași exemple se pot da și cu numeroase dotări sanitare noi la Colibași, Mioveni, Ștefănești cît și o rețea de unități comerciale, de deservire a salariaților uzinei.

Apariția Uzinei de autoturisme la Colibași și legat de aceasta, aprovizionarea cu materii prime și materiale, expedierea produselor finite, cît mai ales naveta zilnică a majorității salariaților (73,3 la sută) au determinat creșterea simțitoare a transportului și implicit modernizarea unor căi de circulație dintre care reamintim doar ; racordul de cale ferată pînă la gara uzinală și principala cale rutieră Pitești — Uzina de autoturisme prin satul Colibași, cu caracter de autostradă (pe 9 din cei 12 km) prima de acest fel din județ.

De asemeni, mai amintim și executarea unor lucrări tehnico-edilitare legate de alimentarea cu energie electrică, alimentarea prin conducta cu apă, gaze naturale și rețeaua de canalizare pentru evacuarea apelor menajere.

Existența la Colibași a Uzinei de autoturisme, a determinat integrarea acestei comune la zona suburbană a municipiului Pitești în anul 1968 și pentru prima dată s-a pus problema sistematizării comunei Colibași. În anul 1970 planul de sistematizare a localității și transformarea Colibașilor într-un viitor oraș satelit al Piteștiului, unde urmează ca între altele să se construiască 1000 apartamente în blocuri, 500 case și vile, cît și numeroase unități comerciale, meșteșugărești, sanitare, de cultură și învățămînt.

În cîteva ani populația se va dubla și pînă în anul 1985, viitorul oraș Colibași va totaliza peste 15000 locuitori.

Tot atunci municipiul Pitești care va avea 140000 locuitori, va fi înconjurat de cîteva astfel de orașe satelit cu profil industrial ca : Topoloveni și Costești, Colibașul fiind însă cel mai mare.

Desigur această perspectivă, va include dezvoltarea agriculturii, modernizarea acesteia și intensificarea specificului preorășenesc, de aprovizionare a salariaților și familiilor lor cu produse agroalimentare.

În acest sens, va lua o mare dezvoltare zona preorășenească din municipiul Pitești situată pe valea Argeșului, Rîului Doamnei și Rîului Tîrgului.

Aceste cîteva jaloane, trasate pe linia dezvoltării platformei industriale de la Colibași, în viitorii ani, vor schimba radical și locurile și oamenii din această zonă prin ridicarea nivelului lor de trai, a gradului de cultură și civilizație datorită politicii clar văzătoare, dinamice și eficiente a Partidului Comunist Român.

Reconsiderînd tot ce s-a spus pînă aici și dînd glas versurilor ce urmează, nu facem decît să oglindim realitățile de azi, «câci...»

Pe Argeș în jos  
Pe un deal frumos  
Astăzi cînd privești  
Nu mai întilnești  
Stejarii bătrîni  
Peste tot stăpîni

Și aici pe un loc minunat  
Oamenii au înălțat  
O frumoasă zidire

Pentru generațiile viitoare, pomenire.

Poet amator, părtaș de nădejde al visărilor, deschide-ți ochii și îndrăznește să cuprinzi cu pana amintirilor, o părticică din epistola acestei lumi din dealul Colibașilor.

Frunzele bătrînilor stejari din Colibași, atunci în toamna lui „52“ se pregăteau să ornamenteze covorul galben peste iarba uscată de soarele dogoritor de vară. Primii oameni începeau lucrul în noua fabrică și se pregăteau pentru un drum lung.

Și drumul începe să fie din ce în ce mai ușor pentru că s-au cunoscut și s-au unit la temelia tinerei case, făurită de partid care înălțată urma să dureze viața de mîine, bucuria vremilor de azi.

Oamenii s-au cunoscut la muncă, la bibliotecă, la film la teatru, la nunți cu lăutari, prilejuri ce i-au făcut să mediteze, să cînte, să joace și să viseze.

Retrospectiva vieții spirituale a primelor generații de salariați ne amintește de familiarele seri de odihnă ce se organizau la clubul uzinei, de frumoasele dimineți de basm și poezie la care debutau foarte mulți, dintre strungarii, frezorii și inginerii de astăzi, de spectacolele prezentate de primele formații artistice.

Nea Mărăcineanu, astăzi pensionar, aliniase primul eșalon de artiști amatori, înfocați instrumentiști și cîntăreți care în lipsa televizorului de acasă uitau să mai plece seara de la repetiție.

Mai întii o mică formație de muzică ușoară, încadrată de cîntece și momente vesele, apoi prima brigadă artistică în 1957, o formație de dansuri, o orchestră de muzică populară care face înregistrări la radio, apoi brigăzile artistice pe secții, iar astăzi cei peste 200 artiști amatori reprezintă posibilitatea unor formații de prestigiu care au dus faima cîntecului și jocului, dincolo de hotarele Argeșului.

Brigada artistică de agitație a Uzinei de autoturisme în cei 15 ani de activitate, participă la toate concursurile republicane și locale, se întoarce în uzină cu premiul I la toate concursurile regionale și județene, și cu un premiu II, și două titluri de „laureat“ la concursurile naționale, ultimul fiind cîștigat la cea de a doua ediție a festivalului de umor „Constantin Tănase“, Vaslui 23—25 iunie 1972.

Aceste distincții onorează uzina precum și pe cei peste 100

de artiști amatori, care au făcut și mai fac parte și azi din această formație. Tabelul nominal cu membrii acestei formații de la înființare nu poate fi prezentat aici, dar este firesc să rămînă scris în această carte, numele lui Coșciug Gheorghe electrician, Dumitrescu Marin, tehnician, Luca Constantin, rectificator, Popescu Emanoil, tehnician, Vartolomei Constantin, mecanic, Mărăcineanu Aurelia și Stoica Mariana, proiectante, Frincu Eufrosina, bobinatoare, Dumitru Gheorghe, tehnician, Stan Ion inginer, mastru turmător Radu Alexandru și al multor care au pregătit peste 70 de texte și au prezentat mai mult de 300 de spectacole pînă în prezent.

Pe afișul acestei formații stă scris în cei 15 ani de activitate numele tehnicianului Ion Ilinca, autorul și regizorul acestor spectacole de brigadă reprezentativă a uzinei, a brigăzilor din secții și a celorlalte formații pentru care se cuvine să-i acordăm un loc de cinste în ierarhia promotorilor și animatorilor vieții spirituale din Uzina de autoturisme.

De la orchestra de muzică populară și formația de dansuri care a cules și interpretat bogatele tradiții folclorice locale uzina are astăzi un ansamblu folcloric puternic de artiști amatori, ansamblu ce este cunoscut în toată țara, prin spectacolele prezentate la radio și televiziune.

Acest ansamblu folcloric este legat de numele unor pasionați artiști amatori ca: Geogu Filip, Stoicescu Leon, Ghețea Virgil, Tănase Constantin și mulți alții sau de numele inimosului învățător din colonia Ștefănești Petrescu Dumitru, care a strîns în jurul viorii sale pasionații genului și a deschis drumul ascendent al acestui frumos ansamblu de astăzi.

În contextul acțiunilor cultural-educative, biblioteca tehnică, biblioteca clubului precum și bibliotecile volante din secții, conferințele, simpoziioanele, miile de reviste, cărți și diverse publicații, au constituit și constituie preocupări majore în descoperirea noului, a frumosului în ridicarea conștiinței profesionale a tuturor salariaților.

Oprindu-ne acum la efervescența crescîndă a muncii cultural-educative, este necesar să notăm numele tehnicianului Ilie Dumitru, președintele comitetului sindicatului, Ion Cîcu, secretarul Comitetului de partid, care au preluat cu hotărîre ștafeta frumosului și o conduc cu dăruire pe treptele înalte ale prestigiului de care se bucură Uzina de autoturisme, precum și tinerilor Ion Stan, Bucur Nicolae, Zamfir Dobre și alții care au condus și conduc sub îndrumarea Comitetului de partid activitatea de educare comunistă față de muncă și societate a minunatului

nostru tineret fruntaș în muncă și la toate acțiunile patriotice, dînd dovadă de demni urmași ai generațiilor care au pus bazele acestei grandioase uzine.

Ne adresăm de asemeni, cu mulțumiri tuturor conducătorilor de ieri și de astăzi care au punctat cu sensibilitate zestrea spirituală a anului 1972 și înserăm cu plăcere cîteva nume: Rizescu Gheorghe, Tuță Spiridon, foști președinți ai comitetului sindicatului, Ec. Stănculescu Dumitru. Ing. Soare Ion, Tudor Vasile, Cozlovski Nicolae, care împreună cu mulți alții au intrat în rîndurile celor care au făcut și fac din artă instrumente ale dragostei de muncă și de viață.

Ne oprim aici și scriem cu majuscule numele directorului nostru general, inginer MIHAI DUMITRU, membru al Comitetului Central al Partidului Comunist Român și deputat în Marea Adunare Națională, marele prieten al artiștilor amatori, inovator, bun și exigent conducător, om îndrăgostit de tot ceea ce este frumos, om de la care am cules întotdeauna formule complete pentru hărnicie, cinste, onoare și demnitate.

Iar la încheierea celor „două decenii“ cu toți în cor să intonăm imnul dedicat muncii, abnegației și dăruirilor, imn al cărei partituri rostește melodic și vibrant bucuriile de astăzi și de mâine, aducîndu-ne iarăși aminte că...

Într-o zi, de aici din Argeș

Au pornit în zbor

Rîndunele colorate

Cu inimi și cu motor

Lumea se uita la ele

Și se minuna

Că de acum încolo

Oriunde ai umbla

Mereu ai să întilnești

DACIILE NOASTRE ROMÂNEȘTI !



## VI. Bibliografie

1. Nicolae Ceaușescu „Cuvîntarea la mitingul de la Uzina de Autoturisme Pitești, România Liberă nr. 7413/21.08.1968.
2. Gheorghe Năstase : „Argeșul industrial își mobilizează puternic potențialul productiv“ Scinteia nr. 8462/21.06.1970.
3. Gheorghe Năstase : „Dacă ar trebui să alegeți numai un exemplu“ România, Liberă nr. 8158/20.01.1971.
4. Gheorghe Năstase : „Cuvîntarea la Plenara Comitetului Central al P.C.R. din 10-11. II. 1971 București.
5. I. Băcanu și C. Ștefănescu : „Contribuții economico-geografice asupra industriei orașului Pitești“ Comunicări de geografie vol. III. București 1965.
6. Gelu Bratu : „Propuneri pentru o „erață“ la geografia județului“ Secera și Ciocanul nr. 4964/30.04.1970.
7. Colective : „Monografia geografică a Republicii Populare Române“ București 1960.
8. Vintilă, Mihăilescu : „Dealurile și cîmpiile României, ed. București 1966.
9. Eugen Molnar „Studierea geografică a unei întreprinderi industriale“ — Indrumător de cercetări geografice — București 1969.
10. Constantin Moroșan : „Istoricul Uzinelor de Autoturisme Pitești“ 1969.
11. Constantin Ștefănescu : „Contribuții la studiul geografic al Industriei raionului Pitești“. Comunicări de geografie vol. II. București 1963.
12. Constantin Ștefănescu : „Județul Argeș „revista“ Tribuna școlii Argeșene nr. 3/Pitești 1971“.
13. Popa Petre și colectiv : „Municipiul Pitești pe noi coordonate Pitești 1969“.

14. *Colectiv* : „Argeș — Bilanț și perspectivă“ Pitești 1969.
15. *Colectiv* : „Anuarul statistic al R.S.R. București 1970“.
16. *Colectiv* : „Colecția ziarului „Avântul“.
17. *Colectiv* : „In noua geografie a Argeșului „Secera și Ciocanul nr. 5190/24.01.1971.
18. *Colectiv* : „Județul Argeș“ — cincinalul în imagini Știința nr. 8778/26.01.1971
19. *Colectiv* : „Cincinalul în imagini Știința nr. 8672/19.01.1971.
20. *Colectiv* : „Colecția ziarului „Secera și Ciocanul“ Pitești.



## VII. Anexe

---

### Cronologia principalelor evenimente din viața Uzinei de autoturisme

1. 1943 — *mai* — Incep defrișările, trasarea de drumuri și construirea primelor hale în timpul celui de al doilea război mondial în scopul mutării fabricii IAR de la Brașov la Colibași.
2. 1949 — *noiembrie* — Preluarea de către Ministerul Forțelor Armate a primelor hale.
3. 1952 — *octombrie 2* — Prin HCM 2211, clădirile industriale și instalațiile de la Colibași trec în administrația Ministerului Industriei Metalurgice.
4. 1952 — *noiembrie 12* — Se pun bazele activității noii uzine de către un colectiv de 37 salariați: 18 muncitori, 12 ingineri și tehnicieni și funcționari.
5. 1952 — *decembrie 31* — La Colibași se dau în funcțiune cele 24 vile pentru salariații uzinei și se clădește gara Mioveni.
6. 1953 — *ianuarie 12* — Intreprinderea primește numele de „Vasile Tudose“ și are profilul destinat pentru a deveni fabrica de autocamioane.
7. 1953 — *august 23* — Se dă în funcțiune secția sculărie — hala 5 — care fabrică S DV. Este prima secție a uzinei.
8. 1953 — *septembrie 15* — La Ștefănești intră în funcțiune Școala Profesională.
9. 1954 — *aprilie 27* — În urma unui studiu întocmit de IPROMET Buc. întreprinderea Vasile Tudose se profilează pe fabricarea pieselor de schimb de mare uzură pentru uzinele de autocamioane și tractoare din Brașov.

10. 1955 — *decembrie 31* — Se repartizează colonia Ștefănești compusă din 14 blocuri pentru salariații uzinei.
11. 1956 — *decembrie 31* — Se dă în folosință gara uzinală.
12. 1962 — *septembrie 12* — La Ștefănești intră în funcțiune Școala Tehnică.
13. 1963 — *octombrie 24* — Prin ord. MICM nr. 212 întreprinderea își schimbă denumirea în „Uzina de piese Auto” Colibași — UPAC.
14. 1963 — *decembrie 31* — S-a făcut o reorganizare a secțiilor de fabricație, prin decretul Consiliului de Miniștri nr. 829 UPAC intrând într-o fază nouă de dezvoltare.
15. 1964 — — UPAC obține titlul de „Întreprindere e-vidențiată în întrecerea socialistă pe ramură”
16. 1965 — *septembrie 14* — Prin HCM 949 UPAC intră într-o nouă fază a dezvoltării sale. Se începe construirea secțiilor, tratamente termice, roți dințate și Estafette.
17. 1966 — *mai 3* — Tov. Nicolae Ceaușescu anunță la „Consfătuirea pe țară a lucrătorilor din Industria Constructoare de Mașini” hotărîrea C.C. al P.C.R. de a se trece la construirea de autoturisme în țară
18. 1966 — *octombrie 15* — În urma unui studiu tehnico-economic prin HCM 1628 se aprobă construirea Grupului școlar profesional Colibași care intră în funcțiune la 1 octombrie 1969.
19. 1966 — *septembrie 16* — Prin HCM 2004 se stabilește la Colibași amplasamentul Uzinei de autoturisme lângă UPAC.
20. 1967 — *iunie 10-12* — Are loc vizita delegației de partid și de stat în regiunea Argeș, hotărîndu-se definitiv la Colibași construirea uzinei de autoturisme și începîndu-se primele lucrări.
21. 1967 — *septembrie 15* — Ia ființă la Ștefănești Liceul Industrial al Construcțiilor de Mașini.
22. 1967 — *octombrie 20* — Are loc vizita de lucru a delegației de partid și de stat în regiunea Argeș, ocazie cu care se raportează îndeplinirea planului lucrărilor de investiții pe anul 1967.
23. 1968 — *iulie 1* — S-a trecut la începerea probelor de funcționare în gol a utilajelor.
24. 1968 — *august 3* — Trecerea primului autoturism de control prin cele 217 posturi de lucru.

25. 1968 — *august 20* — Orele 13 și 15 minute tovarășul Nicolae Ceaușescu a inaugurat oficial Uzina de autoturisme, primul autoturism românesc Dacia. 1100 pornind pe drumurile țării.
26. 1968 — *decembrie 31* — Intră în funcțiune secțiile roți dințate și Estafette.
27. 1969 — *iunie 26* — Fuzionează UPAC cu UAP sub numele de Uzina de autoturisme Colibași-Pitești.
28. 1969 — *octombrie 1* — Ia ființă Institutul Politehnic de Subingineri la Pitești.
29. 1969 — *octombrie 2* — Apare primul autoturism Dacia 1300 expus la EREN — 1969.
30. 1969 — *decembrie 21* — Intră parțial în funcțiune Fabrica de segmenti.
31. 1970 — *decembrie 31* — Intră în funcțiune fabrica de segmenti la întreaga capacitate, secțiunea Unitsuri, secțiua scaune și stația de epurare biologică a apei.
32. 1970 — *decembrie* — În comparație cu anul 1965, valoarea producției globale în 1970 a fost realizată în numai 65 zile, fiind de 1574,5 ori mai mare decât în 1955.
33. 1971 — *iunie 30* — Intră în funcțiune secția Forjă și secția Matrițerie.
34. 1971 — *sept. 30* — Intră în funcțiune secția montaj CKD.
35. 1971 — *decembrie 2* — Realizarea celui de al 50000 autoturism Dacia.
36. 1971 — *decembrie 30* — Intră în funcțiune secția de turnătorie neferoase Forjă, Matrițerie și secția uzinaj motor și uzinaj alte organe.
37. 1972 — *martie 15* — Intrarea parțială în funcție a secției Presaj.

## Tabel cuprinzînd colectivele de conducere ale uzinei

### a) DIRECTORUL U.P.A.C. :

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| 1. Popescu Zamfir | — 1952—1953 |
| 2. Mara Saviton   | — 1953—1956 |

- |                        |                                |
|------------------------|--------------------------------|
| 3. Maiorovici Frideric | — 1956—1958                    |
| 4. Ghiță Ștefan        | — 1958—1962                    |
| 5. Bularca Adalbert    | — 1962—1963                    |
| 6. Mihai Dumitru       | — 1963—1969 — director<br>UPAC |
| 7. Mihai Dumitru       | — 1969 — prezent               |
- Director General al Grupului de Uzine de  
autoturisme Pitești**

**DIRECTOR U.A.P.**

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| 1. Munteanu C-tin | — 1966—1969 |
|-------------------|-------------|

b) În funcția de secretar de partid la UPAC și UAP

**U. P. A. C.**

- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| 1. Stoica Nicolae    | — 1952—1953    |
| 2. Racoviță Petre    | — 1953—1955    |
| 3. Sorescu Aurel     | — 1955—1957    |
| 4. Zbarcea C-tin     | — 1955—1958    |
| 5. Sorescu Aurel     | — 1958—1958    |
| 6. Iordache Puiu     | — 1959         |
| 7. Brăslășu Gheorghe | — 1959         |
| 8. Rîzescu Gheorghe  | — 1960—1962    |
| 9. Nicolae Marin     | — 1962—1963    |
| 10. Comănici Ion     | — 1964—1968    |
| 11. Vintilă Gheorghe | — 1968—1970    |
| 12. Cîcu Ion         | — 1970—prezent |

**U.A.P.**

- |                 |             |
|-----------------|-------------|
| 1. Andrei Mihai | — 1967—1969 |
|-----------------|-------------|

c) În funcția de președinte al Comitetului Sindicatului  
la UPAC și UAP

**U. P. A. C.**

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| 1. Ciobanu Nicolae   | — 1953—1954 |
| 2. Cristu Marache    | — 1954—1955 |
| 3. Brăslășu Gheorghe | — 1955—1956 |

- |                     |                |
|---------------------|----------------|
| 4. Venteniuc C-tin  | — 1956—1957    |
| 5. Patrîchi Nicolae | — 1957—1958    |
| 6. Rîzescu Gheorghe | — 1958—1960    |
| 7. Nabăr C-tin      | — 1960—1961    |
| 8. Tuță Spiridon    | — 1961—1966    |
| 9. Ilie Dumitru     | — 1966         |
| 10. Zăvoianu Ilarie | — 1967         |
| 11. Ilie Dumitru    | — 1967—prezent |

**U. A. P.**

- |                    |             |
|--------------------|-------------|
| 1. Bogdan Spiridon | — 1967—1969 |
|--------------------|-------------|

d) În funcția de secretar al Comitetului UTC la  
UPAC și UAP

**U. P. A. C.**

- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| 1. Fulger Dumitru    | — 1952—1953    |
| 2. Pătrașcu Dumitru  | — 1953—1954    |
| 3. Popa Gheorghe     | — 1954—1956    |
| 4. Mărăcine Petre    | — 1956—1958    |
| 5. Ilie Dumitru      | — 1958—1959    |
| 6. Frîncu Ion        | — 1959—1960    |
| 7. Bolobose Gheorghe | — 1960—1961    |
| 8. Frîncu Ion        | — 1961—1965    |
| 9. Baibarac Ion      | — 1965—1966    |
| 10. Iancu Marin      | — 1966—1967    |
| 11. Baibarac Ion     | — 1967—1968    |
| 12. Meilescu Vasile  | — 1968—1969    |
| 13. Bucur Nicolae    | — 1969—1970    |
| 14. Zamfir Dobre     | — 1970—prezent |

**U. A. P.**

- |             |             |
|-------------|-------------|
| 1. Ion Stan | — 1967—1969 |
|-------------|-------------|





## C U P R I N S :

### CAPITOLUL I

Partea introductivă . . . . .	7
Așezarea geografică . . . . .	10
Locul ocupat de Uzina de autoturisme în economia municipiului Pitești . . . . .	13

### CAPITOLUL II

File de istorie . . . . .	15
Apariția și dezvoltarea întreprinderii pînă în anul 1966	17
Dezvoltarea Uzinei de autoturisme Pitești în cincinalul 1966 — 1970 . . . . .	37

### CAPITOLUL III

Condițiile necesare procesului de producție. Surse ener- getice și de apă . . . . .	48
Materii prime și materiale . . . . .	55
Înzestrarea cu mașini și utilaje . . . . .	60
Sectorul prelucrări la cald . . . . .	61
Sectorul prelucrări la rece . . . . .	69
Secții auxiliare . . . . .	81
Forța de muncă . . . . .	83

### CAPITOLUL IV

Procesul de producție, Organizarea și desfășurarea procesului de producție . . . . .	95
---	----

Cooperarea la nivelul uzinei . . . . .	99
Cooperarea la nivelul județului și al întregii țări . . . . .	100
Cooperarea cu partenerii externi . . . . .	102
Caracteristicile principalelor produse ale Uzinei de autoturisme . . . . .	103
Cercetarea științifică și eficiența economică . . . . .	107

### CAPITOLUL V

Perspectivile dezvoltării U.A.P. . . . .	111
Influența Uzinei de autoturisme asupra mediului înconjurător . . . . .	112

### CAPITOLUL VI

Bibliografie . . . . .	119
------------------------	-----

### CAPITOLUL VII

Anexe . . . . .	121
Tabel cuprinzînd colectivele de conducere ale uzinei . . . . .	123