

ВАЗ: хроника событий

Тольятти-АВТОВАЗ

1966

20 июля

Принято правительственное постановление о строительстве в городе Тольятти автомобильного завода.

15 августа

Министерство внешней торговли СССР и акционерное общество ФИАТ (Турин, Италия) заключили генеральное соглашение о сотрудничестве в области разработки конструкции



автомобиля, проекта автомобильного завода и его строительстве в СССР. Срок действия генерального соглашения 8 лет.

8 сентября

Совет Министров СССР своим распоряжением назначил заместителя министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Полякова генеральным директором строящегося завода по производству легковых автомобилей в г. Тольятти.

24 ноября

Дорожники треста «Спецстрой» завершили строительство 7-километровой автодороги к заводу от г. Тольятти.

1967

14 января

Вынут первый ковш грунта под первый объект Волжского автозавода — корпус вспомогательных цехов.

16 января

Строительство Волжского автомобильного завода объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

30 марта

В Тольятти на строительство автозавода прибыл первый отряд молодых добровольцев по комсомольским путевкам.

10 июля

В Тольятти для испытания прибыли три легковых автомобиля «ФИАТ-124».

14 июля

Совет Министров СССР утвердил представленный Министерством автомобильной промышленности и Госстроем СССР технический проект на строительство Волжского автомобильного завода, разработанный итальянской фирмой ФИАТ с участием советских проектных организаций.

2 августа

К этому времени по комсомольским путевкам на строительство автозавода прибыло 2562 человека из 28 краев, областей и республик.

3 августа

резидиум Совета Министров СССР рассмотрел и одобрил проект генерального плана первой очереди строительства новой части города Тольятти. В разработке генплана приняли участие 15 научно-исследовательских и проектных институтов Государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР.

15 сентября

Начаты земляные работы на площадке нового жилого района г. Тольятти. Население г. Тольятти на эту дату составляло 162 тысячи человек.

октября

В Тольятти прибыла делегация специалистов итальянской фирмы ФИАТ во главе с Уго Дженьеро. Советские и итальянские специалисты наметили ряд мер по дальнейшему ускорению строительства Волжского автозавода.

октября

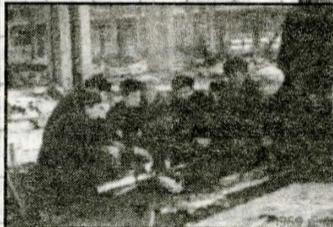
Ираида Валентина Павлова из «Жилстроя» заложила фундамент нового дома в Автозаводском районе г. Тольятти. Ныне это дом адресу: улица Свердлова, 37.

ноября

Состоялась первая профсоюзная конференция работников строящегося Волжского автозавода. Председателем профкома избран И. Правосуд.

декабря

Состоялось первое отчетно-выборное собрание на Волжском автозаводе. Вместо партбюро избран партийный комитет. Его секретарем избран И. Н. Федюнин.



1968

10 февраля

Отдано распоряжение по дирекции автозавода о проведении эксплуатационных испытаний автомобилей «ВАЗ-2101».

апреля

Ираида Николая Моисеева из «Жилстроя-1» приступила к сооружению первого высотного дома в новом районе г. Тольятти.

мая

Сформирован штаб ЦК ВЛКСМ для координации действий комсомольских организаций на строительстве Волжского автозавода.

июля

Начался монтаж оборудования на объектах и в производственных цехах строящегося Волжского автозавода. В составе его дирекции созданы диспетчерские группы для контроля за ходом строительства и монтажа оборудования.

16 августа

Объявлен конкурс на лучшее название нового советского автомобиля.

27 октября

На берегу Куйбышевского водохранилища в новом районе г. Тольятти комсомольцы заложили на воскреснике парк.



Далекий 1966 год... На месте современного Автограда — овраги, поля пшеницы, ухабистые поселковые дороги; будущий завод только лишь приобретает свои очертания — копают котлованы, громадные самосвалы курсируют по стройке, вывозят грунт, строители закладывают фундамент. Всего через три года стройка века превратится в уникальный промышленный комплекс, это уже не просто производственные мощности, а живой организм, приведенный в состояние готовности. До пуска конвейера остается... Впрочем, дадим слово очевидцу этих волнующих событий, человеку, имеющему самое непосредственное отношение к первой сборке вазовских автомобилей, для кого судьба и Волжский автомобильный завод переплелись воедино.

Игорь Алексеевич Спекторов, сегодня начальник одного из отделов сборочно-кузовного производства ВАЗа, а в то время молодой технолог Горьковского автозавода, приехал в Тольятти в июле 1967 года. Молодежь со всего Союза съезжалась на ударную комсомольскую стройку: интерес к ВАЗу возник сразу, как только в прессе появились первые сообщения о том, что в Турине подписан протокол об участии «Фиата» в строительстве автомобильного завода.



Игорь Алексеевич Спекторов



Первый автомобиль собирали

В секрете от итальянцев

Болоньевые куртки меняли на фуфайки

— На стройку нас собирали переводом, через министерство. Я в то время учился на вечернем отделении института, и сначала особого желания ехать не было — хотелось получить образование, — вспоминает Игорь Алексеевич. — Но в Тольятти я все-таки приехал. Когда первый главный инженер СКП Василий Васильевич Столповский показал мне стройку, я еще тогда сказал, что, может, лет через двадцать-тридцать что-то и построят, не верил, что такой гигант можно возвести за три с лишним года. Наша основная задача тогда была — привязать технологию к оборудованию, под оборудование спроектировать фундамент. Меня перевели в цех сборки автомобилей исполняющим обязанности начальника цеха, еще пришлось учиться в институте после работы, плюс ко всему меня избрали секретарем парторганизации СКП — темп жизни был просто бешеным. Кроме того, Виктор Николаевич Поляков, генеральный директор строящегося завода, собирал нас раз в неделю с отчетами в восемь-девять вечера.

Активная работа велась параллельно в Тольятти, в Москве и Турине. Часть мастеров, бригадиров отправлялись в Турин на стажировку, итальянцы, в свою очередь, присылали на завод своих специалистов, которые дублировали начальников цехов, подстраховывали, организовывали обучение для рабочих.

По приказу Полякова на стройке были созданы бригады из цеховых рабочих, которые должны были строить фундаменты, и руководители этих бригад, как правило начальники участков, мастера, должны были персонально следить, чтобы оборудование правильно легло на фундамент. Все работали на стройке, и порой итальянцы даже не подозревали, что их подопечные пришли с крупных заводов, имели за плечами престижные институты: рабочие ходили в кирзовых сапогах, фуфайках. Кстати, по словам Игоря Алексеевича, итальянцы легко меняли свои фирменные болоньевые куртки на наши фуфайки, которые для трудных будней оказывались и теплее, и удобнее.

Стройка запускалась поэтапно, а вместе с заводом строился и город. Своеобразной точкой отсчета служило табло с надписью «До пуска конвейера осталось... дней», и чем ближе был срок, тем больше было напряжение.

— общие цели



Вазовские первенцы «рождались» под покровом ночи

Хотя отставало механосборочное производство и многое еще было не завершено, принятое решение все-таки запускать завод, было уже закуплено 2000 комплектов, агрегатов, штамповки. Идея Полякова была верна: конвейер бы «потянул» за собой все остальное — и окончание строительства, монтажа, и завершение всех недоработок. К сборке первого автомобиля коллектив готовился основательно, работали с технологами, конструкторами, каждый рабочий досконально знал свою операцию теоретически.

— Руководители делегации ФИАТа волновались: «Надо учить, надо учить сборке на практике». В марте, за месяц до пуска конвейера мы оборудовали специальное помещение для учебы и тренировки, поставили там подъемник, решили сами предварительно собрать автомобиль. Попросили у сварщиков пробный черный (неокрашенный) кузов, привезли двигатель и собрали автомобиль. И вот фиатовцы назвали день учебы для мастеров и бригадиров. А мы договорились подъехать на этом самом автомобиле. Прибыли, сигналим: итальянцы в шоке от удивления: кто, спрашивают, собирал? Да мы, говорим, и собирали. После этого, конечно, отношение у них к нам изменилось, поняли, что имеют дело со специалистами. Потом, правда, технический директор Евгений Артемович Башинджагян приказал «незаконную» машину разобрать, а узлы пустить в дело.

Первая же «законная» машина тоже собиралась так, чтобы не мешать людям работать и не вызывать излишнего любопытства. Эта «копейка» уже обрела свой цвет — белый и собиралась совместно с итальянцами. Из-за этих учебных сборок до сих пор существуют разногласия, какой автомобиль считать первым: тот, который собрали втайне — с черным кузовом, или белый — на котором обучали итальянцы? Но принято все-таки первыми считать шесть автомобилей, собранных непосредственно на конвейере 19 апреля. Шесть кузовов, окрашенных в цвета флага РФ — два синих и четыре вишневых, висели с интервалом до 50 метров. Сборщики рассредоточились по своим местам, разложили комплектующие, инструмент, технологические карты. Медленно двигались машины, потихоньку «обрастая» всем необходи-

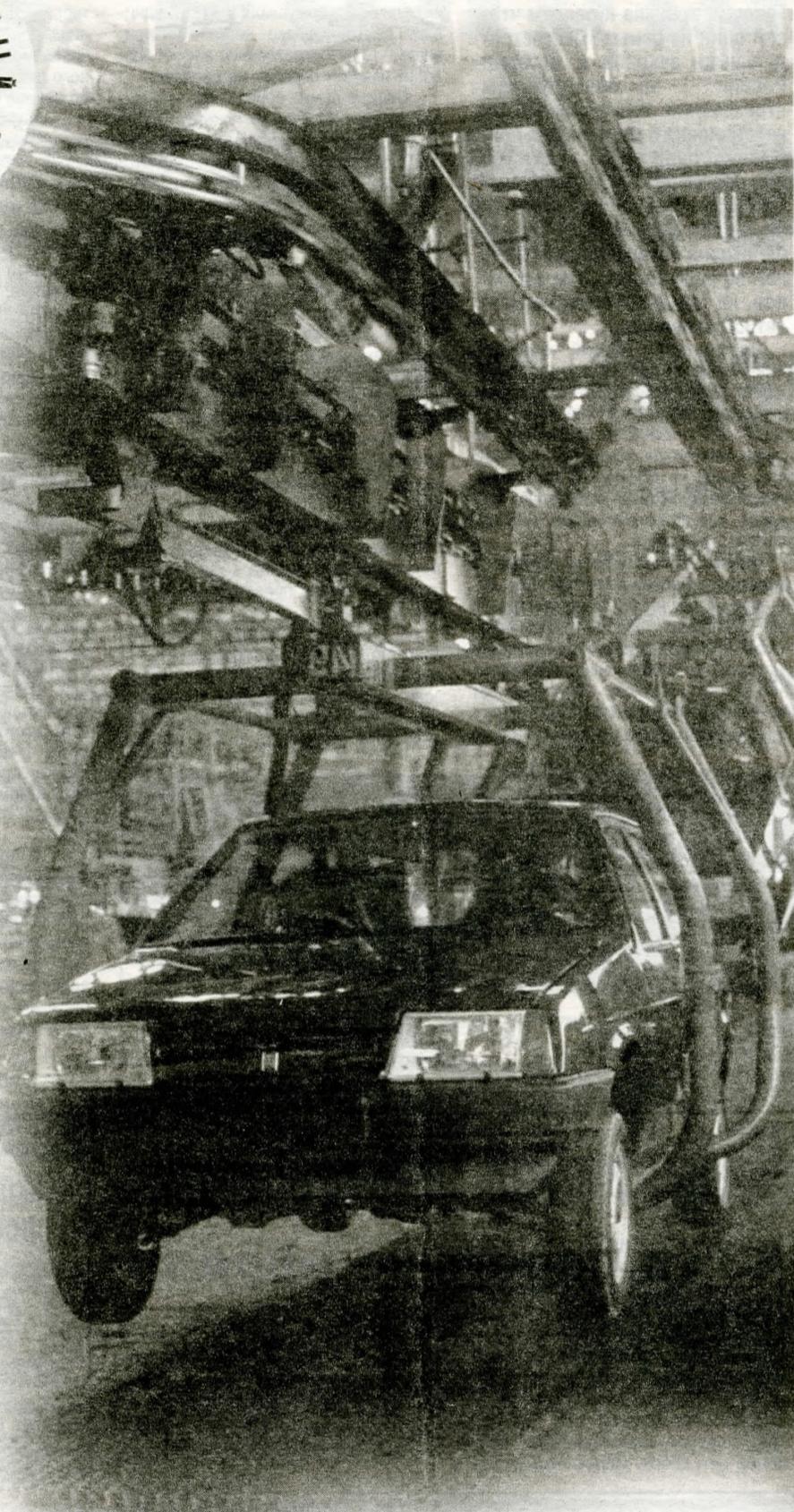
мым, собирая вокруг себя целую толпу, — люди смотрели, как выполняются операции, советовали, подсказывали. К утру в воскресенье 19 апреля 1970 года сборка шести первенцев ВАЗа была завершена.

— При сборке кузова много мелких операций, это создает определенные трудности, но все прошло без малейших накладок. Никаких особых торжеств не было, ведь цель этой предварительной сборки была прозаичная — опробовать, насколько серьезно было подготовлено производство, выявить все недостатки, какие-то моменты, которые могли бы помешать в дальнейшем. И такие моменты действительно были: первый раз машины заправляли из лейки, антифриз размешивали в ведре, аккумуляторы заряжать я ездил в наш заводской гараж. Но все недостатки постепенно, в процессе работы устранили. Другая же цель была — сделать подарок к 100-летию В. И. Ленина, ведь тогда этой датой жила вся страна.

В мае запустили производство: собрали около 50 машин. Потом стали наращивать темпы, и уже до конца 1970 года с конвейера сошло 21,5 тысячи автомобилей. Дальше — больше, но именно 19 апреля 1970 года стал для всех нас, участников первой сборки, особым днем. Это было нашей общей победой, и в этот праздник хотелось бы низко поклониться ветеранам, сказать им спасибо за тот труд, который они вложили в этот завод.

31 год прошел с того знаменательного дня, и теперь этот отрезок заводской истории сохранился в многочисленных фотографиях, памятных буклетах и в памяти самих ветеранов. Но именно эта история и эти люди сделали ВАЗ таким, какой он есть сейчас.

Светлана ЛЫСЯКОВА, пресс-центр АО «АВТОВАЗ»



ВАЗ: хроника событий



1 ноября
Подведены итоги всесоюзного конкурса на лучшее название нового автомобиля. Сред 100 вариантов лидирует название «Жигули».

19 ноября
Рассмотрен и одобрен представленный московским институтом «Промстройпроект» генеральный план застройки промышленно-коммунальной зоны, общая площадь которой составляет 400 гектаров — чуть меньше площади ВАЗа.

10 декабря
Прошел первый троллейбус по маршруту «Автовокзал — КВЦ автозавода». Протяженность линии — 32 км.

16 декабря
В корпусе вспомогательных цехов начался выпуск первой продукции ВАЗа. Это металлическая плитка для полов производственных зданий.

1969

27 февраля
В Москве подписано межправительственное советско-югославское соглашение о поставках в 1969-1975 гг. из СФРЮ комплектующих изделий для сборки легковых автомобилей на ВАЗе.

6 мая
Началось сооружение широкоэкрannого кинотеатра «Сатурн» на 1200 мест в новом Автозаводском районе.

13 мая
Заселен первый дом в новом районе г. Тольятти. Ныне это дом № 63 по ул. Дзержинского.



21 июня
Начался монтаж главного конвейера ВАЗа.

1 июля
Вступил в строй первый полностью автоматизированный и действующий цех автогиганта: ремонтно-кузнечный.

1 сентября
Первая школа на 2350 учащихся открыта в новом районе г. Тольятти (школа № 21).

16 сентября
В Тольятти создано постоянное представительство фирмы ФИАТ для решения вопросов по строительству Волжского автозавода.

25 сентября
Создан отдел технического обслуживания автомобилей «ВАЗ».

30 декабря
Государственная комиссия подписала акт о приеме в постоянную эксплуатацию корпуса вспомогательных цехов Волжского автозавода.

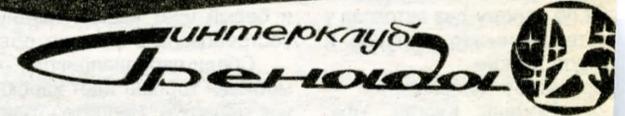
1970

16 февраля
В прессовом производстве бригада Виталия Девяткина получила первую штамповку внутренней панели передних дверец автомобиля «ВАЗ-2101».

25 февраля
Изготовлен первый каркас черного кузова автомобиля на сварочном автомате в цехе 42-2 сборочно-кузовного производства.

13 апреля
В цехе № 44 сборочно-кузовного производства началась окраска кузовов.

19 апреля
С главного конвейера сошли первые шесть автомобилей.



ВСЕМ, КТО ПОМНИТ «ГРЕНАДУ»

В апреле 2001 года исполняется 30 лет «Гренаде» — молодежному интерклубу Волжского автозавода.

Мы поздравляем с этой датой всех, кто был причастен к созданию «Гренады», к становлению многонационального коллектива Волжского автомобильного завода и Автозаводского района г. Тольятти, к развитию международных производственных связей автозавода, к памятным акциям в поддержку мира и солидарности!

Дорогой друг! Если ты не считаешь напрасным время, когда-то отданное работе в нашем клубе, — отзовись! Вспомни друзей-«гренадеров» и годы твоего активного участия в жизни «Гренады».

Приглашаем тебя на встречу соратников и друзей «Гренады» 24 апреля 2001 г., в 18.30, по известному адресу Ленинский пр-т, 40 (бизнес-клуб «Согласие»). И обязательно позвони по телефону 35-29-49, с 18.30 до 22.00.

Организационная группа