

Знак качества—автомобилям ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109

# Крепкий орешек

Название «участок тяжелых прессов» как бы имеет двойной смысл: тяжелы прессы не только по величине механического усилия, но и потому, что задают кузнецам цеха № 14-1 немало проблем.

Тем не менее коллектив 211-й бригады добился принципиально важного результата: все детали «восьмерки», изготавливаемые здесь, укладываются в норматив качества, что дает право лидировать в заводском соревновании за аттестацию на госу-

дарственный Знак качества автомобилей ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109.

Как же удается здесь решать проблему, которая для многих бригад металлургического производства остается крепким орешком? Этот вопрос адресуется начальнику участка тяжелых прессов Л. Я. Кумейко. Сам он из вазовцев первого набора — с 1968 года на заводе. И немудрено, что в цехе о нем сказали просто: Кумейко «знает все».

— Как и многим вазовцам, мне довелось побывать в служебной командировке в Италии и ФРГ. И что особенно поразило там: работают на капиталиста, а к делу относятся так, будто сами хозяева.

К сожалению, до последнего времени у нас не было такого экономического порядка, при котором любому было бы выгодно быть дисциплинированным и работающим. Тем не менее мы стараемся в своем коллективе дать наиболее точную оценку трудового вклада в общее дело. Это повышает ответственность. На сегодня раскладка такая: участок самый большой в цехе, свыше ста человек. Примерно сорок процентов коллектива — кузнецы, которые умеют штамповать, пятнадцать процентов — наиболее опытных, на них все держится. Они доводят несовершенную оснастку, поднаглаживают оборудование. Остальные — новички, которым еще учиться и учиться.

Я не случайно начал с чувства хозяина и этой арифметики. Считаю, что главное в работе над качеством — люди, их настрой. Я мог бы привести данные, кого «штрафовали» за брак, кого разбирали на совете бригады. Хотя предпочитаю политику доверия. Оправдывает она себя далеко не всегда. Есть такие, которых про себя называю «злодеями». И справедливо говорил на только что прошедшей конференции трудового коллектива производства ремонтник, обслуживающий кузнечный корпус, мол, обыкновенная железная педаль для управления прессом, срок службы которой при хозяйском отношении — годы, в «кузнице» держится всего несколько смен. Поставили тогда чугунные педали весом 18 килограммов, с толщиной стенок около сантиметра. Так они продержались пару месяцев... И такое же отношение к пультам управления, двигателям, клещам...

Так что главным считаю работу с людьми, и благодаря ей удается держать брак «в узде».

Некоторые при этом, знаю, усмехнутся, мол, видимо, товарищ не знает проблем с оснасткой, материалами... Уверю, все это есть, как говорится, в полном наборе.

Взять ковочные вальцы. Через них металл проходит предварительную обработку, прежде чем попасть на ковочный пресс. Девять таких вальцев, и все требуют капитального ремонта. Между тем загрузка их стопроцентная, в три смены эксплуатируем. Как быть? Новые обещают, но это песня долгая: пока придет оборудование, пока для него инструмент второго порядка изготовят... В бригаде считают, что, пока ждем новое, надо к старым вальцам искать запчастки и держаться. И не от хорошей жизни готовлю письмо главному инженеру, где обосновываю необходимость увеличить процент внутреннего брака: «держат» качество на таком оборудовании крайне тяжело.

И все-таки стараемся всеми возможными способами. Приходится перебирать детали, особенно рычаги передней подвески после вальцев. Трудоемкость у нас большая. И все время людям внушаю: у вас разряд, думайте, что можно сделать. Не упустите момент, когда пошла некондиционная деталь, остановите пресс, проверьте в ОТК... Это не так просто — заметить вовремя отклонения. Но люди стараются.

Наши мастера — А. Г. Туласов, В. С. Третьяков, бригадиры (а они все знают наладку) постоянно работают в одной связке с технологами, держат качество под контролем.

Семь наиболее трудоемких деталей переднеприводного автомобиля изготавливает бригада. Но больше всего хлопот доставила растяжка передней подвес-

ки. Длинная, тонкая, изогнутая деталь словно издевалась: в самом конце технологического цикла, уже после термообработки в соседнем цехе ее вело, выражаясь техническим языком, размеры уходили... После многочисленных проб и ошибок решили изменить форму сечения заготовок. Это упростило укладку заготовки в ручей штампа, что позволило увеличить норму с 920 до 1168 штук в смену. А все вместе сократило до нормы внутренний брак (3 процента) и внешний (0,8 процента).

Вроде бы только сняли напряженность по растяжке — новая проблема. Пошел металл другого сечения. Значит, надо вновь дорабатывать оборудование, оснастку. Словом, уже добившись определенных результатов, спокойно жить не приходится...

Много вопросов и по поворотному кулаку. Сложнейшая деталь также приносила многочисленный брак. То фигура не заполнялась металлом, то происходили «зажимы» металла. А ведь деталь — ходовой части, проходит стопроцентный контроль... Опять путем экспериментов совместно с технологами, работниками БТК доработали оснастку...

Хочу воспользоваться предоставленной мне возможностью выступить в заводской газете, чтобы поднять вот какой вопрос, непосредственно связанный с качеством деталей для новых моделей автомобилей.

Не позавидуешь инструментальщикам, которым приходится по пять раз переделывать оснастку, внести в нее доработки, исправления, улучшения. И, согласен, конструкторам, технологом надо проявлять больше профессионализма, чтобы доработок таких было меньше. И тем не менее надо ориентироваться инструментальщикам на практику.

А практика такова. В

бригаде внесли предложение изменить сегмент зполучных вальцев для изготовления качественного рычага передней подвески 2108-2904024-70. Еще в сентябре дано извещение № 615 конструкторским отделом металлургической оснастки цеху оснастки № 12-3. Но до сих пор необходимые изменения цехом не вносятся. И приходится нашим наладчикам вручную доводить эту оснастку. Что при этом они думают, а то и говорят — не для печати. Но уж точно, такое наказание, которое применяется к нам цех № 12-3, никак не способствует качеству изготовления рычага для новой вазовской малолитражки.

Освоение «восьмерки», думается, не застало бригаду врасплох. Был опыт, наработанный при освоении «Нивы». Мы изучили виды брака, пути борьбы с ним. Теперь опыт не раз выручал. Как и высокопрофессиональное отношение к делу таких рабочих, как В. М. Мулялин, В. И. Граб, В. С. Емелин, В. Н. Бондарев, В. Я. Чумак, А. И. Ханжин и другие.

Вот видите, опять вернулся к тому, с чего и начал разговор о качестве: к людям, их отношению.

Конечно, было бы нечестно сказать, что у нас решены все проблемы. Первейшим делом, считаю, надо причуды к культурной работе. Да, в наших прессах смазка, солидол, кажется, лезут из всех щелей. Но мыть оборудование надо. Вымыть пресс—работа легкая, грязная, без лопаты, скребка не обойтись. И хоть со скрипом, но эта традиция внедряется на участке. Недавно мне сообщили приятную весть, мол, наши пресса будут красить. Я за это обеими руками. Качество и культура производства — категории взаимосвязанные. Тут и нашему ОТК надо быть строже.

Пока не удается переломить у большинства небрежное отношение к оборудованию, инструменту. Вот эти вопросы надо постоянно держать на контроле.

Недавно довелось мне принимать на работу группу новеньких, семнадцать человек. Надо было познакомиться их с нашей работой, требованиями, которые мы предъявляем к штамповщикам. Я им сказал то, что и «своим» не устаю повторять: «Главное, что требуется, — чувство хозяина. Остальное приложится».