

Я ВСЕГДА РАБОТАЛ С ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМИ ЛЮДЬМИ

Всесоюзная стройка — ВАЗ — собрала на рубеже 60—70 гг. огромное количество действительно уникальных по всем меркам людей из самых разных уголков необъятной страны. Неординарность первых вазовцев, их умение работать в самых сложных условиях до сих пор вызывают уважение и даже восхищение всех последующих поколений работников нашего завода. Биографии тех, кто стоял у истоков создания ВАЗа, являются ярким свидетельством того, какую роль в организации и работе сложнейших производственных процессов играют конкретные личности. Ведь по большому счету именно личности делают историю, в том числе и нашего завода. И в первую очередь это касается, конечно, личностей руководителей, на чьи плечи легла в период становления ВАЗа колоссальная ответственность.



Среди этой плеяды незаурядных людей — **Георгий Федорович СКОБЕЛИН**, которого и после выхода на пенсию помнят и ценят все, с кем ему довелось работать.

22 декабря Георгию Федоровичу исполняется 75 лет. Это и стало поводом для рассказа о человеке, который не просто отдал более 30 лет жизни Волжскому автозаводу, но и своим примером доказал, насколько зависим от силы личности руководителя весь ход развития огромного предприятия.

СЛЕСАРЬ-РЕМОНТНИК С ПЯТЬЮ КЛАССАМИ ОБРАЗОВАНИЯ

Самая первая запись в трудовой книжке Скобелына датируется октябром 1943 года, когда 14-летнему подростку из красноярской деревни Малая Нахвалка пришлось брать на себя заботу о семье. Отец был в это время на фронте, и надо было помогать матери и сестрам с младшими братьями. Судоремонтные мастерские Енисейского пароходства стали для Гоши первой школой взрослой жизни. Об общеобразовательной пришлось забыть почти на одиннадцать лет.

Вместе с другими сибирскими мальчишками Скобелин вручную делал электроды для сварочных работ, нарезал болты. А затем уже и в ремонте теплоходов доверили участвовать. Именно тогда он получил страшное крещение огнем. Как выскользнул из вспыхнувшего парового котла, который очищал от накипи, сам не помнит. Правая кисть обгорела до кости, чуть до ампутации дело не дошло. Мать едва выходила...

До 1949 года проработал Георгий Скобелин в Енисейском пароходстве. Оттуда и ушел служить в армию. Уже высококвалифицированным специалистом — слесарем-ремонтником пятого разряда. После службы (которая прошла в хабаровской школе подготовки пограничников) приехал в Красноярск, где на одном из оборонных заводов начался новый виток его профессионального становления.

ЧТО ТАКОЕ ЧИСЛИТЕЛИ-ЗНАМЕНАТЕЛИ?

Устроившись в 52-м году в так называемый "почтовый ящик", вывезенный в годы войны из под Ленинграда, Скобелин возобновил учебу, теперь уже в вечерней школе. Как он сам вспоминает — поначалу ох как нелегко пришлось:

— Решил записаться в шестой класс, а сам-то ничего не помню из школьной программы. На уроке математики учитель вызывает к доске, чтобы я решил пример на сложение дробей. Осталось в голове с детских лет, что сначала выполняется действие внутри скобок. Ну и складываю смело верхние цифры дробей с верхними, а нижние — с нижними. Математик в шоке: "Почему не привели дроби к общему знаменателю, прежде чем складывать числители?" А я ни о каких числителях-знаменателях ни сном, ни духом!

Благо девочки из класса помогли. С математикой благодаря их помощи справился быстро, а потом и русский с немецким одолел. Вытянул шестой класс, а уж дальше пятерки пошли почти по всем предметам...

Все это было вечерами. А днем Скобелин бригадир на оборонке в ремонтно-механическом цехе. Работа непростая —

Э.И.Бреккель, главный инженер СКП:

— Основной принцип работы Георгия Федоровича — доверие к людям. Он часто говорил: "Я же не могу знать вопрос лучше вас, вы — специалист своего дела". Такими словами директор производства и окрылял человека, и определял его личную ответственность. И люди тянулись к той планке, которую ставил для них Георгий Федорович. Создавалось впечатление, что для него не было плохих работников. Надеюсь, мы оправдывали доверие этого замечательного руководителя.

с какой стороны ни посмотри. Сил отнимает много. Но сибирская удаля играет, и поспорил бригадир слесарей-ремонтников, что сможет в одиночку снять с пресса тяжелейший маховик — центра полтора весом. Снять-то снял и даже на пол аккуратно поставил, но после этого — ни согнуться, ни разогнуться. Позвоночник повредил, пришлось в срочном порядке восстанавливать здоровье на сероводородных источниках дагестанского курорта Талги. Счастье, что путевку завод выделил. Обошлось без последствий, потом любые тяжести таскал — и ничего...

Утром — завод, вечером — учеба, после 23.00 — работа в средней школе, где выполнял любые ремонтные работы — розетку починить, сантехнику исправить. Иной раз домой возвращался к четырем утра, а в семь — уже опять на завод. От такой нагрузки даже сибирская закалка не спасла. Накопилась усталость такая, что Скобелин едва не бросил вечернюю школу, хотя до окончания учебы оставалось около полугода. Но все же не только аттестат о среднем образовании получил, но и в институт потом поступил — опять же на вечернее отделение. И уже после второго курса политеха получил назначение на должность начальника ремонтно-механического цеха.

Е.И.Шуцовцев, начальник управления охраны труда:

— В 68-м году нас, тогда молодых специалистов, не особо на завод брали. А Скобелин, будучи начальником 38-го цеха, взял целую команду (почти 20 человек). Он доверил нам работу и сумел организовать нас. Это прекрасный, требовательный человек, уважающий труд и человека в нем. Мы вместе начали строить город и завод, вместе учились вазовскому стилю работы...

ПОМАНИЛА СТРОЙКА ВЕКА

К тому времени когда на берегах Волги было решено строить автогигант, Скобелин уже был главным инженером на одном из красноярских заводов. Но ни высокая должность, ни какая-никакая обустроенность в жизни не удержали чету Скобеллиных от желания принять участие в стройке века. И 39-летний сибиряк оказался на ВАЗе.

После встречи с управляющим МСП **М.Н.Фаршатовым** Скобелин по вызову приезжает на завод, где предполагалась его работа в должности главного механика МСП. А должность такая не была предусмотрена, и Фаршатова с **В.И.Исаковым** предложили Скобелину возглавить в механосборке ремонтно-механический цех № 38 — большой и перспективный. Так недавний главный инженер стал начальником цеха на ВАЗе. С этого и началась его вазовская биография. Строительство завода, турбаз, жилого фонда города, приемка, монтаж и запуск



оборудования, самого по тем временам передового.

Чуть больше года проработал Георгий Федорович в 38-м цехе. Успел освоиться, наладить контакты с коллективом, организовать всю работу, а тут — новое назначение. По решению **Виктора Николаевича Полякова** Скобелин становится во главе одного из управлений КВЦ — по производству спецстанов. Спустя какое-то время он уже заместитель директора КВЦ по производству. Перед ним была поставлена ответственной задачей — освоить производство уникального инструмента и оснастки для обеспечения работы завода, чтобы не делать закупку по импорту.

Чего стоило выполнение этой задачи самому Скобелину? Достаточно сказать, что он и главные специалисты-инструментальщики в буквальном смысле жили на заводе. Жены звонили, чтобы узнать, как там их мужья. Даже парикмахеров вызывали на рабочие места...

Благодаря напору и усилиям Скобелина за год в производство было набрано 600 высококвалифицированных инструментальщиков со всего Союза. Удалось освоить изготовление всей необходимой для завода номенклатуры инструмента и оснастки. А спустя несколько лет Скобелин возглавил работу всего корпуса, став его директором взамен **А.В.Николаева**.

С ОДНОЙ АМБРАЗУРЫ НА ДРУГУЮ

Четыре года проработал Г.Ф.Скобелин на посту директора КВЦ. Все нюансы изучил досконально

и никаких планов по смене работы не строил. Думал, на пенсию уйдет из КВЦ. Однако судьба распорядилась иначе. Бывший тогда директором СКП **Г.А.Пеньковский** по состоянию здоровья был вынужден оставить свой пост, и на заводе встал вопрос о назначении нового руководителя в это подразделение. Генеральный директор ВАЗа **В.И.Исаков** и его пять замов оставили свой выбор на кандидатуре директора КВЦ.

— Я и подумать об этом не мог, — говорит Георгий Федорович. — Всю рабочую жизнь провел на вспомогательном производстве. А тут — массовое. Никакого желания менять работу не было. Уверял Исакова, что не справлюсь, так как мало знаком с технологией СКП. Но у Валентина Ивановича почему-то не было сомнений в моих силах, пришлось соглашаться...

К 1982 году, когда Георгий Федорович занял директорское кресло в самом крупном производстве завода, действовавшая там система организации и оплаты труда (когда-то бывшая передовой) начала давать серьезные сбои. Чуть ли не каждый день вдоль главного корпуса выстраивался ряд не укомплектованных сиденьями автомобилей. Сиденья возили пикапами из арматуры, доукомплектовывали машины прямо на улице — и в дождь, и в снег. Качество от этого, конечно, страдало. Другая проблема — бой стекол. А еще — огромная текучка кадров на главном конвейере, куда привлекали и приезжих из Средней Азии, и вьетнамцев, и дворников.

Вот такое хозяйство досталось новому директору СКП, который и здесь с честью оправдал надежды генерального. За три года Скобелин сумел решить все казавшиеся поначалу неразрешимыми проблемы. Изменение оплаты труда, небольшие организационные перестройки — и производство перестало лихорадить. Скаптивший до критической отметки процент прямого схода автомобилей резко возрос.

Помимо того, именно Скобелин заставил всех руководителей изменить отношение к ключевой фигуре любого производства — мастеру...

У СКП к 1985 году оставалась одна беда — плохое обеспечение штамповками из пресового, но эту проблему уже нельзя было решить, сидя в кресле директора СКП. И Виктор Николаевич Поляков (к тому времени министр автомобильной промышленности) в очередной раз ставит перед Скобеллиным задачу — вывести



прессовое из провала. И опять ставка на Георгия Федоровича оправдалась. Уже через полгода после начала его директорства в ПРП сборщиков перестало лихорадить по крупной штамповке. Потом пришел черед и средней. За 12 лет, что Скобелин стоял у руля этого производства, сбоев с обеспечением СКП штамповкой не было.

...Вся практика работы Скобелина на заводе показывает, насколько важно найти правильный подход к решению проблемы и суметь организовать коллектив производства. Георгий Федорович никогда, приходя в другое производство, не вел за собой ту команду единомышленников, что уже сформировалась на предыдущем месте работы. Благодаря своему таланту организатора он умел сплотить любой новый коллектив. А принимаемые им решения всегда становились единственно правильными в любых сложных ситуациях. Казалось бы, создание нового цеха в пресовом — для отладки оборудования в ночную смену — не самый хитрый вариант выхода из положения. Но именно такой путь привел к стабилизации работы. К началу первой смены все прессы были полностью готовы к работе, и сбоев с обеспечением сборщиков не осталось в прошлом. Потом прессовщики удивлялись — почему до Скобелина никому не пришла в голову подобная простая идея?..

Н.П.Дыбин, зам. директора по экспорту и развитию внешнего рынка:

— Георгий Федорович всегда был очень дружелюбен по отношению к людям, какие бы проблемы его ни беспокоили. А это очень ценное качество для любого руководителя. В кругу друзей — это весельчак и заводила. И степь, и анекдот рассказывает мастер. Никогда не обижался на "уколы" подчиненных...

Я желаю Георгию Федоровичу долгих лет жизни, и чтобы он почаще бывал на заводе, где его помнят как замечательного человека и талантливого руководителя.

Пресовое производство стало для Скобелына завершающим этапом всей его большой трудовой деятельности на ВАЗе. Именно отсюда ушел Георгий Федорович на заслуженный отдых. Ушел, поставив производство "на рельсы", позволяющие стабильно и качественно работать. Подготовив после себя достойную смену. И сейчас, спустя несколько лет после выхода на пенсию, Скобелину не стыдно появляться в цехах завода, где его многие помнят и уважают. Уважают за его человеческие качества — он всегда очень доброжелательно относился к людям. Уважают за неоценимый вклад в работу завода. Последним примером тому — недавнее посещение Георгием Федоровичем главного конвейера. Не успел он войти в цех, как к нему тут же с распростертыми объятиями бросился проходивший мимо работник СКП, потом и другие сборщики с удовольствием пожали руку своему бывшему директору, интересовались здоровьем, рассказывали о своих делах...

Наверное, это и есть счастье — когда, вспоминая о тебе, все, с кем довелось работать, говорят лишь добрые слова. Скобелин считает, что ему в жизни повезло. Повезло на хороших людей. Хотя в первую очередь это все же его личная заслуга. Георгий Федорович, решая сложнейшие задачи производства, всегда умел видеть стоящего за ним человека. И ответом на такое внимание к людям — их искренняя признательность, хранящаяся в сердцах долгие годы.

Елена ДЕМИНА
Фото Юрия МИХАЙЛИНА

Игорь Быстрицкий, пресс-секретарь
ОАО "Автоцентр-Тольятти-ВАЗ":

И в людях, и в себе уверен
скользящий босс Г.Ф.Скобелин!