

1983-й год определен началом серийного выпуска автомобилей ВАЗ-2108.

Что значит «восьмерка» для Волжского автозавода? Это рождение принципиально нового собрата из семейства «Жигулей» — переднеприводного, современного, расходующего меньше топлива и выбрасывающего в атмосферу меньше вредных веществ; это укрепление позиций ВАЗа на мировом автомобильном рынке; это возможность серьезного расширения производства.

Но запуск «восьмерки» потребует более 2 тысяч единиц нового оборудования, строительство 220 тысяч квадратных метров производственных площадей. Одних грузонесущих конвейеров предстоит смонтировать около 80 километров. А это все означает, что в середине будущего года необходимо иметь в составе ВАЗа еще одно такое крупное производство, как, например, механосборочное.

Сегодня на испытательных стендах, полигонах, в дальних пробегах проходит всестороннюю проверку и доводку около 50 «восьмерок», созданных в экспериментальном цехе УГК. Благодаря упорному труду

С БОЛЬШОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

металлургов и механиков, изготовлено более 200 двигателей, — также принципиально новых, — которыми будут оснащены автомобили ВАЗ-2108, и им тоже предстоит самая серьезная проверка в рабочих условиях. На завод уже начинают поступать высокопроизводительные прессы, автоматические линии, сварочные агрегаты для новой машины, возводятся новые корпуса — 15-й, 24-й, 25-й, 61-й...

На десятках предприятий страны разрабатываются новые материалы, комплектующие. К началу же выпуска «восьмерки» их потребуется освоить около пятисот.

Сравнивая со сложностью, многообразием задач, которые еще предстоит решить, оставшийся срок выглядит предельно жестким. Как укладываются автостроители в него? Этот вопрос месяц назад анализировался на заседании бюро областного комитета партии, а на днях стал предметом большого, серьезного разго-

вора на заседании бюро партийного комитета завода — в нем приняли участие представители райкома и обкома КПСС.

С докладом о ходе подготовки автомобиля ВАЗ-2108 выступил технический директор объединения М. Н. Фаршатов. Он очень выразительно сказал: «Если последние месяцы мы смогли обороты утроить, то сегодня их надо удержать». И это понятно. Если заводчане не сумеют «доставить» конструкцию, устранить недостатки на нынешнем, подготовительном этапе, то затем, в период запуска в серийное производство, любая переделка, изменение обойдется во много раз дороже.

Надо быстрее строить новые корпуса (опоздание здесь измеряется уже месяцами, и бюро обкома КПСС обратило на это особое внимание), быстрее изготавливать оборудование (треть его должна быть сделана на ВАЗе), быстрее набирать и учить людей — и эта проблема тоже архиважная, не терпящая проволочек: оборудование, которое будет по-

лучено под «восьмерку», должно попасть в умелые, заботливые руки.

Не случайно в проект постановления легли строчки: «Бюро парткома отмечает, что общее состояние подготовки производства автомобиля ВАЗ-2108 пока не соответствует срокам». Это не очень приятно сознавать, но это необходимая для дела правда. Потому что она — по крайней мере так должно быть — обязана родить энергию преодоления, поиска, борьбы за намеченные правительством и вполне реальные, как уже не раз доказывал опыт вазовцев, сроки.

На заседании бюро парткома выступили представители всех основных подразделений и функциональных служб завода. В них прозвучала одна мысль: сейчас дело лишь за нами, главные вопросы завязаны в настоящий момент на Волжском автозаводе, и решение их будет зависеть, в первую очередь, от нашей оперативности, активности, ответственности.

А. ШАВРИН.