

Характер, закалённый войной

На рубеже 60-70 годов стройка века – ВАЗ – собрала огромное количество людей из самых разных уголков необъятного Советского Союза. В числе первых, кто приехал на завод, были ветераны Великой Отечественной войны и труженики тыла. Среди них – Георгий Фёдорович Скобелин, в разное время возглавлявший КВЦ, СКП и прессовое производство. На командные посты этих подразделений Скобелин назначался в самые кризисные моменты их работы, когда критическая ситуация ставила завод под угрозу остановки. И с завидным постоянством блестяще исправлял положение дел. Как говорит сам Георгий Фёдорович, его характер сформировал и закалил труд в военные годы. Из всех своих наград медаль «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны» ветеран считает самой ценной.

Школа жизни

Первая запись в трудовой книжке Скобелина датируется октябрём 1943 года, когда 14-летнему подростку из красноярской деревни Малая Нахвалка пришлось взять на себя заботу о семье: отец в 1942 году ушёл на фронт. Судоремонтные мастерские Енисейского пароходства стали для Георгия Скобелина школой жизни.

– Меня приняли в затон, где ремонтировались гражданские и транспортные суда пароходства, только не плотником-столяром, как у нас издавна на роду водилось, а слесарем-ремонтником, – говорит Георгий Фёдорович. – Сварочных работ в затоне было много, а электродов не получали. Делали их вручную, вдвоём с мальчишкой-напарником: всё оборудование было занято на сложных заказах. Один держит зубило, другой бьёт кувалдой; когда видишь, что из трёх ударов два мимо, меняешься. Рубили металл на узкие полоски, рихтовали, натирали мелом с канифолью и сушили в печи. В следующую зиму мне доверили участвовать в ремонте теплоходов – чистил паровой котёл от накипи.

На своём первом трудовом посту Георгий Скобелин едва не погиб. Электричества зимой на теплоходе не было, и, работая, молодые ремонтники подсвечивали себе самодельными лампадками в виде пузырька с керосином. Однажды напарник Скобелина по ошибке залил вместо керосина бензин, и во время чистки парового котла пузырёк выскользнул, облив бензином одежду Георгия, которая тут же вспыхнула.

– Как из котла выскочил, до сих пор не пойму! – вспоминает Георгий Фёдорович. – В беспамятстве все-таки отдернул руку, вперёд вытянул и рыбкай проскользнул: шуплый был. Рванись просто, застрял бы плечами в горловине и сгорел там заживо. Спас ватник, но кисть правой руки сильно обгорела. В Красноярске хирург сразу сказал: «На стол. Не видите разве, гангрена начинается». Мать руку не дала ампутировать. Выходила дома с помощью народного рецепта, хотя я уже внутренне готовился жить без руки: начал учиться писать левой...

Окончание Великой Отечественной войны Скобелин помнит как неописуемую всеобщую радость людей и благополучное возвращение с фронта отца Фёдора Марковича и старшей сестры Татьяны: они прошли войну на 2-м Белорусском фронте, но до победы не встречались. Старшая сестра Таня добровольно ушла на фронт в 19 лет и была связисткой при штабе. Фёдор Маркович служил в пехоте на передовой, дважды был ранен и одним из первых попал под демобилизацию по возрасту. Дочь и отец встретились под Берлином. Татьяна, увидев колонну из демобилизованных солдат, подошла, надеясь встретить среди них отца. Женская интуиция не подвела. В рядах демобилизованных солдат стоял Фёдор Маркович. Обнялись, заплакали... Весь строй солдат, включая командира, искренне радовался этой

встрече: война закончена, отец и дочь с фронта возвращаются домой!

До 1949 года Георгий Скобелин проработал в Енисейском пароходстве. Оттуда и ушёл служить в армию – в погранвойска, на китайскую границу. После службы приехал в Красноярск и в 1952 году устроился в так называемый почтовый ящик – вывезенный в годы войны из-под Ленинграда завод радиоаппаратуры специального назначения. Скобелин возобновил учёбу в вечерней школе. Утром – завод, вечером – учёба. Получив аттестат о среднем образовании, поступил на вечернее отделение института. После второго курса политеха Георгий Скобелин был назначен начальником ремонтно-механического цеха завода радиоаппаратуры.

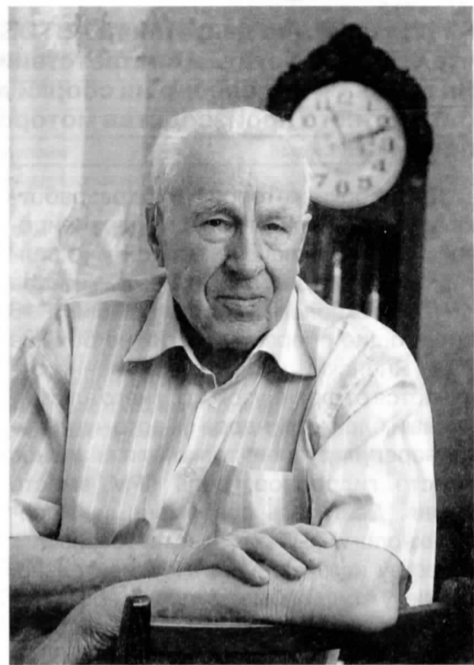
Стройка века

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

На Волжский автомобильный завод Георгий Фёдорович приехал по вызову. Здесь предполагалась работа в должности главного механика МСП, но Скобелину предложили в механосборке возглавить большой и перспективный ремонтно-механический цех. В итоге бывший главный инженер из Красноярска стал лишь начальником цеха на ВАЗе. С этого и началась его вазовская биография, в которой важную роль сыграл первый генеральный директор завода – Виктор Поляков.

Чуть более года проработал Георгий Фёдорович в механосборочном производстве. Успел освоиться, наладить контакт с коллективом, организовать работу, и по решению первого генерального директора ВАЗа стал во главе одного из управлений корпуса вспомогательных цехов. Виктор Поляков поставил ответственную задачу – освоить производство уникального инструмента и оснастки для обеспечения работы завода, чтобы не делать закупок за рубежом.

Освоил и поставил производство на поток. Чего это стоило коллективу и самому Скобелину? Он и главные специалисты-инструментальщики в буквальном смысле жили на заводе, организуя изготовление всей необходимой номенклатуры инструмента и оснастки. Спустя несколько лет Скобелин был назначен директором корпуса вспомогательных цехов. Думал, что и на пенсию уйдет из КВЦ. Однако судьба распорядилась иначе. В начале 80-х последовало назначение на должность директора самого крупного производства завода – сборочно-кузовного, в работе которого к тому моменту начались серьёзные сбои. Тут и некомплектность автомобилей, и бой ветровых стёкол, и огромная текучка кадров на главном конвейере. Руководство ВАЗа убедило Скобелина возглавить СКП.



Антикризисный менеджер Скобелин

За три года Скобелин сумел решить все казавшиеся поначалу неразрешимыми проблемы. Изменение системы оплаты труда, небольшие организационные перестройки, и производство перестало лихорадить, процент прямого схода автомобилей резко возрос.

К 1985 году в СКП оставалась одна серьёзная проблема – катастрофически неритмичное обеспечение штамповками из прессового производства. Решить эту проблему, сидя в кресле директора СКП, было просто невозможно. И Виктор Поляков, к тому времени уже министр автомобильной промышленности СССР, в очередной раз поставил перед Скобелиным задачу – вывести прессовое производство из провала. В ходе долгих переговоров сопротивлявшемуся такому решению Скобелину даже орденом Героя Социалистического Труда пообещали, если справится с поставленной задачей... Справился, и опять блестяще. Правда, ордена из-за смены политической формации в стране и реорганизации АВТОВАЗа так и не получил. Да и не орденом послужил причиной, по которой Георгий Фёдорович незадолго до пенсии всё-таки принял решение возглавить ПрП. Крепко засела фраза Полякова, который, убеждая возглавить производство, сказал Скобелину: «Георгий Фёдорович, если остановится Волжский автозавод и опозорится на весь мир, разве вы будете этим довольны?».

За 12 лет, которые Скобелин стоял у руля прессового производства, сбоев с обеспечением СКП штампованными деталями не было. Иными словами, как когда-то в КВЦ и СКП, Скобелин и в прессовом, что называется, «закрыв собой амбразуру». Сегодня таких руководителей принято называть антикризисными менеджерами. В советские времена этот термин был неизвестен, но именно блестящие организаторы производства вытягивали на собственной энергии весь завод. За трудовые заслуги Георгий Фёдорович Скобелин награждён орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак почёта», орденом Дружбы народов, другими государственными наградами. А недавно Георгий Фёдорович получил от губернатора юбилейную награду к 70-летию Великой Победы и почётную грамоту областного правительства за многолетний добросовестный труд и большой вклад в развитие промышленности Самарской области.

Наверное, это и есть счастье, когда, вспоминая о тебе, все, с кем довелось работать, говорят лишь добрые слова.