

(16+) В руках Каданникова была «трубочка» с фотографиями несоответствий **20 июля был день рождения ВАЗа. В принципе, вся неделя так или иначе проходит под автомобильным флагом. А мы продолжаем рубрику проекта «Каданников – Память», тем более пошли интересные отклики.**

Шел 2004 год. На ВАЗе заканчивались работы по освоению производства принципиально нового семейства автомобилей «Лада Калина». Это была первая вазовская машина, проектирование которой осуществлялось с использованием методов математического моделирования.

«Ладе Калине» отводилась роль модели, которая должна была коренным образом изменить негативный имидж вазовских малолитражек. Именно поэтому освоение ее производства шло под пристальным вниманием высшего руководства АВТОВАЗа, включая председателя совета директоров Владимира Каданникова.

К началу сборки «Калины» на совместном предприятии GM-АВТОВАЗ закончилась подготовка производства и уже серийно производилась «Шевроле Нива». Американцы принесли на ВАЗ новую для отечественного автопрома технологию постановки на производство иных моделей автомобилей.

По технологии GM, товарному выпуску новых моделей обязательно предшествовала сборка пилотных серий. На сборке «пилотов» оценивались и отрабатывались проблемы сборки, видовое и функциональное качество собираемых машин. При оценке качества сборки американцы все несоответствия ранжировали по их восприятию потенциальными потребителями.

Выделялись три категории. Это критические несоответствия, которые для потребителей неприемлемы, их не должно быть на товарном автомобиле. Несответствия малозначительные, которые видимы, но не вызывают негативной реакции. И, наконец, малозначительные несоответствия, которые присутствуют, но потребители их не видят, не ощущают.

Мне, в то время главному инженеру дирекции по качеству, прошедшему на GM-AUTOVAZ школу освоения «Шевроле Нива», довелось участвовать в программе по доводке качества и потребительских свойств «Лада Калины». Как все «первенцы», этот автомобиль, сошедший с новенького сборочного конвейера в корпусе 026, не стал исключением и получил от создателей, поставщиков автокомпонентов и сборщиков, не побоюсь это сказать, букет несоответствий.

Для устранения этих несоответствий по решению совета директоров был организован оперативный штаб во главе с заместителем директора по техническому развитию Анатолием Мелешихиным. Каждое утро специалисты дирекций по качеству, техническому развитию, закупкам и производству производили оценку собранных автомобилей и обсуждали возникающие проблемы.

Уровень качества первых «Калин» оценивался в 350 баллов при 110 на серийно выпускаемых моделях. Многие несоответствия напрямую затрагивали потребительские качества и должны были быть устранены до начала продаж этого автомобиля.

Я составил альбом с фотографиями и описанием неприемлемых, с точки зрения потребителей, несоответствий. Их оказалось около 40. Вот по этому перечню в ежедневном режиме началась интенсивная работа персонала завода и многих поставщиков.

В то же время дирекция по торговле и техническому обслуживанию вазовских автомобилей требовала новую модель на реализацию. Уроки начала продаж в 1995 году еще «сырой» модели «ВАЗ-2110» и резко отрицательное восприятие этой модели потребителями были забыты. Горячие головы требовали выпустить «Лада Калину» на рынок, а потом «по ходу» доводить качество автомобиля.

В этих непростых условиях дирекцией по качеству было принято важное принципиальное решение: найти возможность не выпускать «сырую» «Калину» в продажу. Оставался один

путь – обратиться к председателю совета директоров Владимиру Каданникову. Директором по качеству АВТОВАЗа в тот период был назначен Александр Васильчук, который работал с основания завода и был компетентным специалистом, требовательным и последовательным руководителем при достижении поставленных целей. Когда подготовленный фотоальбом критических несоответствий «Калины» показали Александру Васильевичу, его реакция была мгновенной:

– Я должен это показать Каданникову. Слишком серьезный вопрос, чтобы решать его без Владимира Васильевича.

На следующий день Васильчук улетел в Москву на встречу с ним. Это было единственно правильное решение.

Конечно же, нельзя было предугадать, как отреагирует председатель совета директоров на то, что при готовом к производству главном сборочном конвейере и полностью набранном персонале вдруг надо перенести на более поздние сроки старт производства товарных автомобилей.

Однако в июле 2004 года Каданников прилетел на ВАЗ и в 26-м корпусе (на сборке «Калины») собрал большое совещание специалистов, причастных к освоению производства новой машины. И началась «раздача».

В руках Владимира Васильевича была «трубочка» фотографий из сделанного альбома несоответствий. И, обходя автомобиль, он комментировал каждое несоответствие, задавая неприятные вопросы присутствующим специалистам по принадлежности. Потом обратился к главным специалистам:

– Разве вы не видите эти проблемы? Разве нам недостаточно негатива СМИ по ранее выпускаемым «сырым» новым моделям? Как вы испытывали «Калину»? Столько лет не видели выявленных дирекцией по качеству проблем?

А потом вынес вердикт:

– Никакого товарного автомобиля. Срок – три месяца на доработку. За это время все критические несоответствия должны уйти с товарного автомобиля.

Благодаря этому решению Владимира Васильевича, к ноябрю 2004 года вазовцы сумели убрать все критические несоответствия на «Калине». На моей памяти это было первое на АВТОВАЗе решение по защите прав потребителя и предупреждению негативных выступлений СМИ по новой модели.

Кстати, уровень качества на первых товарных «Калинах» удалось довести до 60 баллов, что значительно лучше серийно выпускаемых моделей. Автомобиль получился симпатичным, с хорошей эргономикой, и пришелся по вкусу массовому покупателю.

**Станислав ЯРЫГИН, бывший главный инженер дирекции по качеству АВТОВАЗа**