

• Чтобы помнили

ПРЕДАННЫЙ ПРОИЗВОДСТВУ

В минувшее воскресенье было
девять дней со дня ухода из жизни
Александра Ивановича ГРЕЧУХИНА.
В это действительно трудно поверить, ведь совсем недавно он был с нами...

Помнят его разным – строгим до жёсткости в работе, человечным и внимательным в "мирной" жизни. Но все, кто оказывался рядом с этим удивительным человеком, получали от него мощный заряд положительной энергии, чувствуя, как сквозь годы по-прежнему пропускает деятельный, упорный и искренний характер.

С моторным производством, которое заняло большую часть его жизни, Александр Гречухин связал свою судьбу ещё в юности, устроившись после школы учеником слесаря на Заволжский моторный завод. Параллельно учёбе стипендиант работал наладчиком, затем стал мастером, начальником участка и, наконец, начальником цеха. Так что на строящийся Волжский автозавод приехал в апреле 1967 года уже готовым специалистом. И не случайно ему сразу доверили такой ответственный участок работ, как реализация проекта корпуса "Мотор".

"Он не признавал никаких авторитетов" – эти слова соратников Александра Ивановича подтверждаются с его первых шагов на ВАЗе. Уж каким авторитетом был ФИАТ при строительстве завода – и в том усомнился неугомонный Гречухин, в то время заместитель начальника корпуса "Мотор".

– Нам с коллегами (а в команду по реализации проекта моторного корпуса вошли также Геннадий Николаевич Коляда, Владимир Александрович Киселёв, Владимир Васильевич Миненко) был представлен проект ФИАТА – с площадями, оборудованием и примерной стоимостью, – вспоминал он позже. – Требовалось вместе с итальянскими специалистами проанализировать, что они предлагают, а затем рассмотреть запросы на оборудование. Это была круглосуточная работа! В итоге от того первоначального проекта, который нам предлагали фиатовцы, практически не осталось камня на камне... И не из-за того, 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.

...А параллельно команда вела переговоры с представителями зарубежных фирм, готовых поставлять для реализации проекта своё оборудование, технологии. И здесь некоторые виды оборудования были закуплены без согласия ФИАТА – например, линия по обработке шатуна фирмы "Бурр" и термокабина по приёмке поршня фирмы "Ла-Сале". Но вначале правомерность такого шага молодому руководителю (а на тот момент Гречухину было едва за 30) приходилось долго и упорно доказывать комиссии во главе с министром внешней торговли СССР. Впоследствии Александр Иванович рассказывал:

– Мне тогда очень помог технический директор Евгений Артёмович Башинджагян – благодаря его поддержке механосборочное производство закупило необходимое оборудование. И я счастлив, что 36 лет я отработал на Волжском автозаводе, а это оборудование в



А.И. Гречухин был членом-корреспондентом Инженерной академии России, получил 8 патентов на изобретения, осуществил 9 научных публикаций. Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, Октябрьской революции, медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" II степени, медалями ВДНХ, почетными дипломами, Академическим хрустальным шаром, званием "Заслуженный машиностроитель РСФСР".

Лауреат премии АВТОВАЗа. В 2002 году награждён правительенной премией в области науки и техники.

корпусе "Мотор" до сих пор работает и выдаёт годный поршень и годный шатун.

В 1975 году, когда Марата Нурумановича Фаршатова назначили техническим директором ВАЗ, Гречухин занял его место на посту директора МСП – и проработал в этой должности до 1986 года. На этот период пришлись такие важнейшие вехи в истории МСП и всего завода, как подготовка и запуск в производство полноприводного автомобиля ВАЗ-2121 "Нива", подготовка производства нового семейства автомобилей с приводом на передние колеса ВАЗ-2108 и автомобиля малого класса ВАЗ-1111 "Ока". В плотную внедрением переднеприводных моделей А.И. Гречухин продолжил заниматься и в должности заместителя генерального директора-директора по производству ВАЗа.

Несколько радикально порой им решались проблемы, можно судить хотя бы по такому факту. Одно время на ВАЗе остро встал вопрос качества поршневых колец, поставляемых тогда Мичуринским заводом. Поездки на предприятие-поставщик специалистов МСП во главе с директором производства ничего не дали. И тогда было найдено конструктивное решение – создать своё собственное производство поршневых колец! Невероятными усилиями Гречухину удалось добиться заключения контракта на поставку оборудования с японской фирмой "Рикен". А вопрос с площадями под новое производство был решён путём "потеснения" стружкоуборочного цеха, который располагался там, где сейчас работает производство поршневых колец, выпуская, без преувеличения, продукцию мирового уровня. Но сколько для

этого, да и для других целей – будь то строительство базы отдыха "Золотые пески" или создание максимально комфортных условий труда на каждом рабочем месте – пришлось потратить нервов, сил, здоровья...

– Директор производства – это человек, который 24 часа в сутки находится под напряжением и всё время обдумывает производственные и социальные проблемы, – говорил Гречухин. – Как работали в те годы, все прекрасно помнят. Надо и жильё сдать (по 9 домов закрепляли за производством), и колхозу в Хрящёвке помочь картошку посадить, да потом урожай собрать. А здесь, на заводе, надо построить корпуса! Да и доказать ещё надо – строить или нет...

А чего стоила личная работа А.И. Гречухина в бытность его директором МСП с каждым нарушителем трудовой дисциплины? "Если я читал в заводской газете, что работник МСП был задержан на проходной с деталями или попал в медвытрезвитель, – я считал, что это и моя вина. Тогда пришло решение: беседовать лично с каждым из них. И тут открылся такой пласт нарушений – не тех, кто нарушал, а тех, кто вынуждал их это делать! Наша подгнившая система буквально создавала человеку такие обстоятельства... И я как руководитель, затем и депутат использовал свои регалии, чтобы эти негативные условия ликвидировать, чтобы человек не попадал в эти ловушки".

В 2003 году Александр Иванович Гречухин, будучи к тому моменту уже директором ДИТО-главным инженером ОАО "АВТОВАЗ", ушёл на заслуженный отпуск. Но ни в то время, когда он занимал руководящие должности на заводе, ни на пенсии – никогда не забывал он о родной механосборке, с которой началась его вазовская биография. Заходил сюда при любом удобном случае, проходил по цехам, встречался с работниками, многих из которых знал по имени. И стены корпусов МСП ещё долго будут хранить память об этом человеке, бесконечно преданном производству и его коллективу.



В корпусе "Мотор" вместе с нынешним начальником корпуса С.А. Коренным

А.И.ГРЕЧУХИН:

– Я чувствовал себя неуютно, если в день не проходил по механосборочному производству – и особенно по западной части моторного корпуса. Когда иду там – я 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 ещё увижу, что он чистенький – всё, я живой человек. Я обязательно должен понюхать этот воздух и увидеть людей. И эти машины тоже увидеть – говорят, они неодушевленные, но это не так... Не зря считается, что двигатель – это "сердце" автомобиля. И это "сердце" до сих пор работает! И слава Богу, неплохо работает!

Екатерина СЕРГЕЕВА

ВСПОМИНАЯ О ГРЕЧУХИНЕ

Алексей Васильевич НИКОЛАЕВ:

– Александр Иванович Гречухин был удивительный человек. Его характеру присущи несгибаемость, твёрдость. Известно много фактов, когда Александр Иванович отстаивал свою жизненную позицию совершенно честно и открыто. Я знал его почти 40 лет по нашей совместной работе. Знаю его семью, знаю, как он воспитывал сына, а затем и внука. Вообще он был хороший семьянин, всё делал для детей. Таким мы его и запомним.

Александр Григорьевич ЗИБАРЕВ:

– Я больше пяти лет работал заместителем Александра Ивановича, когда он был директором по производству. И могу сказать, что у него был жёсткий, требовательный, прямолинейный характер, непримиримый ко всяkim недостаткам. Но при этом он оставался очень человечным. Такую высокую мораль, которой обладал Александр Иванович, я сегодня очень редко встречаю. Это был удивительно честный и порядочный человек...

Александр Петрович МОКРУШИН:

– За все те годы, что мне пришлось работать вместе с Александром Ивановичем Гречухиным, он оставил память о себе как о выдающемся руководителе. Под его руководством в кратчайшие сроки был запущен корпус "Мотор", собраны первые двигатели. При этом он умел очень грамотно работать с людьми – и люди его уважали, понимали. Поэтому даже самые сложнейшие задачи того времени решались достаточно успешно.

Владимир Владимирович БОКК:

– Это был настоящий директор того времени, прекрасный организатор, высококвалифицированный инженер. В сочетании с сильными волевыми качествами, прямотой это давало свои результаты. В то время даже минутный простой главного конвейера ВАЗ доходил до ЦК, имел огромный резонанс. И именно тогда при участии А.И. Гречухина и других вазовских первопроходцев закладывался девиз – "Ни минуты простая главного конвейера", закладывалась сама стабильность предприятия.

...Да, попадать на ковёр к Гречухину было крайне неприятным делом для любого – от рядового нарушителя до начальника цеха. Но если у человека случалась беда – Александр Иванович моментально подключал все свои связи, вплоть до партии, чтобы решить проблему. Настолько в нём сочетались качества жёсткого руководителя и человеческие качества!

