



Издается
с июля 1974 года

ПРОГРЕСС

ВТОРНИК 11 ФЕВРАЛЯ 2025 ГОДА

№ 4 (2449)

В фокусе внимания

РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

На действующем производстве Акционерного общества "Балаковорезинотехника" изготовлена опытная партия новой резинотехнической продукции, необходимая для оснащения легковых автомобилей марки LADA 2025 модельного года. Скоро образцы этих деталей будут отправлены на тольяттинский автомобильный завод для проведения плановых дорожных испытаний. Напомним, АО "АВТОВАЗ" собирается в этом году приступить к серийному производству перспективных моделей LADA Iskra и LADA Aura. Недавно на АвтоВАЗе собрали ограниченную партию машин LADA Iskra. Цель АО "БРТ" - войти в крупные проекты АвтоВАЗа, предусматривающие серийные поставки автокомпонентов и гарантирующие предприятию существенное увеличение объёмов выпуска товарной продукции.

НА СЕРИЙНУЮ ЛИНЕЙКУ ГРУЗОВИКОВ

АвтоВАЗ, КамАЗ и Нижегородский автомобильный завод являются самыми влиятельными игроками на российском автомобильном рынке, а наше предприятие - одним из крупнейших поставщиков автокомпонентов. В феврале на Камский автозавод планируется отправить повторную опытную партию манжет на серийные модели автомобилей, используемые в народном хозяйстве, и линейку полноприводных машин военного назначения. Об этом заводскому изданию рассказали в Проектном офисе АО "БРТ". Детали изготавливаются на действующем производстве цеха № 216. Балаковорезинотехнике предстоит заменить зарубежного поставщика этих комплектующих. Проект осуществляется в рамках реализации государственной программы импортозамещения.

ПО ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА

Коллектив цеха № 216, производство которого ориентировано на выпуск формовых и неформовых деталей, активно участвует в программе освоения новых видов продукции. В прошлом году здесь освоили несколько видов сальников на легковые автомобили марки LADA для тольяттинского автогиганта. По заказу руководства ООО "Автоформ", через которое реализуются запчасти на вторичном рынке, стали изготавливать новые чехлы ШРУСа. Этот вид изделий используется для комплектации всего семейства легковых автомобилей LADA Vesta (модель 2180), поэтому у дилеров пользуются устойчивым спросом. В 2025 году в двести шестнадцатом цехе планируют начать производить детали и на новую линейку машин АвтоВАЗа. Среди нового ассортимента - сальники и пыльники.

УВЛЕЧЕНИЕ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН

Руководство первичной профсоюзной организации АО "БРТ" предлагает работникам предприятия, в первую очередь, представителям сильного пола, необычно отметить День защитника Отечества, который в этом году выпадает на воскресенье. А именно - стать участником игры "Лазертаг", которая состоится на закрытой арене клуба "TOP-GUN" в праздничный день. Старт намечен на 11 часов утра. Высокотехнологичный вид спорта запомнится группе игроков яркими впечатлениями и сильными эмоциями. О сценарии игры участникам сообщат непосредственно на месте. Задание предстоит выполнить с помощью лазерных устройств, имитации автоматического оружия. Организаторы обещают, что во время приключенческих баталий никто не пострадает. Один час игры стоит 250 рублей. Записаться на игру можно по телефону: 49-65-96.

Менеджмент

АУДИТ КОСНЁТСЯ ВСЕХ

В этом году в АО "БРТ" пройдёт ежегодный внешний плановый аудит по системе экологического менеджмента на соответствие требованиям международного стандарта ISO 14001.

Коллективу предприятия предстоит продемонстрировать работоспособность, пригодность, адекватность и совершенствование действующей системы экологического менеджмента. Аудит коснётся всех структурных подразделений Балаковорезинотехники.

Объектами проверки станут производственные комплексы и применяемые процессы, которые могут оказывать негативное влияние на окружающую среду, а также система управления природоохранной деятельностью.

В процессе аудита независимые эксперты проверят, насколько качественно компания выполняет требования стандарта ГОСТ Р ИСО 14001:2016, требования нормативных и организационно-распорядительных документов СЭМ и принятые обязательства в области охраны природы, реализует мероприятия по охране окружающей среды. А также определяют соответствие СЭМ, действующей на промышленной площадке АО "БРТ" с 2008 года, требованиям законодательства РФ.

Партнерство

ЦЕЛИ ДЛЯ ОЦЕНКИ ПОСТАВЩИКА

АО "АВТОВАЗ" - крупнейшая российская автомобильная строительная компания и основной партнёр АО "БРТ" - перешло на использование локальных логистических систем.

В связи с этим на 2025 год установлены цели бальной оценки поставщика (БОП) по основным ежемесячным показателям качества логистики поставок. Об этом руководству Балаковорезинотехники уведомил представитель Дирекции по логистике поставок АвтоВАЗа А.Л. Усиевич. Для АО "БРТ" определены следующие цели:

- исполнение заказа поставщиком (ИЗП): цель - 100 процентов, обязательство - 96 процентов;
- электронное сообщение об отгрузке: цель - 100 процентов, обязательство - 97 процентов.

К 23 февраля

ШАГАЕМ К ПОБЕДЕ

По случаю празднования Дня защитника Отечества Молодёжный совет АО "БРТ" запускает специальный проект для мужчин - онлайн-конкурс "Шаги к Победе".

Конкурс стартует в полночь на 17 февраля, а заканчивается 21-го числа. Участвовать в нём очень просто. Нужно установить на смартфон программу здоровья "Счетчик шагов или шагомер" и делать скриншоты пройденного расстояния. Передвигаясь по территории завода, его производственным корпусам, обеспечивая выпуск стратегически важной продукции для автомобилестроительной отрасли, мы приближаемся к двум самым патриотичным датам - Дню защитника Отечества и Дню Победы.

Эти праздники являются данью уважения всем воинам, которым довелось отстаивать национальные интересы державы с оружием в руках. Мы гордимся историей своей страны, мужеством, стойкостью и отвагой российского солдата, являющегося олицетворением мира, свободы и правды.

КОНСТРУКТОР, ЗНАЧИТ, СОЗИДАТЕЛЬ

Начальник ПКО АО "БРТ" Сергей Лебедев и его конструкторская команда являются разработчиками уникального продукта. Об особенностях профессии и решении производственных задач - наша сегодняшняя беседа.



- Сергей Юрьевич, насколько изменились требования к деятельности конструкторов?

- Раньше работа конструкторского отдела сводилась к разработке проектов на технологическую оснастку, а сегодня это направление является лишь частью в общих процессах по разработке продукции. Сегодня конструкторы проводят полный анализ требований к продукции с учетом их выполнимости, и только после этого формируют общую концепцию о геометрических и функциональных параметрах изделия. Так рождается предварительная документация на продукцию, и принимается решение об ее освоении. Также хочется отметить, что требования, предъявляемые к качеству продукции, становятся всё жестче и жестче. Анализ требований предполагает наличие компетенций у конструкторов в части знаний проблем у аналогичной продукции вплоть до разработки собственной конструкции продукта.

- Раньше разработчиком деталей и узлов был сам заказчик. Почему всё поменялось?

- После прихода иностранных инвесторов на ряд отечественных автомобильных конвейеров принципиально изменилась концепция по части получения прибыли с минимальными затратами. Таким образом, были разработаны новые процедуры, которые предусматривали передачу ответственности за проектирование продукции своим поставщикам с полной ответственностью за качество продукции. Поставщик в этом случае не просто должен разработать оснастку для производства деталей на своей промышленной площадке, но и выполнить проверку качества этой продукции на прототипах в рамках всех требований потребителя. При этом, поставщик сам на прототипах должен определить перечень важных ключевых характеристик и назначить методы обеспечения качества для этих показателей.

Теперь стоит поговорить о самих ключевых характеристиках продукции. Что это такое? А это те показатели, которые непосредственно влияют на различные функции продукта. Проще говоря, это то, что влияет на неудовлетворенность потребителей - риски конструкции, связанные с поломкой или выходом из строя как самой детали, так и узлов, в которые входит та или иная деталь в пределах гарантийного срока. Также следует рассматривать риски, влияющие на безопасность и на уровень комфорта.

Сегодня все риски, связанные с освоением продукции, в том числе и затраты, стали головной болью поставщика. Получив исходные данные на разработку продукции (технические документы с перечнем о назначении продукта, его краткого функционального описания), поставщик изучает требования. Их может быть очень много, всё зависит от того, к какой системе относится автокомпонент. Наиболее проблемными, ответственными являющиеся детали подвески, которые, помимо геометрических параметров,

имеют параметры функциональные, влияющие на геометрическую составляющую автомобиля по части отклонений от той теоретической цифровой модели, которую производители для себя создали. Есть силовой агрегат, кузов, другие элементы, которые в своей совокупности имеют массовые характеристики, влияющие на продукт. Продукт - это детали, которые стоят в элементах подвески. Первый показатель, который влияет на изделие, показатель прогиба под нагрузкой - он обеспечивает отсутствие или наличие зазоров, которые необходимы для того, чтобы не было каких-либо взаимных воздействий одной системы на другую. Чтобы не разбивался кузов, не повреждалось лакокрасочное покрытие, чтобы один элемент не оказывал влияния на другой, чтобы не было стираний, чтобы детали имели только те деформации, в рамках которых способны простоять в течение ресурсного срока автомобиля.

- Что должны сегодня уметь конструкторы?

- Основная задача - научиться правильно разрабатывать конструкцию изделия, а в случае, когда концепция конструкции предлагается заказчиком, то правильно дать ей оценку с учетом его же требований.

Заказчик может, условно говоря, прислать габаритную цифровую модель для её оценки поставщиком в части обеспечения габаритных параметров, видения концепции изделия. Исходя из того, что подобный опыт работы у нас не велик, мы вынуждены либо искать полезную информацию на просторах Интернета, либо принимать информацию, предоставленную заказчиком. И хлебать полной ложкой риски, связанные с возможным получением несоответствующей продукции.

- Каким образом можно избежать рисков по конструкции изделия?

- Успешная работа инженеров-конструкторов зависит от наличия разных рабочих "инструментов" и умелого их применения. Например, для оценки рисков на собираемость с имитацией монтажных испытаний конструктор должен создавать математические модели на продукцию в CAD-системе в системе координат

автомобиля с возможностью анализа наложения с другими цифровыми моделями в среде окружения. Другой пример, для оценки рисков при требованиях герметичности или создании плотного сопряжения конструктор в CAD-системе производит геометрическое моделирование величин предварительного натяга. Примеры могут быть разные, для оценки статических и динамических деформаций под нагрузками конструкторы выполняют поиск аналогичной продукции или проводят испытания прототипа на имеющихся в испытательном центре стендах. Однако по новым требованиям потребителей функциональные испытания можно производить через создание сетки конечных элементов в CAE-системах для симуляции функциональных разрушений, но у нас такого инструмента нет.

Другими словами скажу так, каждый метод оценки работоспособности конструкции должен быть обусловлен рисками и планом валидации, который есть для каждой детали свой. Для одних деталей он может состоять только из геометрических характеристик, а для других, включать всевозможные методы функциональных испытаний. Все направлено на обеспечение того ресурса, который в качестве цели поставил перед нами заказчик. Это может быть срок службы автомобиля, его безопасность и уровень комфорта для водителя и пассажиров. Весь перечень задач лежит на плечах специалистов ПКО и работниках других подразделений Балаковорезинотехники, занятых в процессе производства продукции.

Все, о чем мы перед этим говорили, касается рисков продукции перед заказчиком, связанных с конструкцией (геометрия и материал). Однако есть и другие риски - технологические, которые могут повлиять на результаты производства. Эти риски обязывают конструкторов не забывать про технологичность конструкции при изготовлении оснастки, а также знать и учитывать особенности собственного производства при выборе концепции и технологии получения.

- Так какие же технические задачи решают конструкторы при проектировании ос-

настки?

- Узкой специализации, что была раньше у целой группы разработчиков, сейчас нет. Исходя из ассортиментной линейки нашего предприятия, специалисты ПКО работают в режиме многозадачности. При том, что численность коллектива катастрофически мала. Сегодня у нас конструктор может получить любую задачу в зависимости от того планового задания, которое спускается сверху, месячного или в виде плана по подготовке производства. У нас есть годовая программа освоения новых видов деталей. Поэтому тот специалист, который ещё вчера занимался деталями интерьера, сегодня становится "формовиком". Он должен разбираться в тех узлах автомобиля, где используются данные изделия. Для этого он начинает подбирать аналоги через Интернет, искать информацию в других доступных источниках, чтобы примерно иметь представление об отказах и исключить проблемы.

В СТП говорится, что конструктор отвечает за конструкцию изделия; технолог - за процесс. Наши компетенции отличаются. Но в данной ситуации, когда конструктор находится в начале всего процесса, когда он прорабатывает возможные способы получения продукта, технолог из этих предложений определяет лучший. Поэтому любое рассмотрение детали, которую предлагает освоить заказчик, начинается с того, что сотрудник ПКО анализирует конструкцию, делая расчёты затрат ресурсов на получение детали (считает объёмы впуска, потери). Формирует концепцию для изготовителя не просто на словах, а в виде цифровых моделей оснастки с расчётом сырья и материалов, какая нужна пресс-форма, какое количество плит потребуются. Как и раньше, конструктор подбирает аналог оснастки, чтобы по ее конструкции было проще оценить затраты на выпуск продукции как технологу, так и изготовителю оснастки.

- Какая многоэтапная, ответственная работа.

- Первый этап, который у нас проходит, это оценка конструкции продукта и подтверждение наших возможностей. Также мы формируем риски, которые возможны при эксплуатации детали в составе всего узла. Сегодня за это тоже отвечает конструктор. Все риски конструктор обязан прописать в документе при формировании папки PPAP - на что следует обратить внимание при производстве данного вида продукции. Отсюда появляются такие понятия, как важные ключевые характеристики. Их конструктор выводит в следующие документы: FMEA, HPP (характеристики качества продукции). И дальше прописывает функциональные характеристики, которые влияют на данную продукцию функционально. Они должны быть учтены при формировании техкарточек технологами в описании техпроцессов.

- Назовите главное правило конструктора.

- Конструктору ошибаться нельзя. Ошибка конструктора изде-

лия должна быть устранена еще на этапе подтверждения плана валидации, а если пренебречь испытаниями, то она может вернуться в виде рекламации со стороны потребителя. Ошибка конструкции оснастки влечет несоответствие продукции. И та и другая ошибки повлекут за собой дополнительные затраты либо на конструкторское изменение, либо на доработку. Главная задача - сделать все правильно, чтобы предприятие не нести потом убытки. Поэтому есть правило: проверить расчеты ещё раз.

- Чем ограничиваются возможности конструктора?

- Ответ так. Исходя из имеющегося на предприятии парка оборудования, его технического состояния, наши возможности реализуются на 30-50 процентов. К блокирующим факторам при освоении новой продукции я бы отнес и нежелание заказчика предоставлять полную информацию о продукте по нашему запросу. Обычно она бывает разовой. Поэтому мы можем долго двигаться по пути доработок, что приводит к дополнительным затратам.

После того как конструкторы принимают решение о том, что предприятие готово освоить новый продукт, даже с учетом рисков (о них обязательно информируется потребитель), наши собственные чертежи отправляются потребителю, который может использовать их при формировании своего чертежа. А мы начинаем подготовку производства. Это этап разработки оснастки. Он тоже отличается от того, что был раньше.

Сегодня мы вынуждены разрабатывать две оснастки - опытную прототипную (она не должна концептуально отличаться от той, которая будет применяться при наращивании мощностей) и многогнездную. На прототипном инструменте нужно получить прототип детали. Этот прототип испытать методом монтажа, чтобы проверить наличие или отсутствие геометрических отклонений от того, что мы хотели получить. Как правило, у самого заказчика тоже бывают отклонения от геометрии в узле. По результатам монтажа могут выявиться отсутствие уплотнения, наличие зазоров, некрасивых сопряжений - то, что влияет на эстетику продукта. После этого, безусловно, могут пойти корректировки.

Помимо монтажных испытаний, проводятся испытания функциональные. Изготавливается маленькая опытная партия продукта, которую испытываем с помощью нагрузок. Для этого мы должны разработать испытательную оснастку. Мы используем оборудование заводского Испытательного центра. Если испытания прошли с положительным результатом, делаем контрольную оснастку - кроме обычных пробок и скоб, изготавливаем оригинальную оснастку, с помощью которой можно проверить контуры, то есть имитаторы изделия, позволяющие укладывать деталь в пределах вариаций размеров. Если и здесь всё хорошо, можем проводить финишные испытания продукта. После чего ждем положительного заключе-

ния от потребителя. После его получения начинаем проектирование многомерной оснастки.

- Сергей Юрьевич, сколько сегодня задействовано конструкторов в процессе проектирования?

- Коллектив ПКО насчитывает 8 инженеров-конструкторов. Среди них есть молодой специалист, который пока ещё только учится работать в рамках предъявляемых к нашей деятельности требований. Есть опытные конструкторы, виртуозно владеющие профессией: Александр Иванович Жуков, Анатолий Петрович Глушко, Наталья Анатольевна Купцова, Илья Владимирович Топорков, Василий Евгеньевич Кузнецов, Михаил Владимирович Контузов, Владимир Александрович Князев. Каждый отвечает за несколько направлений.

Одно из таких направлений - 3D-сканирование для подтверждения всех метрических характеристик продукта и реинжиниринг для улучшения бизнес-процессов. То есть В.Е. Кузнецов отвечает за подготовительную и финишную работу. Поставлена цель разработать оснастку для производства многочисленных деталей на иномарки. Для этого используется наша трехмерная машина, которая позволяет нанести облако точек на поверхность образца изделия и передать это облако на экран монитора. Исходя из этих данных, через другой инструмент проводится наложение сеток, с которыми можно потом работать в системе CAD. Это колоссальная, трудоемкая работа. И было бы гораздо проще её выполнить при наличии хоть какой-то "иномарочной" документации, но её нет.

Другое направление конструкторских работ выполняет Н.А. Купцова, и оно связано с разработкой пресс-форм на резиновые детали, штампов на резиновые неформовые уплотнители и формовые сальники. Н.А. Князев проводит подготовку производства для цеха 110, которая включает проектирование полного комплекта оснастки, начиная с линий шприцевания, где используется много разных направляющих, шайб, приспособлений для гибки и догибки, и, заканчивая проектированием стыковочных пресс-форм. С.А. Максаков осваивает процессы разработки контрольно-измерительной оснасткой, а также приспособлений для выпуска деталей узловой сборки. Он же решает задачи по разработке документации на метизы. Компоненты узловой сборки пользуются устойчивым спросом на вторичном рынке - их наше предприятие отправляет на реализацию в ООО "Автоформ".

Направление по проектированию формовой оснастки возглавляет И.В. Топорков, которому в последнее время все чаще помогают конструкторы бюро шумоизоляции: А.П. Глушко и А.И. Жуков. Вместе они проектируют как основную формовую, так и вспомогательную оснастку на резиновые и резиномармированные детали. М.В. Контузов проек-

тирует полный комплект оснастки на неформовые шланги.

Есть еще одно направление в деятельности коллектива ПКО - проектирование приспособлений для сборки резиномармированных деталей, которые получают методом сборки формовой детали с арматурой с последующей развальцовкой или загибкой.

Как видите, род деятельности нашего коллектива охватывает все производственные направления, которые только могут быть на промышленном предприятии.

- Коллектив ПКО проводит сложное поверхностное моделирование. Каким инструментом пользуются наши конструкторы?

- Наши профи действительно достигли высокого уровня в области создания математических моделей. Лучшие наших конструкторов в городе Балаково, пожалуй, нет. Качество чертежей говорит само за себя. Специалисты ПКО - воспитанники советской высшей школы. Вот новичков приходится учить. Не быстро, но знания и опыт приходят со временем. Основная программа, которой мы все пользуемся, это Cimatron. Для получения информации работаем в системе автоматического проектирования CATIA. А для формирования чертежей используем программу трёхмерного проектирования Компас. У нас, к сожалению, нет программы для расчетов на прочность. Это наш единственный пробел.

- Расскажите о работе над созданием оснастки для увеличения объемов выпуска формовых деталей.

- В 2007 году вместе с импортным оборудованием были приобретены у фирмы "REP" по контракту и пресс-формы. На тот момент была задача загрузить прессовый комплекс на полную мощность согласно действовавшему ассортименту. Шло время, модельный ряд автомобилей, на которые изготавливались формовые компоненты, уходил с рынка. Отпала потребность и в выпуске некоторых деталей. А сегодня с ростом объемов поставок продукции назрела необходимость в использовании незадействованных прессов. Поскольку поставщик оборудования, фирма "REP", предоставила нам неактуальную документацию на оснастку, мы были вынуждены провести тщательную проверку при создании чертежей пресс-форм на новые детали. К тому же изготовитель пресс-форм получил уже готовые для них математические модели для быстрого запуска изготовления.

В этом году ПКО подготовит для бюро программистов завода "Полимерзапчасть" 10 матмоделей, по которым будет изготовлена техоснастка. В 2024 году конструкторами было создано 10 единиц оснастки для установки на прессы "REP", 4 из них уже используются в производстве, остальные пресс-формы находятся на изготовлении.

Свою задачу конструкторы БРТ выполнили отлично! Оснастка, сделанная в цехе № 602, достаточно хорошего качества при использовании обрабатывающих

фрезерных станков с ЧПУ. Если бы и Полимерзапчасть применила прошивное электроэрозионное оборудование, то результат обработки был бы выше. Радиус притупления был бы другой.

- Почему возник вопрос доработки пресс-форм для прессы REP?

- Хотелось бы поднять вопрос влияния человеческого фактора при настройке оснастки непосредственно на производстве. Пресс-формы для горизонтальных прессы фирмы "REP" особенны тем, что имеют в своем составе гидравлические элементы для съема деталей. При этом очень важно производить настройку кинематики элементов съема по ограничителю хода с обязательным отключением датчиками в крайних для них положениях. Также нельзя пренебрегать правильной настройкой объема впрыска, чтобы не заливать резиной места кинематики автоматического съемника. Лучше постепенно увеличивать объем впрыска, чтобы не создавать критичные силы для съемников усилия. Надо стараться беречь то, что создано руками других людей.

Есть ещё момент. Нам необходимо восстановить технологию хромировки поверхностей металлоизделий. Это то, что обеспечивает гляцевую поверхность, создает очень маленький коэффициент трения, позволяет легко снимать деталь с пресс-формы. Сегодня предлагают разные варианты покрытия металлоизделий, но для того чтобы принять их, нужны наработки, нужна информация, которая подтверждает, что это действительно работает.

- Кто является потребителем созданного сотрудником ПКО продукта, кроме БРТ и ПЗЧ?

- Сегодня по разработанным специалистами ПКО чертежам оснастки работают на производстве Китая. По предоставленной нами документацией изготовлено три пробных вида оснастки. Результат получился не совсем таким, как у нас, но тоже неплохой. Такая практика сотрудничества будет продолжена. Расчет рентабельности производства новых пресс-форм произведен. Смогут ли китайцы сами проектировать продукт? Может быть. Но это большой риск, на мой взгляд, отдать проектирование на сторону и ждать результата. А если не получится? У нас есть опыт работы и с прессами, и с оснасткой, поэтому мы представляем, что нам нужно.

Сейчас мы стоим на пороге принятия решений. Пока оно такое: мы проектируем для новых деталей одну форму и отдаём ее в качестве тестовой изготовителю для работы. Если результат нас устроит, значит, отдадим заказ на изготовление продукта... Но по нашим чертежам.

- Сергей Юрьевич, есть патенты на ваши изобретения?

- Оформить патент на собственную разработку - слишком дорогое удовольствие. Хотя предприятие могло бы зарабатывать на запатентованных продуктах интеллектуальной собственности.

Татьяна Олейникова

О НОВИНКАХ АВТОВАЗА

Глава АО "АВТОВАЗ" Максим Соколов поделился подробностями о будущих новинках в рамках пресс-конференции по итогам работы компании в 2024 году.

Премьера нового кроссовера, созданного на платформе LADA Vesta, состоится в 2025 году. На данный момент известно, что это будет кроссовер сегмента В плюс. При этом не исключено, что автомобиль в 2025 году покажут только в статусе концепта, так как изначально премьера была намечена на 2026 год.

Кроме того, президент АвтоВАЗа объявил, что концерн представит минивэн в 2027 году. Общий объем финансирования проекта составит 20 млрд рублей, добавил Соколов. Ранее была информация, что АвтоВАЗ намерен представить минивэн в 2025 году. Такие планы осенью минувшего года озвучил вице-президент компании по продажам и маркетингу Дмитрий Костромин. Он добавил, что минивэн дополнит линейку LADA Largus, а его анонс состоится за полгода до старта производства.

Михаил Приходько,
корреспондент Autonews.ru., 15.01.2025 г.

БОЛЕЕ ВЫСОКОГО КЛАССА

АвтоВАЗ разрабатывает новое поколение LADA Vesta. Вице-президент компании по инжинирингу Шмелев помимо прочего рассказал главе государства Владимиру Путину о том, что ведется разработка новой Весты - и она будет относиться к более высокому классу, чем нынешняя (С вместо В+).

28 января В.В. Путин приехал на производственную площадку АвтоВАЗа в Тольятти. Помимо посещения этого предприятия, российский лидер также совершил визит в научно-производственный центр беспилотных авиационных систем "Самара".

Владимир Путин во время визита на АвтоВАЗ осмотрел новинку концерна - предсерийный автомобиль Lada Iskra. Главе государства показали машину в разных кузовах и цветах: красном, белом и синем. Он открыл дверь красного седана, заглянул в салон, однако не стал садиться в автомобиль. Также глава государства сказал, что самый красивый автомобиль из линейки Iskra - модификация Cross.

АвтоМаил.ру, 04.02.2025 г.

ТЯГАЧ В
АНТИСАНКЦИОННОМ ИСПОЛНЕНИИ

На камском автомобильном заводе собрана первая партия седельного тягача КАМАЗ-65955 в антисанкционном исполнении.

Большегруз предназначен для эксплуатации в составе автопоезда с прицепом. Первые опытные экземпляры были собраны на автомобильном заводе в середине 2024 года. Шасси сразу же поставили на главный сборочный конвейер, чтобы выявить узкие места установки агрегатов. "По конструкции эта машина не сильно отличается от полноприводного самосвала КАМАЗ-65952, но является тягачом. Самой трудоёмкой операцией оказалось крепление раздаточной коробки - пришлось даже на 18 минут остановить конвейер. По предложению группы специалистов, сопровождавших процесс, в конструкторскую документацию были внесены коррективы, - пояснил заместитель начальника отдела анализа эффективности сборки автомобиля - начальник бюро Артём Осипов. - После замены формы кронштейна и установки узла с опытным вариантом крепления удалось уложиться в такт конвейера. По итогам этой работы был также заменён поручень для подъёма на раму автомобиля, появилось новое решение по креплению трубки охладителя. Работа по повышению технологичности сборки продолжается".

В антисанкционном исполнении у трёхосного седельного тягача КАМАЗ-65955 более мощный двигатель в 560 л.с., есть комплектации как с электрогидроусилителем руля, так и с двухконтурным ГУРом. Были также заменены коробка передач, раздаточная коробка, пневматическая аппаратура. Большую плавность хода и устойчивость обеспечит пятилистовая рессора на передней подвеске. Для повышения надёжности и грузоподъёмности была усилена и задняя подвеска большегруза.

В 2024 году с конвейера сошло 59 машин, которые уже нашли своего покупателя. На 2025 год запланировано собрать 360 таких автомобилей.

Официальный сайт ПАО "КАМАЗ", 28.01.2025 г.

О ЗАЛОЖЕННОМ ИМУЩЕСТВЕ

В саратовском Росреестре состоялся "круглый стол" с участием риэлторов, специалистов банков и нотариусов.

Участники обсудили актуальные вопросы, связанные с самостоятельной реализацией гражданами заложенного имущества в рамках статьи 37.1 Федерального закона от 16.07.1998 № 102-ФЗ "Об ипотеке (залоге недвижимости)". Инициатором мероприятия выступил Виталий Смоляков, сопредседатель комитета по предпринимательству в сфере экономики недвижимости ТПП Саратовской области, член Общественного совета при Управлении Росреестра и филиале ППК "Роскадастр" по Саратовской области. Нормы, предусматривающие самостоятельную реализацию заложенного имущества залогодателем - физическим лицом путем его продажи для последующего полного погашения кредита или займа за счет вырученных средств, вступили в силу с сентября 2024 года.

О том, как на практике реализуется данная норма, с какими вопросами и проблемами сталкиваются участники регионального рынка недвижимости, как раз, и поговорили за "круглым столом".

Представители банковского сообщества рассказали о существующей практике сопровождения клиентов-собственников заложенного имущества. В частности, сотрудник "Промсвязьбанка" Ирина Луговая отметила, что банк рассматривает соответствующее заявление залогодателя (собственника) в кратчайшие сроки (не более 1 дня) и при положительном решении направляет ему уведомление о согласии на самостоятельную реализацию им своего имущества.

Президент Саратовской областной нотариальной палаты, член Общественного совета при Управлении Росреестра и филиале ППК "Роскадастр" по Саратовской области Валентина Грушичина рассказала о порядке нотариального удостоверения договоров продажи заложенного имущества, в котором есть доли несовершеннолетних.

Эксперт Росреестра Наталья Мизина осветила на вопрос о порядке осуществления государственной регистрации перехода права собственности к новому приобретателю и необходимости погашения регистрационной записи об ипотеке в соответствии со статьей 25 Федерального закона "Об ипотеке".

На экскурсию!

ИНТЕРЕСНО И ПОЗНАВАТЕЛЬНО

Группа работников Балаковорезинотехники планирует посетить "Академию плодородия" - интерактивный познавательный центр Балаковского филиала АО "Апатит" компании "Фосагро".

Организатором поездки на соседнее предприятие выступил профком АО "БРТ". Экскурсия должна состояться в воскресенье, 16 февраля, в 15 часов. Общественный объект находится на предзаводской территории. По сути это современный музей с экспонатами, рассказывающими об истории города Балаково и этапах развития предприятия, его основных достижениях в области производства минеральных удобрений.

Наверняка, посетителям будет интересно посмотреть на орудия труда, которыми пользовались наши предки в далёкие времена, узнать о производстве удобрений, их влиянии на всходы растений и высокие урожаи, проследив за всей производственной цепочкой компании "Фосагро" - от добычи руды до получения злаковых культур. А с роботом, который легко отвечает на вопросы из области безопасности, можно не только познакомиться, но и сделать совместное фото на память. Самые любознательные смогут узнать подробную, но устаревшую меру измерения веса драгоценных металлов - золотник и попробуют вычислить свой вес нестандартным способом.

Известная каждому из школьного курса химии таблица Менделеева представлена в интерактивном виде, а на видеоэкране можно подробно узнать о каждом ее химическом элементе. В "Академии плодородия" есть игровые терминалы, сенсорные макеты и виртуальные лаборатории, рассчитанные на посетителей любой возрастной категории.