

ПРЕДАННЫЙ ЗАВОДУ ПРОФЕССИОНАЛ — НИКОЛАЙ МАКСИМОВИЧ ГОЛОВКО



3 октября исполняется 65 лет человеку, с чьим именем многие годы неразрывно связывается техническое развитие АВТОВАЗа, – Николаю Максимовичу ГОЛОВКО.

Под его непосредственным руководством на заводе разрабатывались и ставились на производство автомобили семейства LADA SAMARA, LADA 110, "ШЕВРОЛЕ НИВА", LADA KALINA, а сейчас ведется подготовка производства автомобилей LADA PRIORA. И это далеко не вся сфера деятельности коллектива специалистов, работу которого возглавляет Николай Максимович.

Николай Максимович принадлежит к плеяде вазовских руководителей, начинавших строить Волжский автомобильный буквально с

первого колышка, прошедших школу работы от запуска на производство первого автомобиля до вывода нашего предприятия на небывалые по меркам российского автопрома показатели производительности. Это вазовец, как принято сегодня говорить, первого призыва, работающий на заводе с 17 апреля 1967 года. К тому времени за плечами Николая Максимовича Головки, окончившего институт сельскохозяйственного машиностроения в Ростове-на-Дону, была работа инженером-технологом и начальником технического бюро на Ярославском моторном заводе. Свою деятельность на Волжском автомобильном Н.М.Головки начал в должности начальника техбюро механосборочного производства.

Сегодня Николая Максимовича Головки поздравляют и рассказывают о нем люди, с которыми он начинал работу на заводе и с кем работает по сей день.

- Правительственные награды**
- 1971 – орден Трудового Красного Знамени
 - 1979 – орден Октябрьской Революции
 - 1986 – орден Трудового Красного Знамени
 - 1995 – звание "Заслуженный машиностроитель"

Читайте на 3-й стр.

**В.И. ГУБА,
главный конструктор
АВТОВАЗа:**

— С Николаем Максимовичем Головки я начал тесно работать с 1998 года, после моего назначения начальником управления проектирования автомобилей. За эти годы, конечно, успело сформироваться представление о нем как о руководителе, специалисте и человеке.

Хочу подчеркнуть, что Николай Максимович относится к той категории людей, которых сегодня не так много осталось на заводе — вазовцев первого набора, получивших огромный опыт работы, начиная с его строительства и сотрудничества с иностранным партнером, изучения и использования технологии, запуска производства и наращивания его объемов.

Что не может не удивлять и не восхищать при общении с Николаем Максимовичем — это разносторонность его кругозора, широкий диапазон глубоких знаний в самых разнообразных направлениях технической деятельности. Конструкция автомобиля, технология, подготовка производства, эксплуатация оборудования, экономика и взаимоотношения с партнерами завода (в том числе и зарубежными) — во всех этих сферах Николай Максимович разбирается досконально. И что не менее важно, он всегда очень предан своему делу. При решении любого вопроса в первую очередь учитывает интересы предприятия.

Несмотря на огромный объем работ, которыми руководит Николай Максимович, он очень четко ориентируется в каждом направлении

деятельности. Сказывается его скрупулезность, тщательность при изучении любой задачи, любого вопроса. Принимая какое-либо решение, он оценивает все возможные последствия, прослеживая путь от конструкции автомобиля до его выхода в производство и учитывая малейшие нюансы при реализации той или иной задачи. При этом, наверное, даже не стоит упоминать, сколь велик груз ответственности, возложенной на плечи этого руководителя.

Участвуя с Николаем Максимовичем в работе различных заводских совещаний, в переговорах с серьезными партнерами АВТОВАЗа, всегда ощущаешь, с каким уважением прислушиваются собеседники к мнению специалиста такого высокого уровня.

ПРЕДАННЫЙ ЗАВОДУ ПРОФЕССИОНАЛ — НИКОЛАЙ МАКСИМОВИЧ ГОЛОВКО

**А.И. ГРЕЧУХИН,
директор МСП
с 1975 по 1986 гг.:**

— Наше сотрудничество в 70–80-х годах с Николаем Максимовичем Головкой как главным инженером МСП можно назвать весьма плодотворным. Достаточно перечислить те дела, что были сделаны в механосборочном производстве в то время при непосредственном участии нашей инженерной службы.

Во-первых, когда Волжский автозавод приступил к выпуску "Нивы", производственный план механосборочного производства значительно вырос, и перед нами стояла задача "разгрузить" механику. Например, не было развития автоматного цеха: восток "седьмой" рампы был так загружен заготовками, что работать в таких условиях стало уже невозможно. Поэтому по инициативе механосборщиков — в том числе и службы главного инженера — было принято стратегическое решение по выводу из состава 31-го цеха участка резки трубных заготовок (впоследствии этот участок разместили на АвтоВАЗаргате). Таким образом в цехе освободились площади под современные токарные автоматы, обеспечивающие изготовление комплектующих для "Нивы".

Во-вторых, много задач пришлось решать при внедрении в производство переднеприводного автомобиля ВАЗ-2108 — с этим периодом у нас связано создание 25-го корпуса, а затем 15-х корпусов и новой "термички". Механика "задышала" — и это тоже стало возможным во многом благодаря мерам, принятым тогда инженерной службой.

В те же годы в механосборочном производстве впервые в Союзе была освоена холодная штамповка шарниров равных угловых скоростей. Создана база ремонта оборудования, начато развитие собственного станкостроения, организована работа по статистическим методам контроля.

Ну и, конечно, много сил пришлось нам вложить в проект производства "Оки", но всё-таки даже в тех непростых условиях инженерная служба во главе с Н.М. Головкой справилась со всеми вопросами, изыскав возможности для выпуска силовых агрегатов для микролитражки.

Все эти и многие другие дела были сделаны при нормальной, четкой работе производства. Мы не разделяли — кто главный инженер, кто директор. В те годы в МСП был создан коллектив единомышленников — с взаимовыручкой, поддержкой и заботой о каждом. Наши инженерные силы не только обеспечивали производственную деятельность, но и имели возможности для позитивной работы по развитию производства. И в этом большая заслуга Николая Максимовича Головки.



Н.М. Головки

**Л.П. ГАРЧЕНКО,
начальник
УПКР ДТР:**

— Моя первая встреча с Николаем Максимовичем, тогда начальником отдела анализа эффективности средств производства МСП, состоялась 35 лет назад. Он отсутствовал меня для приемки автоматических линий и агрегатных станков, изготовленных на минском заводе для ВАЗа. Тогда удивило доверие, оказанное Николаем Максимовичем мне, молодому специалисту. В то время казалось, что именно доверие к людям является главной чертой характера этого руководителя. Потом уже стало ясно, что главные черты характера Николая Максимовича — высочайшая квалификация, работоспособность, ответственность, требовательность к себе и подчиненным и в то же время человечность по отношению к людям. Но во всем этом я убедился несколько позже. А тогда, 35 лет назад, мне очень хотелось оправдать оказанное доверие и не подвести своего руководителя. И моя группа приемки с заданием справилась, хотя не все оказалось легко.

Впоследствии Николай Максимович, работая в разных должностях в МСП и ДТР, в Тольятти и за его пределами, всегда оставался на острие событий, происходивших на заводе. И когда под его руководством ставились на производство LADA SAMARA, LADA 110, "ШЕВРОЛЕ НИВА", LADA KALINA, двигатели, шасси, кузова, и сейчас — в период подготовки производства автомобиля LADA PRIORA...

Николай Максимович при решении любых задач оказывает людям доверие, при этом требуя результата. Он сумел воспитать в своем духе не одну сотню специалистов и руководителей. У всех нас, его учеников, по сей день сохраняется огромное и искреннее уважение к этому руководителю и человеку.

Большое спасибо Вам, Николай Максимович, за вашу работу, за участие к людям, за науку. Здоровья крепкого Вам, счастья, благополучия и удачи! С юбилеем!