

Н. ШТРИХ:

"ХОЧЕШЬ ВИДЕТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ СВОЕГО ТРУДА — НАДО МНОГО РАБОТАТЬ"



Уход ветерана на заслуженный отдых — вещь неизбежная. Но каждый раз становится немного грустно. Ведь уходят люди, с которыми связаны многие достижения автозавода, люди, олицетворяющие собой эпоху...

...На заводе он с декабря 1966-го. То есть по праву может называться ветераном, стоявшим у истоков рождения автозавода. Собственно, весь коллектив ВАЗа тогда состоял из пары десятков людей во главе с **В.Н.Поляковым**.

Сразу стал заместителем начальника технического отдела ПромУКСа. Сначала, вспоминает **Н.Штрих**, было очень сложно. Несмотря на то, что к этому времени он уже имел богатый опыт работы на строительной площадке и в проектной организации, многому приходилось учиться заново. Когда в январе выкопали первый ковш на КВЦ, особенно остро встал вопрос технической документации. Решать его прихо-

дилось на разных уровнях — вплоть до Совета Министров. "Тогда я действительно ощутил грандиозность дела, которым мы занимались, — рассказывает Наум Яковлевич. — Прошло несколько месяцев, а на нас уже работало 73 проектных института, не считая "Фиата". С середины 67-го года мы каждую неделю привозили в Тольятти от трех до пяти тонн (!) чертежей. И так продолжалось по 70-й год включительно".

Коллектив, строивший автозавод, объем производимых работ — это был феномен, не всегда понятный западным специалистам. Когда стройка набрала обороты, здесь каждый день производились работы на сумму примерно в миллион долларов. Цифры были просто астрономические — в сутки вынималось по 100 — 150 тысяч кубометров земли, укладывалось до 5 тыс. кубометров бетона, по 200 кубометров — кирпичной кладки, по триста тонн — металлоконструкций. Сегодня сложно представить себе грандиозные масштабы стройки. Но тогда на ВАЗ работала буквально вся страна. Строители чувствовали гордость за порученное им дело. Не так много людей в мире могут похвастаться участием в подобных проектах. Уже в 73-м году завод был принят в промышленную эксплуатацию.

Все это произошло при участии или под руководством **Н.Штриха** — с 69-го года главного инженера УКСа:

"Я искренне горжусь тем, что на нашем автозаводе без моей подписи не было забито ни одного гвоздя, что не было совершено серьезных технических ошибок, что многие вещи были спроектированы таким образом, что до сих пор работают практически без реконструкции.

Когда строители обратились к руководству завода с претензиями, что нет технической документации, без которой они не могут работать, а институты же просто физически не могли за такой короткий срок ее подготовить, нам пришлось разрабатывать систему параллельного проектирования. Вполне возможно, что сделано это было впервые в России".

В 76-м, когда руководство завода поручило **Н.Штриху** заняться организацией эксплуатации зданий и сооружений (при полном отсутствии в

стране какой-либо документации по данной проблеме), начинать коллективу УГА пришлось с самого нуля — с разработки терминологии. Весьма скоро деятельность УГА заметили и в столице — в 81-м году в "Промышленном строительстве", ведущем строительном журнале страны, появилась статья "Термины и определения по технической эксплуатации зданий и сооружений".

В последние годы забот у УГА прибавилось — завод постарел, всплыла масса проблем с эксплуатацией зданий и сооружений. Руководству стало хорошо понятно, что если этими проблемами не заниматься, то положение станет еще хуже. С 96-го, когда **Н.Штрих** вновь встал во главе управления, он возглавил работу по созданию системы нормативных документов, необходимых для безопасной эксплуатации зданий и сооружений (тоже впервые в стране). (О части этой масштабной работы мы уже рассказали читателям 3-го июля). Процентом на 80 удалось решить проблему подтопления автозавода, построенного в самой низкой части нашего региона, и в результате испытывающего сильное влияние подъема грунтовых вод. Сегодня, уверен **Н.Штрих**, несмотря на то, что пока коллектив УГА работает еще не совсем на уровне, требующемся заводу, управление является одной из ведущих подобных структур в России.

...Его можно было встретить на заводе в самых необычных местах — на крышах, в подвалах, на новых стройках. Что несколько отличается от привычного имиджа руководителя. На вопрос: "Зачем?" — он отвечает просто: "Ни один врач не лечит заочно. Хочешь хорошо управлять — нужно ходить на рекогносцировки. Для того чтобы принять правильное решение, мне нужно все увидеть воочию. Это мое кредо".

Нет, наверное, ни одного человека, знающего состояние территории и сооружений завода лучше, чем **Н.Штрих**. Он по памяти может всегда точно сказать, какова площадь заводской застройки, кровель, дорог. Каково их состояние на том или ином участке. В последние четыре года коллективом УГА вместе с проектным управлением велась грандиозная работа (как обычно — в России). На каждый корпус состав-

ляется компьютерный паспорт, включающий в себя все строительные данные. И сегодня совместно с ДИС УГА уже подготовлено задание на геоинформационную систему, чтобы те, кому для работы необходима информация о "сложимом" заводе, могли получить ее по компьютерной сети.

Буквально накануне ухода **Н.Штриха** был подписан акт приемочной комиссии новых помещений казначейства. Как известно, в целях ускорения документооборота было принято решение разместить финансовые службы непосредственно рядом с заводоуправлением — в его низкой части. Для чего необходимо было провести кардинальную реконструкцию и ремонт помещений. Поручили эту работу УГА. Дело оказалось крайне непростым. Как с технической, так и с организационной точки зрения. Однако строители справились с ним на отлично.

О планах на будущее он пока не думает. Но в качестве обязательного для себя дела называет окончание разработки нормативной документации по эксплуатации зданий. Аналогов ей нет ни у нас, ни за рубежом. Но именно эта нормативная база позволит заводу успешно работать в будущем. Во всяком случае, эффект от ее применения виден уже сегодня — порядка на территории завода стало намного больше. Следует довести до конца, считает **Н.Штрих**, и работу по борьбе с подтоплением. Еще одна тема — изучение изменений свойств грунта для создания критериев геологической безопасности состояния завода. То есть успокаиваться он пока не собирается.

— Мне очень повезло, что я приехал на ВАЗ, — утверждает **Н.Штрих**, — нигде в другом месте я не прошел бы такой школы. Хочешь видеть результаты своего труда, надо много работать. Это один из основных принципов, привитых мне автозаводом. Мой рабочий день длится не меньше 12 часов. В выходные — по 4 — 5 часов, в ходе которых я готовлю документы, которые не успел просмотреть в рабочие дни. Плюс к этому — множество постоянных встреч. Ведь труд должен быть коллективным. Мы все из одной команды. Нам нельзя играть друг против друга.

Подготовил Александр ГУБАНОВ