

СКОЛЬКО ДВЕРЕЙ У "РЕНО-МЕГАНА"?

Толгода вовлекали меня в процесс пробуждения от зимней спячки акционерного общества "Москвич". В результате появились дневниковые записи, фрагменты которых и приводятся ниже.

10 февраля

Вызвал Большой Начальник и поручил спроектировать участок сборки автомобилей "Рено-Меган"! Времени у меня в обрез, так как первый автомобиль должен быть собран уже в июне. Как же мне повезло! Современный автомобиль всемирно известной фирмы станет мне известен до тонкостей, а проект "Москвич"- "Рено" обретет реальные черты при моем непосредственном участии. Беру "под козырек" и бегу выполнять. Держитесь, "Феррари" и "Опели"! За нами задержки не будет: летом стартует московский "Рено-Меган"!

13 февраля

Готово! Меня одобрительно хлопают по плечу, и чертеж отдается на калькирование. (Для непрофессионалов поясню: калькирование - это ручное копирование чертежа на кальку.) Представители "Рено" уже в Москве... Я рассказываю про свою планировку, французы одобряют работу русского коллеги, но требуют установить в зоне окончательного контроля бестеневую камеру: без нее можно проглядеть мелкую царапинку или соринку под слоем эмали. Ну что ж, замечание принял!

17 февраля

Сегодня притащил чертеж с бестеневой камерой Большому Начальнику. "Ты что, разорить нас собрался? - насмешливо выслушал он мои объяснения. - Мало ли чего они там еще захотят. Никаких камер!"

24 февраля

Прибыла новая делегация с "Рено". Выясняется, что одной бестеневой камеры явно недостаточно, так как автомобиль необходимо тщательно осматривать "до того" и "после того". Это условие "Рено", даже если речь идет о начальном этапе освоения производства "Мегана". Кстати, что это за начальный этап? О, это очень интересно. Сначала "Рено-Меган" полностью соберут в Испании. Затем новенький автомобиль перегонят во Францию в местечко Гран-Курон. Здесь с него снимут полсотни деталей (фары, бамперы, зеркала и т. п.), запихнут все это внутрь салона, а машину упакуют в ящик. Шесть таких ящиков поставят на грузовик и через четыре кордона привезут в

Москву. Здесь АЗЛК разгрузит грузовик, вытащит машины из ящиков, извлечет детали из салона и прикрутит их на место...

26 марта

Время летит быстро. Число чертежей достигло десятка: с одной бестеневой камерой, с двумя, с тремя, вообще без камеры и т. п. Здесь это называется "проработка вариантов". Все "варианты" для солидности зачем-то переведены на кальку и пылятся в моем шкафу, поскольку никакого официального приказа по заводу как не было, так и нет.

7 апреля

Ладно, государство у нас, видимо, все еще богатое и может себе позволить содержать сотрудника, работающего на мусорную корзину. А чем же занят все это время остальной коллектив АЗЛК? Удивительно, но работает в поте лица! Чего стоит один только "Юрий Долгорукий". Делается это так. Берутся два комплекта кузовных элементов для АЗЛК-2141 и "болгаркой" разрезаются на две неравные части. Те куски, что побольше, сваривают друг с другом, а остальные выбрасывают. Неровности и трещины замазываются, шлифуются, маскируются, после чего кузов поступает на окраску. Бамперы красят в цвет кузова вручную по следующей технологии: помыл, покрасил, посушил, содрал все это наждачной шкуркой, далее смотри пункт первый - и так несколько раз. На бампер прикручивают большую блестящую железяку, которая сводит на нет все преимущества пластмассы при аварии... "Князь Владимир" - это тот же "Юрий Долгорукий", только не хэтчбек, а седан, то есть не родившийся АЗЛК-2142. Для него шьют сиденья из белой кожи, чтобы он напоминал кому-то "Ягуар". Кроме того, у него узкие импортные фары, под которые пришлось переделывать весь передок... Себестоимость "Юры" и "Вовы" огромна. Если даже "41-й" "Москвич", сползающий с конвейера столько лет, приносит одни убытки, то чего хотеть от "членовозов", собираемых практически вручную?

Кстати, о "41-м". Его все собирают и собирают... Уже полностью забит склад, заставлен трек, загромождены все подъездные пути, а процесс все идет и идет. А если нет каких-то деталей? О, это целое искусство! Например, вместо пружин передней подвески ставят

обрезки труб подходящего диаметра. С конвейера съехать можно, а статистика не пострадает. Если нет фар, на это просто не обращают внимания и бедные слепые "алеки" понуро стоят на внутривозовских газонах, нюхая травку бамперами... Ходят слухи, что этими "москвичами" будут отоваривать чеки "Урожай" какого-то там лохматого года. Ну-ну... Порадуемся за тружеников села.

5 мая

Меня наконец-то вызвал Большой Начальник. Поступило указание к завтрашнему утру перенести планировку участка сборки "Рено-Меган" на другое место, оттянув огромный кусок у действующего цеха испытаний. Прежнее место кто-то по неизвестным причинам забраковал. Очередная французская делегация улетает завтра вечером и должна увезти мое творение с собой.

4 июня

С утра трезвонил телефон. Начальники десятка подразделений поочередно крыли меня матом и срочно требовали выдать какие-то задания на проектирование спецоснастки, инструмента и еще чего-то очень нужного. Оказывается, вышел долгожданный приказ! Бегу к Маленькому Начальнику, который, как выясняется, "давно меня ищет". Мне вручается приказ с пометкой "исполнить в срок".

В первую очередь нужно выпустить технологический процесс сборки автомобиля "Рено-Меган" к... 2 июня! Робко интересуюсь, нельзя ли хотя бы узнать, сколько у этого автомобиля дверей. Мне советуют "не умничать", а исполнять приказ, ибо завтра совещание у Большого Начальника... Влип... Но, на мое счастье, на заводе еще остались аксакалы, которых уже несколько десятков лет понижают в должности, лишают премий и на которых в итоге все держится. Плетусь к одному из них: "Да ты не психуй! - добродушно учит меня аксакал. - Пиши то, что знаешь: сгрузить с грузовика, затащить в цех, поставить к стенке, загнать на подъемник, прикрутить нужные гайки, отправить в сбыт... И не важно, сколько у него колес или дверей: на совещании отчитаешься, а там видно будет!"

5 июня

Аксакал оказался прав: сработало! Однако нависла новая беда: к завтрашнему дню надо выдать заявку на инструмент, оборудование и еще Бог знает на что... А это уже не шуточки, а десятки тысяч долларов. Еду в представительство фирмы "Факом", с каталогами и прайсами под мышкой возвращаюсь на завод и прошу Большого Начальника временно отложить вопрос о закупке инструмента. "Ты что - задание хочешь сорвать? - багровеет тот. - Приказ на контроле у Самого Главного Начальника! Выполнять!"

Опять иду к аксакалам. "Пиши любую чушь! - смеются те,- все равно у наших денег ни хрена нет!"

6 июня

Большой Начальник со свитой посетил будущую стройплощадку и вызвал меня со всеми кальками, миллиметровками и т. п. Прибегаю.

- И сколько раз тебе повторять, чтобы ты свои бестеневые камеры на хрен отсюда выкинул! - леденеет голос Большого Начальника. - А перед воротами надо тамбуры построить, чтобы холодно не было!

9 июня

За двое суток ситуация изменилась...

- Ты, это, врисуй там куда-нибудь бестеневую камеру!
- спокойно заявил сегодня Большой Начальник. - Ставить ее мы все равно не будем, но французы требуют... И готовься в командировку - на месяц в Париж...

Магическое слово "Париж"... Побывать на самом настоящем автомобильном заводе, где делают не "Москвича", а автомобили! Изучить до винтика пресловутый "Рено-Меган"! И, конечно же, увидеть Эйфелеву башню, Монмартр... Планировка № 13 была сделана в рекордный срок, а требуемые 15 подписей собраны чуть ли не за день!

Неужели дело все-таки сдвинется?

15 июня

Случайно столкнулся сегодня в коридоре с начальником сборочного производства.

- Я вам завидую, - неожиданно сказал он. - Вернетесь из Парижа и никогда больше не будете копать в этом дерьме, которое мы тут все собираем.

"Дерьмо" - это, надо полагать, нынешняя продукция АЗЛК.

7 июля

В это трудно поверить, но мы в Париже! Пропуска, спецодежда, командировочные - все без проблем. Нас привели в крошечный цех, где стоял один автомобиль, и передали на поруки двум французам. Жан-Клод и Жан-Пьер удивленно смотрят на нас и пытаются выяснить, почему нас так много. Довольно Большой Начальник объясняет: скоро приедут еще четыре человека, состав делегации утвержден "наверху" и обсуждению не подлежит. Французы начинают переговариваться между собой. - Ругаются, - тихо говорит нам переводчик. - На кой черт столько народу, да еще и начальник ...

Французы натягивают на лица улыбки и начинают объяснять порядок сборки-разборки машины. Затем мне вручают готовый техпроцесс, отпечатанный на лазерном принтере, а нашим слесарям предлагают попробовать самостоятельно собрать-разобрать автомобиль. Ребята приступают к работе. Жан-Клод подсказывает, я записываю его замечания. Через час автомобиль собран. Еще через час все детали вновь демонтированы. Второй раз получается быстрее. К обеду ребята говорят, что все поняли и могут работать самостоятельно. Жан-Клод солидно курит сигару и, кажется, всем доволен. После обеда все повторяется заново. К вечеру всем становится ясно, что командировка, в общем-то, закончена, так как ничего нового уже не будет. Техпроцесс получен, сборка-разборка освоены... Довольно Большой Начальник мрачнеет на глазах и молчит. Еще бы: чем ему занимать нас остаток командировки!

8 июля

И ведь занял! Для начала все представители рабочего класса получили приказ составить отчет о проделанной работе. А ведь сегодня - только второй день трехнедельной командировки!

Бумагомарание скушало полдня. Затем Довольно Большой Начальник открыл новое совещание.

- Одной из главных задач нашей командировки, - сообщил он, - является составление штатного расписания участка сборки "Рено-Меган". Для того чтобы собирать пять машин в день, нужны начальник участка, его помощник, секретарь, экономист, плановик, бухгалтер, референт, начальник техчасти, два инженера, мастер, начальник смены, два водителя, два охранника, ну и пять слесарей, пожалуй. Надо выйти хотя бы на 30 человек. Какие будут предложения?

Прошу слова и вежливо спрашиваю, из каких шишей господин начальник собрался всей этой ораве платить жалованье? Неужели пять разобранно-собранных иномарок дадут нам такую жуткую прибыль?

11 июля

Довольно Большой Начальник притащил сегодня на завод видеокамеру, чтобы "отснять учебный материал". (Зачем, когда все обучаемые здесь и прекрасно все видят?)

В перерывах между съемками Довольно Большой Начальник устало готовит "важные документы" - перечень оргтехники, жизненно необходимой для сборки "Рено": цветной телевизор, "видюшник", четыре камина, вентиляторы, офисная мебель и еще что-то жутко полезное.

22 июля

Меня возили в Гран-Курон, чтобы ознакомить на месте с упаковкой комплекта для отправки в Россию. Работа там кипит всюду: автокомплекты упаковываются и отправляются... в КНР! Оказывается, китайцы целый год собирали из готовых узлов фургон "Трафик", а теперь построили свой конвейер и уже переходят на следующий виток освоения производства. Робко спрашиваю, можно ли хоть одним глазком взглянуть на упаковку для московского "Рено-Меган". Мне показывают фотографию какого-то ящика и объясняют, как он будет выглядеть в натуре... Спрашиваю, известно ли уважаемым месье, что Высокое Начальство в Москве собирается выпускать "Рено-Меган" в сентябре? В ответ слышу привычный смех, и смеюсь вместе со всеми...

28 июля

Здравствуй, Москва! Сразу - в цех испытаний. М-да, а где же новый участок? Вижу раздолбанный пол, вижу огромную яму в центре и не вижу строителей. Оказывается, финансирование строительных работ давно прекращено.

Идем на совещание к Большому Начальнику. Он солидно выслушивает рапорт Довольно Большого Начальника, принимает от него сувениры и благословляет нас на новые подвиги. В частности, весь техпроцесс нужно теперь переписать от руки (!) на заводские бланки, а затем согласовать, утвердить и т. п. Набираюсь нахальства и спрашиваю, скажет ли мне, наконец, кто-нибудь, сколько все-таки дверей имеет автомобиль, который позволил стольким бездельникам целых полгода создавать видимость напряженной работы. Ух, что я услышал...

\\ \\

Пора делать выводы. Проблема всеобщей занятости здесь решена окончательно и бесповоротно. Островок казарменного социализма продолжает вести борьбу со здравым смыслом по всем направлениям.

Говорят, люди, побывавшие на мясокомбинате, навсегда перестают есть колбасу. Для меня таким "мясокомбинатом" навсегда стал АЗЛК. И какое бы обличье ни приняла его продукция, будь то "Князь Владимир" или простой "41-й", меня от нее тошнит. И дело не в том, что сборщики привыкли к кувалде. Их приучили к кувалде. Их приучили к этому несколько сотен стоящих за спиной бездарных начальников, привыкших начинать сборку нового автомобиля с обустройства собственного кабинета. И простой заменой Самого Главного Начальника проблему не решить. Так что если "Рено-Меган" и будет когда-нибудь собран на АЗЛК, то от него будет пахнуть "Москвичом".

Михаил КОЛОДОЧКИН