



LADA GRANTA CROSS ВЫХОДИТ НА РЫНОК



LADA — АВТОМОБИЛИ ГОДА В РОССИИ

LADA победила в двух номинациях по итогам ежегодной Национальной премии «Автомобиль года в России»

стр. 2 >



СЛУЖБА БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

АВТОВАЗ перешёл на новую систему проведения текущего и аварийного ремонта мест общего пользования

стр. 3 >

Первая партия универсалов LADA Granta Cross поступила дилерам LADA. Продажи начнутся в ближайшее время

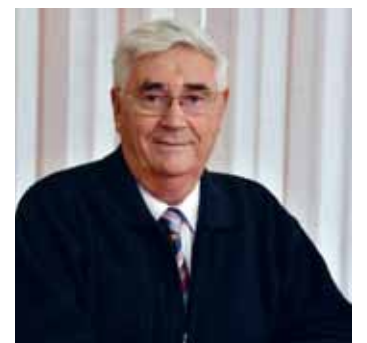
LADA Granta Cross, серийное производство которой недавно стартовало на АВТОВАЗе, расширит семейство LADA и одновременно пополнит линейку моделей с шильдиком Cross. Новый универсал обладает улучшенными характеристиками проходимости: у автомобиля самый большой в семействе LADA Granta дорожный просвет – 198 мм (при снаряженной массе). На кузове – защитный обвес из прочного пластика, предохраняющий эмаль от повреждений на легком бездорожье. Контрастный подход к стилю продолжен и в интерьере, который оформлен в двухцветной гамме: основной черный цвет дополняют серые или оранжевые вставки на дверях и сиденьях. Еще одна стилиевая особенность LADA Granta Cross – 15-дюймовые литые диски, в которых сочетается серый и серебристый цвета, полированная поверхность и брутальный рисунок крупных спиц.

Одна из задач, для решения которых создана LADA Granta Cross – активный отдых и туризм. Поэтому в базовую комплектацию автомобиля включена климатическая система и рейлинги на крыше. Сама конструкция модели обеспечивает уверенное движение по различным типам дорог. Энергоемкая подвеска сочетается с повы-

шенными характеристиками геометрической проходимости. LADA Granta Cross отличается увеличенными углами въезда и съезда, а также углом рампы (переката). Это позволяет эффективно преодолевать сугробы и колеи, безопасно парковаться у высоких бордюров и существенно расширяет возможности автомобиля.

Продажи новинки, как и планировалось, стартуют летом 2019 года. Покупателям будет предложено несколько вариантов комплектаций и различные конфигурации силового агрегата.

Будучи автомобилем особого класса Cross, новая LADA Granta обладает основными конструктивными особенностями своего семейства. Напомним, что в августе прошлого года дизайн LADA Granta был приведен в соответствие с «ИКС – графикой», фирменной ДНК стиля LADA, стали более удобными сиденья и органы управления автомобилем, улучшены аэродинамика кузова и управляемость, повышена разгонная динамика. На сегодня LADA Granta является самым продаваемым автомобилем в РФ. С момента выхода на рынок своих покупателей нашли более 85 тысяч новых LADA Granta.



НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

Сергей Перевезенцев о вехах автозавода и вехах судьбы

стр. 4-5 >



LADA — АВТОМОБИЛИ ГОДА В РОССИИ

LADA победила в двух номинациях по итогам ежегодной Национальной премии «Автомобиль года в России». В голосовании, длившемся 3,5 месяца, приняли участие более 1 миллиона человек. Лауреатами названы LADA Vesta и универсал LADA Largus

LADA Vesta награждена в номинации «Малый класс». Сегодня автомобили LADA Vesta являются одним из лидеров российского рынка, стабильно входя в первую тройку самых продаваемых моделей. Появление LADA Vesta значительно повысило имидж российского бренда: по статистике сегодня каждый третий покупатель LADA Vesta пересаживается на нее с автомобиля другой марки.

LADA Largus универсал отмечен дипломом по итогам отдельного голосования «Рейтинги Авто года», сегмент «Рабочие лошадки». Автомобиль победил с отрывом почти в пять тысяч голосов, он также вошел в топ-3 другого сегмента — «Семейные авто». Говоря о «рабочей лошадке», россияне чаще отмеча-

ли, что это надежный, вместительный, экономичный, оптимальный по цене и недорогой в обслуживании автомобиль. В 2019 году LADA предложила еще более экономичный вариант универсала — двухтопливный LADA Largus CNG. В штатном газобаллонном оборудовании используется природный газ метан, что позволяет втрое сократить затраты на топливо.

Следует отметить, что ранее LADA неоднократно становилась Автомобилем года в России. LADA Vesta награждалась 3 раза в различных номинациях, LADA Largus (в модификации фургон) — 6 раз. Кроме того, сама LADA побеждала в специальной номинации «Любимая марка в массовом сегменте».

23 мая 2019 года были подведены итоги ежегодной национальной премии экспертов автомобильного бизнеса «ТОП – 5 Авто». Шеф-дизайнер LADA Стив Маттин награжден в номинации «Авто-персона года»



АВТОПЕРСОНА ГОДА

Персональную награду «Топ-5 Авто» Стив Маттин заслужил за разработку новой ДНК стиля LADA, которая полностью изменила облик и имидж автомобилей, трансформировала рынок и привлекала к марке LADA новых клиентов. По данным опросов покупателей LADA XRAY и LADA Vesta, именно смелый и яркий дизайн автомобиля стал ключевой причиной выбора этих моделей. Основа ДНК стиля LADA — это узнаваемость, уникальность и контрастность. Новый дизайн автомобилей является одной из основ философии бренда LADA наряду с таки-

ми качествами, как уверенность в любых ситуациях и лучшее соотношение цены и ценности.

Напомним, что марка LADA и команда бренда не раз становились лауреатами «Топ-5 Авто». LADA SW/SW Cross, а также седан LADA Vesta в разные годы побеждали в номинации «Компактный городской автомобиль», а PR-департамент LADA был награжден в категории «Лучший PR-департамент автопроизводителя» (специальная номинация за компетентность и эффективную коммуникацию).



ВЫСШИЙ РЕЙТИНГ БЕЗОПАСНОСТИ

LADA XRAY Cross получил максимальный рейтинг пассивной безопасности по итогам краш-теста «Авторевю»

ЭВОЛЮЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ LADA

Издание «Авторевю» — единственная в России организация, которая может проводить независимые краш-тесты и составлять «звездный» рейтинг по системе ARCAP (российский аналог европейской программы EuroNCAP). На счету ARCAP — 42 разбитых автомобиля, по которым можно проследить эволюцию LADA. От 0 «звезд» у LADA 2107 — до максимальных 4 «звезд» у седана LADA Vesta и LADA XRAY Cross.

Методика программы ARCAP (Autoreview Car Assessment Program) предусматривает кософронтальное (с 40-процентным перекрытием) столкновение с неподвижным деформируемым барьером на скорости 64 км/ч. Эта методика существенно жестче, чем условия сертификации автомобиля — чтобы получить разрешение на продажу новой модели, требуется

разбить машину на скорости 56 км/ч. LADA XRAY Cross получил наивысший 4-звездный рейтинг, набрав по итогам исследования 13,7 балла или 4 звезды ARCAP. Таким образом, LADA XRAY Cross вошел в пятерку наиболее безопасных автомобилей на российском рынке.

КАК СЛОЖИЛИСЬ «ЗВЕЗДЫ»

Эксперты «Авторевю» отметили, что LADA XRAY Cross выбран для теста не случайно: автомобиль, хоть и базируется на платформе Альянса, был модернизирован, в частности с целью повышения дорожного просвета изменен подрамник.

Итак, как же XRAY Cross держит удар? Эксперты «Авторевю» отметили, что «клетка» салона показала достаточную прочность. Стойка лобового стекла сместилась на 20 мм, при этом порог опасного смещения — 100 мм. Обе

фронтальные подушки безопасности и ремни с пиротехническими преднатяжителями, входящие уже в базовую комплектацию автомобиля, надежно защитили водителя и переднего пассажира. Система «ЭРА-ГЛОНАСС» также сработала в штатном режиме. После краш-теста водительская дверь открылась без применения инструмента. Поначалу у экспертов вызвали вопросы следы деформации на порогах — однако, разрезав кузов, они обнаружили, что прочные усилители порогов остались целыми, а легкие «помятости» были только на наружных панелях, не несущих силовой нагрузки. Датчики на манекенах не выявили опасных нагрузок на шею, голову, грудную клетку водителя и пассажиров.



«Неплохая защита!» — резюмируют журналисты. «Высокий уровень пассивной безопасности LADA XRAY — это результат кропотливой работы, десятков виртуальных и натуральных краш-тестов, проведенных в лабораториях АВТОВАЗа. Мы высоко оцениваем работу экспертов «Авторевю» — строгая и беспристрастная оценка позволяет оценить безопасность автомобилей и сравнить модели разных марок», — отметил начальник отдела пассивной безопасности ПАО «АВТОВАЗ» Алексей Завьялов.



СЛУЖБА БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

АВТОВАЗ перешёл на новую систему проведения текущего и аварийного ремонта мест общего пользования. Результат первых месяцев – сократилось время выполнения «горящих» заявок и их количество

Как рассказал директор дирекции по управлению делами и капитальному строительству Николай Гадалин, фронт работы, за который ранее отвечали сотрудники одного ремонтно-эксплуатационного цеха, передали пяти подрядным организациям. На уровне высшего руководства создали рабочую группу: еженедельно выполнение работ по заявкам, требующим оперативного реагирования, контролируют вице-президент по персоналу и социальной политике Дмитрий Михаленко, вице-президент по производству автомобилей Михаил Рябов, вице-президент по промышленным сервисам Бернар Сонилак, вице-президент по производству автокомпонентов Николай Строчков и председатель первичной профсоюзной организации Сергей Зайцев.

В марте для приёма сигналов о различных «коммунальных бедствиях» организовали общезаводскую диспетчерскую.

– По телефону **73-82-86** операторы принимают заявки от ответственных в подразделениях. Далее заявки распределяют между подрядчиками. Ремонтные бригады обязательно выезжают на места для проверки поступающих сообщений, – поясняет Николай Александрович. – Как результат на сегодня имеем ускорение выполнения аварийных заявок и снижение их количества по сравнению с запросами на текущий ремонт.

Большой объем работ по приведению в надлежащее состояние мест общего пользования удалось провести в майские праздники.

Председатели профкомов доложили о закрытии в некоторых подразделениях 50-60% заявок на ремонтные и восстановительные работы. Практически полностью решена проблема с наружным освещением: теперь в вечернее время «подсвечены» все вставки.

Ещё одна перемена акцентов в реагировании на коммунальные аварии – проводить не просто скорый ремонт, но и гарантирующий долговременное качество. Так, выезды на устранение засоров становятся удобным поводом к замене водопроводных и канализационных труб, служащих заводу без перекладки уже долгие годы. Починка кровли – причина заодно подлатать и ливневый водоотвод, который прежде «выпадал» из планов ремонта.

– Чаще всего производства оформляют заявки на устранение протечек кровли, засоров трубопроводов и поломки сантехники. Мы взяли высокий темп в аварийном ремонте – подрядчики работают даже по субботам и воскресеньям, и не сбавляем его, – говорит Гадалин.

Дирекция по управлению делами и капитальному строительству начала вести статистику повторных обращений по одним и тем же вопросам, что стало дополнительным способом контроля качества работы подрядных организаций.

Помимо этого, оперативность и результативность новой системы проведения текущего и аварийного ремонта в ближайшее время намерены проверить руководители АВТОВАЗа.



Дмитрий Михаленко, вице-президент по персоналу и социальной политике ПАО «АВТОВАЗ»:

– Условия труда – один из важнейших вопросов, который волнует работников всех подразделений нашего предприятия. Решение этого вопроса требует принятия комплексных мер.

Так, в июне 2018 года президентом компании была утверждена Программа улучшения условий труда в 2018-2020 годах, сформированная на основе поступивших от работников предложений.

В марте текущего года, после обращения профсоюзного комитета, была внедрена новая система проведения текущего и аварийного ремонта мест общего пользования. Для этого в производствах и подразделениях были созданы группы из представителей руководства и профсоюзов, которые стали контролировать текущее содержание бытовых помещений и формировать заявки на ремонт. И процент выполнения этих заявок стал постепенно увеличиваться.

Дополнительно к этому, в целях дальнейшего повышения эффективности ремонта и обслуживания социально-бытовой инфраструктуры предприятия принято еще одно важное решение – об организации службы директора по сервисному обеспечению.

Одно из основных направлений работы новой службы – текущий (в том числе и аварийный) ремонт и обслуживание мест общего пользования: гардеробные, столовые, санитарно-бытовые помещения, здравпункты. Также в сферу ответственности этого подразделения вошло обслуживание общезаводских территорий – проездов, пандусов, вестибюлей, газонов и лестничных пролетов. Кроме того, служба директора по сервисному обеспечению будет планировать мероприятия по улучшению условий труда в ПАО «АВТОВАЗ», координировать деятельность по их реализации и контролировать их исполнение. Важнейшими задачами службы также станут обеспечение температурного режима в подразделениях, а также подготовка к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды.

Принятые меры помогут оперативно решать вопросы, связанные с условиями труда работников АВТОВАЗа.

БОЛЬШОМУ ЗАВОДУ – БОЛЬШОЙ РЕМОНТ

В корпусе 13 ПрП начала работу после ремонта столовая №10Ф. Её горячие комплексные обеды и линия свободной раздачи собирают не только прессовщиков, но и сотрудников самых разных подразделений завода и дочерних обществ – «близкого» и хорошего питания здесь ждали давно



– Столовая №10Ф была законсервирована около пяти лет: требовалась серьезная реконструкция, – поясняет директор дирекции по управлению делами и капитальному строительству Николай Гадалин. – В итоге заменили инженерные коммуникации, кухонное оборудование, устроили кондиционирование зала, установили телевизоры, отремонтировали входную зону, в фойе поставили новые раковины и сушилки для рук, отреставрировали помещения 1 этажа, где переодеваются работники «Корпус Групп» и идёт приёмка продуктов. Текущая мощность пункта питания – примерно 1000 человек. Основные посетители – работники ПрП.

Открытие столовой №10Ф стало и майским обновлением на АВТОВАЗе, и одним из завершающих этапов программы улучшения условий труда 2018 года. Заканчивается ремонт столовой №2 и гардероба корпуса 13. А параллельно уже идут работы по программе 2019 года.

Как отмечает Николай Гадалин, в неё вошла реконструкция столовой №11, комнаты приёма пищи на 16 КПП, пяти гардеробов (и два из них, кстати, снова будут для прессовщиков), 12 санитарно-бытовых помещений. Также выполняется замена остекления, кровли и шашки на бетонные полы. Специалисты энергетического производства устанавливают новые промышленные кондиционеры с функцией охлаждения воздуха. За майские праздники в производственных корпусах смонтировали уже пять из них, в планах ещё – 11.

– Возможно, в рамках такого крупного завода, как АВТОВАЗ, работы по улучшению условий труда могут казаться не такими заметными, но они действительно большие и идут без остановок, – подчёркивает Николай Гадалин.



Вячеслав Артюшин, слесарь-инструментальщик ПрП:

– Лет пять назад эту столовую закрыли на ремонт. Я пробовал питаться в соседней – не понравилось. В буфете – пирожки, сухоятка. Приносил еду с собой. Знаю, что некоторые ездили на свободную раздачу в МТГ. В общем, открытия новой столовой ждали многие, и, наконец, дождался. Кормят вкусно, всё сделано красиво – все довольны. Опять же, есть выбор: кому что нравится – на свободной раздаче.

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Старожилам АВТОВАЗа Сергея Перевезенцева представлять не надо. Строитель автозавода, комсомолец и спортсмен, а ныне глава клуба ветеранов АВТОВАЗа «Патриот» - он всегда был и есть на виду, и – в авангарде развития АВТОВАЗа. Придя на автозавод с самого начала, Сергей Николаевич работал по множеству направлений, в том числе руководил опытно-промышленным производством. Это значит, через его руки прошли судьбоносные проекты АВТОВАЗа. О собственных жизненных вехах, о вещах масштабных и житейских Сергей Перевезенцев рассказал в интервью «ВА».

СЕРГЕЙ ПЕРЕВЕЗЕНЦЕВ ВЕХИ АВТОЗАВОДА КАК ВЕХИ СУДЬБЫ

КАМЕНЩИК-ТОКАРЬ- АВТОСТРОИТЕЛЬ

Поработав после школы год каменщиком и три года токарем на оборонном заводе, я понял, что надо учиться и строить свою жизнь по-иному. Очень благодарен родителям, что они поощряли учебу и даже принуждали к ней. У нас в деревне как было – парни шли в трактористы или в техники. А там – тяжелая работа и каждый день пьянка после работы. И больше ничего. И финал всегда один и тот же. Я такого не хотел. И поступил в Горьковский политехнический – оттуда меня хотели распределить в Северодвинск на ремонт атомных подводных лодок. Но я настоял на Волжском автомобильном, и имел на это право, потому что это позволяли результаты учёбы.

ТОЛЬЯТТИ. 1967 ГОД

Я приехал (или пришел? – речь о поездке на теплоходе) в Тольятти и фантазировал, что меня будут встречать на пристани. Я же прибыл не сам по себе, а по распределению из института. Но никого на причале не было, и никто там, в Комсомольском районе, даже не знал, как проехать на Волжский автомобильный. С трудом выяснил, что

мне надо приехать на улицу Победы, 28. Меня тут же приняли в штат ВАЗа, поселили в общежитие, и на следующий день я вышел на работу! На громадную стройку автозавода.

ТОЧНОСТЬ – ГОРДОСТЬ СТРОИТЕЛЕЙ

Когда главный корпус ВАЗа был возведен, расстояние между первой и последней колонной отличалось от чертежа всего на 5 миллиметров! Удивительная точность по тем временам, при той технике. Тогда считали все ручными арифмометрами. И каждое вычисление надо было повторить минимум три раза, чтобы проверить результат. Работа кропотливая – и мы ей горели, этой работой. А как иначе? Я каждое утро брал блокнот и шел по стройке, невзирая ни на какие погодные условия. Записывал, какие изменения произошли за сутки. Сколько сделано ямок под башмаки, сколько уложено башмаков под колонну, сколько поставлено колонн, сколько смонтировано стропильных и подстропильных ферм, сколько сделано квадратных метров кровли, сколько залито бетона, сколько прорыто каналов... Потом по специальной методике это сводилось в отчет для Полякова. Такой оперативности некоторым

современным строителям не грех бы поучиться. Здесь я порадоюсь своему моральному праву критиковать молодежь – а когда-то точно так же меня критиковали мои вазовские «взрослые» коллеги.

ЖИЛЬЁ КАК ПООЩРЕНИЕ ПЕРЕДОВИКОВ

Когда говорят о том, что раньше всем давали жильё – это правда лишь отчасти. Можно было долго стоять в очереди. А можно было напрямчаться и заработать побыстрее. Как именно – после работы надо было участвовать в строительстве заводских или городских объектов. 50 часов работ – для места в детском саду, 100 часов для получения малосемейки. Это был минимум – и неважно, какие у тебя есть знакомые или какой иной «блат». И еще у нас был резерв для поощрения комсомольцев-активистов и передовиков производства: 5 малосемеек в квартал.

СБОРКА ПЕРВОГО АВТОМОБИЛЯ

Как известно, она осуществлялась ночью, в тайне. Поляков запретил делать это событие публичным. Не велись официальные съемки, не было никаких красных ленточек. Во-первых, Поляков не любил лишней «трескотни», а во-вторых, это было бы очень рискованно – рапортовать заранее о таких событиях. Поэтому почти все, кто был задействован в подготовке производства, узнали о первой сборке как о свершившемся факте. А тем, кому довелось непосредственно участвовать или присутствовать при сборке первых шести автомобилей, несказанно повезло: они прикоснулись к главному артефакту истории Волжского автозавода – его самым первым автомобилям.

МОИ ПЕРВЫЕ «ЖИГУЛИ»

Первую «копейку» я приобрел в 1973 году. Я накопил 2500 рублей, а оставшиеся 3000 занял. Машина показалась очень комфортной, хотя и сравнивать особо было не с чем, я лишь немного поездил на «Москвичах» и «Волгах». Потом была «тринадцатая», потом «восьмерка»... В итоге у меня были все вазовские модели, включая «Оку». Удивительный автомобиль, легкий и проходимый. Куда только не «ныряли» на ней! Только на воздушный фильтр надо было пакет надеть, чтобы водой не залило.





Личных машин в годы стройки завода было мало, и мы удивлялись, зачем вокруг забора столько парковок. Мы не могли предположить, что пройдет немного времени, и припарковаться возле завода будет затруднительно!

АВАНТЮРИСТЫ В ХОРОШЕМ СМЫСЛЕ СЛОВА

В тот период, когда мы создавали опытно-промышленное производство, прервалось финансирование от государства. Что делать? Я не раз подавал Каданникову на подпись планы по строительству и развитию ОПП. В какой-то момент он сказал: «Ты же знаешь, что денег нет. Зачем тогда тратишь моё и своё время? Ты мне дай предложение, которое я бы мог поддержать». В итоге мы договорились о том, что ОПП начинает производить продукцию, а средства от продажи не уходят в заводской бюджет, а остаются у нас.

Мы были авантюристами в хорошем смысле слова. Когда мы решили выпускать длиннобазовую «Ниву», нам никто не верил. Дескать, ну что это такое – готовый кузов разрезают и варивают вставку! Это была авантюра – удавшаяся настолько, что автомобиль, скроенный «по месту», до сих пор выпускается, модернизируется и неплохо себя показывает.

В ОПП производилась целая линейка мелкосерийных и опытных автомобилей – 25 моделей. Первые варианты LADA Samara 2, первые партии LADA Kalina, первые ВАЗ-2123, которая стала потом Chevrolet Niva – все это выпускалось в ОПП. 1000 автомобилей ВАЗ-2123 подтолкнули GM к заключению контракта, которого в Тольятти давно ждали. Да, АВТОВАЗ мечтал о стратегическом зарубежном партнере, чтобы освоить новую структуру производства и управления, чтобы быть на мировом уровне по качеству и другим требованиям. К этому мы шли, и к этому сегодня пришел АВТОВАЗ.

АВТОВАЗОВЫЙ И МАЛЫЙ БИЗНЕС: СХОДСТВО МЕТОДОВ

Менялись времена, менялся рынок и автомобильная промышленность. Когда-то автотавозавод создавался с таким расчетом, чтобы



максимально всё делать на одной площадке. Сегодня ситуация другая – выгодней размещать заказ на стороне. И мы такую практику широко применили в ОПП. В этом направлении развивался и развивается сам АВТОВАЗ.

И сегодня, занимаясь малым бизнесом, я тоже пошел по такому пути: значительную часть компонентов для выпуска технических средств реабилитации людей с ограниченными возможностями (инвалидов) заказываю у поставщиков, стараясь при этом отдавать предпочтение российским фирмам. А вообще я пришел к твердому убеждению: даже если очень сложно произвести продукт, это все равно проще, чем потом продать его. Когда-то на заводе мы считали наоборот, что именно изготовить сложно. Теперь все мы в гораздо большей степени ориентируемся на потребности рынка. На самом деле это революционные изменения мышления. И это работает!

В заключение я хочу пожелать ветеранам завода, которых только в Тольятти проживает около 50 тысяч человек, крепкого здоровья, сохранения позитивного настроения. Грустить мы, ветераны, не имеем права, мы имеем право гордиться созданным, а созданным – это трудовой подвиг. Хочу пожелать сегодняшним сотрудникам АВТОВАЗа гордиться своей работой. Завод сегодня вышел на хорошие показатели, снова стал заметен в стране. От вас требуются усилия: складывающиеся тенденции поддерживать и приумножать своей активностью, любовью к заводу и своему труду.

РАРИТЕТ

В ДВУХ ШАГАХ ОТ ЮЖНОГО ПОЛЮСА

Уникальный экспонат – ВАЗ 2121 «Нива», которая более 10 лет работала на Российской антарктической станции «Беллинсгаузен» можно увидеть в музее ПАО «АВТОВАЗ»



В 1990 году на российскую антарктическую полярную станцию «Беллинсгаузен» была доставлена ярко-красная «Нива». Цель – испытания автомобиля в экстремальных условиях Антарктиды, а также реклама вездехода: в этом регионе сосредоточено несколько станций с полярниками из разных стран.

Перед полярной командировкой «Нива» прошла небольшую доработку. Была изменена система подогрева воздуха на впуске, установлена развитая защита двигателя и трансмиссии, сделана дополнительная шумо-теплоизоляция, и – в качестве эксперимента – на обеих осях смонтированы двускатные колеса. Памятуя о местном климате, испытатели не стали смывать восковой состав, которым покрываются машины при доставке морем – в определенной мере это продлило жизнь кузова.

В условиях полного антарктического бездорожья «Нива» перевозила различные грузы, в том числе научное оборудование, буксировала суда, помогала в оказании медицинской помощи, обеспечивала связь между соседними полярными станциями, встречала гостей Антарктиды, а однажды спасла человека.

– В сильный мороз и метель только благодаря «Ниве» был доставлен к врачам аргентинский полярник с аппендицитом, и это спасло ему жизнь. С тех пор вазовский испытатель Николай Макеев, который и был за рулем «Нивы», получил эксклюзивное право на въезд в Аргентину без визы, – рассказывает директор музея ПАО «АВТОВАЗ» Татьяна Ралка.

После восьмимесячных испытаний «Нива» по просьбам ученых осталась у полярников и продолжала эксплуатироваться. Отъездив по Антарктиде более 14 тысяч километров, в мае 2005 года «Нива»-полярница вернулась на родину. Потрепанная, но не побежденная: она была в рабочем состоянии. Уникальный автомобиль слегка отреставрировали, и он торжественно проехал по улицам Тольятти. В 2007 году, уже став экспонатом, «Нива» приняла участие в параде автомобилей, проводившимся в День города. Сейчас этот раритетный автомобиль стоит в экспозиции музея АВТОВАЗа.

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



НОВЫЙ ЦЕХОВОЙ ПОРЯДОК

Внедрение системы 5S улучшает рабочие места и производственный процесс

В корпусе 04А располагается цех термической обработки производства коробок передач. Подразделение развернуто в помещении, построенном еще в конце 60-х, оборудование, которое здесь используют, не новое. Однако применение на практике системы улучшения производственного процесса 5S (является частью APW) позволило в короткий срок превратить цех в образцово-показательную единицу.

Ключевое слово, которым можно описать изменения в цехе, – организация. Собственно организация рабочего пространства и есть тот стержень, вокруг которого развернута 5S.



СИСТЕМА 5S ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ СЛЕДУЮЩИЕ ПУНКТЫ:

СОТИРОВКА

избавление от ненужных вещей и очистка рабочего места

СОБЛЮДЕНИЕ ПОРЯДКА

организация хранения необходимых вещей, которая позволяет быстро их найти и использовать

СОДЕРЖАНИЕ В ЧИСТОТЕ, СТАНДАРТИЗАЦИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ поддержание процесса улучшений

Специфика цеха подразумевает работу с мелкими деталями. Номенклатура продукции включает в себя более 200 единиц, а количество изготовленных измеряется сотнями тысяч. Для закалки

деталь разогревают, а затем охлаждают в масле. До опыта с внедрением производственной системы APW работать здесь было сложно – утверждают сотрудники, мешали хаотичное складирование и нехватка чистоты. Сейчас, корпус 04А – действующее доказательство того, что 5S, будучи грамотно внедренной, делает свое дело на «отлично».

Началось все около года назад. Перед корпоративным отпуском в корпусе провели генеральную уборку и расстановку оборудования. Дальше – больше. По словам начальника цеха Алексея Лаврентьева, первым крупным этапом работ по 5S стало выделение отдельной зоны для логистики и погрузочно-разгрузочных работ. Далее на производственной площадке было проведено цветовое разграничение рабочих площадей: определены зоны складирования контейнеров, заготовок, продукции. Например, если полы окрашены желтым цветом – это место для «болванок», а на зеленом можно найти тару с готовыми деталями. Красным цветом обозначены опасные зоны, находиться в которых может только специалист, для гостей выделены бело-зеленые пешеходные дорожки. А главное все вокруг по-настоящему светло и чисто, даже закалочно-отпускные агрегаты выглядят свежо (несмотря на приличный возраст) и не покрыты слоем масла и технических жидкостей. Это еще один результат отлаженно работающей системы 5S, а именно последнего ее пункта «совершенствования»: работники цеха оценили преимущества работы в упорядоченной среде и поддерживают ее сами, без дополнительных просьб и распоряжений. А ведь именно перемена отношения персонала и была самой трудной задачей, по словам Лаврентьева. Решить ее удалось во многом благодаря тому, что применение новых правил сразу заметно, а чистота и порядок мало кому могут не понравиться.

ОБМЕН ОПЫТОМ

ВСЕМ DOJO!

Новый подход АВТОВАЗа к организации безопасного производства перенимают компании-партнеры



Энергосервисная компания ФЕНИЧЕ РУС – давний партнер АВТОВАЗа. Предприятия сотрудничают почти 10 лет. За это время реализованы инновационные проекты в области модернизации систем производства сжатого воздуха, отопления, освещения и оптимизации реактивной мощности. Результат для завода – ответственное промышленное энергопотребление и значительная экономия. Но взаимодействие компаний не ограничено только решением профильных задач. Руководство ФЕНИЧЕ РУС отметило появление на АВТОВАЗе практической школы производственной безопасности DOJO Safety и решило перенять опыт. Рассказывает руководитель подразделения ФЕНИЧЕ РУС Александр Смирнов:

– Мы увидели, как эта школа помогает приобретению навыков безопасного труда. Раньше было принято, что такие знания приобретаются непосредственно на рабочем месте, то есть человек приступает к обязанностям, изучив

правила, инструкции, стажировка проводится на рабочем месте, что не безопасно. В DOJO нам импонирует сама идея безопасной практики, ведь наши люди работают и с электричеством, и с другими опасными источниками, а такое обучение – возможность заблаговременно снизить риски, – говорит Александр Смирнов.

У ФЕНИЧЕ РУС пока нет собственной школы безопасности, работники занимаются в учебной зоне производства шасси. Практические навыки безопасной работы здесь уже получили 30 человек. В планах на ближайшее будущее открыть собственную DOJO на компрессорном участке.

– Будем учитывать специфику. Наши вредные и опасные факторы – это шум, сжатый воздух, оборудование высокого давления и напряжение. Конечно, планируем затем поделиться полученным опытом с АВТОВАЗом, – отмечает руководитель подразделения Александр Смирнов.

LADA-ИЖЕВСК

ОТЛИЧНАЯ ПРАКТИКА!



Анатолий Сергеев, начальник участка цеха по ремонту и обслуживанию окрасочного оборудования:

Во время аудита Plant Health Check новый стенд для обучения нанесения лакокрасочного покрытия в школе DOJO в производстве окраски завода LADA Ижевск аудитором Groupe Renault был рекомендован для использования другим заводам Альянса в качестве примера «хорошей практики»

Идея стенда, на котором маляры отрабатывают и совершенствуют навыки нанесения лакокрасочного материала, принадлежит начальнику производства окраски Роману Кулакову, а его реализация – начальнику участка цеха по ремонту и обслуживанию окрасочного оборудования Анатолию Сергееву.

Новый стенд представляет собой кузов, разрезанный вдоль своей оси. С помощью распылителя на поверхность кузова наносится меловой раствор определенной консистенции, что очень точно имитирует процесс окраски.

– Для обучения методом нанесения лакокрасочного материала ранее мы использовали стеклянный макет, что не позволяло нам видеть толщину нанесенного материала, его ровность и перекрываемость.

В результате было решено изготовить кузовной макет, на котором маляр отрабатывает навыки, используя меловой раствор. Такой подход дает возможность четко увидеть при нанесении данного материала на поверхность кузова толщину, равномерность и перекрываемость.

Разработанный нами метод обучения наиболее эффективен, потому что максимально сходен с существующим технологическим процессом.

ИДЕЯ – В ПОМОЩЬ КОЛЛЕКТИВУ

Один из ста лучших работников и автор самой удачной идеи развития предприятия в производстве шасси – есть такой наладчик на АВТОВАЗе. А ведь могло бы и не быть, если бы не женщина...

– Когда сватался к будущей жене, она сказала: «Мне нужен мужик. Пойдешь на завод работать?» Я ответил «да» и пошёл, – вспоминает начало своей «автомобильной» истории Олег Якунин.

Тот разговор состоялся в середине 90-х. Выпускник военного училища по специальности «инженер-строитель», прослуживший в армии семь лет, оказался вынужден зарабатывать на предприятиях Тольятти бетонщиком, мастером, оператором. В городе, как везде в стране, после распада СССР толком не было работы. Гарантировал её только АВТОВАЗ – отсюда условие невесты для создания семьи. С его разумностью жених согласился и устроился на завод, как только открылся набор персонала – в 2000 году.

Якунина приняли в бригаду, изготавливающую главную пару для автомобилей классической компоновки. Дальновидность и настойчивость начальника участка не дала Олегу Владимировичу перейти на работу по специальности, собственная настойчивость помогла

добиться высшего разряда и стать наладчиком автоматических линий и агрегатных станков с допуском ноль.

– Бригада производит ведомую и ведущие шестерни для LADA 4x4. Я отвечаю за оборудование, выпускающее ведущие шестерни: занимаюсь заменой режущего инструмента и ремонтом, – рассказывает Якунин. – Работать нужно не только руками, но и головой. Допуск ноль значит, что резцы на режущем инструменте выставляем по микрометрическому индикатору – отклонений не должно быть вообще.

«Хозяйство» хлопотное – 30 станков Gleason. Несмотря на то, что работают они уже давно, выдерживают необходимую точность изготовления детали и, по признанию нашего собеседника, являются одними из лучших в мире. Одно «но»: стойкость инструмента небольшая – 200 деталей. При этом в смену станок



«даёт» 100 деталей – наладку нужно проводить в течение каждой смены.

Возраст оборудования и незаменимость расходных частей подталкивают к генерации идей развития предприятия.

– На зуборезной шпиндельной головке фреза крепится центральным болтом, закручивается который по пружине трапециевидного сечения. Со временем пружина лопается, выкрашивается, и, когда остаётся лишь несколько её витков, центральный болт вырывается от нагрузки, разрушается посадочное место и окончательно повреждается корпус фрезы. Выходит из строя

и дорогостоящий комплект резцов, и сама шпиндельная головка, замену которой просто не найти, – приводит один из поводов к улучшению станков Олег Владимирович. – Я предложил вместо пружины использовать втулку с двухсторонней переходной резьбой и фиксирующее стопорное кольцо. Болт делаем на своём же оборудовании. С втулками работают уже два станка, без ухудшения качества для изготавливаемых деталей.

Это ИРП стало лучшим по итогам 2018 года в производстве шасси. Вообще же идей развития предприятия у Якунина много. Ещё одна из них, например, изменила систему смазки оборудования и предотвратила смазочный насос, замены которому нет, от разрушения.

– Повторю, оборудование уникальное, – говорит Олег Якунин. – Несмотря на то, что уже много лет работает, практически не изношено. Конечно, ремонт приходится делать. А ИРП – в помощь, чтобы станки не вышли из строя. Хочется, чтобы они работали, чтобы на них трудились люди, получали зарплату, растили детей, кормили семьи. У меня самого именно за годы на АВТОВАЗе родились дети, завод дал мне зарплату, уважение руководства и коллег. Жена мою и свою жизнь определила, заговорив про АВТОВАЗ, который олицетворяет стабильность. А стабильность – это благополучие в настоящий момент.

ЛУЧШАЯ БРИГАДА



46 человек в две смены ежемесячно выполняют план производства: в мае, например, это 460 коробок передач в сутки. Нормативы службы качества выдерживают неукоснительно. Но, говорит мастер Дмитрий Ермоленко, «идеальных производств не бывает». И в прошлом году за пределы подразделения просочился дефект, который обнаружили только в ходе эксплуатации автомобилей: протекало масло из-под сливной пробки картера.

Оперативно сформировали группу качества: мастер, старший рабочий, наладчик и слесари МСР. Для выяснения причин обнаруженной проблемы вооружились APW, навыками службы инжиниринга и инструментальным анализом: провели наблюдения за рабочим постом, проверили настройки гай-

коверта, методом случайной выборки оценили КПП. В результате выявили, что оператору неудобно наживлять сливную пробку, есть вероятность «насадить» её на резьбу неточно; пробка завинчивается гайковертом не в соответствии с критериями карты контроля.

В качестве защиты, первым делом, проинформировали бригаду и обучили сотрудников новым приёмам работы. Операторов обязали останавливать работу при любой ошибке гайковерта, мастер ввёл дополнительный внеплановый контроль выполнения операции. Кроме этого, для предварительного наживления сливной пробки создали оснастку, установили датчик её наличия, внесли изменения в программное обеспечение линии: выполнить операцию без предварительного наживле-

– Анализ эффективности защиты клиента после внедрения мероприятий оценили на пять баллов. Бригада поставила цель – искоренить выявленный дефект – и достигла этого, – говорит Дмитрий Ермоленко. – Вообще, при сборке КПП есть нюансы на каждом посту. Главное, что позволяет выпускать стабильно качественную продукцию – обучение операторов. Грамотные работники знают, какие дефекты возможны на текущем рабочем посту, какие могут прийти с предыдущего, как вести их контроль без потери времени. Далее можно уже усовершенствовать процесс, изменять работу оборудования, внедрять ИРП или рацпредложения: используем все эти способы для того, чтобы LADA были конкурентоспособны. В итоге

ЛИНИЯ ЗАЩИТЫ

Бригада 031А цеха сборки КПП семейства J внедрила мероприятия по защите линии и стала лучшей в качестве работы по итогам 2018 года в производстве двигателей

ния пробки, исключая «посадку» в отверстие картера с перекосом, стало невозможно.

мы – лучшая бригада в производстве двигателей. Трудились на этот результат всем коллективом.

Сплочённость для бригады 031А характерна не только в профессиональном пространстве: коллеги любят проводить вместе и свободное время. Несмотря на то, что все имеют совершенно разные увлечения – от чтения книг до автогонок, от огородничества до рыбалки – по праздникам собираются «заточить» шашлык. Пробовали для разнообразия играть в футбол, да повредили коллеге ногу – с тех пор решили хранить верность мясоедению. Тем более что в приготовлении шашлыка все операции распределены не хуже, чем в сборке КПП на заводе. Где приятные эмоции от совместного отдыха и усвоенный белок всегда кстати.

– Новые цели – решить еще две задачи, которые улучшат качество выпускаемой продукции. Будем трудиться! – обещает Ермоленко.



LADA SPORT ROSNEFT: ПОБЕДЫ, ПОДИУМЫ И БОРЬБА С «ЛИШНИМ ВЕСОМ»

Пилоты гоночной команды LADA Sport ROSNEFT провели продуктивный уик-энд на 2 этапе Российской серии кольцевых гонок. Соревнования прошли 18-19 мая на автодроме «Нижегородское кольцо» и стали частью большого фестиваля автоспорта, который собрал более десятка тысяч зрителей!

После стартового этапа Российской серии кольцевых гонок, который завершился для LADA Sport ROSNEFT триумфально, нижегородские соревнования обещали быть непростыми. Прежде всего потому, что за победы в Грозном автомобили LADA были дополнительно загружены балластом. Тем не менее, во всех классах тольяттинские пилоты смогли продемонстрировать бойцовский характер и не единожды поднимались на подиум.

Наиболее успешно уик-энд прошел для спортсменов класса «Супер-Продакшн». Владислав Незванкин и Андрей

Петухов лишь немного уступили хозяевам трассы, гонщикам Sofit Racing Team. Зато во второй день соревнований подиум был окрашен в желтые цвета – Андрей Петухов, стартова с 7 позиции, уверенно прошел пелетон и возглавил гонку, не отдав лидерства до финиша никому. Владислав Незванкин поднялся на третью ступень пьедестала почета. LADA Sport ROSNEFT при этом лишь упрочила свое лидерство в погоне за командным Кубком России.

Героем гонки в классе S1600 стал Михаил Митяев, и квалифицировавшийся вторым вслед за напарником Владимиром Шешениным, и в



итоге поднявшийся на вторую ступеньку пьедестала почета. Сам Владимир Шешенин также порадовал болельщиков: стартова из конца пелетона после схода в первой гонке, автомобиль LADA Granta R1 завершил заезд на пятом месте.

Не менее заметными в числе 20-ти участников топового класса «Туринг» были новые автомобили LADA Vesta Sport TCR. Не самым удачным уик-эндом получился для Михаила Грачева, который в самом начале субботней гонки был фатально атакован сра-

зу двумя соперниками. Зато ему удалось провести невероятный воскресный заезд: стартова с конца стартовой прямой, Михаил отыграл более десятка позиций, но тем не менее вновь стал жертвой столкновения с Андреем Масленниковым. Впрочем, подиум «Туринга» в этот уик-энд без пилотов LADA Sport ROSNEFT не остался. Отличился Кирилл Ладыгин: тольяттинский пилот уже после первого поворота вышел на третье место, которое соперникам не отдал до самого финиша.



ПОБЕДЫ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Картинговая команда LADA Sport ROSNEFT стала лучшей по итогам стартового этапа нового сезона чемпионата и первенства Приволжского и Уральского федеральных округов. Гонка прошла на картодроме «Аргамак», расположенном в поселке Богатые Сабы Республики Татарстан

Новый сезон чемпионата и первенства УрПФО по картингу стартовал в невероятных условиях. После изнуряющей жары, которая мучала Поволжье в первой половине мая, пришло резкое похолодание, ставшее настоящим испытанием для молодых спортсменов. Разные температурные режимы, изменение скорости и направления ветра требовали постоянной корректировки как настроек боевых машин, так и смены стиля пилотирования. А зрители смогли увидеть по ходу уик-энда такое редкое явление для картинга, как пит-стопы со сменой резины!

Лучше всего в непростых условиях сумел сориентироваться Григорий Примак, отлично выступивший в классе Rotax Max Junior. В квалификации тольяттинец показал третье время, зато оба финальных заезда выиграл в красивой борьбе, заработав важные очки и в личный зачет, и в командную копилку. Чуть менее успешно эти соревнования провел Максим Орлов, забравший бронзовый кубок за третье место по итогам двух финалов в классе «Супер Мини».

Можно ожидать, что по ходу этого сезона смогут прибавить и другие молодые пилоты LADA Sport ROSNEFT. Ведь многие из них остановились в шаге от

заветной тройки сильнейших. Например, Антон Незванкин дважды – сначала в классе Rotax Max, а потом и в топовом KZ-2 – оказывался в итоговом протоколе на 4 месте. С тем же результатом в зачетной группе самых маленьких картингистов «Микро» финишировал Михаил Ангальдт. А Яромир Мозин замкнул пятерку сильнейших в классе «Мини».

Высокая скорость и стабильность молодых спортсменов позволила команде LADA Sport ROSNEFT стать сильнейшей среди 6 коллективов, которые были заявлены в прошедших соревнованиях. Укрепить свои позиции картингисты попробовали уже в минувшие выходные – 2-й этап чемпионата и первенства УрПФО состоялся там, где еще совсем недавно блистали пилоты кольцевой команды LADA Sport ROSNEFT, на трассе «Нижегородское кольцо». Молодые пилоты LADA Sport ROSNEFT оказались на ней невероятно успешными, одержав две победы в личном зачете и став лучшими в командном.

Благодаря такому количеству подиумов LADA Sport ROSNEFT уверенно выиграла соревнования в командном зачете, укрепив свое лидерское положение по итогам двух первых этапов сезона.

ЮБИЛЕЙНЫЙ ПИКНИК-2019

8 июня с 10.00 до 16.00 в LADA Парке (ул. Маршала Жукова, 51) состоится празднование юбилейных дней рождения подразделений ПАО «АВТОВАЗ».

В программе – торжественная часть с участием руководителей компании, поздравление подразделений-юбиляров, развлекательная программа, работа интерактивных площадок для взрослых и детей, тест-драйв автомобилей LADA.

Приглашаем сотрудников ПАО «АВТОВАЗ», членов их семей, гостей и жителей города Тольятти на Юбилейный пикник.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ-ЮБИЛЯРЫ 2019 ГОДА:

01.07.1969 г.

Металлургические производства (производство алюминиевого литья и кузнечных поковок и производство чугунолитейного литья и поковок) – **50 лет.**

01.11.1994 г.

Дирекция по связям с общественностью – **25 лет.**

18.11.2004 г.

Сборочно-кузовное производство автомобилей на платформе KALINA – **15 лет.**

ЮБИЛЯРЫ ДОЧЕРНИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И КОМПАНИЙ-ПАРТНЕРОВ ПАО «АВТОВАЗ»:

28.06.1974

ООО «Соцкультбыт-АВТОВАЗ» – **45 лет.**

09.08.1969 г.

«Волжский автостроитель» – **50 лет.**

11.10.1999 г.

ООО «Производство по переработке промышленных отходов» – **20 лет.**

Электронная версия этого номера «ВА-Волжский Автостроитель» размещена:
• на главной странице Технологического портала АВТОВАЗа • на сайте vaztv.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 ПАО «АВТОВАЗ»: Гречман И.А., Зулаева Н.А., Березий С.В., Михайлина Ю.С.

Гонораром оплачиваются материалы, заказанные редакцией.