

# ВСЕ ЦВЕТА РАДУГИ

Окрасочные цехи или участки имеются во всех производствах автозавода. Детали блоков цилиндров карданных валов, пружин и штанг стабилизаторов будут окрашиваться в механическом производстве (цехи №№ 32 и 33) и заготовительном производстве (цех № 14).

Основная же окраска будет производиться в сборочно-кузовном производстве. В цехах №№ 43, 44, 45 — окраска кузовов, колес, бензобака, радиаторов, глушителей и каркасов сидений.

Особо пристальное внимание обращено сейчас на цех № 44. В марте предстоит окраска 50 кузовов. И вся жизнь коллектива цеха окраски № 44 подчинена решению этой задачи.

Монтажная зона окраски плотно закрыта щитами и полотно полиэтилена. Монтируется оборудование целого ряда западноевропейских фирм: «Драйсис», «Швайцер», «Рансбург» и «Ольпи», которое требуется абсолютной чистоты. По контрактам с этими фирмами для окраски деталей приобретено 140 единиц оборудования и установок.

Полукилометровый пролет разделен на два участка. Это первая очередь. Всего будет семь таких участков. И каждый из них пронизала подвесная линия толкающего конвейера.

Цепочка окраски начинается с камеры бондеризации. На протяжении 144-метрового тоннеля камеры на черный кузов обрушится горячий душ фосфатирующего раствора. Его потоки отмоют кузов от окислов, ржавчины и масел. Это делается затем, чтобы улучшить сцепление грунта с металлом.

Затем кузов поступает в установку грунтовки методом электрофореза. Кузов погружается в металлическую ванну, где он

служит анодом, а катод — корпус ванны. Толщина покрытия грунта достигает 25—30 микрон на наружных поверхностях и 18—20 микрон на внутренних. Нанесение грунта на эпоксидной основе при этой толщине покрытия обеспечивает хорошую антикоррозийную защиту металла.

Но это только первая стадия окраски. Впереди у кузова — нанесение второго слоя грунта методом электрического распыления. После мокрой шлифовки и охлаждения — следующая операция — «коврик Келлера». На пол

кузова укладывается лист пластика, обладающий противоскользящими, противовибрационными и теплоизоляционными свойствами. Под действием высокой температуры пластик навсегда «прикипает» к металлу.

Так будет. А пока бригады окрасочников, руководимые начальником первого участка Евгением Александровичем Ивлиевым, заканчивают отладку оборудования в камерах и тоннелях бондеризации и электрофореза. Вместе с монтажниками Волгоэлектр-

монтажа они шаг за шагом приближаются к конечной цели — пуску первой цепочки. Коллективу первого участка есть на кого равняться, с кого брать пример: это их бригады В. И. Подомарева и А. Г. Андреева за 15 дней (вместо 50!) закончили монтаж оборудования фирм «Рансбург» и «Швайцер».

Не отстают от первого участка наладчики, монтажники и слесари второго участка, где три бригады монтажников под руководством Виктора Алексеевича Соловьева ведут отладку

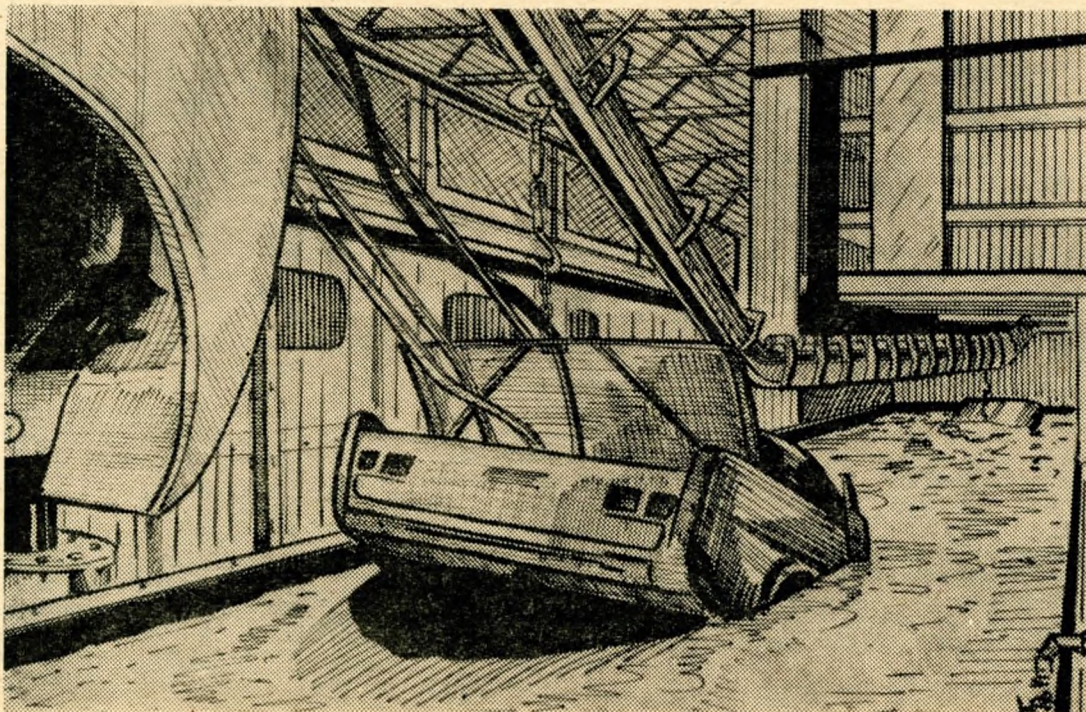
агрегатов окончательной ки.

Как она будет происходить? На этот вопрос ответил начальник штаба пусконаладки Владимир Петрович Крицкий. Работа в труднодоступных местах (мотоотсек, обивка и дверные проемы) — трудна. Кстати, только эти три участка будут производиться. А затем снова придется помочь механизмы. Несмотря на вращающиеся тарелки распылители покроют кузов ким и ровным слоем строго по контуру автомобиля. Каждые 22 секунды на поверхность будет поступать очередной окрашенный кузов».

Я иду вдоль почти факельного переплетения фермер, трубопроводов и проводов, что составляют линию томатической окраски. Там машины-роботы, автоматизирующие устройство и всевозможными приборами вот-вот оживут, закричат на все голоса.

Ассортимент красок, используемых для покрытия кузовов самый разнообразный: голубой, бежевый, белый, волны — всего 14 цветов и рецептура красок разработаны отечественными инженерами.

Уходят вдаль пролетающие матические линии. Нет разговора да позвякивание стуканье ключей — звуки являются уже послышающимися аккордами монтажа, вступая в новую, пожалуй, ответственную фазу — наладку.



На рисунке инженера-конструктора В. Зудина изображена окрасочная камера.