

ISSN 0321—4249

За рулем 6 1988





За нашу Советскую Родину!

За рулем

6 ● Июнь ● 1988

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту Издаётся с 1928 года

© «За рулем», 1988 г.

Главный редактор А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

И. В. БАЛАБАЙ,
А. Г. ВИННИК, Б. Ф. ДЕМЧЕНКО,
Л. В. ЗВЕРКОВСКИЙ, Г. А. ЗИНГЕР,
В. А. ИЛЬЧИКОВ, В. Т. КАНАСТРАТОВ,
В. П. КОЛОМНИКОВ, В. Ф. КУТЕНЕВ,
В. И. ЛАПШИН, Б. П. ЛОГИНОВ,
В. Н. ЛУКАНИН,
Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь),
Ю. М. МАРТЫХИН, В. Л. МЕЛЬНИКОВ,
В. И. НИКИТИН, В. И. ПАНКРАТОВ,
Н. М. ПИСКОТИН, В. Д. СЫСОЕВ,
М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора),
Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления

Н. П. Бурлака
Художественный редактор
Д. А. Константинов

Технический редактор
Н. Н. Кледова

Корректор
М. И. Исаенкова

НАША ОБЛОЖКА

Желанная и долгожданная. Эти слова наиболее точно выражают наше отношение к модели ВАЗ—1111, или, как ее чаще называют, «Ока». Этот легковой автомобиль первой группы особо малого класса можно было не раз видеть на выставках, на экранах телевизоров, читать о нем на страницах газет и журналов. Малый расход топлива (6 л/100 км при езде по условному городскому циклу) и самая низкая для легковой машины цена (около 4 тысяч рублей) разожгли страсти среди автомобилистов. И естествен поэтому вопрос, повторяющийся во многих письмах читателей: есть ли прогресс с «Окой»!

Тревога по поводу сроков начала серийного производства «Оки» обоснованна. Они переносятся из-за серьезного отставания с изготовлением оборудования, оснастки, инструмента, пресс-форм. На ВАЗе этим проблемам в канун 1988 года было посвящено расширенное заседание парткома. Обсуждались они и на конференции трудового коллектива завода. Взвесив свои возможности, наметив пути к ликвидации отставания, коллектив вазовцев записал в социалистических обязательствах на 1988 год: «В основном завершить подготовку производства и изготовить не менее одной тысячи автомобилей ВАЗ—1111 «Ока», ввести мощности на выпуск 5 тысяч машин в год этой модели».

Мало и медленно — скажем мы, даже учитывая, что автомобиль этот должны делать и на КамАЗе, и в Серпухове. Ведь до конца пятилетки предстоит выйти на уровень 50 тысяч в год, а срок не за горами. Да и сам этот уровень уже не удовлетворяет потребителей.

Курс: перестройка



«В ЭТОМ ГОДУ — ОБЯЗАТЕЛЬНО!»

ПЕРИОД МЕЖДУ XXVII СЪЕЗДОМ КПСС И XIX ПАРТИЙНОЙ КОНФЕРЕНЦИЕЙ ОТМЕЧЕН НАЧАЛОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КРУПНОМАСШТАБНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕФОРМЫ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА СОЗДАТЬ ОСНОВУ ДЛЯ РЕЗКОГО УСКОРЕНИЯ ТЕМПОВ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ. И ПОТОМУ МЫ ТАК ПРИСТАЛЬНО СЛЕДИМ ЗА СТАНОВЛЕНИЕМ НОВОГО, ЧТО ПРИВНЕСЕНО В ЖИЗНЬ РЕФОРМОЙ. ОДНАКО НА КАЖДОМ ШАГУ ЕЩЕ ДАЕТ СЕБЯ ЗНАТЬ НАСЛЕДИЕ ПРЕЖНИХ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ, УКОРЕНИВШЕЕСЯ, ЖИВУЩЕЕ, ТРУДНОПРЕОДОЛИМОЕ. СВИДЕТЕЛЬСТВО ТОМУ — СИТУАЦИЯ, СЛОЖИВШАЯСЯ С ОСВОЕНИЕМ НОВОЙ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ—1102.

Сразу оговоримся: эти снимки увидели свет в феврале, а номер журнала сдан в производство в марте, как предусмотрено технологическим циклом. Хотелось верить, что к моменту, когда журнал попадет к читателям, исчезнет надпись «Станок не работает», а сам он станет исправно выдавать детали. Выражение озабоченности на лицах наладчиков сменится удовлетворением. Придет в движение линия сборки кузовов, а с главного конвейера «Коммунара» будут сходить каждый день хотя и не сотни, но уже десятки машин ВАЗ—1102. А покуда раскручивается маховик массового производства, автомобилисты еще долго будут задавать журналу, заводу, друг другу вопрос: «Где же он, новый?»

В самом деле, где задержалась машина? Не было ее, вопреки обещаниям и планам, в 1985-м, не увидели в 1987-м. Наступил 1988-й — а «ноль второго» все нет! Камнем преткновения стало освоение силового агрегата на мелитопольском моторном заводе. Новый корпус для изготовления двигателя МеМЗ—245 сдали под монтаж оборудования только в августе 1987-го. А ведь монтаж, запуск и наладка сложного автоматизированного оборудования даже при высоком его качестве требуют не недель — месяцев. Но как раз качество многих станков и целых автоматических линий, сработанных на заводах Минстанкопрома, оказалось ниже всякой критики. Были случаи, когда пришлось списывать совершенно новые станки ввиду их полной непригодности к работе.

— В этой напряженной обстановке, — сказал генеральный директор объединения «АвтоВАЗ» С. Кравчун, — мы не почувствовали стремления станкостроителей по-настоящему защитить честь своей марки. С недопустимой халатностью — другое определение трудно подобрать — отнеслись к наладке и устранению дефектов работники житомирского завода станков-автоматов, куйбышевского станкостроительного производственного объединения. В самую трудную пору они отсутствовали в Мелитополе, переложив тяготы борьбы со своим браком на плечи наладчиков МеМЗа. Думаю, не надо объяснять, что с линиями для сварки кузова и оборудованием для изготовления пластмассовых деталей, закупленными в Италии, с роботами из ФРГ ничего подобного не происходило. Да и к качеству роботов, сделанных на ВАЗе, у нас нет претензий.

— А смежники, о которых теперь столько говорят и пишут, — не подведут ли снова с комплектующими для новой модели?

— Здесь «сюрпризы» еще впереди. Особые опасения вызывает поставка фар с завода «Красный Октябрь», что в Киржаче,

датчиков с ржевского АТЭ-3, моторедукторов стеклоочистителя к задней двери. Годы, ушедшие на разработку этого узла, оказались, по сути, потраченными впустую: подстраховываем себя контрактом с венгерским предприятием.

— С учетом трудностей, о которых вы рассказали (и тех, которые не успели упомянуть), когда же все-таки новый автомобиль станет, попросту говоря, товаром?

— Без всякого сомнения, в этом году. Хотя, конечно, основную массу новых машин мы сможем выпустить только во втором полугодии.

— Итак, проблема в освоении силового агрегата. А насколько ваш, головной завод готов делать новую машину? — вопрос уже заместителю секретаря парткома завода «Коммунар» С. Сазонову.

— Вы можете убедиться, что все оборудование, необходимое для выполнения принятого госзаказа на ВАЗ—1102, на «Коммунаре» смонтировано, отлажено и не раз опробовано в работе. Еще в 1986 году мы начали пробную сборку машин на главном конвейере, обучали людей. Разумеется, никакое опробование не сравнить с условиями серийного производства, в процессе которого обязательно проявятся неувязки. Но пока не придет в движение все звенья механизма, мы о них не узнаем.

— Надо сказать, — продолжал С. Сазонов, — коммунаровцы близко к сердцу принимают проблемы, создавшиеся с освоением новой модели. За последние годы на заводе сделано немало для улучшения условий труда, развития социальной сферы, для стабилизации коллектива. Но благополучие предприятия, а значит и его работников, зависит сегодня, в условиях хозрасчета, особенно от технического уровня продукции, который во многом определяет ее популярность. Все понимают, как важно быстрее осваивать современную, прогрессивную технику, тем более что ВАЗ—1102 относится к самому популярному классу и у нашего, и у зарубежного потребителя. Не случайно во многих странах так велик интерес к этой модели. И потому главную цель своей работы партком видит в том, чтобы направить усилия коллектива на скорейшее и успешное освоение новой машины.

— Опыт освоения новых моделей ВАЗом, АЗЛК показал, насколько мнение покупателей зависит от репутации первых автомобилей, — подчеркнул мой собеседник. — Плохая молва намного опережает очное знакомство с машиной, и к моменту этой встречи человек нередко находится в плену предубеждения. Пройдет немало времени, преж-

де чем он доверится положительному опыту «смельчаков», уже пересевших на новую модель. Поэтому стараемся на первых автомобилях конвейерной сборки как можно полнее выявить дефекты, стремимся найти закономерности их появления и устранить причины. Этому во многом способствует госприемка, действующая на заводе уже второй год.

Что ж, я действительно увидел: на «Коммунаре» в сложных условиях старого завода (в нынешнем году — ему 125!) с ограниченной территорией, рассеченной к тому же городской магистралью, сделано многое. Высвобождены площади в действующих цехах, где размещено оборудование для изготовления деталей новой машины. Возведен огромный (58 тыс. м²) корпус, на первом этаже которого цех пластмассовых изделий, на втором — цех сварки кузова. Сложные в контейнерах стопками, покрывались пылью годные детали из пробных партий. Пыль осела на хитроумно переплетенных конструкциях сварочных линий КОМАУ, приглушила сигнально-оранжевую окраску роботов КУКА и «АвтоВАЗа». В этих цехах почти безлюдно. Стояла неестественная, «незаводская» тишина, каждая минута которой влетала, что называется, в звонкую монету. Больно было смотреть на это бездействующее великолепие — хотелось быстрее вернуться туда, где разногласия жужжали гайковерты, сигналили электрокары, рычали моторы. Жизнь на главном конвейере шла в привычном темпе: каждые полторы минуты с него сходил... «Запорожец» старой модели, «968М».

Возле проходной снова взглянул на красочный стенд с показателями работы объединения. «Изготовить в 1988 году автомобилей ЗАЗ—968М — 119 тысяч, ЗАЗ — 1102 — 21 тысячу». Цифра, относившаяся к новой модели, блестела совсем свежей краской, явно исправленная с учетом сложившейся ситуации.

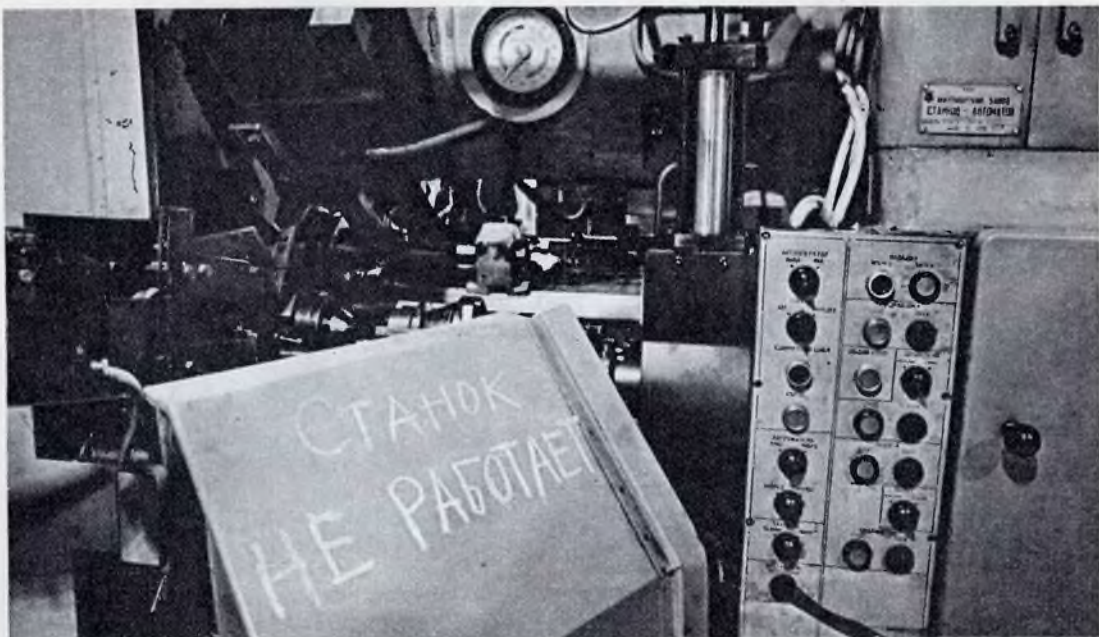
Поездка на «Коммунар» дала новую пищу для невеселых размышлений — настолько болезненным стал в последние годы переход на новые модели. В который уже раз мы стали свидетелями срыва «последнего», «окончательно утвержденного» — которого по счету? — планового срока. Вспомним: 1984 год, Волжский автомобильный завод. План — 2000 автомобилей ВАЗ—2108. Изготовлено 55 машин. 1986 год, завод имени Ленинского комсомола. План — 2000 автомобилей АЗЛК—2141. Выпущено 313. 1987 год, автозавод «Коммунар». План — 5000 автомобилей ЗАЗ—1102. Изготовлено — 19. Перечень причин, приводимых в объяснение, всякий раз примерно одинаков: отставание со строительством, проблемы с оборудованием, немощь смежников. Доли вины в каждом случае распределяются по-разному, но вот чтобы все, от кого зависит запуск новой модели, сработало «как часы» — слаженно и с такой же точностью, такого за многие годы не припомнишь.

Искать причину неполадок, а то и срывов в том, что командно-административные методы управления десятилетиями преобладали над экономическими, стало уже общим местом. Но назвать причину проще, чем искоренить: ведь принципы, признанные ныне порочными, развивались, утверждались, цементировались годами. И можно сказать, под их влиянием сформировалась еще более порочная мораль работника, равнодушного к качеству своего труда, наплеватьски относящегося к человеку, в чьи руки попадет сработанное им изделие. Негодные станки для МеМЗа — еще одно порождение этой живучей морали, но — не будем обольщаться — вряд ли последнее. Годами безответственность объединяла тех, кто волевым порядком назначал сроки, и тех, кто эти сроки срывал. Нет, конечно, были и выговоры, и снятия с должности, и, наверное, инфаркты... Но по-настоящему наказанным (а вернее, обманутым) каждый раз оказывался потребитель, тщетно ожидавший новых моделей.

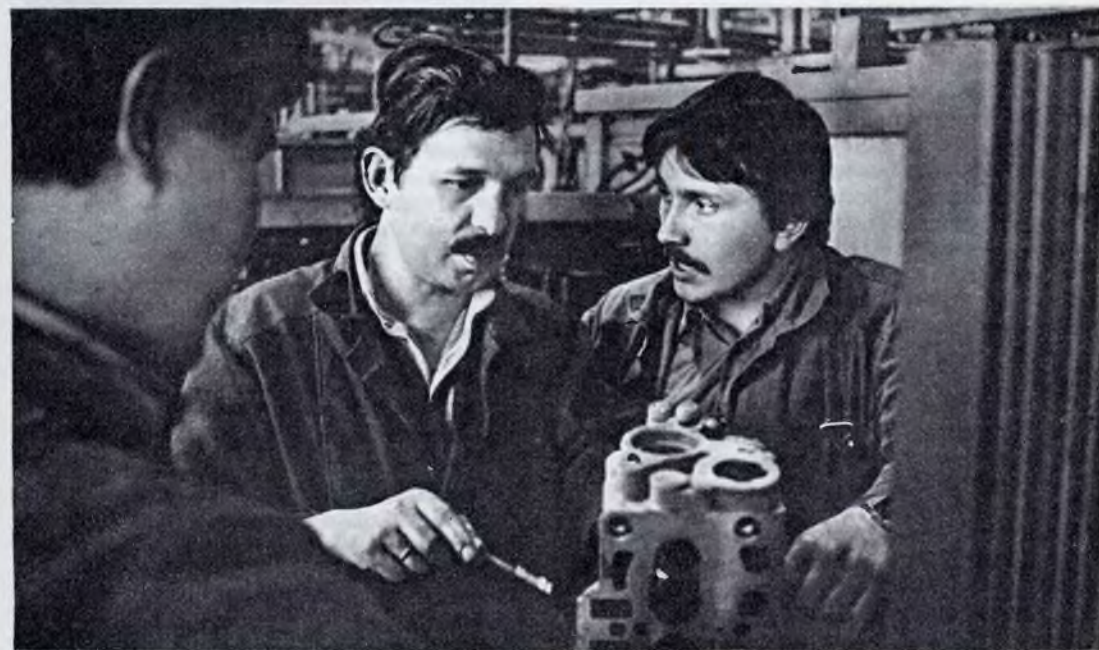
Очень хотелось бы еще в нынешнем году убедиться, что эти ожидания наконец-то вознаграждены.

В. АРКУША,
спец. корр. «За рулем»

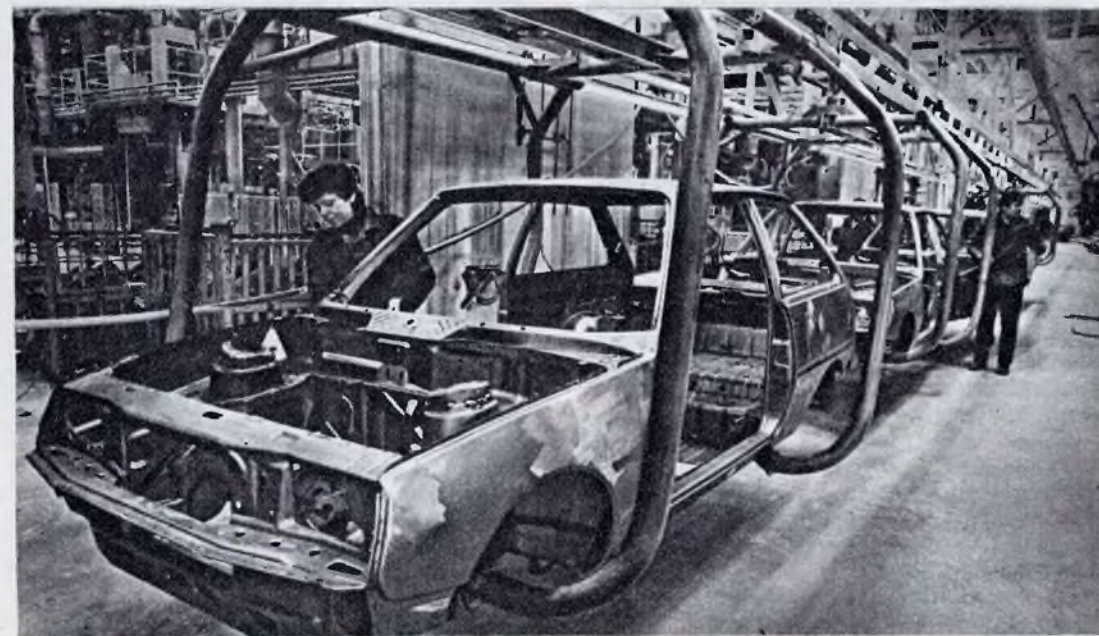
г. Запорожье



Может, диагноз еще не окончательный! Ведь станок-то едва с завода.



Немало хлопот доставила наладчикам МеМЗа А. Иванову и С. Баснарёву линия по обработке головки блока цилиндров.



Застыли в неподвижности невостребованные кузова, для которых все еще не было двигателей. Фото Б. Дворного (ТАСС)