

Локомотив прогресса

Всем, кто не склонен верить слухам и сплетням, а стремится создавать собственное мнение, основываясь на фактах и рассказах непосредственных участников событий, адресована уникальная книжка, которую можно найти в тольяттинских библиотеках – «АВТОВАЗ – локомотив прогресса».

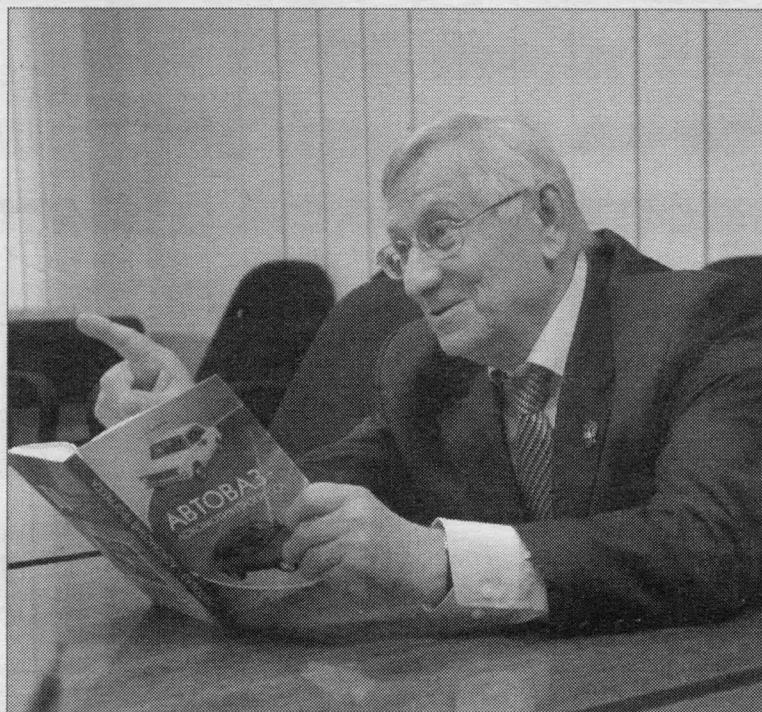
Ее автор – Аркадий Константинович Тихонов – долгое время возглавлял управление исследовательских работ автозавода, поэтому о научных и технологических достижениях ВАЗа рассказывает наглядно и емко, говорит о том, что сделал сам или к чему имел непосредственное отношение. И после знакомства с приведенными фактами громкое название книги совсем не кажется надуманным. Собственно, саму идею написать историю вазовских свершений в современных технологиях подал в 2001 году Виктор Николаевич Поляков, считавший, что молчать об этом совершенно несправедливо.

События, описанные Аркадием Константиновичем, охватывают огромный период – с 1978 по 2009 годы. В основном это рассказ о заводских металлургах, освоивших, а затем значительно улучшивших европейские технологии. С первых дней работы на АВТОВАЗе не слепо копировали чужие достижения, а стремились не только улучшить, но и коренным образом усовершенствовать

технологические приемы. «Мы сделали существенный технологический рывок, и в этом же направлении в дальнейшем пошли все литейщики мира», – пишет Аркадий Тихонов.

Вчера, во время встречи с мэром Тольятти Анатолием Пушковым, Аркадий Константинович рассказал, что автозавод до сих пор является главной движущей силой в металлургической промышленности России. Именно по заказу АВТОВАЗа в стране стали выпускать листовой металл, пригодный для штамповки больших кузовных деталей автомобилей. До этого весь прокат закупался за границей, и некому было заставить металлургов начать осваивать производство этой сложной продукции. То же самое относится и к некоторым маркам стали, пластмассам, которые начали выпускать и массово применять лишь после того, как всю технологию разработали и отшлифовали на АВТОВАЗе.

– Вы проделали работу, очень важную для АВТОВАЗа и всего города, – поблагодарил автора



Анатолий Пушков. – У нас ведь сейчас принято смеяться над заводом, совершенно не зная фактов. Каждый юморист стремится пошутить над нашими машинами, не обращая внимания на то, что «Лады» сегодня напрямую конкурируют с мировыми брендами. Сами эти юмористы никогда не сравниваются по таланту с Чарли Чаплиным, но это их не останавливает. АВТОВАЗ обеспечивает 1% валового внутрен-

него продукта России. Разве есть в стране еще хоть одна высокотехнологичная отрасль, которая на равных может конкурировать с Европой или тем же Китаем? Пожалуй, только космическая.

Огромный научный потенциал позволил АВТОВАЗу пережить развал Советского Союза, преодолеть все кризисы. И это не пустые слова. В качестве иллюстрации Аркадий Тихонов привел один лишь факт: благодаря

эффективным технологиям стенки блока цилиндров вазовского двигателя почти в половину тоньше, чем у конкурентов, – четыре миллиметра вместо семи-восьми. Это говорит о качестве металла и высоком уровне технологий. А что касается модных сегодня нанотехнологий, то на заводе они успешно применяются уже лет десять. Металлорежущий инструмент для повышения прочности дополнительно обрабатывается на участке ионоплазменных покрытий. Даже слова «нано» еще почти никто не слышал, а технологии на АВТОВАЗе уже работали. Первыми в мире освоили промышленный выпуск деталей из чугуна с вермикулярным графитом и многое другое, чему завидуют иностранные автоконцерны.

– Сейчас необходимо работать над качеством поставляемых на завод комплектующих, – сказал Аркадий Константинович, завершая разговор. – Все, что выпускается самим АВТОВАЗом, уже давно не вызывает нареканий у автолюбителей. Двигатель, коробка передач, кузов, пластмассовые детали без проблем «проходят» сотню и более тысяч километров. Основная масса рекламаций поступает на узлы и детали, поставляемые смежниками.

Александр Чернов