

Н О В Ы Й ВИТОК В А З а

К визитам Государственной аттестационной комиссии вазовцы уже привыкли. Не случайно около девяноста процентов продукции Волжского автозавода маркируется сегодня почетным пятиугольником. И все-таки рядовым эпизодом приезд комиссии никогда не станет. Слишком большая, напряженная работа ему предшествует. В ней слились воедино усилия инженеров и рабочих, конструкторов и мастеров по техобслуживанию автомобилей.

...Один за другим поднимаются на трибуну ведущие специалисты ВАЗа. Их короткие деловые сообщения звучат, как увлекательный репортаж о развитии тольятинского автостроения.

В руках начальника управления экспорта и внешних связей Георгия Васильевича Васина цветная фотография. Ее прислал из Мадрида местный житель, владелец «Лады» ВАЗ-2106. В сопроводительном письме он пишет, что его устраивает советский автомобиль, в том числе и подтвержденная колебаниями моды окраска кузова. «Посмотреть на мою небольшую машину, — сообщает испанец, — останавливаются даже обладатели роскошных американских машин». Что ж, и этот факт будет учтен комиссией, которой предстоит, в частности, подтвердить Знак качества «Жигулям» шестой модели.

А на трибуне уже Сергей Григорьевич Титуренко, заместитель начальника управ-

ления лабораторно-исследовательских работ ВАЗа. И его рассказ слушается с неослабевающим интересом, хотя посвящен он вещам более прозаическим и по-стороннему не всегда понятным. Катафорез, тиктиль, процесс рафинирования, вторичный грунт, капровелюр... Такова специфика, таков язык эпохи НТР. Но «в переводе» это означает всем понятное: вазовская «шестерка», благодаря непрерывной работе инженеров и лаборантов завода, идет в ногу с веком. Оставаясь с тем же названием ВАЗ-2106, автомобиль становится наряднее (вторичный грунт способствует улучшению декоративного оформления), более конкурентоспособен (новая тормозная жидкость позволила, в частности, решить проблему канадского рынка), менее подвержен коррозии (благодаря внедрению камеры для нанесения изоляционного материала титания в скрытые сечения кузова).

В перерыве спрашиваю председателя Госкомиссии заместителя начальника подотдела Госплана СССР Владимира Николаевича Фридлянова, в чем заключалась, кроме сегодняшнего слушания, работа по переаттестации ВАЗ-2106.

— Пришли на главный конвейер, — отвечает он, — взяли шесть машин на выбор и обследовали.

И все? Нет, конечно. Это лишь вершина пирамиды. Помимо того, была напряженная работа с документа-

цией — техусловиями, картами технического уровня, информационными картами... Было знакомство с производством автомобиля — по всей технологической цепочке...

Но зато теперь рука Владимира Николаевича выводит подпись под решением о переаттестации так ровно и четко, словно буквы набраны в типографии. Следующая красная папка — и та же процедура. Правда, теперь высшая категория качества подтверждается вазовскому стартеру для автомобиля Камского автозавода.

Это — радость. И все-таки, пожалуй, не такая, какую испытывают сейчас создатели робота-манипулятора МП-9С. Вазовцы сконструировали этого «однорукого» механического помощника «грузоподъемностью» двести граммов совместно с ленинградскими специалистами по кибернетике. Не все верили в успех «затеи». Однако манипулятор из Тольятти сегодня уже гудит в юти многих городах страны. Он стал своим на предприятиях авто- и авиастроения, в радиотехнической промышленности. Вчера на одного из главных его создателей со стороны завода-изготовителя Виктора Васильевича Шленева сыпались «шишки». Сегодня он и его коллеги принимают поздравления.

И не только поздравления. Станкостроение — вторая вершина, помимо производства автомобилей, которую штурмуют вазовцы. Оттого и папугует технический директор «АвтоВАЗа» Марат Нагуманович Фаршатов: «Это только начало. Теперь давайте, чтобы и станки наши, и автоматические линии — тоже на уровень лучших образцов».

Простые слова, которые можно прочесть и так: Волжский автомобильный выходит на новый виток своей биографии.

В. БУНАС.