



На пороге нового

Коллектив авторемонтного завода пока ещё далёк от тех рубежей, которые наметили себе ленинградцы и москвичи. Но это не значит, что авторемонтники стоят в стороне от такой важной задачи, как повышение надёжности и долговечности изделий, достижения в ближайшие годы лучших мировых образцов.

Кое-что в этом направлении уже сделано, многое — намечается. А начали мы с главного — с изменения и совершенствования технологического процесса, с организации работы производственных участков.

Долгие годы механический участок ютился в кое-как приспособленных ветхих помещениях. Теперь всё основное металлорежущее оборудование и многие станки перенесены в другое место, в одно здание с агрегатно-сборочным участком. Сейчас готовятся фундаменты под остальные станки, и они в конце января—начале февраля также будут установлены на новом месте. Приближение механического участка к складу комплектки и постам сборки значительно сократит затраты на транспортировку деталей и, кроме того, улучшит условия труда рабочих.

На этом не ограничились реконструкционные работы. Перестроен и перенесён ближе к своим потребителям склад комплектки, вновь оборудованы помещения для окраски машин и агрегатов, для отделения газосварщиков, компрессорная. В настоящее время оборудуются бытовки.

В деле совершенствования технологии решены многие задачи, в том числе, например, ремонт блоков двигателей и головок к ним с применением эпоксидных смол.

Раньше ремонт двигателя производился без предварительной опрессовки блока и головки. Скрытые трещины оставались незамеченными, и течь обнаруживалась лишь при испытании отремонтированного мотора. Приходилось двигатель вновь разбирать, заменять негодную деталь и вновь вести сборку. Это удорожало ремонт.

Теперь на специальном стенде все блоки зиловских моторов перед сборкой опрессовываются. Обнаруженные трещины ликвидируются эпоксидной смолой, и блок продолжает долго ещё служить, а не выбрасывается в металлолом, как практиковалось ранее. А выгода? Во-первых, продлена жизнь многим крупным деталям и до какой-то степени ликвидирован недостаток в блоках, во-вторых, на каждом реставрированном блоке завод получает экономию в 40 рублей.

Большой экономический эффект и, конечно, повышение качества изделий дало внедрение в производство гидропрессов. Если в прошлом клёпка рам производилась вручную, то теперь три четверти этих работ выполняются на прессе. Вместо четырёх клепальщиков со всем объёмом работ справляются двое.

Шлифуем коленчатые валы уже давно. Но прежняя технология требовала остановки станка каждый раз перед замером шейки вала. И прежде чем довести вал до нужных размеров, станок останавливали десятки раз. В настоящее время с помощью приобретённых индикаторных скоб замер шеек происходит на ходу. Следовательно, повысилась производительность, точнее стали размеры отшлифованных валов.

Это — небольшой перечень того, что уже осуществлено. Значительно больше намечаем сделать.

На опрессовочном прессе будем испытывать не только зиловские блоки, но также блоки моторов ГАЗ, головки блоков, коллекторы. Считавшиеся до сих пор непригодными будут реставрироваться. В наших первоочередных планах — также шлифовка распределительных валов по профилю кулачка. Для этого приобретён копировально-шлифовальный станок. Правда,

он не новый, но наши умельцы обещают отремонтировать его. И тогда шлифовка распредвалов позволит нам сделать более точным газораспределение, повысить мощность двигателей.

В дополнение к уже механизированной разгрузке двигателей перед приёмом в ремонт, перемещения кабин во время ремонта, будем продолжать механизировать транспортировку всех деталей.

По территории участков идёт сейчас прокладка трубопроводов от компрессорной. С окончанием этих работ, ещё в первом полугодии, пустим все механизмы, работающие на сжатом воздухе. Разрабатываем технологию наплавки изношенных шеек коленчатых валов под слоем флюса. С этой целью будет реконструирована наплавочная головка, применяемая сейчас при виброконтантной наплавке.

Коренным изменениям подвергнется не отвечающий сейчас техническим требованиям пост обкатки и испытания двигателей. Он будет перенесён в другое, более удобное помещение, там установим два уже приобретённых электротормозных стенда.

Все эти мероприятия, а они вполне осуществимы, позволят коллективу авторемонтного завода сделать новый широкий шаг по пути увеличения надёжности и долговечности машин и двигателей, приблизиться к тому рубежу, который намечен коллективами передовых ленинградских и московских предприятий.

В. Ключкин,
главный инженер
авторемонтного завода.