

## Знак качества — автомобилям ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109

# Где лежат невскрытые резервы?

В первом квартале предстоит аттестация на государственный Знак качества автомобилей ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Этот ответственный экзамен автостроителям необходимо выдержать. В противном случае финансовые потери будут исчисляться десятками миллионов рублей.

Свой вклад в повышение качества автомобиля, надежности всех деталей и узлов должно внести каждое производственное подразделение, каждый инженер и рабочий.

О том, как ведется эта работа в механосборочном производстве, наш корреспондент попросил рассказать заместителя директора МСП по качеству В. В. Папшева.

**Виктор Васильевич, качество автомобилей во многом зависит от качества деталей и узлов, изготавливаемых в механосборочном производстве, от их правильной сборки. Что делается в производстве для успеха предстоящей аттестации «восьмерок» и «девяток»?**

— В ходе эксплуатации этих машин выявилось немало дефектов, в частности, по двигателю. Проанализировав ситуацию, мы определили программу действий. В частности, пришлось совместно с конструкторами усилить уплотнение клапанной крышки головки блока, изменили конструкцию самого блока цилиндров и так далее. К сожалению, на все это ушло целых три года. Но результат уже есть. Количество дефектов по двигателю сократилось почти вдвое.

Занимались мы и другими узлами совместно с УГК и УСП. Так, в ходе эксплуатации выяснилось, что уплотнение между главным тормозным цилиндром и тормозным бачком несовершенно. К июню 1987 года удалось решить этот вопрос, и уже во второй половине года количество рекламаций по тормозной системе значительно сократилось. Улучшили конструкцию привода передних колес с целью исключения его разрушения при крайних положениях рулевого колеса.

В комплексной программе подготовки «восьмерок» и «девяток» к аттестации перечислены 39 основных узлов и деталей, которые нам предстояло аттестовать по заводскому перечню. На сегодня не аттестовано два узла.

По нашим расчетам, все, что сделано в 1987 году по качеству, в полной мере отразится на результатах эксплуатации лишь к концу 1988 года, количество рекламаций будет неуклонно снижаться.

Есть у нас и определенные наработки технических решений, пока еще не реализованных. К примеру, существует дефект схода венца маховика, дефект

дорогой в устранении, долгое время казавшийся непобедимым. Год назад мы создали бригаду, включающую специалистов УГК, МТП, МСП и других подразделений, для исследования этого дефекта. Возглавил бригаду начальник отдела анализа дефектов МСП О. К. Алексеев. В результате нашли решение по устранению дефекта. Дело теперь за металлургами, которые должны дать нам новую заготовку

**— А как Вы оцениваете качество поступающих в МСП деталей и комплектующих?**

— Наши поставщики не всегда выдерживают нужную технологическую точность. Есть у механосборщиков серьезные претензии к продукции ДААЗа, объединения «Валаковрезинотехника» и ряда других предприятий. Да и наши заводские подразделения не всегда обеспечивают нужное качество. Если говорить конкретно о восьмой модели, то металлурги буквально заваливают нас некачественными отливками. По отдельным позициям количество брака достигает от 15 до 30 процентов!

**— Виктор Васильевич, качество обработки деталей, как известно, во многом зависит от технологической точности оборудования. А оно стареет, изнашивается. Как решается в механосборочном производстве эта проблема?**

— Для нас это, пожалуй, проблема номер один. Большая часть станков и автоматических линий в МСП работает 15—20 лет в условиях интенсивной эксплуатации, требуемую точность обработки обеспечивают все сложнее. С этой целью в МСП создано бюро расчета технологической точности оборудования. Работа ведется на основе анализа, сделанного ЭВМ. Есть уже первые положительные результаты. За последние полтора года довели до нужной технологической точности более 250 единиц оборудования.

Вслед за оборудованием я бы назвал проблему мерительного инструмента, оснастки. Это сегодня на-

ша «ахиллесова пята». Ясно, что обеспечить высокое качество без мерителя, надежной оснастки невозможно. Тем не менее КВЦ многие годы не удовлетворяет наши потребности даже наполовину

**— Виктор Васильевич, давайте вернемся к делам МСП. Как сегодня оценивается качество вашей продукции?**

Качество узлов мы научились рассчитывать в баллах, на каждый узел есть норматив. 17 основных узлов входят в условный машинокомплект. Норматив качества составляет 207,5 балла. Мы в него укладываемся. Ведется целенаправленная работа над браконосными деталями и узлами. Эта работа приносит плоды. К концу 1987 года количество возвратов из цехов № 46 и 36-2 по основным узлам сократилось в 5—8 раз.

Это стало возможным во многом благодаря тому, что начальники цехов стали нести персональную ответственность за качество. С марта 1984 года директор МСП ежедневно проводит селекторное совещание по качеству

Нельзя не сказать и о роли социалистического соревнования в борьбе за высокое качество. Надежным помощником стала система материального стимулирования за выпуск добротной продукции. И наоборот, брак, допущенный по вине рабочего, оплачивается из его кармана. Нас, правда, нередко упрекают за то, что пока очень незначительная часть бракованной продукции компенсируется за счет виновных. Но принципиальный смысл нашей позиции не просто наказать рублем, не делать это самоцелью, а добиться психологической недопустимости брака.

**— Какие еще, на Ваш взгляд, резервы повышения качества?**

Анализ, проведенный дирекцией МСП, показал, что в последние годы в значительной степени была утрачена ответственность за качество выпускаемой продукции. Возможности человеческого фактора используются далеко не в полной мере. Необходимо внедрять автоконтроль. Это, на мой взгляд, один из эффективных путей повышения качества продукции.

Недостаточно внимания уделяем мы всеобщему обучению персонала вопросам качества. Думаем сейчас, как организовать неформальное обучение, чтобы люди учились думать, анализировать, сопоставлять. Если бы удалось использовать все интеллектуальные возможности человека в процессе производства, это позволило бы значительно прибавить в качестве продукции.

Беседовал  
А. ГОРИН.