

**Е**жегодно 23 марта в металлургическом производстве проходит День качества. В корпусе 010 собираются металлурги, сюда же приглашаются смежники, а также представители дирекции ВАЗ и гости. После большого разговора и подведения итогов вручается премия имени Владимира Трубкина «За прорыв в области качества». Это стало добной традицией, а первую премию в 2006 году лауреатам конкурса вручали вдова Трубкина Надежда Абрамовна и дочь Инна.

Премия не зря названа «За прорыв...», она оценивает не просто качественную работу, которая обязательна, а инновации, предложенные и внедренные в производство.

Владимир Маркович недолго работал на ВАЗе, но это были годы настолько плодотворного труда, что сам он считал именно их судьбоносными в своей жизни.

Он окончил Днепропетровский литейный институт и получил специальность «специалист литейного производства». Но настоящим специалистом Трубкин стал на мелитопольском «Автоцветмете». Там же проявились его организаторские способности. И личностью был выразительной: яркой, колоритной, словно магнитом притягивающей к себе людей. Владимир Маркович всегда был в гуще событий, душой коллектива. Многие точные, как афоризмы, оценки ситуаций, выражения разобраны на цитаты, их повторяют, не зная даже авторства.

Он пришел на ВАЗ в ноябре 1970 года, когда собственное литейное производство только осваивалось, а поставки для главного конвейера осуществлялись из Италии. Задача была поставлена наиважнейшая: замещение импортных комплектующих и даже сложнейшего инструмента, оборудования отечественным. Решение части этой огромной проблемы было возложено на Трубкина: волевого, требовательного, ответственного и справедливого.

Директор МтП В. М. Трубкин демонстрирует представителям ФИАТа первую продукцию чугунолитейного производства



Коллектив цеха алюминиевого литья – победитель Всесоюзного социалистического соревнования с присуждением переходящего Красного знамени. 1975 год

Владимир Маркович не был кабинетным руководителем. Знал все участки МтП, всех людей независимо от их рангов. Ведь к своей должности он по сути шел два года, начав работу в отделе главного металлурга заместителем начальника. Затем был назначен главным инженером производства и только потом директором. В то же время, как ни у какого другого кабинетного работника, у него были в идеальном порядке все документы, работе с которыми он придавал большое значение. Как и для многих вазовских первопроходцев, для Трубкина Дело оставалось важнее всех амбиций. Под руководством Владимира Марковича шел монтаж оборудования, осваивались прогрессивные технологии плавки для первых и последующих моделей автомобилей. Ведь именно из металлургического начинается автомобиль и его качество. Работа организована в 15 корпусах общей площадью 430 тысяч квадратных метров. Заготовки блоков и головок цилиндров, коленчатых и распределительных валов, тормозной системы, полуосей, пружин, шестерен, корпусные отливки коробок перемены передач, стопроцентная гамма деталей из металлокерамики – вот далеко не полный перечень наиболее сложной и трудоемкой номенклатуры. Увеличение модельного ряда автомобилей диктовало освоение новой номенклатуры заготовок по прогрессивным технологиям, повышение конструктивной сложности отливок и поковок, новые методы изготовления формообразующих элементов. Производственные мощности металлургического производства позволяют производить более 110 000 тонн чугунного литья, 35 000 тонн алюминиевого, 100 000 тонн штамповочных заготовок и 1150 тонн металлокерамических изделий. У истоков создания этого фактически целого металлургического завода и стоял Трубкин. За все годы существования возглавляемое им производство ни разу не нарушило ритм главного конвейера ВАЗа.

И как организатора, и как специалиста в области литейных процессов

На участке изготовления спеченных металлокерамических деталей



40-й международный конгресс литейщиков. Москва, 1973 год

# Трубкин Владимир Маркович



1933–1990

Трубкина хорошо знали литейщики страны. Нередко на ВАЗ приезжали за передовым опытом. Ему звонили, писали письма с вопросами. И он находил время на ответы. Владимир Маркович обладал энциклопедической эрудированностью, на его рабочем столе лежали журналы и брошюры по литейному производству, описывающие процессы на передовых автомобильных заводах мира.

Когда создавался литейный завод на строившемся Камском автомобиле, Владимир Маркович два года безвылазно провел в Набережных Челнах. Опять начались бессонные ночи и работа без выходных, но другая кандидатура на роль «пускача» в министерстве просто не рассматривалась. Будущие металлурги из Татарии учились в Тольятти постигать все премудрости своей профессии, а вазовцы, в свою очередь, вахтовым методом, организовав бригады пускачей, ездили в качестве шефской помощи на КамАЗ. Возглавил литейный завод в Татарии тоже выходец с ВАЗа – Николай Иванович Бех, и не без участия Трубкина, давшего самую лестную характеристику своему помощнику, работавшему в производстве главным инженером. Пока Трубкин пускал завод в Татарии, Бех исполнял его обязанности в МтП, тем самым проходя школу руководителя. Вазовская школа была лучшей в стране: впоследствии Николай Иванович Бех стал генеральным директором КамАЗа.

Большое место в своей работе Владимир Маркович уделял условиям труда и быта металлургов. В производстве по его инициативе строились комнаты отдыха, массажные кабины, сауны. Кто его знал – вспоминают с восхищением и теплотой, а молодежь слушает рассказы о первом директоре МтП Владимире Марковиче Трубкине, как слушают легенды и предания – с восторгом и некоторым недоверием: неужели он действительно был таким человеком? Хотя что сомневаться – вот же оно, творение интеллекта и профессионализма истинного вазовца. А вот премия его имени. Все так сказочно просто!

