



АВТОВАЗ ОБЪЯВИЛ О НОВЫХ НАЗНАЧЕНИЯХ



LADA XRAY CROSS: ТЕСТ В ПЕСКАХ И НА АВТОБАНАХ

LADA XRAY Cross с бесступенчатой автоматической трансмиссией, недавно поступивший в продажу, прошел официальный тест-драйв

стр. 2 >



ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ, ЗАМЕЧАНИЯ ВНЕСЛИ

Представители руководства компании и профсоюза признали выполненными обязательства и мероприятия колдоговора

стр. 3 >



Михаил Рябов назначен исполнительным вице-президентом по производству автомобилей и управлению цепочкой поставок.

Он сменил Алеша Братожа (Ales Bratoz), который занимал эту должность с сентября 2016 года. Алеш Братож продолжит свою карьеру в Groupe Renault.

Ранее Михаил Рябов занимал должность вице-президента по производству автомобилей. Теперь на эту должность назначен Андрей Карагин.

Михаил Рябов родился в 1963 году. Закончил Самарский государственный технический университет по специальности «Технология машиностроения». На АВТОВАЗе с 1986 года. Начинал слесарем механосборочных работ. Был мастером, начальником участка, заместителем начальника и начальником цеха, начальником производства, директором программы.

С 2010 по 2012 годы – директор проекта «Автомобили на платформе В0». С 2012 по 2014 годы – вице-президент по продуктам и программам. С февраля 2014 года был генеральным директором ООО «LADA Ижевск», с ноября 2018 года работал в должности вице-президента АВТОВАЗа по производству автомобилей.



Марк Дарданелли (Marc Dardanelli) назначен вице-президентом по управлению цепочкой поставок.

Он сменил Пола Миллера, который занимал эту должность с мая 2016 года.

Марк Дарданелли родился в 1966 году. До назначения на АВТОВАЗ занимал должность глобального директора Альянса

по цепочке поставок в Европе. Начиная с 1990 года, он работал на различных позициях в системе логистики, поставок, технического развития, производственном и корпоративном периметрах Groupe Renault. С 2012 по 2017 годы работал в России сначала в качестве директора по цепочке поставок Renault, а затем в 2015-м возглавил логистику Nissan.

Ив Каракатзанис, президент АО «АВТОВАЗ»:

– Алеш и Пол присоединились к АВТОВАЗу в сложное время, когда компания нуждалась в экстренных мерах по преодолению кризиса. Я благодарен каждому из них за большую работу и вклад в выполнение начальных этапов нашего среднесрочного плана. Я также желаю успехов Михаилу Рябову и Марку Дарданелли. Своим профессионализмом они будут максимально способствовать выполнению среднесрочного плана, развитию АВТОВАЗа и бренда LADA.



НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЕЛАЛИ ЛЮДИ С ЗАКАЛКОЙ

Владимир Маркелов и Василий Малыхин – участники сборки первых автомобилей ВАЗ-2101. «ВА» Герои Социалистического Труда рассказали, какой они помнят историю рождения «единички»

стр. 4-6 >



LADA XRAY CROSS: ТЕСТ В ПЕСКАХ И НА АВТОБАНАХ

LADA XRAY Cross с бесступенчатой автоматической трансмиссией, недавно поступивший в продажу, прошел официальный тест-драйв

Автомобильные журналисты обкатали новинку LADA по дорогам и вне дорог. В качестве места для тестового пробега была выбрана Калининградская область – здесь эксперты проверяли автомобиль, а маркетологи LADA оценивали реакцию местной публики, которая в силу географического положения привыкла к западным машинам.

«Множество людей подходило к нам с расспросами о новой модели. Уверен, что с такими автомобилями наша Марка в будущем укрепит свои позиции в этом регионе, – рассказал директор по маркетингу LADA Фа-бьен Гульми. – Что касается новой трансмиссии, то мы рассчитываем, что она займёт 30% в продажах LADA XRAY Cross и вполне может выйти на уровень в 40%»

Бесступенчатая трансмиссия японской фирмы Jatco – агрегат, проверенный годами применения на разных моделях из Европы и Азии. Как рассказал директор проекта «Семейство автомобилей LADA XRAY» Олег Груненок, перед внедрением АТ на российскую «почву» заводские

специалисты провели солидный комплекс тестов. Несколько автомобилей прошли ресурсные испытания в объёме гарантийного пробега (100 тысяч км), а один XRAY Cross успешно преодолел 200-тысячный рубеж. Своеобразную проверку на надёжность провели и журналисты.

«В Калининграде много песчаных участков, а это сильная нагрузка на двигатель и трансмиссию. И здесь мы устроили, пожалуй, самый жесткий тест, – рассказал блогер Сергей Николаев (Энергетик). – Мы буксовали минут 20, специально «закапывались», но запаха гари не было, значит, электроника справлялась с нагрузками, специально приглушала обороты двигателя, чтобы не навредить трансмиссии».

К моменту официального тест-драйва российские продажи LADA XRAY Cross АТ начали набирать обороты: новинка разменяла первую тысячу реализованных машин. В течение осени машина выйдет на экспорт: рост спроса на комфортные автоматические коробки передач – явление не только российское, но и мировое.



ДОБРО ВОЗВРАЩАЕТСЯ ДОБРОМ

АВТОВАЗ и АО «Лада-Имидж» подвели итоги благотворительной акции в пользу подопечных фонда Чулпан Хаматовой и Дины Корзун «Подари жизнь»

– В рамках акции с каждой покупки запасной части у официальных дилеров LADA и в розничных магазинах LADA Деталь отчислялись в пользу подопечных фонда до 10 рублей. Помимо этого перевести средства по СМС или на банковский счёт фонда могли сотрудники АВТОВАЗа и его дочерних компаний, – напомнил условия акции на торжественном подведении её итогов генеральный директор АО «Лада-Имидж» Алексей Тихомиров.

В благодарность за участие в филантропии среди работников Группы АВТОВАЗ разыграли призы. Главный – автомобиль LADA XRAY – достался инженеру дирекции по инженерно-технологическому обеспечению (ДИТО) Светлане Цветковой, путёвки для детей в международный детский лагерь «Орлёнок» получили начальник бюро обслуживания оборудования инженин-

ринга – по автомобилям Игорь Похвалый и начальник отдела «Лада-Имидж» Александр Буланов. Ещё 20 работников поощрили сувенирами LADA.

– 184 дилера, 1500 магазинов LADA Деталь и более 800 сотрудников компании собрали в этом году около 11 млн рублей, – отметил президент АВТОВАЗа Ив Каракатзанис. – Эти средства направлены на помощь 264 детям. Благодарю всех участников акции.

Напомним, АО «Лада-Имидж» проводила благотворительную акцию в пользу подопечных фонда «Подари жизнь» дважды: с апреля по июнь 2016 года и с октября по декабрь 2018 года. В общей сложности клиенты LADA и работники компании собрали свыше 23 млн рублей и помогли 424 детям.

ПРИБАВКА В СЕМЕЙСТВЕ

Дан старт производству седана LADA Drive Active

Автомобиль создан для любителей энергичного стиля вождения. Короткоходная подвеска спортивного типа от LADA Sport позволяет снизить крены и улучшает управляемость в скоростных виражах. Анатомические передние кресла с развитой боковой поддержкой повышают комфорт и чувство связи с автомобилем. Дизайн LADA Granta Drive Active создан в соответствии с «ИКС-графикой», фирменной ДНК LADA, при этом сделан акцент на спортивном характере модели. Рельефные бамперы, обтекатели порога и спойлер на багажнике – лаконичные и характерные элементы появились после тщательной «продувки» в аэродинамической трубе. Стилеобразующие детали экстерьера подчеркнуты красными молдингами на бамперах. Аналогичный



яркий оттенок применён в отделке салона: красной отстрочкой украшена кожаная оплетка руля, яркие вставки присутствуют в обивке сидений, а комбинация приборов получила красную подсветку.

Стилистически LADA Granta Drive Active перекликается с LADA Vesta Sport – от «старшей» модели позаимствован хромированный патрубок выхлопной системы. В похожем стиле выполнены легкосплавные колесные диски, в которых ажурный рисунок спиц дополнен черным лаком и алмазной полировкой. В общей сложности на LADA Granta Drive Active применено 28 новых деталей и узлов.

LADA Granta Drive Active будет выпускаться с двумя вариантами силового агрегата: 1,6-литровый двигатель мощностью 106 л.с. комплектуется МКПП или автоматизированной механической трансмиссией. Напомним, что в семействе LADA Granta АМТ получила режим «Sport», в котором и мотор и коробка передач работают по особому динамичному алгоритму. В базовое оснащение LADA Granta Drive Active войдет кондиционер и аудио-система. О ценах и дате старта продаж будет объявлено дополнительно.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР: ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ, ЗАМЕЧАНИЯ ВНЕСЛИ

Представители руководства компании и профсоюза АВТОВАЗа признали на согласительной комиссии выполненными обязательства и мероприятия коллективного договора за первое полугодие 2019 года

За минувшие шесть месяцев предприятие реализовало 174 тысячи автомобилей. Несмотря на общее снижение автомобильного рынка в России на 2,4%, LADA удерживает продажи на уровне прошлого года и сохраняет свою долю рынка – до 21%. Это позволило принять важные решения для коллектива: с 1 июля тарифные ставки и оклады были проиндексированы на 7%, после корпоративного отпуска выплатили премию по результатам работы предприятия за первые 6 месяцев, продолжается реализация масштабной программы по улучшению условий труда.

Свои социальные обязательства АВТОВАЗ выполнил в полном объеме. Работницы автозавода, ожидающие появления детей, пользовались

дополнительным оплаченным дородовым отпуском, уже находящиеся в декрете ежемесячно получали пособия. Компания брала на себя компенсацию 75% стоимости обедов персонала, предоставляла бесплатное питание в ночную смену и работающим кормящим матерям. Сумма дотаций на удешевление стоимости питания составила почти 240 млн рублей. Превысил 4 млн рублей вклад АВТОВАЗа в добровольное медицинское страхование: его за минувшее полугодие полисы ДМС оформили 2346 сотрудников. Программой санаторно-курортного лечения за первое полугодие воспользовались 1 403 человека, в том числе 210 пенсионеров. Всего по программе оздоровления и отдыха работников и их детей на 2019 год закуплено

более 7 тысяч путевок. Из них 4,5 тысячи пришлось на летний корпоративный отпуск.

Предприятие организовывало пассажирские перевозки на работу и с работы, а также по территории завода. Реализовало работникам по льготной цене 1 602 автомобиля. Устраивало корпоративные мероприятия, массовые культурные и спортивные; финансировало работу 39 кружков, в которых занимаются примерно 700 ребят.

Работники высказывали замечания на отсутствие бесперебойной подачи горячей и холодной воды в душевых, умывальниках, на содержание санитарно-бытовых помещений и на повышенную температуру в цехах. Чтобы улучшить ситуацию с



температурно-воздушным режимом, в 2019 году запланировали реконструкцию 26 систем приточной вентиляции (16 уже обновлены, работы по остальным десяти закончат к середине октября).

Нарекания к спецобуви фирмы Panda и спецодежде, активно поступавшие в начале года, отработали, сообщил председатель первичной профсоюзной организации АВТОВАЗа Сергей Зайцев. Обувь начали заменять, замечания к спецодежде производитель устранил.

Тем не менее вопрос с контроля не снимают. Помимо этого, добавил директор по охране труда Вячеслав Кисель, для испытаний закупят 50 образцов обуви, использующейся на заводе Renault в Москве. Если испытания пройдут успешно, в дальнейшем планируют перейти на эту обувь.

Детальную и итоговую оценку реализации колдоговора за прошедшие шесть месяцев дадут на конференции работников АВТОВАЗа в сентябре.

Дмитрий Михаленко,
вице-президент по персоналу и социальной политике:

– На заседании согласительной комиссии отметили, что обязательства и мероприятия коллективного договора за первое полугодие 2019 года выполняются. Есть замечания к воздушно-температурному режиму, содержанию мест общего пользования – согласительная комиссия поставила эти вопросы на контроль. Даны поручения руководителям соответствующих подразделений принять исчерпывающие меры для устранения всех нареканий. Но в целом, как и в прошлые годы, обязательства, закрепленные коллективным договором АВТОВАЗа, выполняются.

Сергей Зайцев,
председатель первичной профсоюзной организации АВТОВАЗа:

– Социальный блок колдоговора выполнялся хорошо. Тем не менее профсоюзный комитет высказал ряд замечаний – относительно вентиляции, температурного режима и содержания санитарно-бытовых помещений. Хотя необходимо отметить, что по инициативе профсоюзной организации принята программа улучшения условий труда на 2018-2020 годы с финансированием 3 млрд рублей. Реализация программы осуществляется при непосредственном участии представителей профсоюзных комитетов структурных подразделений.

ОЦЕНИВАЮТ РАБОЧИЕ

С 23 августа по 6 сентября в подразделениях АВТОВАЗа проходят встречи с персоналом, посвященные итогам выполнения обязательств коллективного договора за первое полугодие 2019 года. Сотрудники узнают результаты работы предприятия, отдельных производств и высказывают свои предложения руководству компании и представителям профсоюза



В одной из таких встреч приняли участие 72 делегата от двух металлургических производств: чугунного литья и поковок (ПЧЛП) и алюминиевого литья и кузнечных поковок (ПАЛКП). Директор ПЧЛП Андрей Ежелев рассказал о результатах работы предприятия за полугодие и подробно остановился на итогах производства. Его сотрудники снизили на 16% уровень дефектов продукции и готовятся к выпуску новых деталей. В планах – освоение новых подвесных комплексов и продолжение реализации программы улучшения условий труда. В рамках последней уже отремонтировали вестибюль корпуса 20 и два мужских гардероба, заменили остекление, привели в порядок восемь санузлов, участки кровли, ливневой канализации, модернизируют гидрофильтры. Ведут работы для повышения безопасности труда. В перспективе – реконструкция еще двух гардеробов и организация пяти комнат отдыха.

Представитель профкома от лица работников резюмировала: колдоговор выполнялся. Позитивными моментами металлурги назвали индексацию зарплаты, премирование, расходы компании на соцгарантии. Например, почти 1500 сотрудников ПЧЛП воспользовались дотацией на питание, 31 – возможностью отдохнуть в санаториях.

Большинство из прозвучавших замечаний относятся к условиям труда. Работники предложили свои варианты решения некоторых проблем: отремонтировать камеры орошения, закупить мощные двигатели для систем вытяжной вентиляции, перейти на светодиодные лампы, закрепить в коллективном договоре 1 сентября как выходной день для родителей первоклашек. Также рабочие отметили: коллективный договор – гарантия прав трудящихся и важно сохранить его в действующей редакции.

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Владимир Анатольевич Маркелов (на фото слева) и Василий Михайлович Малыхин (на фото справа) – участники сборки первых автомобилей ВАЗ-2101. «Волжскому автостроителю» Герои Социалистического Труда рассказали, какой они помнят историю рождения «единички».

ВАЗ БЫЛ МЕЧТОЙ ДЛЯ МНОГИХ

– Вы стали одними из первых работников ВАЗа, присоединившись к его коллективу в 1968-1969 годах. Что вас привело на большую стройку и как вы в ней участвовали?

Малыхин Василий Михайлович (далее по тексту – **В. М.**):

– После увольнения в запас из рядов Советской армии работал на Горьковском автомобильном заводе. Уже было известно, что строится крупнейший автозавод не только в Советском Союзе, но и в Европе. Многие мечтали принять участие в его возведении, увидеть новое оборудование. Хотя кто-то стремился и за повышением, и чтобы получить жильё. Мне, как специалисту, рекомендовали ехать в Тольятти. Прибыл в 1968-м. Первое время трудился на строительстве Автоза-

водского района: ВАЗа ещё не было. Когда стали вырисовываться корпуса завода, начали комплектовать бригады. Поступало оборудование из Италии, мы приступили к монтажу. Позже многих отправили на стажировку в Турин, чтобы узнать оборудование и продолжить его монтаж и наладку.

ЦК КПСС и Советское правительство в 1970 году решили выпустить автомобили раньше намеченного по контракту с итальянцами срока. А у тех не хватало специалистов, чтобы ускориться. И после возвращения из Турина мне поручили сформировать бригаду по монтажу и наладке сварочного оборудования. Были люди с опытом работы на автозаводах, были совсем не знакомые с автомобильной промышленностью – приходилось подучивать. И воспитывать: одни были готовы работать сутками, другим после смены хоть трава не расти. Но в итоге трудился ударно:

НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЕЛАЛИ ЛЮДИ С ЗАКАЛКОЙ

и две смены кряду, и в выходные. В такие дни супруга приносила нам ведро супа или окрошки: столовая на заводе была одна, попасть туда было сложно. В отведённое нам время задание выполнили. Сначала смонтировали стационарные сварочные машины, потом подвесные клещи. Далее помогли итальянским специалистам монтировать и налаживать автоматические линии. В ручном режиме опробовали оборудование, подготовились к пуску.

работал в бригаде слесарем МСР, когда завод начал набирать мощность, стал старшим рабочим.

ВЕЛИКОЕ БЫЛО ВО ВСЕМ

– Было ощущение причастности к неординарному событию? Всё-таки создавали первый народный автомобиль в стране.



Маркелов Владимир Анатольевич (далее по тексту – **В. А.**):

– Ещё на политзанятиях в армии нам рассказывали о будущем заводе в Тольятти. И после службы в Советских войсках по комсомольской путёвке поехал на строительство Волжского автомобильного. Это было закономерное решение: в то время многие молодые люди интересовались техникой.

В отделе кадров ВАЗа меня встретил представитель СКП Анатолий Нефёдов, рассказал, что я буду работать в производстве, где соберут первый автомобиль, с нуля и до момента, когда заведётся мотор и машина поедет – заинтересованность стала ещё больше. Так в 1969 году я поступил в цех 45/3 СКП.

Сначала помогал строителям Автозаводского района. После отправили стажироваться на Запорожский автомобильный завод, где нам с технологами рассказали процесс сборки, как читается документация, познакомили с деталями. Четыре года

В. М.: Великое было во всём, ведь чтобы сварить только кузов, нужно изготовить и соединить массу деталей. Чтобы на главном конвейере смогли уложить проводку, надо приварить к деталям скобы, затем прижать их. Чтобы установить сиденья, надо сделать и приварить кронштейны. И тысячи таких мелочей, из которых выходят большие узлы.

Итальянские специалисты говорили, мы не выпустим в столь короткий срок автомобиль. Но советские люди на всё были готовы и всё могли. Сварили первые кузова, отправили их на сборку!

В. А.: По телевизору в новостях рассказывали, с главного конвейера Волжского автомобильного завода каждую минуту сходит автомобиль. Однажды ко мне подошёл пожилой человек, приехавший на ВАЗ с экскурсией: «Курю с шести лет. Знаю, что в левом кармане спички, в правом – сигареты, но за минуту не успею прикурить, а здесь – машина собирается!» Он понял, как это возможно, только на линии схода, увидев полностью конвейерное производство.





– В конце 60-х активно шли эксплуатационные испытания прототипов автомобилей. Что вы знали о будущем «первенце» ВАЗа?

В. М.: Много информации было, и в печати, и по радио. Сварщикам и сборщикам «первых» руководители объясняли, какими будут будущие автомобили. Готовили к массовости производства и к его сложности. Каждый должен был выполнить свою операцию: не сварит кто-то кронштейн – конвейер может встать. От каждого зависел конечный результат.

В. А.: В 70-е в стране предприятия автопрома выпускали машин всего-то тысяч 400 в год. А здесь завод за год обещал произвести 660 000 автомобилей! И была коллективная ответственность. Выполняешь свою операцию и проверяешь, как сделаны все предыдущие.

В. М.: Видел прообраз будущего автомобиля ВАЗ ещё на стажировке в Италии. Знал, каков он в ремонте и обслуживании: впечатления были колоссальные, ожидания – высокие. То, что я увидел, не имело сравнения ни с какими нашими заводами. Хотя я работал до этого на крупнейшем Горьковском автозаводе, создавал для него сварочное оборудование.

В. А.: К примеру, выпускавшийся с 1960 по 1969 годы «Запорожец» звали «горбатым» – за «дизайн». А ВАЗ-2101 – он же красавец! И технически это был совсем другой автомобиль, требовавший намного меньше усилий по обслуживанию. Так, на «Москвиче» было до 20 точек смазки. В «единичку» заливай бензин, антифриз и езжай. И хоть позже ВАЗ-2101 нарекли «копейкой», кому доводилось сидеть за рулём машины, звали её ласково – «птичка», «ласточка», женскими именами.

ОДНО СЛОВО – «НАДО»

– Как СКП готовилось к выпуску первого автомобиля?

В. М.: Многотысячный коллектив был уже сформирован, и, как говорил, каждый должен был выполнить свою

работу вовремя. Но если мелких деталей можно было заготовить впрок, то с кузовами это было невыполнимо (накопители организовали позже). Всё шло с конвейера на конвейер. И каждый понимал свою высокую ответственность: сварщики, сборщики, технологи, монтажники, обслуживающий персонал.

В. А.: На главном конвейере монтаж в основном провели строители. Бригады помогали в этой работе и наполняли участки необходимой оснасткой.

– Первый главный инженер ВАЗа Евгений Башинджагян отмечал: волнение при подготовке к производству ВАЗ-2101 вызывала конвейерная сборка, так как в этом процессе силён человеческий фактор, плюс люди были непривычными к принудительному такту работы. Как готовился персонал?

В. М.: Рабочие быстро обучились. Узнали, как можно остановить автоматическую линию, чтобы немножко отдохнуть. Незаметно нажимали стоповые кнопки на пультах на разных позициях. Были случаи, приходилось устанавливать «ловушки» в пультах, в шкафы управления и с верхнего уровня наблюдать, кто «озорничает». Так что остановки мог проконтролировать и технически доказать, нарушителей лишили премии за месяц – баловать перестали.

В. А.: На главном конвейере, где проходила сборка, вводили временный техпроцесс: вместо положенных 20 человек, в бригадах работали на одного-два больше – чтобы при необходимости подменить основной персонал. Ну а после того как люди освоили операции, стали выполнять их быстрее. Тела привыкли к ритму и движению конвейера: не глядя, голову наклоняли вправо, влево, пригибались. Только новички шишки набивали, пока учились.

В. М.: Довели всё до автоматизма. Это мы первую линию запускали в напряжении. Вторая и третья очереди пошли легко: набрались опыта.

– Что за история со своеобразной сборкой автомобиля до старта производства на главном конвейере была?

В. А.: Итальянцы русских называли немного «деревянными». И перешедшие в СКП с Горьковского автомобильного завода Спекторов Игорь Алексеевич и Семишин Александр Васильевич решили доказать обратное. Достали неокрашенный кузов, детали, собрали автомобиль и приехали на нём к учебному классу, где специалисты ФИАТа готовили к первому выпуску ВАЗ-2101 начальников участков и мастеров, которые затем должны были обучить рабочих.

В. М.: Итальянцы говорили, у нас мало практики, но сильна теоретическая подготовка. Да, мы мало имели опыта, мало кто видел, как собирается автомобиль.

участвовать в сборке, сказали явиться на работу во вторую смену. Где-то в шестом-седьмом часу вечера на четвёртую вставку пришли машины. Здесь – самый ответственный узел: установка двигателя, заднего моста. Здесь машина приобретает вид. Наша 311 бригада ставила переднюю подвеску. Помогали итальянские специалисты. Общими усилиями собрали одну-две «единички», третью уже сами. Были крючковые движения, но делали добросовестно, качественно – выполнили задание. Потом в сторонке смотрели: сиденья, колёса ставят – настроение всё лучше. Собрали. А к машине и не подойдёшь. Прошло десять лет, купил свою, тогда сел за руль.

В. М.: Была разъяснительная работа в коллективе: выпустить автомобиль – честь. Событие приурочили к 100-летию со дня рождения Ленина. Проходил съезд коммунистической партии: у всех



В. А.: Но у нас была ответственность и добросовестность, и только одно слово – «надо». Могли смену отработать, вторую: не выполнишь задание – не уйдёшь домой.

В. М.: Когда запустили первую линию, приходилось работать сутками. Как выросли мои дети, и не знал. Однажды ночью за мной приехали: линия остановилась. Спросил коллегу, как он ищет неисправность – верно. Велел дальше идти по линии: через 10 минут будешь специалистом. Руководитель ругался за потерю времени, но мы получили ещё одного сотрудника, способного управлять сварочными линиями.

ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ

– 18 апреля 1970 года конвейер ожил. Вы собирали первые шесть автомобилей чуть менее суток. Каким помните тот день?

В. А.: Событие не было гласным. Главная линия конвейера отгорожена щитами, за которыми ещё идёт стройка. Проходы на вставках тоже отгорожены. Тем, кто в бригаде должен был

было приподнятое настроение – многих и не надо было агитировать, все понимали важность события. И когда первый автомобиль собрали на главном конвейере, радость была беспредельная. Сварил какой-то крючочек – внёс свою лепту: без твоей деталюшки не было бы кузова, не было бы автомобиля.

– Как после старта производства работали над качеством?

В. М.: Качеству и до серийного производства уделялось большое внимание. Контролёры проверяли каждый узел, каждую точку сварки. Со стартом серийного производства внимание стало ещё пристальнее. Нормы простоя оборудования сократили до 20 минут в смену – столько было в нашем распоряжении, чтобы сделать наладку, устранить неисправности. Превысим лимит времени – накажут деньгами.

В. А.: Каждой бригаде и цеху давали норматив качества. Перебрали дефектов – премию вся бригада не получит. И, как сказал, работали сутками: сделал, пропустил брак – оставайся после работы, устраняй. С наращиванием темпов производства нормативы качества становились строже.



АВТОМОБИЛИ ЗАВОДА ОСТАЮТСЯ ЛУЧШИМИ

– ВАЗ-2101 был мечтой миллионов. Вы стремились его приобрести?

В. М.: После возвращения со стажировки в Италии купил «Запорожец». Можно было встать в очередь за ВАЗ-2101, но меня в неё не включали: есть уже автомобиль. Смог только в 90-м купить ВАЗ-2109.

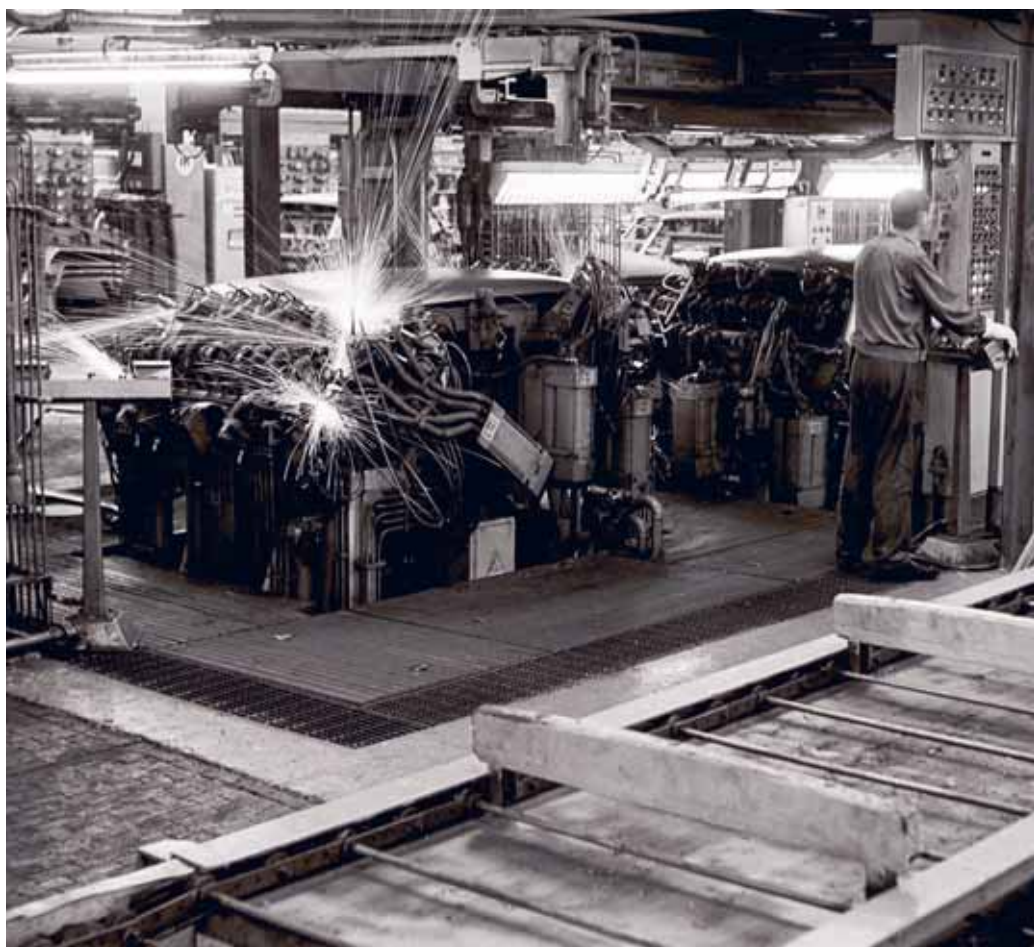
В. А.: Очередь была для работников завода, но давали три-пять машин в год на производство. Приобрел автомобиль через десять лет после начала выпуска ВАЗ-2101, и то большое спасибо родителям – помогли набрать деньги. Как награждённому Знаком Почёта скидку сделали. Хотел «пятёрку», что была дешевле, но сказали, получишь только «семёрку».

– Вы отдали АВТОВАЗу большую часть жизни. Что для Вас значит это предприятие, ваша профессия и ВАЗ-2101?

В. А.: Это было любимое дело: на работу шли как на праздник. Была закалка. В зимы, когда автобусы не ходили, другие производства города останавливались, а главный конвейер запускался в 7:00: шли пешком на завод. И работала ведь в основном молодежь: 23 года и моложе.

Мне АВТОВАЗ дал путёвку в жизнь и веру в людей. Автомобили завода были и остаются лучшими – начиная с меньшей суммы налогов и стоимости обслуживания.

В. М.: Волжский автомобильный завод оставил большой след в жизни каждого, кто работал на нём, и кто живёт в Тольятти. Я доволен тем, что пришлось работать на таком предприятии, выпустить первые автомобили и уйти на пенсию с того же места, где начинал. Всё время работал на одном месте, на тех же автоматических линиях, что монтировал и принимал, что эксплуатировал – их же передал молодым. «Ту заводскую проходную я не забуду никогда»... Завод – мой родной дом.



РАРИТЕТ

«ТРОЙКА» НА МИЛЛИОН

Сегодня число выпущенных АВТОВАЗом автомобилей приближается к 30-ти миллионам. А первая машина с шестью нулями после единицы в порядковом номере сошла с конвейера 21 декабря 1973. Это была «тройка», ВАЗ-2103. Увидеть этот раритетный автомобиль можно в Музее АО «АВТОВАЗ»



Удивительно, но «миллионник» сошел с конвейера меньше чем через три года после сборки самой первой серийной машины, и, кстати, вместе с выпуском «юбиляра» полностью окупил затраты государства на строительство завода и промышленно-коммунальной зоны.

Рассказывает директор музея Татьяна Ралка: «У этого автомобиля оригинального вишневого цвета практически нулевой пробег. Сойдя с конвейера, он выполнял только представительские функции – юбиляра показывали на различных официальных мероприятиях и выставках. А когда в 1976 году открылся музей завода – легендарный автомобиль приобрел статус музейного экспоната».

Модель ВАЗ-2103 выпускалась с конца 1972-го по январь 84-го года. Всего было три модификации, в том числе версия с правым рулем. На экспорт автомобиль шёл под названием Lada 1500.

За 10 с небольшим лет было выпущено свыше миллиона трехсот тысяч автомобилей «третьей» модели во всех возможных вариантах. Машина снискала народную любовь и любовь деятелей киноискусства: «тройку» много и успешно снимали в различных фильмах.

Музейный экземпляр «лично» в кино не снимался, но тем не менее пользуется вниманием горожан. Сотрудники музея рассказывают, что посетители (время от времени приносят какие-то детали) часто проявляют заботу о «миллионнике», принося оригинальные детали, чтобы подновить внешний облик раритетной машины. Так, заменили пострадавший при одной из перевозок подфарник. А недавно музейная «тройка» получила от ветерана АВТОВАЗа в подарок фальш-диски из полированного алюминия – их на музейной машине не было, оригинальные нашли в Москве.

Отметим, что «тройка» в хорошем состоянии, встреченная на дороге, до сих пор притягивает взгляд. Модель отличается обилием хрома. Бамперы, решётка радиатора, дверные ручки внутри и снаружи, зеркала и даже накладки под номерные знаки – сверкает все! Этот автомобиль завораживает. Не видели, не «постили»? Бегом в музей!

Адрес музея: Южное шоссе, 121 (здание учебного центра)
Контактные телефоны: 64-92-61, 53-47-81
Режим работы музея: вторник-суббота, с 10.00 до 17.00

НАЛАДЧИК С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Выпускать автомобили-лидеры продаж в России – работа достойная и ценящаяся. Наглядное доказательство – наладчик автоматических линий и агрегатных станков производства двигателей Юрий Тепляков, 37 лет труда которого на АВТОВАЗе отмечены медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» I и II степени

Свою вторую медаль высшей степени Юрий Александрович получил в преддверии Дня России в Президентском зале Нижегородской ярмарки – за участие в постановке на производство и запуске новых моделей и модификаций LADA. Наряду с автовазовцем государственной награды удостоились 13 жителей Приволжского федерального округа. «Ваш труд, ответственность, личные качества послужат нравственным и профессиональным ориентиром для многих людей», – отметил вручавший медали полномочный представитель Президента РФ в ПФО Игорь Комаров.

В коллективе Теплякова с этими словами согласны: «заслуженного» коллегу здесь ценят, уважают и стараются, чтобы именно он знакомил «заводских новобранцев» с производством.

– Юрий Александрович – наладчик с большой буквы, – говорит начальник цеха механической обработки головки блока цилиндров, маховиков ПД Максим Большаков. – В подразделении примерно 12 автоматических линий, выполняющих разные операции, и почти на всех Тепляков умеет работать. На какой пост его не поставь – везде

растёт уровень качества. Получаем от этого сотрудника много ИРП. И всегда зовём его, если в коллектив приходят молодые работники – обучать их с нуля.

Выбор АВТОВАЗа в качестве места работы для Юрия Александровича был предопределён: здесь трудились его родители. Принял отслужившего в армии молодого человека цех 38 – ремонтный.

– Оказалось, это был полезный опыт: я узнал, как действуют механизмы, изучил всё изнутри – в дальнейшей работе наладчиком это очень пригодилось, – рассказывает наш герой, обладающий уже высшим, квалификационным разрядом. – Работаю в три смены: выпускаем с коллегами 16-клапанную головку блока цилиндров для двигателя, который идёт на все автомобили АВТОВАЗа. Сборка требует с каждым днём всё больше и больше: LADA востребованы, что радует. И мы стараемся производить максимальное количество деталей. Но любой механизм требует профи-



лактики, ремонта – случаются простои оборудования. Стараемся сократить их время, насколько это возможно.

Помимо медалей ордена «За заслуги перед Отечеством» в арсенале Юрия Александровича есть и другие поощрения, названия и число которых он и припомнить теряет:

– Честно говоря, не за награды работаю. Надо просто работать, нормально относиться к своему труду – вот и весь секрет. Я прихожу в цех, когда всё оборудование остановлено и «молчит», запускаю его, проверяю на точность, и всё начинает крутиться, вертеться – это и цену в своей работе.

ЛУЧШАЯ БРИГАДА

КУЗНЕЦЫ-МУДРЕЦЫ

Между молотом и наковальной оказались дефекты в кузнечно-прессовом цехе 14/1: за последние годы их уровень снизили более чем в десять раз. На острие атаки в 2018-м была бригада 311, завершившая год званием лучшей по качеству работы

– 44 человека в две смены изготавливают 60 видов поковок для автомобилей модельных рядов АВТОВАЗа и Альянса Renault-Nissan, обеспечивают запчастями дилерские центры. Заводы Renault в Турции и Румынии, промышленная площадка LADA Ижевск – одни из многочисленных потребителей продукции бригады 311. Освоение новых деталей для них шло не так гладко, как хотелось бы: возникали зажимы и забоины.

– Это не отвечало стандартам, и все дружно взялись за работу: мастер Сергей Молотов, наладчики и кузнецы бригады, – рассказывает начальник кузнечно-прессового



цеха 14/1 ПАЛКП Андрей Рыжов. – Коллектив предпринял значительные усилия по изменению технологического процесса и оснастки. Последняя, оказалось, была изготовлена по чертежам недостаточно удачно, из-за чего возникал зажим. Конструкцию оснастки изменили и добились значительного снижения уровня брака. Мелкие забоины появлялись при движении деталей по транспортеру. Бригада придумала, по сути, новый: установила тихоходный моторедуктор, дополнительное принудительное воздушное охлаждение детали – число дефектов уменьшилось существенно.

Искали решение проблем дружно: анализировали причины дефектов и подавали предложения по их устранению Юрий Пекин, Иршат Давыдов, Сергей Валуйский, Олег Константинов и многие другие ра-

ботники. К победе в конкурсе коллектив привела инициативность и настойчивость мастера Сергея Молотова.

– Все в цехе хорошие, но у него всё горит в руках, – говорит Андрей Олегович. – Под его руководством с момента запуска производства новых деталей количество дефектов снизили в три раза. В целом цех 14/1 поднял уровень качества на порядок. Так, в десять раз сократили уровень ррт (показатель дефектов на миллион изделий) – до 360. Требования становятся строже постоянно, например, почти каждый месяц норматив снижается на 3-4 ррт. И коллектив обязательства выполняет: понимает, что это ведёт к повышению эффективности работы бригад и завода в целом. Конкурсы, как «Лучшая бригада по качеству работы», только стимулируют. Бригада 311 продол-

жает удивлять новыми идеями: идёт работа по рацпредложениям, Монозокури – всем программам, действующим на предприятии.

В ближайшее время в бригаде 311 планируют запуск штамповки ещё одной новой детали для Renault. И, несмотря на высокий ритм работы и амбициозные требования к качеству, коллектив заручается обязательством выполнить производственное задание.



Сергей Валуйский, наладчик кузнечно-прессового оборудования цеха 14/1 ПАЛКП:

– В кузнечном производстве с 1984 года. Сначала привлёк «горячий стаж», а потом привязался к работе. Думаю, благодаря тому, что все в коллективе любят своё дело, выполняют его сплочённо, дружно, бригада и стала лучшей по качеству. Много делает мастер Сергей Молотов. Мы вносим предложения: как изменить оснастку, подачу заготовки – смотрим, как сделать лучше. Надо удовлетворять запросы покупателей LADA.



ПЕРВЫЕ НА УРАЛЕ И В ПОВОЛЖЬЕ!

В Магнитогорске завершился сезон 2019 Чемпионата и Первенства Уральского и Приволжского федеральных округов по картингу. Финальный этап вновь оказался очень успешным для пилотов LADA Sport ROSNEFT, три из которых стали лучшими в своих классах по итогам всего сезона. Кроме того, тольяттинцы получили чемпионский кубок за командную победу в нынешнем году.

Еще на прошлом этапе чемпионский титул в классе «Rotax Max Junior» завоевал Григорий Примак, так что финальные гонки для него, по сути, ничего не решали. Тем не менее Гриша вновь доминировал на трассе, выиграв оба решающих заезда. Таким образом, в этом году пилот LADA Sport ROSNEFT стал автором уникального достижения – он выиграл 10 финальных гонок сезона из 10!

Тольяттинская команда ждала побед и от Дмитрия Шелета, который в этом году стартовал в классе «Rotax Max» с чемпионский единичкой на переднем обтекателе своей машины. Как известно, титул сложнее удержать, чем завое-



вать впервые. Тем не менее Дима, даже пропустив один из этапов по ходу сезона, сумел переиграть всех соперников, а на финальном этапе поднялся на вторую ступень пьедестала почета.

Наконец, лучшим в топовом классе российского картинга KZ-2 вновь стал представитель LADA Sport ROSNEFT. Тимофей Иванов в Магнитогорске провел по-настоящему боевой уик-энд. Был лишь четвертым в квалификации, но оба финала провел в схватках с соперниками, из которых вышел победителем. Набранного по итогам завершающего этапа количества очков хватило, чтобы подняться на высшую ступень

пьедестала почета и по итогам гонки, и по итогам всего сезона! Компанию на подиуме 5 этапа Тимофею составил еще один пилот LADA Sport ROSNEFT Антон Незванкин.

Свой вклад в командную копилку сделали Максим Орлов, ставший вице-чемпионом в классе «Супер-Мини», а также Яромир Мозин и Михаил Ангальдт, завершившие сезон в десятке сильнейших зачетных групп «Мини» и «Микро». А суммирование личных результатов дало LADA Sport ROSNEFT уверенную победу в командном зачете – отрыв от ближайших соперников составил более 400 очков!

Виталий Примак, «ЛАДА Спорт»:

– В Магнитогорске погода всегда меняется очень быстро, но в этот раз этап проходил в жарких условиях. Задача была одна – увезти с финального этапа «золото» сезона. И впервые за три года, которые мы участвуем в Чемпионате и Первенстве УрПФО, удалось не только стать лучшими в командном зачете, но и завоевать 3 чемпионских звания в старших классах. Так высоко мы не поднимались никогда. Пилоты выросли в профессиональном плане, видны результаты как технической, так и психологической работы со спортсменами. Очень большая ее часть проходит перед стартами, парни дают серьезную обратную связь механикам и инженерам. Это сильно помогает настраивать машину, которая становится быстрее, побеждать стали чаще.

Организаторы этого сезона проделали огромную работу, поддержка Чемпионата на Урале, в Татарстане и Нижнем Новгороде дает свои плоды. На некоторых этапах мы наблюдали до 150 участников, что сопоставимо с этапами Чемпионата России. И, конечно, в этих условиях побеждать очень почетно.

ВСЕ РЕШИТСЯ В СОЧИ!

В предстоящие выходные кольцевая команда LADA Sport ROSNEFT отправляется на черноморское побережье. Но целью поездки станет не курортный отдых – трасса «Сочи-Автодром» станет местом, где в рамках финального этапа определятся чемпионы всех категорий Российской серии кольцевых гонок.

В сезоне 2019 года тольяттинская команда представлена в трех классах соревнований. И если в «Супер-Продакшн» пилот LADA Sport ROSNEFT Андрей Петухов еще на прошлом этапе гарантировал себе победу в Кубке России, то в остальных категориях имя чемпиона пока неизвестно.

В «Туринге» выступающий за рулем LADA Vesta Sport Кирилл Ладыгин лишь 15 очков уступает действующему чемпиону серии Дмитрию Брагину. Учитывая, что за один этап можно заработать более 50 очков, шансы на победу по итогам сезона остаются вполне реальными. Кроме того, LADA Sport ROSNEFT здесь претендует на командную победу – от лидеров тольяттинцев отведает всего 3 очка!

Командными лидерами тольяттинцы, выступающие на LADA Granta R1, остаются в классе S1600. Здесь же есть шансы на личное чемпионство – в тройке лидеров зачетной группы находится Михаил Митяев. А это значит, что судьбу победы определяют два решающих заезда!

Прямую трансляцию 7 этапа СМП РСКГ проведет телеканал «Матч ТВ» – гонки класса «Туринг» можно будет увидеть 7-8 сентября начало в 15.40. Кроме того, борьбу за чемпионство во всех классах покажет официальный канал LADA в YouTube.



Электронная версия этого номера «ВА-Волжский Автостроитель» размещена:
• на главной странице Технологического портала АВТОВАЗа • на сайте vavt.ru



«ВА-Волжский Автостроитель» ветераны и пенсионеры АВТОВАЗа могут получить:
• Приморский б-р, 8., каб. 111, тел. 64-14-20.

«ВА-Волжский Автостроитель».
Учредитель: ООО «ЛАДА-МЕДИА»
Газета зарегистрирована в Управлении федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Самарской области. Регистрационный номер ПИ № ТУ63-00915 от 27.11.2017 г.

Главный редактор: Мощенко М. М.
Адрес редакции и издателя: 445037, Самарская область, г. Тольятти, б-р Орджоникидзе, дом 5.
Телефон: 8 (8482) 66-99-00; 8 (8482) 53-42-01.
E-mail: VA.Gazeta@vaz.ru
Сайт учредителя: ladamedia.ru.

Газета отпечатана в типографии ООО «ППК».
Адрес типографии: 445144, Самарская обл., Ставропольский р-н, с. Ягодное, переулок Крымский 7-й, дом 6, блок 6Б.
Тираж: 8016 экз.
Цена свободная.

Редакция не несет ответственности за содержание и достоверность рекламных материалов. Редакция не всегда разделяет мнение автора.

При использовании материалов ссылка на «ВА-Волжский Автостроитель» обязательна.

За предоставленные информационные и фотоматериалы благодарим работников дирекции по связям с общественностью АО «АВТОВАЗ»: Гречман И.А., Зулаева Н.А., Березий С.В., Михайлина Ю.С., специалиста дирекции по маркетингу Тихову О.И., пресс-атташе гоночной команды LADA Sport ROSNEFT Толоконникова А.П.

Гонораром оплачиваются материалы, заказанные редакцией.