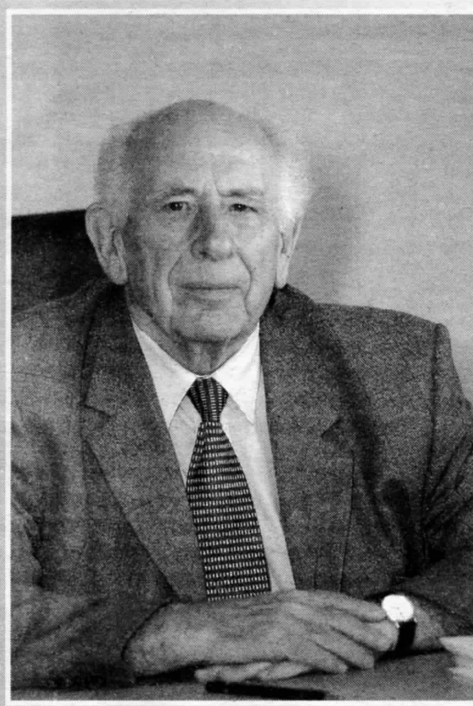


# ЗАСЛУЖЕННЫЙ ТЕХНОКРАТ АВТОВАЗА



Сегодня, 12 января, свое 70-летие встречает Аркадий Яковлевич ГИЛЬБУХ. Ремонтники автозавода между собой называют его по старинке — зам. технического директора. Экологи России — Зеленым человеком года в номинации "Технократ", такое звание всего у шестерых на всю страну. По официальной градации он — зам. директора дирекции инженерно-технологического обеспечения. А по мне, так — последний из могикан, из тех руководителей технической службы, которые не только выпестовали автозавод, но и "держали" его на плаву в самые смурные, безденежные, безалаберные перестроечные времена. А сейчас передают бразды правления следующему поколению менеджеров.

*Технократ — высококвалифицированный специалист, принимающий участие в управлении производством, в разработке и осуществлении технической политики предприятия.*  
(Большой толковый словарь русского языка)

ное шло в отвалы, в почву), то сейчас перерабатывает 80—85%. Эта цифра соответствует мировым стандартам.

— В очерках по истории ВАЗа вы рассказывали, как выстраивалась система ремонтнообслуживания на заводе. Были ли позже в ремонтной службе прорывы, сходные по значимости, по силе воздействия на устойчивость завода?

— С 84-го года в систему ремонтнообслуживания АВТОВАЗа введен ремонт электроники. Идея принадлежала тогдашнему главному механику В.А.Грищенко, а реализацией занимался я, так как в свою очередь возглавил УГМ. Если бы мы тогда не создали соответствующие отделы, лаборатории — словом, базу, сегодня имели бы страшные проблемы по ремонту оборудования. Ведь каждая новая модель автомобиля — это еще и новые линии, станки, печи, более сложные системы управления. Электроника сегодня развивается гигантскими шагами — но мы, вазовские ремонтники, за такими темпами успеваем.

А. Я. Гильбух с тех пор, как появился в УГМ, возглавлял штаб на всех авариях, ЧП, которые приключались на АВТОВАЗе. Пожалуй, лишь одна "прошла мимо" — на печи в МТП в 92-м. Тогда его как раз отправили в Кельн вырывать оборудование, на которое уже были заключены контракты. Государство в ту пору пыталось наложить лапу на валютные счета завода, Гильбух же удалось не только реализовать уже заключенные контракты, но и создать прецедент — открыть официальное представительство ВАЗа в Кельне.

Его не раз посылали на "разбор полетов" на другие автомобильные предприятия страны. Про одну такую командировку проговорился, мол, тогда не выполнил задание В.Н.Полякова.

— Неужто правда, Аркадий Яковлевич?

Он смеется своим заразительным смехом и признается: да, так и было...

той самой системы, о которой я все время толкую.

Кстати, подобная ситуация была и у нас в родном МСП в 2001-м. Ежедневно накапливалось отставание по сборке автомобилей из-за нехватки узлов на передние приводы. Тогда меня руководство завода наделило особыми полномочиями и направило в МСП. В такие моменты надо не объяснять, почему все произошло, а искать выход. И совместно с зам. директора МСП В.В.Бокком мы две недели решали все вопросы и находили выход. Привлекли все службы МСП и завода. Были проблемы по шасси-8 — завод помог с наладчиками, потом оказалось, что и мои любимые металлурги подвинули с заготовками... Смена прошла — сразу анализ, почему нет программы. На ВАЗе ведь есть система! И как только начали контролировать ход производства всех деталей, входящих в узел, дело пошло. Знаете, почему я так ратую за Систему? Она позволяет каждому работнику знать свой маневр.

— Аркадий Яковлевич, я слышала, вы очень жестко проводите совещания. Некоторые даже боятся к вам ходить...

— Не терплю разгильдяев, которые приходят на совещание неподготовленными, хотя на 95% все совещания у меня проводятся по графику, тема обсуждения определена конкретно, состав участников готовится заранее. Знаете, я ведь прошел школу Полякова, сам докладывал на таких же совещаниях. Он жестко спрашивал за исполнение поручений и требовал, чтобы специалист стремился выполнять, а не увильнуть от порученного дела.

— Говорят, Новый год — от печали надежное средство. Ваш день рождения венчается чередой новогодних праздников — наверняка вы любите это время?

— Нет, не очень. Ведь ремонт всю жизнь приходится как раз на праздники, и новогодье не исключение. Так что не до любви, а со своим днем рождения поступаю просто — нередко сдвигаю его "на потом", чтобы не мешал работе.

— Ну вот мы и подошли вплотную к очередной странице вашей биографии — 70-летию. По правде сказать, здесь традиционное место вопроса "за жизнь". Лично для себя я к такому случаю давно заготовила ответ. Его подсказала популярная песня: "Жизнь не удалась, но нету времени на переподготовку". А что бы ответили вы?

— А я скажу — жизнь удалась, и она прекрасна. Несмотря ни на какие житейские перепряды, которых хватало, поверьте. (Да вот взять хотя бы серьезнейшую автомобильную аварию, в которую он попал полтора года назад. Тольяттинские врачи пророчили в лучшем случае инвалидность, немецкие же буквально поставили на ноги, даже палка не потребовалась. — Ред.)

Мне всегда было интересно жить, у меня была работа, которая нравилась. Я никогда не отбывал время, всегда хотелось быть в буче, принимать решения, видеть результаты. Наконец, мне повезло работать в вазовской команде руководителей, а это все незаурядные люди. Что является счастьем и для завода. Будь команда слабой — не пережили бы мы годы с 91-го по 99-й. Так что могу лишь повторить: жизнь удалась и в переподготовке не нуждается.

Р.С. Да, а после первой правительственной награды еще были медаль к ордену "За заслуги перед Отечеством" II степени, орден "Знак Почета" и Трудового Красного Знамени, серебряная медаль ВДНХ, премии правительства России, АВТОВАЗа, в том числе им. В.И. Исакова "Лучший ремонтник ОАО "АВТОВАЗ", "Почетный машиностроитель"... А ведь его первая школьная учительница когда-то написала в характеристике на своего не очень дисциплинированного ученика — мол, не обладает организаторскими способностями. Явная ошибка вышла.

Рина МАРКОВА

дая наполовину из бывших уголовников. Несмотря на предостережения, его "не скушали" и "не затоптали". А в 61-м он уже был главным механиком мостопоезда 403, получил свою первую правительственную награду — медаль "За освоение целинных земель". А еще за то, что считался в тресте лучшим главным механиком мостопоезда, хотя и был в этой должности самым молодым.

После семи лет в Сибири он вернулся в Лубны. Объясняет тем, что на прежнем месте стало ему тесно. Ну а на новом его никто не ждал, на местном заводе счетных машин заявили, что он был главным не по их профилю и пусть начинает с мастера... Словом, следующую страницу биографии — 65-68-е годы — пришлось писать, как говорится, с чистого листа.

Правда, даже через десять месяцев назначают главным механиком завода. Но положила руку на сердце и здесь не чувствовал удовлетворения:

— Считаю, что был недогружен. (Великий русский язык, который допускает, что можно быть загруженным под завязку — и все-таки недостаточно! — Ред.). А тут еще квартиры нет и не предвидится. По тем временам, если у родителей был дом, то тебе ничего и не светило. А то, что дом не твой и ты в нем не хозяин, никого не интересовало.

В 68-м он приехал на ВАЗ и здесь опять начал трудовую биографию с нуля, как если бы объявился на Волге сразу после института, — старшим мастером в 38-м цехе. Прошел все ступеньки служебной лестницы: начальник участка, зам. начальника цеха... и далее вплоть до зам. технического директора. С 1986-го он на этой должности. Выходит, сегодня самый старший и по возрасту, и по опыту. И вот что получается: этот человек никогда не позволял судьбе тащить себя по жизни. Всегда рулил сам, не боясь обстоятельств и неудач. Правда, на Волжском автомобильном он всегда был загружен делами так, что не продохнуть. И сегодня мне интересно знать, кем же он в конце концов себя ощущает: ремонтником, экологом, энергетиком, а может, специалистом по ликвидации чрезвычайных обстоятельств, которые, увы, случаются порой и на АВТОВАЗе?

— Мне здорово повезло, что попал на Волжский автомобильный. Здесь стал человеком разносторонних взглядов, приобрел определенную квалификацию в ремонте оборудования — как технологического, так и энергетического. Хотя, работая в Сибири и на Украине, также совмещал обязанности главного механика и энергетика. Но на АВТОВАЗе иные масштабы. А вот экология оказалась совершенно новым направлением.

— В 1998 году Российское экологическое движение назвало вас "человеком года", выкрасило ваш имидж в зеленый цвет. За что конкретно?

— За систему работы по экологии. Она позволяет ежегодно снижать нагрузку на окружающую среду. Если на заре своей юности автозавод перерабатывал лишь 20% отходов (осталь-



На строительстве КВЦ в январе 69-го. Второй справа — А.Я. Гильбух

— В.Н. Поляков, наш министр, в начале 80-х прислал на завод депешу, мол, на "Москвиче" не идет программа, нужна группа вазовцев с главным механиком, чтобы поправить положение. Я отправился туда в мае — возвратился в октябре и... ни черта не поправил.

Нас позвали по конкретному поводу: нет тормозного барабана, не работает линия "Хеллер". Между тем этой линией на "Москвиче" занимались уже пять месяцев, подключив министерство и научные институты. Нашей команде в день приезда Поляков в свойственной ему манере поставил задачу к шести вечера доложить ситуацию и рекомендуемые меры. Представляете, всей Москвой за пять месяцев ничего не сделали, а нам — к шести вечера!

Ну, мы эту линию хорошо знали. Приехали в четверг, пятницу и субботу "колдовали" над ней, в воскресенье запустили, нарисовали "расстановку", заставили делать тормозные барабаны в три смены. Вы думаете, пошла программа? Не стало кулака — нас бросили на кулак. Через три дня и с ним разобрались, но исчез передний тормозной диск...

Поляков, видя такое дело, отправил нашу команду домой, а меня задержал. Но я с заданием, считаю, не справился, потому что и после моего отъезда программу лихорадило. Дело не в технике было, а в организации, в отсутствии

Во втором томе эпопеи "ВАЗ: страницы истории" есть глава под названием "Система — любимое слово ремонтника". Ну, конечно же, это о нем, об Аркадии Гильбухе, который и сегодня не сомневается: без Ее Величества Системы обязательно наступают разлука, причем не только в технике, но и в головах.

Когда пишешь о человеке в канун юбилея, закон жанра непременно требует не упустить биографию. Что ж, попытаемся разложить эти 70 лет "по полочкам"... Родился в 35-м на Украине, в городке Лебедин. Но своей малой родиной, отчим краем считает Лубны, что на Полтавщине. Туда семья переехала, когда Аркадию было всего 4 года. Отец работал в райисполкоме, мать воспитывала его и младшую сестренку. В этом городе у него было счастливое довоенное детство, там он впервые услышал слово "война". Сперва она казалась ему веселой шуткой: город наводнили солдаты, полевые кухни готовили гречневую кашу и кормили ребятню от пуза... А потом из этого города отец отправился на фронт, а семья — в эвакуацию.

Особым детским зрением, которое замечает лишь подробности, куски картины, он сохранил в памяти, как из разбитого грузовика летят во все стороны оторванные руки, ноги... Помнит переправу через Северный Донец: бойцы, беженцы, техника, живность... Какой-то незнакомый офицер посадил их семейство в свою машину, и только колеса коснулись другого берега, началась очередная бомбежка, и на переправе опять все смешалось в жуткую кучу... Еще одно воспоминание: они остановились в глухой, богом забытой деревне. Неожиданно началась бомбежка, и одна из бомб прямо попаданием накрыла избу, в которой оставалась сестра...

В Лубны он с матерью вернулся из далекого Казахстана, куда их занесла эвакуация. Вернулся с фронта и отец. После тяжелейшего ранения врачи вынесли ему смертный приговор, а он чудом выжил, да еще дошел до самого Дрездена...

Вот мы и перелистали первые 10 лет жизни Аркадия Яковлевича Гильбуха. Следующие расскажем про учебу. Тут тоже не все просто. Если бы не учитель математики Иван Иосипович, который разбудил не только любовь к своему предмету, но и дремавшие амбиции паренька, школьные страницы его биографии оказались бы не столь блестящими. А так — в 9-м классе пятерки по всем предметам, кроме дисциплины (тут стояла довольно натянутая четверка). Школу закончил с серебряной медалью, а Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта — с красным дипломом. Учился, как сам признает, играючи, легко, получил право выбирать распределение: Киев? Харьков? Попросился... в Сибирь. Хотелось посмотреть страну — ведь до сих пор фактически нигде не был. Да моладёжь тогда вообще рвалась на целину не меньше, чем нынешняя за границу. Его направили на строительство первого автодорожного, совмещенного с железнодорожным, моста через Обь (без него не вывезешь урожай целинного зерна, не обеспечишь новую житницу страны всем необходимым). Назначили молодого специалиста и.о. механика участка и дали под начало две бригады — каж-