

И.В.А. - 2010 - 21 июля - с. 2

Год 40-летия МСП совпадает со многими другими юбилеями АВТОВАЗа. Например, в этом году исполнилось 25 лет с начала серийного выпуска автомобиля ВАЗ-2108 – легендарной “восьмерки”, первого отечественного переднеприводного автомобиля, разработанного специалистами управления главного конструктора АВТОВАЗа.



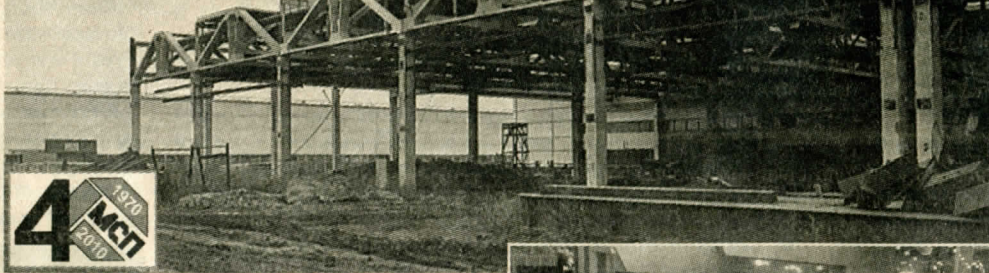
О том, как шла реализация проекта в механосборочном производстве, вспоминает ветеран МСП **Борис Федотович МОСКОВЧУК**. Он устроился в МСП в 1967 году старшим инженером-технологом, работал в отделе проектирования технологий, отделе методов обработки. В 1986 году стал заместителем главного инженера, а в 1994-м – главным инженером, проработав в этой должности до ухода на заслуженный отдых в 2000 году.

Большую часть своей трудовой деятельности Борис Федотович посвятил разработке технологических проектов производства, наиболее значимым из которых для всего завода и МСП стал проект ВАЗ-2108. В период постановки на производство первого вазовского семейства с приводом на переднюю ось Б.Ф. Московчук трудился заместителем начальника, начальником ОМО МСП.

– Еще во время работы над предыдущим проектом АВТОВАЗа – полноприводным автомобилем ВАЗ-2121 “Нива” – коллектив МСП приобрел опыт в разработке технологической части проекта, заказе оборудования, освоении производства закупленных по лицензии сложных шарниров привода передних колес, передней подвески с передним приводом, – вспоминает Борис Федотович. – Это оказалось полезным в будущем при разработке массового производства переднеприводных автомобилей. Кроме того, были организованы и задействованы такие важные подразделения, как технический центр из специалистов МСП и цех мелких серий.

24 мая 1979 года вышло постановление Совета Министров СССР об организации производства переднеприводного автомобиля ВАЗ-2108 с проектным выпуском 230 тысяч автокомплектов в год. После чего мы начали

ОСВОЕНИЕ “ВОСЬМЁРКИ”: КАК ЭТО БЫЛО В МСП



разработку технологической документации для заказа оборудования – с последующим размещением заказов.

К этому времени возникла проблема обеспечения полной потребности ВАЗа качественными поршневыми кольцами – как для изготавливаемых двигателей, так и для проектируемых. Что решилось закупкой лицензии у фирмы “Рикен” (Япония) и организацией в МСП цеха по производству поршневых колец.

Для выполнения сроков освоения проектного выпуска переднеприводных автомобилей были необходимы западные партнеры, уже имеющие опыт производства аналогичных машин. Партнером АВТОВАЗа по испытаниям и доводке ВАЗ-2108 стала фирма “Порше” (Германия), по технологичности конструкции, разработке технического и исполнительского проектов на часть деталей и узлов автомобиля – фирма “УТС” (Италия), входящая в группу “ФИАТ”.

Технические делегации из специалистов ВАЗа на фирмах “Порше” и “УТС” являлись координирующим звеном между всеми участниками проекта. Благодаря совместной работе партнеров улучшалась конструкция деталей и узлов автомобиля ВАЗ-2108 как в функциональном отношении, так и в технологичности массового производства.

Технический проект на часть производства деталей и узлов автомобиля 2108 был завершен фирмой “УТС” с участием командированных специалистов МСП в мае 1981 года и включен в общий проект, разрабатываемый ВАЗом. В том же мае в туринском отделении



торгпредства СССР в Италии завершилось размещение заказов на большую часть импортного оборудования, с оговоркой сроков в связи с возможными изменениями в конструкции деталей и узлов (по результатам испытаний опытных образцов автомобилей). Это был пример новой организации подготовки производства – с применением параллельного проектирования.

В феврале 1982 года в Турине техническая делегация во главе с генеральным директором ВАЗа **А.А. Житковым** рассмотрела накопившиеся изменения в конструкции автомобиля, которые повлияли на необходимость изменения уже существующих контрактов и заключения новых. С III квартала 1981 года шла работа по исполнительскому проекту, изготовлению технологического оснащения на ВАЗе. Параллельно велось строительство корпусов 01/25 и шести пролетов корпуса 15/3 с подготовкой производственных площадей под монтаж оборудования.

Реализация проекта ВАЗ-2108 в МСП требовала большого объема ремонта оборудования, переноса целых производственных

участков с целью объединения выпуска отдельных деталей переднего привода для автомобилей ВАЗ-2121 и ВАЗ-2108. В общей сложности пришлось перемонтировать 1041 единицу технологического оборудования. К IV кварталу 1984 года в МСП было смонтировано 83 % оборудования по проекту и выполнена пусконаладка 73 % технологического оборудования. В мае 1985 года на главном конвейере СКП начался серийный выпуск “восьмерки”.

– Что удалось улучшить в МСП при реализации проекта ВАЗ-2108 по сравнению с проектом “ФИАТ-ВАЗ”?

– Для реализации этого проекта очень важным стало развитие на ВАЗе собственного станкостроения – в КВЦ, ПТО и МСП. Была повышена степень механизации, автоматизации и гибкости поточных линий, автоматизации сборки узлов, финишного и межоперационного контроля. Внедрена новая система очистки СОЖ, уменьшающая трудоемкость в обслуживании. Около 55 % закупленного обрабатывающего и сборочного оборудования было оснащено программируемыми контроллерами.

Кроме того, на более высокий уровень поднялось оснащение технологических процессов современным режущим и вспомогательным инструментом. Была сокращена мехобработка за счет внедрения новых методов формования деталей – холодная объемная штамповка, металлокерамика, чистовая вырубка из листового материала. Для повышения качества и производительности внедрена программируемая автоматическая правка валов двигателя, коробки передач, рулевого управления, привода передних колес и многое другое.

– Что оказалось тогда наиболее важным в освоении нового проекта?

– Проект производства деталей и узлов к автомобилю 2108 стал базовым для развития производства переднеприводных автомобилей на ВАЗе с большим процентом унификации применяемых узлов и деталей в последующих моделях – LADA 110, “Ока”, LADA Kalina.

И главное – в МСП последовательно формировался коллектив разработчиков технологической части проектов. Первые молодые специалисты МСП, пришедшие на ВАЗ в 1967–1968 гг., набирался опыта в разработке и реализации проекта ВАЗ-2121 “Нива” – и впоследствии сами разрабатывали проект ВАЗ-2108. На этом проекте училось следующее поколение молодых специалистов, которые затем самостоятельно занимались разработкой проекта ВАЗ-2110. Правильно говорится: чтобы научиться решать задачи – их надо решать!

Подготовила Екатерина СЕРГЕЕВА