



СТРАНИЦА 39-я, МАРТ 1970 года

5 марта. Коллективом отделного специализированного участка Спецстрой сдан в эксплуатацию на первой трети главного корпуса ВАЗа 640-метровый газопровод.

6 марта. В цехе крупных прессов завершена регулировка восьмой автоматической линии. Отштампована первая панель внутренней боковины малолитражки.

ХРОНИКА СОБЫТИЙ

8 марта. Поставлена под напряжение и включена энергомагистраль 200 кв ТЭЦ ВАЗа — Мелекесс.

12 марта. На железнодорожной ветке Волжского автозавода завершён цикл испытаний цельнометаллической двухъярусной платформы, предназначенной для перевозки тольяттинских малолитражек.

13 марта. Успешно закончен монтаж двухсотметровой ливневой канализации на седьмой вставке главного корпуса. Работы вели труженики Волго-сантехмонтажа.

14 марта. Поставлен под промышленную нагрузку второй энергетический котел ТЭЦ ВАЗа.

18 марта. На главном корпусе ВАЗа состоялось собрание строителей, монтажников и заводчан комплексов сварки и окраски кузовов. Принято обращение ко всем строителям ВАЗа о быстрой сдаче в комплексную пусконаладку технологической цепочки сборочно-кузовного производства.

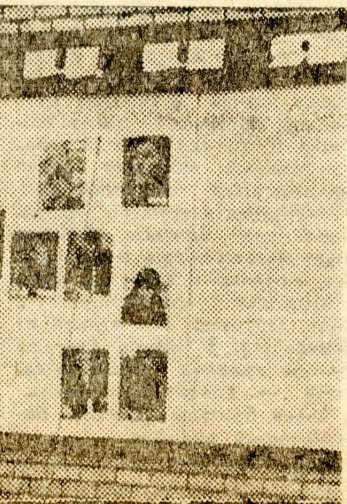
23 марта. В цехе доварки кузовов обработан каркас первого черного кузова.

25 марта. В ремонтно-литейном цехе ВАЗа выдала свою первую продукцию двенадцатитонная сталеплавильная дуговая печь.

27 марта. Завершена обкатка конвейера на первом участке в цехе окраски кузовов.

Хорошо поставлена политическая информация на Волжском автомобильном заводе. Этой цели служат многочисленные стенды в цехах, на строительной площадке, в красных уголках общежитий. Один из них установлен возле здания дирекции ВАЗа. Фотографии, сводки рассказывают о ходе строительства автозавода и автозаводского района, о лучших людях предприятия.

Фото А. Шаврина.



Ювелирная работа

Очень нелегким оказался для нас март: отладка сложнейшего оборудования, формирование коллектива. Каждый день всплывали десятки больших и малых технических и организационных проблем.

За месяц мы освоили выпуск 11 деталей. Особенно трудной оказалась отладка линии штамповки внутренних панелей двери. А тут еще...

Тоненькая, еле заметная трещинка, пересекающая тело штампа... Но она может стать причиной массового брака. К штампам требование особое. И получи мы такие с советского завода, поставщикам бы досталось на орехи. А здесь — фирма «ФИАТ», дипломатия...

Шеф-наладчики пожимали плечами, извинялись, общали срочно сообщить фирме о бракованных штампах.

— Мы все заменим.

— А время? Время... то ждать не будет.

Мы решили исправить штампы своими силами. Это был риск, но мы верили в мастерство наших специалистов. Наиболее ответственная часть операции была доверена сварщику Александру Сметанину.

Каждую трещинку в штампе аккуратнейшим образом разделили, углубили (а ведь штампы делают из особо прочных сплавов), потом тщательно заварили и зачистили.

Итальянские шеф-наладчики, тоже участвовавшие в исправлении штампов и чувствовавшие свою вину, только прищипывали языками при виде этой поистине ювелирной работы.

Но главное — прессы ожили, заработали.

В. ПИНЧУК,
начальник 21-го цеха
прессового производства.

ДЕДОВСКОЙ „ДУБИНУШКЕ“ — ОТСТАВКА

Цех № 57 на ВАЗе — механомонтажный, вспомогательный. — несколько в стороне от всеобщего внимания, от предвзятых волнений и забот. Наверное, потому, что наша работа, так сказать, постоянно где-то на втором плане, ибо мы — такелажники, механизаторы.

Сложная задача — смонтировать громадный автомат, произвести его наладку. Однако мы считаем, что без единой царапины и вмятины на корпусе, без лишней тряски доставить в пусковую зону и установить на фундаменты агрегат в такой же мере сложно, сколь и почетно. Этой работой мы и занимаемся.

Такелажник, Грузчик. Испокон веков эта профессия считалась физически изнуряющей человека, и надо сказать, еще на многих видах работ она сохранилась в своем первоначальном виде. Но только не у нас. Дедовскую «дубинушку» мы давно исключили из подъемно-транспортных операций. В нашем арсенале — мощные автопогрузчики, одним махом вздымающие десятитонные ящики. Мы широко используем КРАЗы и К-700 — сильнейшие тракторы.

Уже к 20 марта в цех «Мотор-2» мы доставили, сгрузили и смонтировали две автоматические линии, или 18 станков. С огоньком, с большим задором трудились наши правопланговые — бригады Александра Земского и Василия Самко. Задание по установке двух автоматических линий завершено досрочно на трое суток. Немалую инициативу проявили на монтаже рабочие Виктор Антипов, Станислав Бушневский и Евгений Морозов.

Хочется рассказать об одном случае. Событие, конечно, рядовое, однако только мы можем реально оценить его, так сказать, почувствовать.

В цех «Мотор-2» в начале третьей декады марта необходимо было срочно доставить с базы автозавода и уста-

новить на проектных отметках пресс фирмы «Шулер» весом в 31 тонну. Но автопогрузчик в состоянии поднять 10—12 тонн, не более!

Посоветовавшись, мы решили впервые в своей практике здесь, на ВАЗе, попытаться спарить четыре автопогрузчика и на мощном 25-тонном трейлере доставить стальную машину в зону монтажа.

Наши лучшие водители — Виктор Власов, Владимир Крапивнов, Алексей Журавлев, Евгений Морозов справились удивительно слаженно, спокойно. Представьте себе: малейшее неверное движение одной из грузоподъемных машин — и многотонный ящик с оборудованием, накренившись, рухнет на землю...

Этого не случилось. Пресс был сгружен в отведенном месте и благополучно смонтирован.

Л. ШЕРОНОВ,
мастер цеха № 57.

В МАРТЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОЗАВОДА

переработано 1 миллион 55 тысяч кубометров грунта;

уложено 68800 кубометров монолитного бетона; установлено 32565 кубометров сборного железобетона;

выполнено 14840 кубометров кирпичной кладки; смонтировано 6008 тонн металлоконструкций;

сделано 146,1 тысячи квадратных метров полов и 76800 квадратных метров кровли.

В МАРТЕ НА КОМПЛЕКСЕ ВАЗА РАБОТАЛИ 49007 ЧЕЛОВЕК. ОСВОЕНО 21 МИЛЛИОН РУБЛЕЙ.