

# 50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



## ЭРИК БРЕККЕЛЬ:

### «АВТОВАЗ ПОТРЕБОВАЛ ГРАНДИОЗНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ НАДЁЖНОСТИ»

#### КОНЕЦ БОЛЬШОГО ПУТЕШЕСТВИЯ

– Эрик Иванович, в молодости вы на красной «Яве-350» объехали почти весь Советский Союз. Вы обладали широким кругозором, дипломом инженера-электромеханика, жили в культурной столице страны. Почему с такими большими личными горизонтами решили резко сменить вектор движения и выбрали Тольятти, АВТОВАЗ?

– По направлению отработал на полусекретном заводе в Большой Ижоре обязательных три года. Перспектив в Ленинграде не было: ни по квартире, ни по зарплате, ни по должностям. Путешествуя на «Яве», проезжал в 1967 году Тольятти. В Советском Союзе про Волжский автозавод писали невероятное: намечается производство лучшего в мире автомобиля. Когда увидел площадку, просто обалдел. Мне стала ясна перспектива, в которой не ошибся. Начинилось колоссальное строительство. Специально для предприятия возводили район города – такого не было никогда! Как звучал Братск, Усть-Илимск, БАМ, как звучала целина – молодые люди ехали туда. А это – центр России, Волга. В Ленинграде насмотрелся на коммуналки. Представьте пяти-, семи-, десятикомнатные квартиры – это не неудобство, это тюрьма. Но я был раз десять в Эрмитаже, раз пять в Русском музее. Мне посчастливилось видеть

полную выставку Конёнкова, 400 работ Родена. Так что Ленинград знаю лучше, чем некоторые ленинградцы.

– То есть всё самое главное вы забрали с собой, а в бытовом смысле жизнь в Тольятти оказалась уже сахаром?

– Через год получил квартиру! Ещё год – из инженера стал старшим инженером с прибавкой в деньгах.

– С чего началась смена работы? Вас ждал вызов на ВАЗ?

– Приехал сам, в 1967 году, в 27 лет. Вызовы готовили тем, кто с других автомобильных заводов ехал: бывшие коллеги друг другу подсказывали, помогали перебраться. А я пришёл в отдел кадров с дипломом инженера-электромеханика: могу работать с оборудованием какой угодно отрасли.

Попал в СКП. После подготовки корпусов занимался энергетикой:

надо было монтировать кабели, трансформаторы. Потом началась приёмка и монтаж оборудования. Устанавливал, в том числе, линию, на которой Василий Малыгин выпустил первые автомобили ВАЗ и стал Героем Социалистического Труда.

– После стажировки на ГАЗе утвердились во мнении, что автозавод на Волге будет принципиально нового технического и организационного уровня?

– Технологическое оборудование определяет всё. Оборудование ВАЗа отличалось от оснащения других советских заводов, как современные автомобили отличаются от старых, как сегодняшние средства связи – беспроводные, электронные – от телефонов с трубкой. ФИАТ выбрал для ВАЗа лучшее в мире. Закупки проводили в Америке, Германии, Англии. Допустим, итальянские партнёры произ-

Эрик Бреккеель закончил карьеру на АВТОВАЗе в должности главного инженера самого большого – сборочно-кузовного – производства. Хотя сам себя он, пожалуй, назвал бы главным ремонтником родного СКП. «Волжскому Автостроителю» Эрик Иванович рассказал, как на заводе, созданном по техпроекту ФИАТа, появилась исключительно вазовская система ремонта и обслуживания оборудования. И как юмор помог сплотить коллектив в 30 000 человек, приехавших из разных уголков страны.

«ПРОХОДНАЯ – ЭТО ГРАНИЦА МЕЖДУ СВОБОДОЙ И ОСОЗНАННОЙ НЕОБХОДИМОСТЬЮ»

ИЗ КНИГИ Э. И. БРЕККЕЛЯ «НЕПРИЧЁСАННЫЕ МЫСЛИ, ИЛИ ЭХО МОЕЙ ЖИЗНИ»

#### ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

**5 сентября 1968 года**

Принят в СКП инженером-электриком.

**1969 год**

Старший инженер цеха ремонта СКП.

**1970 год**

Старший инженер-технолог ОАиПРО (отдел анализа и планирования ремонта оборудования) СКП.

**1974 год**

Заместитель начальника отдела ОАиПРО.

**1978 год**

Начальник ОАиПРО.

**1981 год**

Заместитель главного инженера СКП.

**1997–2005 годы**

Главный инженер СКП.



водили хорошие сварочные линии на собственном станкостроительном заводе «Камау», но лучшими тогда были английские и их купили. Я как инженер был горд и рад, что предстоит работать на оборудовании такого уровня, которым оснащали ВАЗ.

– Как с шеф-монтажниками устанавливали и запускали оборудование? Как учились его обслуживанию и восстановлению?

– Оборудование по каждому контракту, коих были тысячи, сдавали фирмы. В частности, ФИАТ держал здесь десятки наладчиков и их помощников. Они передавали нам знания. Процесс этот со сложными, роботизированными линиями, занял года полтора – пока не вышли на проектную производительность. Но это не срок для освоения мощностей.

### ЭВМ ВМЕСТО МОЛОТКА И ЛЕЙКИ С МАСЛОМ

– Тем не менее, небольших сбоев и серьёзных аварий избежать не удалось: повторялись загорания на сварочных линиях, поломки электроники выводили из строя линии окраски. Как действовали при таких ЧП? Как пытались устранить их повторы и обеспечивали необходимую работоспособность, производительность оборудования?

– Это были будни службы ремонта, содержания, эксплуатации оборудования. Оно не может бесконечно

бухгалтерия и другие сферы были не так настроены, как ремонтная служба.

– Каким было нормативное время ремонта оборудования и допустимый уровень выходов из строя, простоев в начальные годы ВАЗа?

– Коэффициент загрузки, использования оборудования составлял 0,8-0,9. То есть любой единице оборудования допускалось простаивать менее 10% рабочего времени. Столько давалось на решение проблем с логистикой, перестановкой или нехваткой персонала, с ремонтом.

наше оборудование. Но в 1972, как и планировалось, вышли на проектную мощность все переделы и завод.

– Ради этого часто приходилось не спать и отсутствовать дома...

– Из-за аварий. И до последнего дня работы на АВТОВАЗе было так. Находились в цехах сутками, если происходили серьёзные сбои. Или если вели модернизацию. Например, линию окраски «десятого» автомобиля преобразовали для использования металлизированной эмали за десять дней в преддверии Нового года. Тогда действительно дома не бывали. И в каждом производстве случались такие вещи.

Мне очень нравилось всё оборудование. Нравился автомобиль. У самого была «копеечка». Потом изъездил десять машин АВТОВАЗа. Сейчас у меня Vesta SW Cross – красавица. Так что ничто не идеально, но наш завод, оборудование, конструкция автомобилей и технология производства близки к совершенству.

– Работа в отделе анализа и планирования ремонта оборудования стала темой вашей кандидатской диссертации. Какое отражение идеи научной работы нашли в СКП?

– Тема диссертации – техническая диагностика оборудования. То есть, как загодя определить, в каком оно состоянии и что надо будет делать. Один из



работать со 100-процентной надёжностью без поддержки. Изначально учитывали возможный выход из строя инструмента, оснастки, сбои технологии. При серьёзных авариях задействовали помощников. Так, в КВЦ были хорошие мощности для капитального ремонта, уникальное оборудование, которое оказывало поддержку любому производству.

– Насколько принципиальной была организация собственного производства комплектующих деталей для оборудования и оснастки?

– Содержание и ремонт оборудования было централизованным: управление главного механика закупало детали, запчасти и формировало запасы на складах. Такую же работу делали в каждом производстве. В течение определённого времени в пределах производств и в пределах УГМеха накапливали статистику о деталях, вышедших из строя. На её основе проводили закупки. Так было в «фундаментальных» вопросах, которые без деталей не решишь. В остальных – физических, квалификационных вопросах – уже службы ремонта и обслуживания оборудования должны были соображать. И, должен признать, ремонтники освоили вычислительную технику самыми первыми. Вычислительный центр использовали для создания массива данных о видах и трудоёмкости ремонта оборудования, требовавшихся запчастей. Система сбора статистической информации не на бумаге, не в памяти у кого-то, а уже по-научному хорошо заработала с первых дней. Логистика,

## «НЕ СТРОЙТЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ НА НЕРВНОЙ ПОЧВЕ»

ИЗ КНИГИ Э. И. БРЕККЕЛЯ «НЕПРИЧЁСАННЫЕ МЫСЛИ, ИЛИ ЭХО МОЕЙ ЖИЗНИ»



– В 1970 году ВАЗ должен был выпустить первую партию автомобилей. Как к этому моменту готовилась служба ремонта и обслуживания оборудования?

– Примерно год после запуска производства ВАЗ покупал комплектующие автомобилей у ФИАТа. В этот период некоторые линии были не запущены – по технологии ли, по качеству ли, по технике ли. Так что примерно год потребовался, чтобы «подтянуть»

Авария – это отступление, но 100-процентная надёжность оборудования невозможна. Поэтому существовали компенсирующие методы: запасы, резервные решения, временные обходные техпроцессы.

– Вы отчасти критиковали техпроект АВТОВАЗа и некоторое закупленное оборудование. Почему?

– Нет. Техпроцесс, предложенный ФИАТом, по тем временам был лучший.

итога – производительность сварочных линий повысили на 25% и увеличили устойчивость их работы, устранив аварийные простои. Например, на одной линии сварки пола время движения транспортёра составляло 7 секунд, на другой – 12, на третьей – 9: разница в пять секунд равнялась 10% производительности (цикл сварки кузова – 60 секунд). Или на линии шасси оснастка подавалась с обеих сторон, но не синхронно: пару секунд один из механизмов брал на себя. Решили эти проблемы. Нашли способ диагностики системы воздухообмена в цехе окраски, чтобы не допускать превышения ПДК вредных веществ. Модернизировали работу гальваники. И на каждой линии, в каждом цехе – тысячи механизмов и тысячи таких примеров. Мне даже позволили организовать техническую инспекцию для СКП.

Внедрение технической диагностики в эксплуатацию оборудования стало одним из главных результатов работы. Представьте врача, у которого нет аппарата УЗИ, лабораторий. Так обстояло дело до Волжского автозавода на ГАЗе, ЗАЗе, АЗЛК, ЗИЛе, и не только на автомобильных, а на всех заводах. До появления нашего предприятия механики не имели приборов. Образ механика был таков: молоток и лейка с маслом в руках. АВТОВАЗ этот образ изменил.

– Эрик Иванович, в вашу бытность на АВТОВАЗе не было шатдаунов – приостановки работы предприятия, на время которой сотрудников отправляют в отпуск, а ремонтные службы получают карт-бланш для восстановления и модернизации линий. Как вы справлялись с этими



**задачами, да ещё при том, что завод работал на полную мощность?**

– Это заслуга энергетиков и механиков. Мы правильно эксплуатировали оборудование все годы. Старые цеха и сейчас работают.

**– А сколько в системе ремонта и эксплуатации оборудования АВТОВАЗа фиатовского?**

– При таком колоссальном заводе, колоссальной ответственности и боязни не выполнить задачу – мы всё сделали. Во-первых, хорошо заработала статистика, обладающая боль-

шой информативностью, во-вторых, диагностика, в-третьих – «научное» обеспечение запчастями. Наш завод потребовал такой грандиозной эксплуатационной надёжности, что вызвал к жизни высочайшую степень ремонтной работы.

**– Заинтересовали понятными всем шутками «другой мир»?**

– Да нет. Просто надо всё любить. Я бесконечно любил свою работу. Но вокруг неё были люди, бригады, цеха, план – и все это надо в комплексе делать, ради того, чтобы моя инженерия и специальность электромеханика со- стоялись.

– Конечно, где угодно трудно задержаться. Но когда такие нагрузка и масштабы, как на Волжском автозаводе, то надо быть достойным, надо иметь силы реализоваться. Даже не могу выразить, как горд, счастлив, что состоялся на Волжском автозаводе, а не где-нибудь. Я закончил трудовую деятельность главным инженером родного производства. Поляков звал меня главным инженером на Красноярский завод автомобильных прицепов, потом в Елабугу, где пытались делать первый перед-

100% – как специалист и как человек. Я такой, про которого говорят «в коня корм пошёл» – Волжский автомобильный. Не представляю, что бы со мной стало при моей энергии, если бы оказался в другом месте. А здесь как нагрузили! И в какую пользу, да как правильно! И автозавод всё давал добросовестным, честным, нормальным.

А ещё коллектив. Сколько раз стоял перед бригадами, цехами. Однажды в то тяжёлое время, когда война в Афганистане шла, по линии парткома



направили в бригаду. Рабочим и так противен лектор какой-то, а тут ещё и в обед. И один не унимался: «Ну, расскажите про ящур. Куда мясо подевалось? Расскажите, почему досок нет: стропила для дачи не сделать». А мы с женой аналогичную работу без досок только закончили: «Кругляк-то пробоval?» Мужик тон сбавил. А через 20 минут просил приходиться ещё.

**БЕЗ СЛАБЫХ ЗВЕНЬЕВ**

**– Вы стали главным инженером СКП в период постановки на производство «десятки». Что удалось сделать в новой должности? Как она повлияла на вашу работу?**

– Никак. Всё моё, за всё должен отвечать – так всегда было. Просто был готов ко всему: мне были понятны и технология, и оборудование, и люди. Я, кстати, очень люблю общественную работу.

**– Как вам удавалось сочетать это? Ещё когда шло строительство ВАЗа, успевали, помимо основной работы, руководить театром кукол, устраивать игры КВН, участвовать в литературных и музыкальных вечерах.**

– Тогда все мужики, оторванные от семей, жили в общежитии: в комнате три-четыре человека. Каждый вечер – бутылка, разговоры «придурковатые». Понимаете, бывает мир один, а бывает мир другой. Так вот тут получился мир другой. Я не мог выдержать, был готов делать что угодно. Отвечал тогда в профкоме за культмассовый сектор. Раскрутил как следует КВН и порядка 50-ти коллективов: художественное слово, кукольный театр, гармонисты, несколько хоров, оркестр духовой, оркестр инструментальный. На смотре самодеятельности в зале на улице 50 лет Октября полдня оценивали СКП.

**«ИСТОРИЯ БУДЕТ ПОВТОРЯТЬСЯ ДО ТЕХ ПОР, ПОКА НЕ УЛУЧШИТСЯ ПАМЯТЬ ПОТОМКОВ»**  
 ИЗ КНИГИ Э. И. БРЕККЕЛЯ «НЕПРИЧЁСАННЫЕ МЫСЛИ. ИЛИ ЭХО МОЕЙ ЖИЗНИ»



**– Вас именно люди вдохновили на написание книги афоризмов «В одно ухо вошло... и осталось»?**

– В книге есть мои цитаты, есть услышанные от других, есть записи из стенгазеты 40-летней давности. Там не только хохмы, но глубокие мысли. Третье издание мне уже нравится: хорошо, когда серьёзная мысль написана с юмором.

**– Вернёмся к большому путешествию, с которого началась ваша новая жизнь. Почему Тольятти сумел стать финишной точкой маршрута?**

неприводный автомобиль, Житков – на московский завод. Но мне не хотелось уходить, и я нашёл способы остаться. Кому-то тяжёлая, непрестижная работа в ремонтной службе мне нравилась. Как артист может говорить о своих лучших ролях, я могу рассказывать о редукторе, моторе... Любовь к железкам вывела меня в 1985 году на защиту диссертации по диагностике технологического оборудования.

Я, как тысячи моих сверстников, ставших «первыми эшелонами» ВАЗа, получил в Тольятти всё, что искал, на-

**– Про противоречивый характер вазовцев и сейчас рассказывают...**

– Сколько будем жить, будут хорошие и плохие люди. Но если ты руководитель, то обязан быть на уровне: знать и про колбасу, и про ящур, и про стропила, и про всё на белом свете – ничего, помещается в одной голове.

На ВАЗе были шестидневные рабочие недели: по субботам работал. А по воскресеньям строил с супругой дом, баню, гараж, сараюшки и теплицу.

**– То есть обязательную программу выполнили: дом, деревья, дети. А что из итогов жизни вас больше всего радует?**

– Всё вместе.

**– Не было проходных дел, событий, людей?**

– Если говорить про жизнь как о цепи, то если хоть одно слабое звено будет, это уже не цепь. Поэтому всё надо делать в меру своих способностей и добросовестно. И я старался.

**– А что касается жизненного пути АВТОВАЗа: как видите будущее предприятия?**

– Всё будет хорошо. Такому колоссу, чуду с такой технологией, инфраструктурой пропасть никто не даст – хоть Россия, хоть Япония, хоть Франция.