



ВАЗ: год за годом

1971 год

22 января Вышел приказ №9 генерального директора завода о подготовке к производству ВАЗ-2102.

Март Первые партии «жигулей» отправлены в Югославию, ГДР, ЧССР, Болгарию, Венгрию.

10 апреля Опубликован текст Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении В.Н.Полякову звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

10 июля Впервые на ВДНХ СССР демонстрируется продукция ВАЗа: вишневая малолитражка «Жигули» и один из двигателей в сборе.

27 июля Издан приказ генерального директора завода №120 о создании передвижных станций технического обслуживания автомобилей ВАЗа.

5 ноября Достигнута проектная мощность первой очереди предприятия. С главного конвейера стало сходить ежедневно в среднем по 735 «жигулей».

1972 год

10 января Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию вторую очередь Волжского автомобильного завода мощностью 220 тысяч малолитражек в год.

28 января Первый троллейбус пришел в Автозаводский район Тольятти. Семь с половиной километров — такова длина нового девятого троллейбусного маршрута.

31 марта Опубликован Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об образовании Автозаводского, Комсомольского и Центрального районов г. Тольятти Куйбышевской области».

31 марта Распахнул двери зрителям первый кинотеатр Автограда «Сатурн».

1973 год

3-10 сентября Автомобилю ВАЗ-2103 присуждена золотая медаль Пловдивской международной (Болгария) ярмарки.

18 октября Подписан акт о присвоении автомобилю ВАЗ-2101 государственного Знака качества №10010.

13 декабря Подписан акт о присвоении автомобилю ВАЗ-2102 государственного Знака качества.

20 декабря Опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Волжского автомобильного завода им. 50-летия СССР орденом Трудового Красного Знамени за успешное освоение проектных мощностей и организацию производства легковых автомобилей.

21 декабря Весь комплекс автогиганта принят в эксплуатацию с оценкой «Отлично». Акт подписан Государственной комиссией.

21 декабря Выпущен первый «миллионник» ВАЗ-2101.

Он из тех руководителей, чей авторитет и талант признают сразу. Его уважали за грамотный подход к делу, за внимание к нуждам рабочих, за открытый характер. Многие из ныне стоящих у руля ВАЗа считают Георгия Федоровича Скобелина своим наставником. А В.Н.Поляков ценил за организаторские способности. Ему удалось вывести в лучшее любое производство, которое он возглавлял. На посту директора Г.Ф.Скобелин был настоящим асом. Игорь Быстрицкий не случайно называл его «скользящим» боссом: он плавно переходил из одного производства в другое, не меняя должности.



БЕЗ ПРАВА СТАТЬ РЯДОВЫМ

— Георгий Федорович, что Вас, человека не связанного с автомобилестроением, привело на ВАЗ?

— С шестьдесят шестого и по радио, и в газетах постоянно говорили о том, что в Тольятти будет строиться автомобильный завод. Вся страна знала об этом удивительном проекте. Первыми туда уехали мои сибирские друзья Виктор Евлухин и Рудольф Вшивцев. Я посоветовался с женой. Решили ехать, пока есть возможность и пока молодые. Оформил себе командировку в Куйбышев на один из заводов, родственных нашему, красноярскому. А приехал в Тольятти. Зашел в отдел кадров, оставил документы, анкету заполнил. И первая встреча мне была назначена с замечательным человеком — Маратом Нутумановичем Фаршатовым. Он сразу же заявил: «Я тебя не отпущу. Пойдешь ко мне в механосборочное главным инженером-механиком.

Георгий Федорович Скобелин родился в 1928 году в селе Павловщина Красноярского края. В 1943 году пришел работать на Павловские судоремонтные мастерские.

1949-1951 гг. — служба в погранвойсках в Хабаровске.

С 1952 года работает слесарем на Госзаводе МПСС. Параллельно заканчивал десятилетку. Рос профессионально: механик, инженер-нормировщик.

1962 г. — окончил Красноярский политехнический институт.

1965 г. — главный инженер Красноярского завода электроаппаратурных изделий.

16 апреля 1968 года — перевод на Волжский автомобильный завод. Должность — начальник ремонтного цеха 38 МСП.

1972 г. — поездка в Италию на ФИАТ.

1972 г. — главный инженер КВЦ.

1978 г. — директор КВЦ.

1982 г. — директор СКП.

1985 г. — директор прессового производства ВАЗа.

В 1997 г. ушел на заслуженный отдых. Награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы Народов, орденом «Знак почета», а также медалями. Удостоен звания «Заслуженный машиностроитель России».

Благодарим директора музея ВАЗа Т.Л.Ралка за предоставленные материалы.

Оформляй бумаги в Красноярске». И сразу же вызов отпечатали.

Из Тольятти полетел в свой главк в Москву — согласие на перевод получать. Один из чиновников, помню, сказал: «Мы туда многих отправляли. Бегут. А Вы — сибиряк коренной, и работа хорошая есть». Нет, говорю, поеду. Вернулся в Красноярск. Никому ничего не сказал. Жду, а телеграммы все нет. Решил сам перезвонить: «Почему мне вызов не высылаете?» — «А Вы не передумали? Хорошо, будет вызов». Через неделю приглашает директор (телеграмму на его имя направили). «Что, Георгий Федорович, уезжать от нас собираетесь?» — и телеграмму показывает: «Разрешено дать перевод на Тольяттинский автомобильный завод». Тут же и секретарь парткома был: «Никуда не поедешь!». Я тогда смело и говорю: «Как вы меня удержите? Ну, выговор дадите по партийной линии, а дальше?» Может, и обиделись, но отпустили все-таки, характеристику дали хорошую.

А уже на ВАЗе выяснилось, что по штатному расписанию должности главного механика нет. Тут снова Фаршатов помог, предложил место начальника ремонтного цеха в МСП. Это как раз по мне. В ремонтном деле опыт большой был, да и руководить приходилось.

— **С чего начинали в новом качестве?**

— Чего только ни делали. Полы клали, оборудование принимали, даже турбазу строили на берегу водохранилища. Ни от какой работы не отказывались. Так и прошел первый год. Была к этому времени создана первая дирекция на заводе — корпус вспомогательных цехов. Как-то подходит ко мне Фаршатов: «Тебя к 11 часам Поляков ждет. Наверное, заберут тебя от нас в КВЦ». А мы уже и сработались, и сдружились все в МСП. Да я и настроен был механиком остаться. Больше часа у Полякова сидел, беседовали. И в конце Виктор Николаевич говорит: «Хотели мы Вам, Скобелин, новую должность предложить». И весь разговор. Через несколько дней вызывает меня управляющий КВЦ Двосин и предлагает (с подачи Полякова) стать его замом управления инструмента и оборудования. Полгода отработал. Двосин выше пошел, сменил его Исаков. И случилось: отстранили от должности управляющего инструментальным производством. Замену найти не могут. И технический директор ВАЗа Евгений Артемович Башинджаган говорит: «А чего искать, давайте Скобелина поставим». Валентин Иванович Исаков в ответ: «Он же не инструментальщик» — «Зато организатор отличный». А Поляков поинтересовался у Исакова: «Думаете не справится?» — «Стравится, но я зама хорошего потеряю». Везло же мне на такие неожиданные назначения.

Виктор Николаевич позже сказал: «Главное теперь в Вашей работе — освоение инструментальных позиций. В любое время

звоните, если возникнут трудности». Договорились, что я подготовлю список проблемных вопросов, решение которых необходимо, чтобы поднять инструментальное производство. Первое, что потребовал, — сто квартир и неограниченное число малосемеек для тех специалистов, которые приезжать будут. И работа закипела. За год приняли 580 квалифицированных инструментальщиков. Искали их по всем городам бывшего Советского Союза. В родном Красноярске моих людей даже арестовывали за то, что специалистов переманивали. Но все не зря было. Инструментальное производство быстро на ноги встало. Сами стали обеспечивать завод инструментами, даже теми, которые закупали первоначально в Италии. Ведущим специалистам приходилось и на ночь в цехе оставаться. Жены звонили, беспокоились. Я успокаивал: «Все хорошо, работает. Мы его покормим, не волнуйтесь». Бывало, я парикмахера привозил: постричь, побрить рабочих. Тяжело было. Но не жаловался никто, понимали важность такой напряженной работы.

— **Георгий Федорович, по каким делам Вас Виктор Николаевич на ФИАТ отправил?**

— Поляков давно хотел меня в командировку в Италию послать. Но я невыездной до 72 года был, так как на оборонном заводе работал в Красноярске. И вот поехал на четыре месяца, посмотреть на инструментальное хозяйство ФИАТа, подучиться. Итальянцы нас всегда хорошо принимали, показывали все, объясняли подробно и доступно. Я все узнал, что меня интересовало, и собираюсь в обратный путь. А Виктор Николаевич говорит: «Останься на август. Посмотри, как у них ремонтное дело поставлено». На ФИАТе в августе каждый год ремонтные работы проводятся. Все рабочие уходят в отпуск, остаются только ремонтники. Красят, чистят, детали меняют в станках, оборудование проверяют. И я с ними целый месяц крутился, подсматривал, да на ус мотал.

Вернулся, а Исаков уже зам генерального по производству. Главный инженер Щезжин стал директором КВЦ вместо него. Я все же рассказывать о поездке к Валентину Ивановичу пошел. Он выслушал и к Полякову повел: «Скобелин мне много интересного поведал». Я вновь отчитался. Поляков: «Вот и хорошо. Знаний прибавили себе. Осваивайте все на практике. С этого дня вы главный инженер КВЦ».

— **Карьера вверх пошла?**

— Да. Через шесть лет я дошел до директора КВЦ. Николая Ляченкова взял к себе главным инженером. И только в рабочий ритм вошли — новый перевод. Директором СКП. Вместо Георгия Александровича Пеньковского, которому врачи из-за сердца работать запретили. «Как? — говорю Исакову (он к тому времени должность генерального занял). — Я же никогда не работал в серийном производстве. Даже не знаю, с чего

там начать». А Валентин Иванович достает блокнот: «Смотри. Здесь у меня список кандидатов на это место. Я опросил своих замов, и все против твоей фамилии галочки поставили. Если и это для тебя не аргумент, то я только что из Москвы приехал. Поляков тебя в резерве держит на место директора одного из автомобильных заводов. Так что если хочешь в Тольятти остаться — соглашайся». Вот так и принял 15 июля 1982 года СКП. Ну, думаю, все — место постоянное. Но ошибся. В 85-м приезжает Поляков (он частенько на ВАЗ по министерским делам заглядывал). А я в тот день на дачу ездил. Вернулся уже в двенадцать ночи. Зять говорит: «Георгий Федорович, вас разыскивают с завода». Потом узнал, что даже в аэропорту по радио объявляли (я секретарю сказал, что по делам в аэропорт еду). На следующий день в кабинете Исакова все и выяснилось: «Виктор Николаевич предлагает вам должность директора прессового производства». «Разве я плохо в СКП работаю?» — «Да нет. Мы наоборот спокойны за производство. Раз вы там, то остановки завода не допустите. Но Поляков рекомендует...». Я отказался наотрез. А Исаков плечами пожал: «Хорошо, буду просить за тебя...». А вечером звонок — Виктор Николаевич приглашает на ужин. Там и уговорили меня «за рюмкой чая» взять прессовое.

А там столько проблем было... Станки часто стояли — до 50%. Люди с неохотой работали, так как за простой их премии лишали, взыскания накладывали. Я сразу же ставку сделал на то, что здесь люди грамотные работают, значит им нужно какой-то стимул дать. Собрал начальников цехов: «Давайте обдумаем, как из такого тяжелого состояния выходить будем. Денег нам никто не даст на новое оборудование». Создали цех по наладке линий и инструмента. И сразу легче стало. Они работали только в третью смену, следили за оборудованием. Реже поломки возникали, производительность выросла, даже на склад продукцию отдавать начали. Систему оплаты я предложил не повременную, а по типу сдельной, премию люди стали получать. А это не только материальная заинтересованность, но и нравственный долг: мой труд ценится, стало быть, я чего-то стою. Вместе с такой истинной приходят дисциплина, порядок на производстве. Так вот и проработал последние двенадцать лет на прессовом производстве. И всегда слова Виктора Николаевича Полякова вспоминал, которые он произнес в начале семидесятых: «На ВАЗе останутся только те, кто верит в успех завода, кто любит свое дело». Я больше тридцати лет отдал заводу и могу сказать, что Поляков тогда прав оказался. Без любви к делу нельзя быть ни работником, ни руководителем хорошим.