

ЕЩЕ НЕ ПОЗДНО

Волжский автомобиль начинается в цехах прессового производства. Все неудачи и трудности, которые встречается на своем пути коллектив прессовщиков, являются уже чисто производственными, то есть нашими, заводскими, а не трудностями строительства и монтажа.

Речь пойдет о плачевном состоянии отдела технического контроля.

Но начнем по порядку. 16 февраля началась штамповка деталей. Лабораторий входного контроля не было. Отдел технического контроля производства не имел не только необходимого оборудования, но и даже определенной «прописки» на территории корпуса. Работников насчитывалось всего... три человека.

Заместитель управляющего по качеству (есть такая должность), проработав два с половиной года, уволился. На его место был назначен инженер А. Г. Гулягин. Он возглавил службу ОТК в самом начале штамповки. Но прошло 4 месяца, и Гулягин уехал на стажировку в Турин. Тогда на это место временно был назначен мастер ОТК по штампам В. П. Усольцев. Так на должности заместителя управляющего по качеству, побывали трое, а работу спрашивать не с кого.

Вступают в строй новые линии (сейчас работает 6), растут темпы штамповки. Каждый день в корпус прибывают десятки тонн металла. Прежде чем он пойдет в прессы, нужно провести входной

контроль. Пока этим занимаются лаборатории исследовательского центра, но пройдет месяц, другой, и они будут проводить только механические испытания металла. Все остальное ляжет на плечи самих прессовщиков. Но плечей-то пока нет (!). ОТК пополнился за счет взятых «напрокат» инженеров из заводоуправления. Но это не выход. Потребность в кадрах удовлетворена на 20 процентов (по штатному расписанию в этом году в ОТК должно работать 100 человек), а отдел кадров производства выслал всего... семь вызовов (!).

Необходимо усилить работу по приему специалистов, которые могли бы найти дефект и показать пути его устранения.

Эти не терпящие промедления вопросы могут и должны решить два человека: управляющий прессовым производством В. М. Ушаков и его заместитель по кадрам И. С. Зиненко. Никто со стороны оказывать помощь не будет.

Но напрашивается и другой вопрос: почему бы не начать обучение мастеров ОТК силами самого завода? В этом году автозавод должен принять колоссальное количество рабочих и служащих (19.500 человек). Будут среди них люди и без специальности. Их можно быстро обучить, если послать стажироваться на родственные предприятия.

Этот вопрос актуален и для других производств. В цехах сварки и окраски сборочно-кузовного производства также не набраны штаты ОТК, а контроль и проверка сваренных кузовов ведется кустарными методами.

Именно сейчас, в период пуска коналадки, надо готовить эту важную для производства службу. Готовить специалистов, оснащать их технически и стажировать в процессе пуска коналадки.

В. ИВАНОВ.

С ТРУДОВЫМ УСПЕХОМ

Профком управления главного энергетика подвел итоги социалистического соревнования.

По первой группе ПЕРВОЕ место завоевал коллектив цеха очистных сооружений воды, ВТОРОЕ — коллектив цеха очистных сооружений канализации, ТРЕТЬЕ — коллектив цеха контрольно-измерительных приборов и автоматики.

По второй группе ПЕРВОЕ место присуждено коллективу центральной электротехнической лаборатории, ВТОРОЕ — коллективу центральной вентиляционной лаборатории, ТРЕТЬЕ — коллективу цеха связи.