

Его вазовская биография началась в апреле 1967 года, когда, приехав в Тольятти после нескольких лет работы на Заволжском моторном заводе, принял корпус «Мотор» в механосборочном производстве. Начинал Александр Иванович свою карьеру учеником станочника, потом возглавил цех чугунных деталей и параллельно учился в Горьковском политехническом институте. Гречухина высоко ценили и как специалиста, и как умелого организатора производства. Естественно, что при подборе кадров на строящийся ВАЗ генеральный директор автозавода Виктор Николаевич Поляков пригласил его приехать в Тольятти. В числе других инженеров Гречухина без промедления отправили в Италию, на ФИАТ, где ему с коллегами пришлось работать над проектом комплекса. Ответственность за каждое решение была огромная: любой просчет не только стоил дорого в денежном эквиваленте, но и мог сорвать сроки пуска завода.

Из интервью с А. И. Гречухиным в газете «Волжский автостроитель»:

— Требовалось вместе с итальянскими специалистами проанализировать, что они предлагают, а затем рассмотреть запросы на оборудование. Вот это была круглогодичная работа! В первоначальный проект, который нам предлагали итальянцы, наши инженеры внесли значительные изменения. И не потому, что мы были такие умные — нет, дело не в этом. Просто опыт всей нашей предыдущей работы в моторном производстве подсказывал правильные направления движения, которые порой значительно отличались от запланированного, но были более приспособлены к условиям нашей промышленности.

Десятки фирм со всего мира хотели участвовать в реализации проекта и предлагали свою продукцию, оборудование, технологии. Поэтому ночами мы сидели над проектом, а днем встречались с представителями фирм и ФИАТА, чтобы вместе решать, что же нам выбрать. Причем кое-какое оборудование было закуплено без согласия ФИАТА — например, линия по обработке шатуна немецкой фирмы «Бурр» и термокабина по приемке поршня американской фирмы «Ла-Сале». Мне тогда очень помог технический

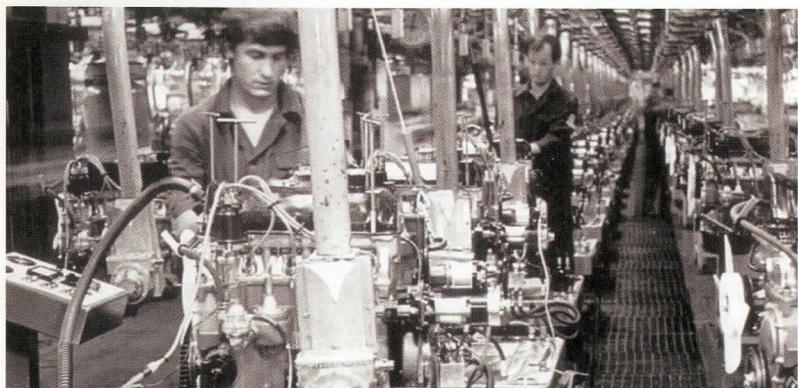
директор Евгений Артемович Башинджагян — благодаря его поддержке механосборочное производство все-таки закупило необходимое оборудование. И вот я 36 лет отработал на Волжском автозаводе — а это оборудование в корпусе «Мотор» до сих пор работает и выдает годный поршень и шатун.

Я чувствовал себя неуютно, если в день не проходил по механосборочному производству — особенно по западной части моторного корпуса. Когда иду там — вижу насквозь весь корпус и знаю, где какая линия, какой станок, как он ремонтировался, сколько стоит, с кем законтрактован и так далее. И даже если у меня настроение плохое, приболел — как пройду по «Мотору», да еще увижу, что он чистенький, — все, я живой человек. Я обязательно должен понюхать этот воздух и увидеть людей. И эти машины тоже — говорят, они неодушевленные, но это не так. Не зря считается, что двигатель — это сердце автомобиля. Замечательно, что это сердце до сих пор работает — и слава Богу, неплохо работает.

Это потом пришли награды и звания, поощрения, а до выпуска первого автомобиля была лишь работа без отпусков по седьмого пота.

В 1975 году, после назначения М. Н. Фаршатова заместителем генерального директора ВАЗа по производству, Гречухин возглавил механосборочное производство и руководил им десять лет. И хотя Фаршатов оставил производство, действующее как часы, спокойной жизни не предвиделось. Осваивались новые модели и модификации автомобилей. Постановка их на конвейер — задача архисложная для всех подразделений завода. А механосборка стояла у истоков качества автомобиля, обеспечивала ритмичную работу главного конвейера.

Одной из главных заслуг Гречухина на заводе считают то, что качество и дисциплину труда он возвел в ранг первостепенных в производстве. Это при нем в МСП были внедрены белые халаты у наладчиков, обязательные костюмы и галстуки у ИТР. Если кто-то первоначально и подсмеивался над этими атрибутами, то скоро понял, какую положительную роль они сыграли: личная аккуратность практически стопроцентно трансформиро-



Гречухин Александр Иванович



1937–2008

валась в культуру производства, в которую прежде всего входили качество и ритмичность.

Александр Иванович изменил отношение к нарушителям дисциплины: нет смысла без конца наказывать виновных, если не созданы стимулы для безукоризненного соблюдения дисциплины. Одним из этих «стимулов» была опасность попасть на субботний «разбор полетов». Какому взрослому, уважающему себя специалисту – будь то рабочий, бригадир или мастер – приятно оправдываться перед полным собранием руководства корпуса? Через первые «субботники» проходило иногда до 100 нарушителей дисциплины. Вроде бы не так много для 11-тысячного коллектива. Но в массовом производстве автомобилей, где каждая из 10 000 комплектующих должна быть подана на конвейер минута в минуту, каждый человек должен быть на своем месте точно в срок. Через некоторое время субботние гости сократились до нескольких человек, а потом и вовсе исчезли. Ежедневные утренние селекторы с приходом Гречухина стали начинаться с докладов начальников цехов (а их пятнадцать) не с программы выполнения, а с фактов допущенного брака и мер по его исправлению. Первые подобные селекторы длились до двух часов, через год-два сократились до 15 минут.

Гречухин не изобретал велосипед, просто жестко требовал выполнения уже принятого решения. На любой стадии. И придавал значение, казалось, любой мелочи, потому что в МСП, считал он и приучал к этому других, мелочей не может быть. Вообще, как утверждал сам Александр Иванович, мелочей и в жизни не существует, каждая является составляющей большого Дела, без нее неполноценного. Выросший в многодетной семье, испытавший холод и голод военного лихолетья, приученный к труду с детства, он считал его основой характера человека. Именно каждодневный труд, иногда творческий, иногда радостный, иногда через «не могу», но обязательно продуктивный. Посадить дерево легко, а вот вырастить его, сберечь – это уже подвиг.

