

«Поздравляем коллективы ударных бригад, закончивших монтаж оборудования за 15 дней вместо 60. Молодцы! Так держаться!»

(Из «Молнии» в главном корпусе автозавода).

**РАЗГОВОР**, хотя он и велся на двух языках—русском и французском, получился горячим. Слова ведущего шеф-монтажника мсье Делапорта были полны иронии.

— Да, я знаю: у вас много специалистов, вы можете, если захотите, вызвать монтажников даже из Москвы, Сибири. Но это не тот случай. Поставьте сюда хоть пол-Парижа, однако быстрее, чем предусмотрено графиком, работу выполнить невозможно. Срок вы знаете—60 дней. Мы работали с крупнейшими фирмами. Там даже считали, что 60 дней—мало. Вы же хотите сократить этот срок вдвое. А почему не втрое? Шутить так шутить.

— Что ж, попробуем, может, получится и втрое.

Разговор главного инженера автозавода Е. А. Башинджагяна с монтажниками был недолгим.

— Агитировать не буду. Ни к чему. Сами знаете, без этих систем цех окраски останется мертвым. Вы решаете теперь его судьбу.

Итак, с одной стороны был коллектив участка КИП и автоматики 48-го цеха ВАЗа и монтажники КМУ-2 «Нефтехиммонтажа». С другой — сложнейшее оборудование фирм «Рансбург» и «Швайцер».

Представьте, только по шкафу автоматики требовалось выполнить около 80 тысяч концов спайки. Все системы следовало тщательно скомпановать, безошибоч-

# Пятнадцать вместо шестидесяти

ОНИ СТРОЯТ ВАЗ

но отмаркировать. Крайне сложная коммутация.

Все началось с расстановки людей: чтобы каждый отлично знал свое место, хорошо разобрался в документации, — а чертежи были крайне сложные, по ряду работ имелись только принципиальные схемы вместо монтажно-коммуникационных, так что приходилось домысливать, догадываться.

Был день первый. И день второй. А на третий мсье Делапорту пришлось покраснеть.

Перед шеф-монтажником развернули чертеж.

— Здесь все верно?

— Конечно.

— А здесь?

— Какой может быть вопрос? Мы не первый день работаем.

— Ясно. Теперь давайте проведем согласование. Если выполнять монтаж согласно чертежам, то вот эти короба сядутся один на другой.

— Как? Не может быть.

Делапорт на целых полчаса углубился в документацию, но потом, скрывая смущение, должен был признать:

— Да, тут ошибка. Но что делать?

— Мы уже продумали свой вариант. Вот смотрите...

И снова долгое молчание, погружение в чертежи и расчеты.

— Это интересное инженерное решение. Я согласен.

— Нет, это еще не все. Мы хотим просить вашего согласия изменить расстановку оборудования — перенести шкаф опознавания.

— О, боже мой!..

— Но мы инженеры. Если вы-

полнить все по проекту, установить шкаф в центре камеры, он будет мешать обслуживающему персоналу. Если же перенести его сюда, то мы выиграем место, а главное, потребуется меньше материалов, улучшится обслуживание.

Со стороны было видно, как напряженно работала мысль иностранного специалиста. Такого еще не было в его практике.

— Тут что-то есть. Но ответ я вам дам завтра.

А наутро он пожал мне руку.

— Я согласен. Делайте по своему проекту.

Работа закипела. Для прокладки кабеля (кстати, его потребовалось значительно меньше, чем по первому проекту) удалось использовать уже готовые короба. Резко увеличился фронт монтажа.

Когда же, наконец, система опознавания была смонтирована, проверена и показала хорошую работу, шеф-монтажник, извиняясь, попросил сделать фотографию.

— Я покажу ее директорам фирмы. Это великолепное техническое решение.

С тех пор шеф-монтажники полностью положились на наших специалистов, поверили в их инженерное мастерство, и любое предложение, — а их было немало, — принималось с доверием, без всяких проволочек.

Каждый день «выкатывал» новые проблемы. Красномедная трубка... Казалось бы, мелочь, но куда без нее денешься. А трубка поступила нестандартная. Значит, нужен другой инструмент, приспособления.

Кому поручить?

Бригаду возглавил один из опытейших слесарей И. И. Карпов. Изыскали свои возможности, сделали часть инструмента. Выпросили у монтажников трубогиб. И дело пошло. Только трубка вот часто при сгибе малась. Нашли выход и здесь — не вспомнить уже, кто предложил нагревать ее перед сгибом. Получилось как нельзя лучше.

То же самое — с системой автоматики подачи краски на насосы. Детальных чертежей, монтажной разводки не было. Но духом не упали — так даже интересней. Посидели, прикинули и выполнили разводку по-своему: чтобы легче было обслуживать, производить ремонт. Шеф-монтажники согласились с изменениями.

Что скрывать, первое время мы немного тушевались: столько слышались об этих фирмах, как бы в грязь лицом не ударить. Но робость быстро исчезла, а взамен пришла уверенность и раскованность, когда кажется, что ты все можешь.

Все люди на монтаже были разделены на две бригады: одна шла на «Рансбург», другая — на «Швайцер». И началось соревнование. Бригады возглавили Виктор Белоногов от ВАЗа и Александр Базов от КМУ-2. Соперники на дню по два—три раза заглядывали друг к другу. И после каждого визита торопили своих:

— Крепко жмут. Как бы они нас не обошли.

Кончили же, так получилось, в один день. Правда, первое

место единогласно присудили бригаде Белоногова — у них работа была сложнее.

А произошло это на пятнадцатый день после начала монтажа. Пятнадцать вместо шестидесяти. Мы даже выиграли еще день, чтобы дополнительно проверить, прозонить все системы.

Шеф-монтажники были поражены, крепко жали руки, поднимали вверх большой палец — они уже усвоили этот жест.

— Отлично. Такой рекорд перекрыть невозможно. Когда мы расскажем у себя, нам просто не поверят. Но это так.

Что ж, приятно слышать такие слова. Хотя и сам с трудом веришь, что все эти электронные комбайны, десятки километров кабелей смонтированы за какие-то две недели.

Не успели с «Швайцером» и «Рансбургом» разделаться, как в соседнем цехе сварки потребовалось срочно смонтировать систему рекуперации воды. Ну и сразу нас вспомнили — они же, дескать, освободились.

На прорыв отправились Белоногов, Максимычев и Тарунин. Почти два дня не выходили из цеха — рекуперация всех держала. Но все-таки выполнили честь по чести (в других условиях вряд бы и за неделю управились). А потом все ходили смотреть первый сваренный каркас кузова. Сорок и наш цех окраски в пусконаладку пойдет. Разве это не здорово!

**В. ХОРОШЕВ,**  
начальник участка КИП и автоматики 48-го цеха Волжского автозавода.