

Поиски и находки Петра Киршина



*За тридцать с лишним лет в моих, еще раб-
коровских, записных книжках набралось немало
записей, связанных с П.П. Кириным. Что-то об-
ращалось в заметки, печатавшиеся в газетах,
что-то так и осталось “для памяти”.*

*Недавно начал просматривать, и словно вско-
лыхнуло. Снова встал передо мной образ Петра
Павловича: истового человека-труженика, умель-
ца, просто замечательного человека. Думаю,
вспомнят его добрым словом многие вазовцы.*

Владимир Исаков,
руководитель пресс-центра
Волжского автозавода, бывший мастер,
начальник участка цеха “Мотор-2”.

Уральская закваска

Аэропортовский “Икарус” уже зашлепал резиновыми лапами по лужам, а Петр Павлович все смотрел в окно автобуса, за которым виднелись растерянно и виновато улыбающиеся глаза сына. Закончились его недолгие каникулы, пора на учебу в техникум при мотоциклетном заводе.

И словно не сына, а самого Петра Киршина уносил экспресс в далекий уральский городок Ирбит, в юность...

Его однокласскам не пришлось выбирать дорогу в жизни. Выбор за них сделала сама жизнь. И до Ирбита докатилось дыхание войны, на улицах притихшего городка появились люди с темными от бессонницы лицами — эвакуированные. В подвалах пивзавода, где не так давно созревало “Жигулевское”, день и ночь долбили вековую добротную кладку, тяну-

ли электропровода, монтировали оборудование. Но некому было уже вставать за чудом уцелевшие в дороге потрепанные станки. Город проводил своих отцов, сыновей...

Первый самокат, предмет зависти окрестных мальчишек, Петр Киршин не получил в подарок от старших — сделал сам. В ту пору ему едва исполнилось пятнадцать, а его уже ценили как хорошего наладчика токарных автоматов на новом заводе, с которого по ночам шли на фронт укутанные брезентом тяжелые мотоциклы с пулеметными турелями.

Спал и ел частенько здесь же, в цехе, согреваясь у разогретого металла. “Вспомнишь — и самому не верится, как работали. Люди-то оказались прочнее металла. Больше заботились не о себе, а о станках, дышащих на ладан. Когда же дела на фронте лучше пошли, стали привозить на завод трофейное оборудование. Станки всех стран Европы, что Гитлер захватил. Сами мы их под наши детали приспособливали, поломанные узлы меняли. Тогда мне и пришлось впервые заняться станочной оснасткой. Не было у нас порой времени на составление чертежей, технологии по всем правилам. Честно говоря, и грамоты не хватало. Как появилась какая задумка — берешь в руки инструмент и уже не бросаешь, пока по сработает наметенное”.

...Еще маячили в степи белыми клыками колонны будущих корпусов ВАЗа, но уже складывался костяк коллектива тольяттинских автомобилестроителей. С раннего утра к зданию дирекции волнами шли люди. По внешнему виду, поговору запросто можно было определить, кто откуда. Даже своеобразные землячества образовывались: челябинцы, москвичи, минчане, куйбышевцы, горьковчане, ярославцы. Средний возраст составлял 26 лет, а на тех, чье летоисчисление близилось к сорока, поглядывали искоса, чуть ли не подозрительно. Рассказывают, однажды вечером в общежитии отогревались заводчане после остервенелой пурги. Один из самых ершистых завел разговор, обращаясь к Петру Павловичу Киршину, наладчику второго моторного цеха:

— Странно мне, Палыч. Я вот за душой ни кола ни двора не имею. Ты же солидный человек, мне в отцы годишься, зачем ты-то здесь? Завод и так построят.

— Погоди, такие, как я, вам еще пригодятся. Старый конь борозды не портит, — попробовал отшутиться Палыч. Но парень не унимался:

— Ты все-таки скажи: зачем на автозавод приехал? За квартирой?

— Да нет, — у меня и в Ирбите двухкомнатная со всеми удобствами.

— Ну, значит, машину спишь и видишь.

— Опять ты парень не угадал. “Запорожец” уже есть. На заработки не жаловался. Шестой разряд имею. И наладчика токарных автоматов, и слесаря по оснастке. Конечным делом, рацпредложения были. И заводу польза, и мне премии. Так что ни машиной, ни рублем длинным ты меня не заманишь.

Парень обиженно засопел, поискал еще какие-то занозистые вопросы, потом, махнув рукой, задумался: “Вот чудак, Палыч. Что на что променял...”

Был тот разговор в начале 1969 года. Определили Киршина на ВАЗе в бригаду, изготавливающую жестяные детали. Конечно, эти изделия не сравнишь по сложности, скажем, с поршнем, блоком цилиндров или даже с клапаном. Но только тот, кто сталкивался вплотную с массовым производством трубок, “жестянок” двигателя, знает, как важно хотя бы частично автоматизировать станки, применить удобную технологическую оснастку.

Долгое время не удавалось освоить отрезной станок-автомат. Трубки сложной формы упорно ломали импортные фрезы, рвали сетку транспортера. Прошло несколько месяцев, прежде чем удалось Киршину выявить и устранить причины. Даже весьма осторожные к новшествам шеф-монтажники фирмы оценили по-инженерному грамотные рекомендации вазовского наладчика, выполнив в соответствии с ними необходимые изменения.

— Хорошего наладчика работа не ищет. Сам найдет, — рассказывал мне тогда о своем товарище мастер Владимир Иванович Холява. — Видит Петр Павлович, что рабочему на сварке перегородки картера приходится совершать чуть ли не акробатические этюды — неудобное приспособление. Как помочь? Тоже не вдруг мысль-то добрая приходит. Не сразу удачная получилась конструкция. Зато теперь парни только с его “лягушкой” — так окрестили киршинское изобретение — и работают. Пожалуй, нет в бригаде станка, который не “довел до ума” Петр Павлович. Но есть у него и самые любимые, те, над которыми больше всего колдовал.

Плана по рационализации Киршину никто не давал, но у него острый глаз на узкие места и, что главное, заботливость. Мастер ли попросит помочь, рабочий ли — отказа нет. На станках точечной сварки положено в очках работать. А занятие не из сидячих. Наклонится оператор, очки с носа валяются. Неудобно. Вот Киршин и приспособил щиток пластмассовый на станке. И техника безопасности соблюдена, и рабочему удобно.

Даже в дни вынужденного отлучения от своего ремесла, когда с товарищами Автоград строил, тянулась его душа

к технике. Подниматься на верхние этажи комплексного общежития без лифта — путешествие не из самых приятных. А ведь во время отделочных работ приходилось заводчанам эти марши до 12-го этажа и с груженными носилками делать. Высотный подъемник и насос, подающий раствор наверх, часто ломались. Не выдержал Киршин, разобрал редукторы, муфту очистил от ржавчины, грязи, залил свежим маслом, где надо, дополнительные кожуха из жести смастерил — теперь ни слякоть, ни дождь стали не страшны.

...За городом с непривычным именем Тольятти Киршин пристально следил по газетам с самого начала большого строительства. К тому времени к Петру Павловичу пришла известность одного из первейших на Ирбитском мотозаводе рационализаторов. Даже с соседних предприятий ходок слали за советами, а то чертежи достать. Да и сам он повидал немало, бывал на конференциях изобретателей, доверяли ему приемку нового оборудования. И все же, наслышанный о новой столице отечественного автомобилестроения, о техническом совершенстве завода, он порой завидовал тем, кому доведется там работать. Но когда один из бывших ирбитчан обратился к нему самому с предложением поехать в Тольятти, Петр Павлович растерялся: “Конечно, люди, имеющие опыт, особенно нужны на новом производстве. Но как же так? Четверть века провел на мотозаводе — и вдруг уехать... Легко сказать”. Не один раз собирал он свой семейный совет. Жене по душе пришелся климат Жигулей. Все же суров Урал, скуповат на теплые денечки, “сколько раз деревца сажала в саду, столько раз мороз их бил”. У сына и дочери свои доводы нашлись. Манили необычайные масштабы стройки, романтика нового, эти распахнутые паруса юности. Значит, дело только за ним самим... И скоро пекли ему пироги в дорогу.

“Мозговой штурм”

Когда начал ВАЗ набирать обороты и счет “Жигулям” пошел на сотни тысяч, выявилась в эксплуатации проблема, доставившая хлопот заводским инженерам, специалистам. Ремень привода вентилятора часто не выдерживал гарантийного срока эксплуатации и сразу попал в дефицит. Рекламации и разлохмаченные остатки ремней со всей страны везли на завод.

Надо сказать, что хоть и имел ВАЗ-2101 именитого итальянского родственника ФИАТ-124, однако “сердце” автомобиля, двигатель, создавался практически заново под суровые российские условия.

Так оказалось, что суммарные погрешности штамповки, сварки, пайки вазовского шкива вентилятора, все вроде бы по мелочам, но в итоге приводили к катастрофическому износу ремня.

В цехе “Мотор-2”, где изготавливались шкивы, организовали “мозговой штурм”: как устранить огрехи технологии, уменьшить биение шкива? Не забыли в “штурмовую” команду пригласить Киршина и других наладчиков участка. Сообща решение было найдено. Дополнительная операция калибровки шкива помогла бы избавиться от головной боли. Нашли и станок, который можно переналадить. Однако предстояло заново разработать и изготовить загрузочно-разгрузочное устройство, сделать матрицу и пуансон, калибровочный ролик, изменить циклограмму станка. Да так, чтобы заработал он в автоматическом режиме, без дополнительных трудозатрат. Оснастку всю тут же в производстве аварийно делали.

Служба контроля качества над душой стояла: скандальные претензии шли потоком. По полторы, а то и по две смены не уходил из цеха Киршин, подгоняя детали, отлаживая станок в ручном, а затем и автоматическом режиме. Автомат для калибровки шкива вентилятора принимали сами у себя, но по всем правилам, без всяких скидок. Построенная по замрам диаграмма твердо свидетельствовала: отклонения близки к нулю. С разлохмаченными ремнями было покончено.

Киршинские тележки

Часто в цехах ВАЗа замечаешь приспособления, позволяющие легко передвинуть с места на место тяжелый контейнер там, где не может развернуться автопогрузчик. Рама на колесиках, на ней еще одна рама, поднимающаяся на шарнирах с помощью рукоятки, — вот и все. Надежно. Просто.

В 1970 году, когда массовое производство автомобилей только еще начиналось, на участке, где работал Петр Павлович Киршин, перевозка деталей стала настоящей бедой. Погрузчиков не хватало. Но и когда удавалось заполучить их, техника неуклюже застревала среди густо расставленных станков. Груженные контейнеры парни покрепче волоком за таскивали в глубь участка, а затем извлекали обратно.

Киршин тоже ворочал контейнеры, возмущался, жаловался на отсутствие транспортных средств. А потом, улучив свободную минуту, в сторонке рисовал какие-то эскизы. Однажды подошел к начальнику участка, попросил выделить в помощь сварщика, пообещав, что за несколько дней сделает

что-нибудь для перевозки контейнеров. Больше Петр Павлович ничего не просил, потому что отходов металла в ту пору по корпусу было разбросано сколько угодно, а как он распорядится своим личным временем, кроме жены Валентины Андреевны, никого особо не интересовало.

Тележки удались. С других участков и цехов приходили, спрашивали: “А где тут у вас тележки киршинские?” Щупали, мерили. Что-то переделывали, усовершенствовали. Петр Павлович был не в претензии: “Не для себя, для людей старался”.

Сколько их с тех пор, киршинских-то тележек, понастроили! Да разве в счете дело? Не в характере Киршина считать, кому и в чем оказал помощь. Там конструкцию транспорта изменил, здесь, чтобы травм не было, блокировку поставил...

Позже, когда БРИЗ на заводе появился, стал Петр Павлович одним из первых в механосборочном производстве рационализаторов. И если перевести его новаторский вклад на цифры статистики, то получится, что за счет экономическое эффекта от внедренных им рационализаторских предложений вполне можно было бы Киршину лет тридцать зарплату платить. Со всеми премиями.

Государственная задача

Сложилась однажды ситуация, про какие говорят: “хуже некуда”. Должен был начать Волжский автозавод поставку направляющих втулок клапанов в запасные части. Для спецавтоцентров по всей стране и на экспорт. Уже и в план детали включены. А оборудование поставщики изготавливать отказываются. Детали, мол, хрупкие, тонкостенные...

Каждому покупателю мы, конечно, этих объяснений напирать не могли. Что с таких бумаг проку? Технологи перебрали все станки, какие на заводе неиспользованными стояли, не шутка — десятками тысяч в месяц ответственные, оригинальные детали делать. К тому же с глубоким сверлением. Наконец, нашли многошпиндельный станок, который решили оснастить для этих целей. Но когда-то еще техпроцесс разработают, конструкторы чертежи выполнят, КВЦ оснастку сделает. Да и сам станок совсем для других целей. Никакого опыта по модернизации оборудования в ту пору еще не было.

— *А как поступали в таких случаях в войну?*

— Так ведь то война... Тогда любая задача была государственной.

— *А сейчас — не государственная?*

Петр Павлович вспоминал:

— Подошел ко мне начальник цеха Александр Михайлович Каганович, спрашивает: “Не забыл токарные автоматы, на которых в Ирбите работу начинал?” “Как же, забудешь, — отвечаю, — такое на всю жизнь. Своими руками оснастку заново делали. За несколько дней на военную продукцию любые станки настраивали. Нужда заставляла”. “Ну, говорит, раз не забыл, то помоги еще раз. Кроме тебя, Петр Павлович, никому. Не сделаем — завод подведем. Освоить выпуск запчастей — задача государственная”.

Много вечеров потом провел Петр Павлович у того станка. Много деталей по его эскизам сделали, а потом сам он все по месту подгонял, отлаживал с помощью товарищей. К сроку успели.

Крепко выручил тогда станок производство.

Бригадир

Бригада, где работал Киршин, не из простых. Большая номенклатура обрабатываемых деталей, бездублерные станки и оснастка, операции, которые не просто поддаются механизации и автоматизация, — все это требует от бригадиров и мастеров умения правильно организовать труд, обеспечить бесперебойную работу оборудования, найти к каждому человеку подход, разъяснить задачи производства.

За годы работы немало мастеров сменилось в бригаде. Кто в технические службы перевелся, кто в цехе на повышение пошел. Я сам работал здесь несколько лет назад мастером, — рассказывал тогдашний заместитель начальника цеха Николай Петрович Харченко, — и знаю, что со многими трудностями было легче справиться потому, что рядом был отличный товарищ, бригадир Петр Павлович Киршин. Практически вся бригада, да и многие рабочие из соседних, — его ученики. Некоторые уже сами стали бригадирами, наладчиками, наставниками молодежи. Анатолий Семенович Митрошин, например, наладчик в соседней бригаде. Награжден орденом “Знак Почета”, Святослав Иванович Максименко стал сменщиком Киршина. Тоже, по мнению наставника, толковый, старательный парень...

Бывший секретарь партбюро цеха В.И. Дивулин добавляет: бригады мастеров не выбирают. Присылают же порой молодых, неумелых. Пришел к нам один такой, ни опыта, ни знаний. Однако тут же на рабочих накричал: “Я сказал — должно быть. И точка!” Отвел его Петр Павлович в сторону

вежливо: “Много так с людьми не наработаешь”. И отчитал строго, но по делу. Ничего, понял парень...

А вообще-то Киршин прямо болел, когда человек какие-то проступки совершал или думает с завода уходить, — продолжал В.И. Дивулин. — Мы его в товарищеский суд выбрали заместителем председателя, потому что справедливый он, переживает за все. И на партийных собраниях Петр Павлович не отмалчивался. За сохранность оборудования с принципиальной критикой выступал. Часто в школы его приглашали, он там ребятам о профессии своей рассказывал.

Несколько строчек в газете

Более полусотни вариантов двигателей выпускало механо-сборочное производство, чтобы удовлетворить разнообразные требования потребителей из десятков стран мира. Многие из комплектаций рождались, благодаря применению деталей, обрабатываемых в цехе “Мотор-2”: труб, щитков, картеров.

Это в старину портному семь раз отмерить надлежало, прежде чем раз отрезать. На Волжском автозаводе, когда и резать приходится не один раз (программа выпуска не та), и материал подороже, началу массового выпуска, как правило, предшествует изготовление опытных партий уже не в экспериментальном цехе, а в реальных производственных условиях. Еще и еще раз уточняются технология, конструкция оснастки, инструмента, делается все, чтобы избежать неприятных сюрпризов.

В такие дни Петра Павловича Киршина можно было увидеть рядом с технологами отдела методов обработки Зоей Васильевной Сапожниковой и Василием Ивановичем Самусевым. Все детали, обрабатываемые на участке, и те, что будут установлены на моделях новых, заранее “примеряются” к имеющемуся оборудованию, оснащению. Немало смекалки и умения приходится проявить, прежде чем появятся первые опытные партии.

Изрядно пришлось повозиться с масляным картером для “Нивы”, рассказывал Киршин. Заготовка глубокой вытяжки трудно давалась прессовщикам. Самому не верится, но, чтобы получить первые полсотни деталей, ножовкой отрезали у одних бракованных картеров фланец, у других часть поддона, затем комплектовали, вновь сваривали, паяли, чтобы обеспечить герметичность. И все-таки передали для дорожных испытаний партию машин в срок, как и обещали. Вскоре и у прессовщиков дела на лад пошли, и мы основную технологию освоили.

Петр Павлович стал авторитетным и надежным помощником в вопросах подготовки производства. Его богатый опыт наладчика сочетался с навыками заядлого автолюбителя. Кстати, ряд его новаторских предложений связан с изменениями конструкции деталей автомобиля.

Шло время, в газетах порой появлялись скромные сообщения о первых партиях новых машин для испытаний, международных салонов, о начале экспорта “Жигулей” еще в какую-нибудь далекую страну. Всего несколько строчек, за которыми стоял напряженный труд тысяч людей, в том числе и наладчика Петра Павловича Киршина.

Премия

В заводском музее сохранилось письмо, в котором Госкомитет СССР по Ленинским и Государственным премиям извещал Петра Павловича Киршина о том, что надлежит ему получить 416 рублей 67 копеек, причитающиеся к званию лауреата Государственной премии 1983 года.

От нашего министерства была тогда целая группа работников разных заводов удостоена этого звания и премии. Одной на всю группу. Если поделить на каждого, и получалась в аккурат такая сумма с копейками. Напомним, что автомобиль тогда вазовский стоил более 6 тысяч рублей, телевизор цветной — более 600. По очереди, конечно, в госмагазине.

Когда вернулся Киршин из столицы с лауреатским значком, друзья от души поздравляли его с наградой. И земляки-ирбитчане, с кем еще мальчишкой в военную пору в цех пришел, и наладчики, кто уже на ВАЗе у него выучились, и начальники разные, с кем заводские проблемы решать довелось, и просто вазовцы, рабочие, кому помог добрым словом, советом, кому труд облегчить старался своими новшествами. Однако “медные трубы” славы доставили Киршину немало горьких минут.

Нашлись такие люди, кто не мог, а может, не хотел понять, почему именно ему, простому наладчику Киршину, был вручен когда-то орден Ленина, почему его пригласили на прием в Кремль, за что ему премия от государства привалила — уж, наверняка, куча денег...

Доходили пересуды и до Петра Павловича. А тут еще напасть. Начали приглашать в президиумы разные по собраниям и конференциям. Он не любил парадных пустых речей. Был старомодно скромен среди завсегдатаев-активистов. Его гораздо лучше понимали там, в механосборке

или в подшефной школе. Сменив парадный пиджак с наградами на спецовку, спешил Киршин к себе в бригаду отработать смену, чтобы не быть в долгу перед своей совестью. «Он нам всем примером был. Требовательности к себе и людям, — вспоминает бывший наладчик и цеховой комсорг, а нынче начальник отдела кадров завода «АвтоВАЗагрегат» Анатолий Семенович Митрошин, работавший под началом Киршина с 1970 года. — Когда поступал я на юридический факультет, взял свободную тему экзаменационного сочинения. О людях, которые для нас примером в жизни стали. Написал про Киршина Петра Павловича...»

Невольно молчим, вспоминая Палыча, красивого, крепкого мастерового человека. Его широкое, открытое лицо, щедрое на улыбку, светлые пшеничные волосы, лучистые, располагающие к доверию глаза...

В начале 70-х получили мы для установки на паяльные печи платиново-родиевые термодары. Совсем невзрачные серые клубочки проволоки, впрочем, стоили, как несколько «Жигулей». Ни сейфов, ни охраны, ни сигнализации на участке не было. Только Киршин обладал металлическим инструментальным шкафом. Петру Павловичу и поручили сбегать ценность до монтажа, безо всякой расписки. Верили ему, как себе.

...Трудно сказать, что повлияло больше: постоянная работа на пределе физических возможностей или психологическое напряжение, особенно когда лег на его плечи еще и груз лауреатства, только в 1984 году парализовало Петра Павловича. Валентина Андреевна тоже с работы ушла, чтобы мужу помогать. Ученики, что навещали его, рассказывали: сильно переживал он за свое вынужденное отлучение от дела, от людей. Но, пожалуй, еще больше от того, что куда-то не туда начала поворачивать жизнь в стране.

Душу отводил в Переволоках, на даче. Песню очень любил — «Уральская рябинушка». В 1990 году не стало Петра Павловича. А корни его остались на «АВТОВАЗе». Сын Михаил Петрович — хороший специалист по карбюраторам, представитель ДААЗа по топливной аппаратуре. Дочь, Наталья Петровна, контролером работает на «АвтоВАЗагрегате». Уже и внук на завод собирается. Закрыт прием, но, думаю, сделают скидку, чтобы продолжилась киршинская династия.