



ДМИТРИЙ АВДЕСНЯК: «АВТОВАЗ БЫЛ НАШИМ ДЕТИЩЕМ»

Дмитрий Яковлевич Авдесняк – из поколения отцов АВТОВАЗа. Молодого горьковчанина с конструкторским талантом, голосом оперного певца и умением собирать вокруг себя друзей приняли на работу на строящийся завод пятьдесят третьим. Под этим постоянным табельным номером Авдесняк спроектировал самый первый штамп Волжского автомобильного, во многом определил оснащение прессового производства и стал пионером в стране, начав перевод проектирования и изготовления штампов на цифровые технологии. Тем не менее, спустя годы, лишь укрупнившие успехи прошлого, собеседник «Волжского Автостроителя» не склонен идеализировать свою эпоху, её людей и достижения. Но любовь к заводу, такую, что испытывают только к своим детям, признаёт безоговорочно.

ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТИЙ

– Дмитрий Яковлевич, вы начинали карьеру в отделе главного технолога ГАЗа. Работали не только с бумагами, но и в цехах: готовили оснастку, штампы для легковых и грузовых автомобилей. Почему решили перевестись на ВАЗ?

– Пришёл на ГАЗ в 1959 году после окончания Горьковского политехнического института, вместе с супругой, кстати говоря: на последнем курсе поженились и были направлены на Горьковский автомобильный. Попал в бюро проектирования штампов. Конструкторская работа понравилась. Быстро набирался опыта: в 1965-м получил первую квалификационную категорию и группу в подчинение. Проектировали штампы для ГАЗ-24 «Волга» и для других заводов: ЗИЛа, «Запорожца», КраЗа, МАЗа.

Жили с родителями. Родилась дочка – начал искать работу, где предложили бы отдельную квартиру. В 1962 году получил гарантийное письмо от Заволжского моторного завода и подал заявление на

увольнение. Однако мой начальник отдела и директор Дворца культуры обратились к руководству завода и мне предоставили комнату в коммунальной квартире. В 1966 году в газетах и на телевидении стали много говорить о новом автозаводе, который было решено строить совместно с итальянским заводом «ФИАТ». Один из наших ведущих конструкторов уехал на ВАЗ начальником отдела и меня пригласил возглавить конструкторское бюро. Я не сразу решился покинуть родной город и завод, оставить родителей. Но привлекала возможность получения хорошей квартиры и новой интересной работы. Моя супруга и родители поддержали меня.

– Как вас встретили завод и город?

– 25 июля 1967 года прилетел в Курумоч. На площади перед аэровокзалом – ни машины, общественный транспорт до Тольятти не ходил, такси вызвать невозможно. Подкатил грузовичок: шофёр и экспедитор согласились помочь – посадили меня с чемоданчиком в кузов, довели прямо до дирек-

ции Волжского автомобильного на Новозаводской. В этот же день я устроился начальником конструкторского бюро проектирования крупных штампов, получив постоянный номер 53.

Ни завода, ни конструкторского отдела ещё не было. Только мы, чуть больше 50 человек, во всём здании. Работа – в основном бумажная: получали технические задания на оборудование, знакомились с ними, искали поставщиков. Когда начали приезжать рабочие, временно устраивали их на соседние заводы.

На месте прессового и ремонтной кузницы были котлованы, копали их под кузовной корпус; на месте КВЦ уже стояли колонны. И шли грузовики, грузовики – везли бетон, землю. Иногда мы помогали и на стройплощадке.

А в августе 1967 года из Турина прислали чертёж металлической плитки пола, которой должны были выстлать проезды, в основном, вспомогательных цехов: металлургического производства, прессового, КВЦ. Для неё я спроектировал первые штампы на заводе. Заказ на изготовление плитки разместил на ГАЗе.

– Знаете, что её до сих пор хвалят?

– Конечно. Это уникальные полы: без износа. Узнав про них, приезжали с разных заводов, брали у нас чертежи штампов и тоже делали такую плитку – она разошлась по всей стране.

НЕ ХУЖЕ ИТАЛЬЯНЦЕВ

– Вы были одним из специалистов, направленных на обучение в Турин. Чем запомнился «итальянский» период ВАЗа?

– Тогда многих направляли в Италию, но мы были одними из первых: уехали на три месяца в феврале 1968 года вместе с Володей Каданниковым, назначенным заместителем начальника цеха крупной штамповки ПрП. От прессового на ФИАТе было уже три специалиста. Но в основном делегацию – всего человек 30 – составляли механики и сборщики.



Стали ездить на завод учиться: Володя – в производство, я – в конструкторский отдел. Прошёл месяц, а я ничего нового не узнаю. И стала мукой эта учёба: неловко отвлекать людей от работы, когда известны ответы на все вопросы. Ничем специалисты ФИАТа от нас не отличались, мы были на хорошем уровне. Более того, у нас был диалог обычно, а не учёба: делились опытом. Каданников сказал мне, что он находится в такой же ситуации. Мы пошли к возглавлявшему делегацию ВАЗа Башинджагяну Евгению Артёмовичу и попросили отправить нас в Тольятти. Он удивился: «Уникальный случай: обычно просят оставить, когда заканчивается командировка». Каданникова он направил заниматься проектом цеха крупной штамповки, меня – к механосборщикам: накопились технические задания на закупку прессового оборудования, в котором они плохо разбирались. И больше полугода я контрактывал оборудование для механиков.

– Какое оборудование?

– В МСП в линиях сборки узлов стояли прессы. Однако был вынужден контрактовать не только их, но и сборочные линии. Итальянцы, как правило, указывали в техзадании три-четыре поставщика-конкурента. Знакомься с ними, объездил Италию. Потом начал приглашать на контрактацию. Была задача не просто заключить контракт, но и сэкономить валюту. Сейчас, послушать телевизор или заглянуть в Интернет, всё говорят об откатах в закупках: воруют деньги. Мы, наоборот, экономили. За эту экономию торгпредовцы получали премии. Мы с торгпредовцами часто конфликтовали: им нравилось дешёвое оборудование, нам хорошее. Сэкономленные средства из зоны поставок оборудования производства СССР и СЭВ (эти товары часто были некачественными или просто не выпускались) переводили на импорт.

Потом контрактывал оборудование для прессового производства. Но очень хотелось вернуться в Тольятти к семье, да и работы там было уже много. Хитростью удалось вернуться. К тому моменту в конструкторском отделе сложился небольшой коллектив, на заводе монтировали оборудование, запускали штампы. Часто возникали проблемы по работоспособности штампов, ломались пуансоны, матрицы, вырывались направляющие колонки и втулки. Более того, оказалось итальянцы изготовили многие штампы без учёта изменений, внесённых во время их изготовления для себя, для своего автомобиля ФИАТ-124. ФИАТ признал ошибку, прислал двух конструкторов. С ними и с коллегами по бюро засели за кульманы в построенной нами же в ПрП железной будке – работали с утра до ночи, вносили изменения в чертежи. Слава богу, было запущено кое-какое металлорежущее оборудование: сразу отдавали чертежи в цеха, делали новые детали, дорабатывали штампы.

– О каком объёме работ идёт речь? Сколько прессов и штампов надо было запустить до начала производства первого автомобиля?

– В цехе крупной штамповки была 21 линия крупных прессов. В цехе средней штамповки – приблизительно столько же линий, в каждой – шесть-

восемь прессов. В цехе мелкой штамповки – 70-80 прессов. Так, только на крупные прессы фирмы «Инноченте» контракт включал 145 позиций, а кроме этого, крупные прессы ещё поставлял завод «Эрфурт» (ГДР), Воронежский и Барнаульский заводы прессостроения.

Штампов запускали примерно 250 крупных, 300 средних и около тысячи мелких. В этом отношении мы отличались от металлургов: деталей литых и кованных мало, листовой штамповки – почти весь автомобиль: кузов, детали двигателя, подвески. Если взять за 100% вес всего автомобиля, то примерно 90% – листовая штамповка. Работы было очень много.

– Какие сроки на неё отводились?

– В феврале 1970 года отштамповали первую качественную деталь – внутреннюю панель двери. Меня пригласили на празднование 50-летия этого события в ПрП, просили рассказать, как это было. А я не помню: сидели за чертёжными щитками и вкалывали, бежать на линию было некогда. Хотя потом деталь, конечно, видел, держал в руках.

– Насколько ПрП в итоге получилось отличным от аналогичного производства на «Мирафиори»?

– Пошли по стопам этого завода и в уровне технологии полностью соответствовали ему. Итальянцы предлагали пару-тройку линий оснастить автоматикой, но мы выяснили, что она не работала нормально на «Мирафиори» и отказались. В цехе крупной штамповки



смонтировали механизированные линии, и наша технология мало чем отличалась от технологии ГАЗа. В цехе средней штамповки отличия были: массово использовались пресса многопозиционной и прогрессивной штамповки. И, пожалуй, этот цех был оснащён значительно лучше, чем ФИАТ, автоматическими прессами.

Специалисты других заводов постоянно приезжали для изучения опыта: ВАЗ отличался высоким уровнем автоматизации и экономным использованием металла, который в 80% брали в рулонах. До нас для штамповки чаще использовали листы.

В последующем многое модернизировали. В мире появлялись совершенные автоматические линии штамповки – изучали опыт, покупали, в том числе



лась. Когда я принял цех, продолжался монтаж оборудования, строительство модельного корпуса. Одновременно шел набор кадров рабочих и ИТР, которых нужно было размещать в общежитиях, формировать рабочие бригады. Для меня эта работа была совершенно новым делом. Консультироваться было не с кем, а каждый день возникала масса проблем. Уходил из дома рано утром и возвращался ночью, включая субботы и воскресенья.

Цех предназначался для выпуска крупных, мелких и средних штампов, их наладки и внедрения на производственных линиях. Изготовление штампов только начиналось, а персонал надо было учить, налаживать организацию производства, координировать работу одиннадцати участков. Своей работы ещё не было и я поехал на родной ГАЗ, попросил работу. Коллега из Горького посоветил наш цех, дал много дельных советов и заказов на изготовление штампов для крыши и пола ГАЗ-24 (универсал).

Потом получили заказ от оборонного завода, которому поручили делать ширпотреб: с удовольствием взялись за изготовление штампов для прицепа легковой машины – это была абсолютно автомобильная технология. Так учили людей.

Позже вскрылась ошибка в проекте завода: не предусмотрели изготовление оснастки для смежников. Первый комплект оснастки им приобрели вместе с закупками для ВАЗа, и изнашиваться она начала одновременно, а покупать новую за валюту было дорого. Поляков поручил моему цеху наладить собственное производство, что и сделали. У меня было крупное оборудование, поэтому достались крупные пластмассовые детали багажника и интерьера. Многие типы оснастки для пластмассовых деталей в стране не изготавливались и пришлось много творчески поработать нашим конструкторам, технологам и цеховым работникам, пока не освоили их изготовление. Внедрение изготовленной нами оснастки происходило на заводах смежников часто с большими трудностями и приходилось выезжать туда со своими специалистами и организовывать эти работы. Были критические случаи, когда конвейеры завода находились под угрозой остановки из-за задержек поставки комплектующих.

лицензии на изготовление. В ПрП по инициативе Виктора Николаевича Полякова создали цех станкостроения: делали элементы автоматизации линий и даже многопозиционные автоматические прессы.

– В отличии от МСП и СКП в прессовом производстве оборудование универсально.

– В основном монтаж оборудования очередей шёл одновременно, массивно. В КВЦ создали мощный монтажный цех, мы набрали персонал в цех ремонта: работали квалифицированные ребята. Шефы от фирм-поставщиков оборудования консультировали.

В 1972 году Поляков назначил меня начальником цеха изготовления штампов, и жизнь моя кардинально измени-

Звонил Поляков: «Товарищ Авдесняк, на конвейере нет объёмных ковриков пола, а вы до сих пор не освоили изготовление оснастки для них. Поезжайте на Волжский РТИ и обеспечьте их поставки». И это бывало не только с РТИ, но и с другими заводами. И я летел, иногда к ночи, поднимал руководителей этих заводов иногда с кроватей и вместе с ними организовывал ремонт оснастки, отгрузку деталей самолётами и вертолётами, – лишь бы не стоял конвейер. Минута простоя была ЧП. У технического директора на столе стоял прибор, отсчитывающий сходящие с конвейера автомобили, и если прибор замирал, тут же подключался весь завод для решения проблемы.

За годы руководства цехом побывал и в Японии: министр автопрома СССР Тарасов во время посещения завода и моего цеха посоветовал Полякову отправить меня туда для изучения их опыта при изготовлении штамповой оснастки. Это был 1976 год и тогда на всех заводах Европы и Японии была принята одинаковая технология с использованием модельной оснастки, и мы от них в этом почти не отличались. Их преимущество было в высочайшей квалификации персонала, как результат пожизненного найма. Удивило, что на их заводах было много советского оборудования, тяжелых капиравально-фрезерных, токарных, расточных станков, о которых они очень хорошо отзывались.

Но японцы уже работали над «цифрой»: вели опыты по внедрению автоматизированных систем проектирования штампов. Вернувшись в Тольятти, заключил договор на автоматизацию проектирования и внедрение цифровых технологий с Исследовательским проектно-технологическим институтом в Горьком. Модернизировали два мощных станка. Они стали первыми в России, выполнявшими 3D-обработку. Это было потрясающее событие, когда впервые станок обработал сферу в трёх координатах одновременно.

ВЗВАЛИТЬ НА СЕБЯ И ВЫТАЩИТЬ

– Что стало самым сложным в период становления прессового производства?

– Во-первых, работе мешали перебои поставок и качество металла. Случались простои, пока не был налажен ремонт штампов. Часто не хватало людей. Идти в ПрП не хотели: работа тяжёлая, однообразная, хотя оплачивалась неплохо: порой штамповщики получали больше, чем слесари-инструментальщики и станочники. Ну и потом, объективно народу не хватало в городе. В одно время по запросу ПрП прислали вьетнамцев. Иногда приходилось использовать пациентов наркодиспансера. Уже выздоравливающих, не пьющих ребят привозили автобусом, они штамповали и зарабатывали деньги.

Были трудности, связанные с мощностями, когда готовили «восьмое» семейство (штампы для новых семейств автомобилей делали в моём цехе, редко покупали за границей). Для «восьмерки» по проекту нужно было две крупные линии, но на них не давали средств: на совещании у Полякова кто-то из руководства заявил, что прессовому денег не надо. После настойчивых сообщений, что из-за нехватки мощностей мы будем держать завод, Поляков

инициировал три проверки: комиссией технологов АЗЛК, ЗИЛА и ГАЗа во главе с начальником главка, комиссией ФИАТа и, наконец, группой под руководством Башинджагяна. Все подтвердили наши расчёты. Деньги выделили, но было потеряно много времени, что сказало на ритмичной работе производства.

Другая сложность была, когда мир начал переходить на цифровые технологии проектирования автомобиля, оснастки и изготовления штампов. Я был заместителем главного инженера и поднимал на совещаниях у Полякова вопрос необходимости модернизации производства с учётом современных технологий. Ответ был: «Вы ещё не полностью освоили своё оборудование». Только когда шла подготовка «де-

камерами, и всё снимал. А потом в газетах появились восторженные слова американца: «Такое возможно только в Советском Союзе: построить гигант за два-три года».

Стало происходить удивительное, когда началось массовое изготовление ВАЗ-2101: Тольятти узнали все, и не только в Советском Союзе. Половина собранных машин экспортировалась – до 300 000 автомобилей в год. Их было много в Швеции, а в Финляндии даже организовали их сборку. Мои друзья грезили этим автомобилем. Сам, вернувшись в 1969 году из Италии, купил «Волгу» родного Горьковского автозавода: было гордостью приехать на ней в Тольятти. Привык к ней, её любила семья: эта машина была средством передвижения и вторым домом – ездили

выуживал в таксомоторном парке), то «тройку» знал только теоретически: заехал в техцентр – всё сделали. И до сих пор наши машины знаю теоретически, хотя у меня уже было много наших машин. Я к ним привык, и они меня никогда не подводили.

– АВТОВАЗ называют локомотивом промышленности. Как в этом смысле завод «подтянул» прессостроение страны?

– Да, АВТОВАЗ был локомотивом. Благодаря ему появились заводы-поставщики комплектующих изделий (на которых работали полтора–два миллиона человек) и ряд исследовательских институтов для автомобильной промышленности. Metallургические заводы, пожалуй, раза в три увеличили объём производства, заменили оборудование на более прогрессивное и улучшили качество продукции. В станкостроении многое сделали для разработки современных станков. Тогда появился Ивановский станкостроительный завод. В нефтехимии разработали новые материалы для интерьера и экстерьера автомобиля. Воспрянуло прессостроение: Воронежский, Барнаульский заводы качественно изменили продукцию и нарастили её выпуск. Даже завод прессостроения «Эрфурт» (ГДР) развился тогда.

– В одном из интервью вы признаёте: в детстве никто не мечтает стать прессовщиком. Вы стремились в летчики, затем в моряки, и лишь волею случая попали на машиностроительный факультет политеха, получили диплом специалиста по кузнечно-прессовому оборудованию, обработке металлов давлением. Не сожалеете, что профессиональная жизнь оказалась связана с машиностроением?



сятого» семейства, Поляков уже не был министром и успел посетить ГАЗ и Японию, он пообещал помочь с внедрением «цифры». И помог: нам дали кредит, мы купили оборудование, технические и программные средства. Да, Виктор Николаевич всякий бывал. Тем не менее, для нас он кумир, глыба: столько на себя взвалить и вытащить – таких людей больше нет. А они нужны: без таких людей не сделает страна рывок.

УДИВИТЕЛЬНЫЙ РЕБЁНОК

– Уникальный гендиректор и завод. И первый автомобиль получил ся уникальным...

– Естественно! В памяти сохранился день, когда на ВАЗе был Генри Форд. По проезду вдоль прессового производства, который потом стали называть Фордовским, он ехал с Поляковым на ГАЗ-69 с открытым верхом. Рядом с водителем сидел переводчик, а сзади, на кромке кузова, мужчина, обвешанный



на юг, в Прибалтику, на Урал, ночевали в салоне. Но стали делать «Жигули». И я пересел на «тройку»: это был день и ночь, я понял, как здорово иметь современную машину. «Тройка» порхала, не замечалась скорость. Если под «Волгой» я постоянно лежал и знал её до винтика (надо было прошприцевать 27 точек, сделать регулировки – обслуживающих центров не было, запчасти

– Жалеть бессмысленно. Хотя иногда бывает ностальгия по Горьковскому автозаводу и Нижнему Новгороду. Но представьте, что на ваших глазах выросли город и завод – это большое дело. С АВТОВАЗа я ушёл в 2000 году в должности заместителя главного инженера по подготовке производства, в которой прослужил 20 лет. Успел прирасти к заводу.