

Военное представительство и... «его государевы слуги»**(Фрагменты)**

Нижний Новгород

**Изготовление образцов-изделий ГАЗ-50 (прототип БТР-70) и их
государственные испытания**

В 1968 году, в начале лета, я получил указание от заместителя старшего военпреда Леонида Григорьевича Мамонова контролировать сборку образцов бронетранспортеров под общей маркой ГАЗ-50, собираемых в здании конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) ГАЗа. Всего таких образцов должны были собрать шесть единиц. Собрали пять. Как потом уже было решено, три из них после заводских обкаток требовалось подготовить к государственным испытаниям, одним из этапов которых являлся дорожный пробег по маршруту: г. Горький – г. Ашхабад (конечный населенный пункт – Бикрова), через плато Устюрт и пустыню Каракум. В нем я принял активное участие.

Изготовление, сборка образцов производились по документации (чертежам) главного конструктора. Должен сказать, что сборка шла не так уж гладко, с так называемыми «утыками» – не всегда что-то монтировалось. В отдельных случаях приходилось даже некоторые кронштейны переваривать. В собираемом образце почти постоянно находились конструкторы, каждый из которых «по своим» узлам и системам проверял, уточнял, фиксировал координаты монтируемых узлов. Все это проходило в атмосфере напряженности и скрытой нервозности.

В случае, если в чертеж вносились измененные после уточнения конструктором координаты монтируемых узлов, элементов и т.д., это незамедлительно подписывалось, утверждалось главным конструктором серийных машин Игорем Сергеевичем Мухиным. В конце концов, дело налаживалось. И сборка образцов шла в нормальном творчески-деловом процессе.

Сейчас уже затруднительно назвать дни и месяц окончания полной сборки всех образцов, но, предположительно, в июле-августе группа инженеров и водителей-испытателей (и я с ними) выехали в одну из первых пробных обкаток на одном из образцов. Настроение у всех было приподнятое, и каждый, кто посидел за рулем, проехав несколько километров, делился своими впечатлениями. По моей просьбе дали и мне проведи.

Машина шла мягко, после переключения на следующую передачу скорость набирала быстро, не «задумываясь». Это говорило о хорошей приёмистости. Отличие по динамике движения ее от БТР-60ПБ было очень заметное.

В поселке Игумново мы остановились в очередной раз и, выходя из люков, почувствовали неприятный запах паленой резины, а потом увидели и сизый дымок от тормозного барабана и от покрышки у обода третьего левого колеса. Поняли, что заклинило колодки тормоза. Даже зеленая краска на тормозном барабане заметно потемнела. Водитель вел машину на третьей передаче, при общей мощности двигателей и хороших динамических качествах машины он не почувствовал никакого подтормаживания, тем более одного колеса из восьми. Здесь же на месте приняли меры по разблокировке тормозов, поставили на место и закрепили крышку барабана, приняли решение возвращаться на автозавод.

На следующий день и в конструкторском отделе, и в помещении стоянки опытных образцов велся разговор о проверке деталей тормоза на соответствие чертежам и о возможном перерасчете конструкции узла колесного тормоза.

Откровенно говоря, и я решил взяться за эту работу дома в ближайшее воскресенье (субботы раньше были рабочими днями). Принес домой взятые в архиве конструкторского бюро нужные чертежи. Дома отыскал уже почти забытую книгу «Теория и расчет автомобилей», автор – Чудаков, по которой когда-то учился в Саратовском политехе, и до обеда решил быстренько «разрулить» эту проблему. А там все расчеты тормозов на косинусах построены. Пришлось еще и «Справочник по высшей математике» отыскивать. Стал рассчитывать... Подставишь в формулу одно какое-то линейное значение – конструкция будет заклиниваться, при другом – заклинивания не будет. И еще надо было учитывать и другие условия. В общем, конструктор из меня сразу не получился. На этом и выходной почти закончился. Мог бы об этом не писать, но написал вот почему. На следующий день я уже мог с конструкторами хоть о чем-нибудь и не быть белой вороной.

А выход такой, если хотите, чтобы с вами при разговоре в подобных ситуациях считались, старайтесь и сами дойти до истины.

Мы еще коснемся в нашей книге темы о познаниях, но мне уже сейчас хочется привести «науку», которой поучал нас Михаил Васильевич Морозов. А он говорил: «Если военпред занимается анализом дефекта возникшей поломки, разрушения детали, он в поисках причин этих разрушений должен дойти до руды, из которой выплавлялась сталь для этой детали»...

Четвертый сборочный цех серийного производства ГАЗ

Рабочий класс цеха сборки колесных бронемашин за описываемый нами период 60–80-х годов заслуживал вполне устойчивой хорошей оценки. Если глубоко проанализировать, можно сделать вывод, что за всю свою деятельность Горьковский автозавод воспитал не одно поколение хороших рабочих. По крайней мере, к рабочим серийного производства такое утверждение вполне применимо.

Возможно, этому способствовало действовавшее долгие годы положение не брать на работу в сборочный цех ранее судимых. Я думаю, что на ГАЗе дольше, чем на каком-нибудь малом предприятии, сохранились лучшие традиции советского рабочего класса.

Длительное время в Советском Союзе было такое прогрессивное направление среди рабочих, как изготовление и выпуск продукции с личным клеймом. Проставляя на деталях личное клеймо, он (рабочий) гарантировал этим качественное изготовление деталей. В сборочном цехе также длительное время работали двое рабочих, которые имели право, минуя ОТК, на первичной стадии приемки бронетранспортеров по сборке представителем заказчика, предъявлять ему это изделие.

К сожалению, сейчас уже фамилии этих рабочих мною подзабыты, но мнение о себе они оставили на все времена только положительное.

Надо сказать, что к представителям заказчика рабочие цеха – слесари-сборщики, водители-испытатели, контролеры ОТК и другие относились с уважением. Находились единицы, которые воспринимали нас с боязнью. Это уж, конечно, зря. Думаю, что в этом повинны бригадиры или мастера производства, которые запугивали молодых рабочих той или иной личностью военпреда, обеспечивая себе дополнительные гарантии старательности работы молодого парня.

Помню, как на сборочную линию бронетранспортеров пришел новый молодой рабочий. По всей видимости, он только отслужил в армии, так как работал в солдатской куртке. Парнишка был скромный, старательный. Прошло более двух десятков лет, я уже окончил службу, и мы с ним неожиданно встретились. На городской конечной остановке у автостанции я выходил из автобуса последним через дверь у водительской кабины. И тут заметил, что через зеркало заднего вида салона на меня очень внимательно и с каким-то любопытством смотрит водитель. Я остановился и спрашиваю:

– Что-нибудь не так? Почему вы на меня так смотрите?

А он спрашивает:

Вы Михайлов?

– Да, – отвечаю я.

– Как я вас боялся! Я Слюнков, вы помните меня? Я работал на сборочном конвейере 49-х машин.

– И почему же вы боялись? Я хоть раз вам что-нибудь плохое сделал? Бояться должны были те, которые обманом занимались.

Мы немного поговорили. Одним словом, страшили военпредами, получалось, как у некоторых бабушек в те времена, которые пугали своих шаловливых внучат милиционерами.

При нашей военпредовской работе никогда не надо преувеличивать свое положение среди других людей, оценка результата работы которых зависит от тебя. Рабочие все это подмечают.

Трудясь на завершающих операционных стадиях производства бронемашин и готовя машины вместе с контролерами ОИК для предъявления их представителю заказчика, они (рабочие) уважительно относились к тем военпредам, которые вели с ними разговор на равных, непредвзято проверяли машину и давали справедливую оценку качества сборки согласно утвержденным инструкциям. Даже если машина не принята и, более того, ей дан «возврат» (за что частично снижалась премия) за выявленные серьезные отклонения от требований конструкторской документации и за дефекты, халатно пропущенные работниками производства и ОТК, они не таили обид на представителя заказчика.

Мне на всю жизнь запомнился случай, как я, не желая того, «наказал» контролера ОТК и слесаря-рабочего, «вырубив» на несколько часов практически готовый к отправке в отдел сбыта бронетранспортер. На стадии окончательного осмотра вел приемку предъявленного мне БТР-60ПБ. Машина была хорошая – имеется в виду, что серьезных дефектов не было, да и несерьезных было не так уж много. От этого работа наша спорилась на хорошем подъеме. Ползая по полу машины, изгибаясь под водительским щитком приборов, обнаружил подтекание охлаждающей жидкости по радиатору и нижнему бачку водительского отопителя. А ведь этот эффект должны были обнаружить еще на стадии сдачи машины по сборке или далее – при пробеговых испытаниях. Поверьте, я с большим сочувствием сказал контролеру и слесарю об обнаруженном подтекании. Но не подумайте, что за это я дал машине «возврат». Этот дефект обнаружить было трудно, так как течь была не сильная, а отопитель установлен низко и в глубине корпуса передней части машины.

– Ну, Михайлов, хотя бы один дефект пропустил, – сказал слесарь удрученно, но не зло.

– Хватит вам и тех, которые я не заметил, – ответил им.

Рабочий класс прекрасно изучил характеры и особенности работы представителей заказчика при приемке изделий и, исходя из этих особенностей, «наградил» некоторых из нас своими прозвищами, а то и пародию могли разыграть. Например, тогда еще молодого В.Б. Панкратова за его вежливое обращение при осмотре и приемке машины называли «Пожалуйста». А вот, к сожалению, прапорщика Н.С. Помогалова называли «Помогалов наоборот»...

Не могу не рассказать о карикатурной подделке рисунка на одного нашего работника. Как-то, уже будучи руководителем участка приемки бронетранспортеров, я зашел в рабочую комнату для представителей заказчика, где обычно в рабочее время должны находиться наши люди, не занятые приемкой машин. На рабочем столе лежала без обложек какая-то книжка о животном мире. На одной из страниц по ее левой стороне в нескольких видах показана полевая жизнь суслика, а по правой стороне – страницы пояснения действий суслика. На одном из рисунков – норка суслика в разрезе, а сам он показан с высунутой из норки над поверхностью земли головой. Текстом пояснение – суслик осматривает местность перед выходом из норы. Так вот, кто-то из «работяг» нарисовал «облачко» из пасти суслика «Ищу работу». Под рисунком значилась приписка: такой-то (написана фамилия нашего работника) ищет работу. А ведь, действительно, было подмечено, что он иногда пытался избегать встречи с контролером ОТК для осмотра машины на стадии приемки ее, где трудоемкость по времени гораздо выше, чем осмотр по второстепенным операциям. И особенно это было характерным, если уже приближался конец рабочей смены.

Вообще-то в том, что машины предъявлялись, когда до конца смены оставалось от одного часа до тридцати минут, можно было распознать хитроватую техническую политику «производственников». Некоторые контролеры ОТК предъявляли машины именно в этот период. Порой в этом, действительно, была объективная необходимость (например, в последнюю декаду месяца). Но иногда использовали такой прием специально, зная, что в конце смены представитель заказчика будет осматривать машину поспешно, так как рабочее время заканчивается и надо успеть прийти на пересменку, которую ежедневно проводит руководитель участка на стыке первой и второй смен. Поспешный, неполный осмотр – это невыявленные дефекты. Если представитель заказчика отказывался осматривать и вести приемку машины (например, на стадии приемки по сборке), ссылаясь, что за полчаса до конца смены он никак не успеет ее всю оценить, то на него могла поступить жалоба по всем инстанциям, иногда до старшего военного представителя.

Что интересно, если до конца месяца было еще долго и никакой «горячей поры» не предвиделось (то есть машины осматривались, невзирая

на временные условия), то в конце смены не каждому представителю заказчика предъявляли технику. «Упертым» военпредам, проверявшим машину тщательно, старались ее не предъявлять.

В конце концов, где-то в 1967 году выпустили по цеху сборки согласованное указание, где было определено, за какое время до окончания рабочего времени смен и на каких технологических стадиях должностные лица производства и контролеры ОТК могут предъявлять изделия (машину, башенную установку) представителю заказчика для осмотра, приемки, а также выезда в приемо-сдаточный пробег.

Этим документом предъявление изделий бронетехники в конце смен было упорядочено.

Самыми «муторными» и почти ежедневными вопросами были проблемы некомплектности. К примеру, обращение к руководителям участков представительства заказчика за разрешением предъявлять им машины на стадиях осмотра по сборке или выезду на приемо-сдаточные испытания с некоторой некомплектностью. При этом могли быть разные условности – по номенклатуре деталей, срокам разрешения работать с некомплектностью и этапностью технологических стадий производства. Должностное лицо военного представительства, давая согласие на такое временное отступление, должно было знать, как повлияет некомплектность при проверке и оценке представителем заказчика работы системы или узла с этой некомплектностью и т.д. Если военное представительство давало «добро» на такое отступление, то перечень некомплектных деталей заносился в журнал сборки изделия (машины) на странице военпредовского осмотра машины на данной стадии за личными подписями начальника цеха и начальника ОТК цеха. За всю историю производства бронемашин на ГАЗе периода 1965-1980-х годов был один или два случая, когда бронетранспортеры одной или двух суточных смен были нами приняты по сборке условно с установленными технологическими амортизаторами ходовой части: они прошли пробеговые испытания ОТК, но в приемо-сдаточный пробег представителя заказчика машины были предъявлены комплектные...

... Все представители заказчика, которые работали в 4-м сборочном цехе, с большим уважением относились к заместителям начальника цеха Вячеславу Кузьмичу Демидову (зам. по производству), Вячеславу Егоровичу Андрианову (зам по технической части). Им бы за что порой обидеться на нас (конечно, кратковременные обиды были): по многим вопросам, связанным с отклонением от утвержденного технологического процесса, мы не шли им навстречу. Но их нравственные качества были выше обид, и мы это ценили. К большому сожалению, в некоторых звеньях первичного

командно-руководящего состава были мастера, жаждавшие иногда совершить «возмездие». Пишу об этом, потому что постепенно я становился целью этого возмездия. Хотя история эта выеденного яйца не стоила. Но, как говорил М.А. Турчин: «Сказал «А» – скажи «Б».

Дело в том, что в далекие пятидесятые-шестидесятые годы по окончании танкового училища лейтенанты помимо диплома получали удостоверения на право управления танками и САУ (механик-водитель 3-го класса), мотоциклом, автомобилем (права любительские). До прихода на службу в военное представительство в сентябре 1965 года я уже более 7 лет прослужил в трех танковых полках и за это время сдал на права механика-водителя танков 1-го класса. И хотя бронетранспортеры относятся к бронетанковой технике, управлять ими должен водитель, имеющий «автомобильные» права, по тем временам начиная с 3-го класса.

Таким образом, мне как можно быстрее надо было сдать на права, позволяющие управлять бронетранспортером при исполнении обязанностей по его приемке. А пока, начиная уже с конца сентября 1965 года, мне после короткой стажировки разрешали выезжать с заводскими водителями на повторные пробеги бронетранспортеров. В конце месяца выезжал и в основные пробеги.

В декабре этого же года я пошел в отпуск за 1965 год и уже до Нового года в областном ГАИ г. Горького сдал на водительские права 3-го класса. Помогло еще и то, что я окончил автомобильные факультет (заочно) Саратовского политехнического института, поэтому сдавать экзамены в ГАИ по матчасти автомобилей мне не пришлось.

Таким образом, с января 1966 года на приемо-сдаточные испытания я выезжал на законных основаниях. Однако цеховые работники производства считали, что у меня по-прежнему права любительские.

И вот, как-то в конце апреля или в начале мая 1966 года мне предъявляют партию бронетранспортеров в приемо-сдаточный пробег. Подъехали к 5-й проходной, и я безо всякой задней мысли спрашиваю штатного водителя: «А у вас водительские права есть с собой?». А он отвечает: «Нет. Я их не взял». Я опешил, так как не ожидал и такого ответа, и самого факта выезда в пробег без водительских прав.

– Как «нету»? Как же вы будете без удостоверения управлять машиной, да еще по городским улицам ехать?

Водитель молчит. Говорю ему, что он не имеет права ехать в пробег (к тому же пробег «военпредовский» – за все в этом пробеге отвечает военпред), нужно разворачиваться и двигаться к цеху. Там разбираться, кто поедет.

В этот день пробег был сорван. Другого водителя мне не дали.

Прошло несколько дней, и мне вновь предъявляют машины на приемосдаточные испытания. Перед самым отъездом от цеха ко мне в первую машину залезают старший мастер ОТК А.Н. Абрамов, он же помощник начальника ОТК цеха, начальник участка сборки В.Я. Чипурнов и мастер производства (С. Мегачов). Абрамов говорит:

– Георгий Александрович, разрешите нам ехать с вами, в вашем пробеге?

Я подумал: «Наверное, хотят меня проверить, не нарушаю ли я что-нибудь в процессе испытаний? Да пусть едут – проверяют. Я ведь делаю все добросовестно».

– Пожалуй, езжайте, – говорю им.

Подъехали к проходной, остановились, и тут Абрамов говорит: «Георгий Александрович, покажите, пожалуйста, ваши права».

Так вот в чем дело! Они все еще думали, что у меня любительские права.

Когда я еще служил в ГСВГ (Группа советских войск в Германии), там в любой момент могли объявить тревогу, и уже через несколько десятков минут боевые подразделения танкового полка должны были выехать из городка. Привычка носить с собой все основные личные документы у меня сохранилась еще не на один год.

Вытаскиваю из нагрудного кармана целлофановый пакет и говорю: «Вот вам удостоверение личности офицера, права механика-водителя танков 1-го класса, удостоверение на управление автомобилем 3-го класса». Тройка молча вылезла из машины. Да и что они могли сказать? На этом все и закончилось....