

# КУЗНИЦА

## ВЧЕРА СЕГОДНЯ ЗАВТРА

ни день — меняется облик цехов за-  
Все новые и новые агрегаты ста-  
на фундаменты. Каждый день  
полит успехи. То в одном, то в дру-  
еже начинается пусконаладка обо-  
ания и автоматических линий.  
нась она и в главной кузнице.

совсем недавно лишь горы земли да полузак-  
облицовочными плитами каркас самого се-  
западного корпуса говорили о том, что здесь  
кузница. Проходили дни, и вот уже по подь-  
пути стали прибывать первые ящики  
удованием. Его начали распаковывать еще  
когда заканчивалось бетонирование полов.  
азу же на готовые площадки вступала армия  
жников, приехавших из Омска, Владивосто-  
вокуйбышевска.

таж первых агрегатов начался осенью  
того года, а уже сейчас можно зримо  
авить оборудование первой очереди кузни-  
емя торопит. Ведь без деталей, выпущенных  
енном комплексе, не сойдет с конвейера ни  
автомобиль.

как, кузница. Открывается дверь в корпус, и  
глазами — удивительный мир техники завт-  
ого дня. Войдем же в него.

актерная особенность заводских цехов — чи-  
Цехи кузницы — не исключение. Уже сей-  
бращают на себя внимание интерьер помеще-  
орпуса, окраска оборудования (можно смело  
ть, что все цвета радуги гостят здесь). Под са-  
рышей протянулись гигантские воздухо-  
ники. Заканчивается сборка и отладка венти-  
ленного оборудования. К каждому рабочему  
подводится приточно-вытяжная вентиляция,  
том воздух будет подаваться очищенным. В  
е часа предусматривается шестикратный об-  
воздуха.

ончик штаба пусконаладки. Здесь каждое  
собираются инженеры, кузнецы. Они про-  
летучие планерки. А затем идут в свои це-  
будущим рабочим местам. Почти с первых  
монтажных работ кузнецы встали плечом к  
с монтажниками.

стенны вагончика висит схема всего кузнеч-  
омплекса. Многие десятки квадратиков и  
гольников заполнили «синьку». Часть из  
ращена в красный и синий цвета. Это зна-

чит, что оборудование, обозначенное на схеме, уже  
собрано и проходит пусконаладку. Схема является  
как бы отправной точкой путешествия по кузни-  
це. Записываю. Склады. Заготовочный участок.  
Штамповочное отделение. Цех автоматических ма-  
шин. Машинное отделение.

В этих цехах будет изготавливаться более полу-  
сотни деталей для волжского автомобиля. Колос-  
сальное количество поковок (200 тонн в сутки) от-  
личает наш кузнечный комплекс от существую-  
щих цехов автомобильных заводов как в СССР,  
так и за рубежом. Склады металла рассчитаны на  
50-дневный запас. Это позволит запускать в про-  
изводство крупные партии поковок, что повысит  
производительность труда.

Итак, металл поступил из склада в цех. Начина-  
ется его резка на заготовки. Участок резки уже  
смонтирован. Идет пусконаладка. Пресс-нож-  
ницы, восьмисекционная печь (прежде чем  
разрезать крупный профиль легированной  
стали, 5—6-метровые штанги металла будут разо-  
греваться в этой печи до 600—700 градусов). С 6  
по 10 февраля монтажники под руководством на-  
чальника этого участка Е. А. Благова, инженера-  
механика А. Ю. Нотика и инженера-электрика  
Н. Я. Чередыкова провели испытание этих  
прессов под нагрузкой.

Следующий этап — штамповка. Обращают вни-  
мание в зоне монтажа надписи на прессах. Уже  
привычные глазам «Инноченти» и другие иностран-  
ные названия фирм примелькались. А тут  
вот наши, отечественные прессы стоят ря-  
дом с заграничными машинами. Обрезные прес-  
сы Воронежского завода тяжелых механических  
прессов. Сразу вспоминаются рассказы наших  
«итальянцев», то есть советских специалистов, ко-  
торые стажировались в Италии. Не раз приходи-  
лось им встречаться с отечественным оборудова-  
нием за границей.

Как и при резке, крупную штамповку нельзя

производить без нагрева. Здесь он будет  
осуществляться при помощи 50 индук-  
ционных нагревателей.

Следующие пролеты занимает цех ав-  
томатических машин. Сейчас инженер  
Г. П. Миленький руководит здесь меха-  
номонтажом девятиклетевых валь-  
цов для прокатки стали и горизонтальных ав-  
томатических прессов, которые будут изготовлять  
поковки весом до 2—2,5 килограммов. Их произво-  
дительность — 2500 деталей в час. А вот машина  
швейцарской фирмы «Хатебур», уже установлен-  
ная на фундамент, имеет производительность  
4200 поковок в час.

Будущие эксплуатационники Н. Р. Буланкин,  
И. Л. Зубрицкий, М. И. Чиканов, В. И. Гилев, П. М.  
Самойлов и Г. И. Леонтьев стали за это время  
классными монтажниками. Уже сейчас они под-  
линные хозяева цеха. Сегодняшний кузнец — это  
высококвалифицированный специалист, знающий  
хорошо не только металлургию, но и химию,  
физику. Взять, например, линию изготовления  
пружин. Десятки сложнейших операций: правка и  
шлифовка металла, нагрев, завивка, отпуск, конт-  
роль твердости, очистка, окраска. Только покрытие  
пружин требует самой разносторонней подготовки.  
Передние пружины покрываются краской на базе  
хлорокаучука, которая очень эластична и предо-  
храняет металл от коррозии. Задние же пружины  
будут «одеваться» в тонкий слой нейлона. Даже  
на предприятиях «ФИАТа» это намечается осуще-  
ствить только в будущем. Недаром автозаводцы по-  
ставили перед собой цель: ВАЗ должен быть на  
уровне не сегодняшнего автомобилестроения, а  
завтрашнего.

Путешествие по главной кузнице завода закан-  
чивается в ее энергетическом сердце — машинном  
зале. Здесь устанавливаются генераторы индукци-  
онных печей. Это, по существу, электростанция  
средних размеров.

...Вспышки электросварки и гул моторов, мерное  
постукивание ключей и захлебывающаяся дробь  
отбойных молотков заполнили все пролеты цехов.  
Одновременно со строителями и монтажниками на  
всей площади (а она составляет 45 тысяч квадрат-  
ных метров) ведутся и отделочные работы. Впере-  
ди — пусконаладка первой очереди.