

# В ПОИСКАХ ПЕРВОГО СЛОВА О ВАЗе



Казалось бы, изучены и описаны все подробности рождения автогиганта на Волге. Мы знаем, что думал тогдашний генсек Никита Хрущев по поводу идеи народного автомобиля, как относился к автомобилизации страны Алексей Косыгин, председатель правительства. Знаем про переговоры с итальянцами. И даже про роль КГБ в лице известного советского журналиста из "Известий", который сыграл на понижение стоимости контракта. Уж не говорю о начале проектирования и строительства — тут, пожалуй, белых пятен и вовсе не осталось. Но есть в музее АВТОВАЗа небольшая папочка, к которой еще не прикасалась рука журналиста. А ведь в ней...

... Вы задавались, уважаемые читатели, вопросом, откуда широкая советская общественность узнала о проекте и строительстве Волжского автомобильного? Ну, конечно же, из газет и журналов. Так вот, самые первые публикации на тему ВАЗа и хранит та самая папочка.

29 мая 66-го года "Неделя" на неброском месте поместила малюсенькую заметку некоего инженера Л. Шугурова "Новорожденный ФИАТ": "Казалось, в 68-м году существования фабрика итальянских автомобилей в Турине решится на новаторскую конструкцию. Но сенсации не вышло: новорожденный ФИАТ-124 оказался автомобилем классической схемы... Ладно скроенный, предназначенный не для того, чтобы ошеломлять. Его назначение — безотказная работа в любых условиях". Ну зачем популярному еженедельнику писать о скромной итальянской разработке? А вся соль в последнем абзаце: "Специалисты считают, что ФИАТ-124 лучше всего подходит для эксплуатации в нашей стране". Кстати, Лев Шугуров позже стал известным автором, пишущим на автомобильные темы.

...В октябре 66-го ученый секре-

тарь НАМИ Владимир Кочевлов в популярнейшем журнале "Техника — молодежи" рассказывает, на каких автомобилях советский народ будет ездить в новой пятилетке: "Московский завод малолитражных автомобилей начал выпуск новой модели МЗМА-408; Горьковский автозавод к 50-летию Октября готовит первую промышленную партию ГАЗ-24; завод им. Лихачева начал производство легковых автомобилей высшего класса ЗИЛ-111 (лимузин с откидным верхом). Семейство легковых автомобилей пополнится совершенно новой моделью, которую намечено выпускать в городе Тольятти по соглашению с итальянской фирмой ФИАТ".

Вот так нещедро, по предложению, по абзацу просачивались в 66-м году к широкому читателю сведения о предстоящей грандиозной работе. Между тем она уже шла полным ходом. Вот на снимке 66-го года руководство Куйбышевгидростроя впервые рассматривает планы будущей гигантской стройки. Через год главный инженер треста инженерно-строительных изысканий В. Романенко вспоминает о мыслях и чувствах тех, кто впервые знакомился с этими планами:

— Когда мы получили техническое задание о размещении комплекса сооружений автозавода, многие растерялись. Работы, рассчитанные, к примеру, на несколько месяцев, нам предлагалось выполнить за десять дней...

А под другой фотографией, сделанной 3 августа 66-го года, подпись: "Автозавод, рекогносцировка". Ее осуществляет старший техник треста строительных изысканий В. А. Лексин (впоследствии ветеран автозавода).

Строить ВАЗ только по комсомольским путевкам приехали 15 тысяч юношей и девушек со всего СССР. Но многие ли помнят, что добрую половину уговорила, увлекла Маризтта Шагиня? Именно она, 79-летняя писательница, первой из пишущей братии побывала на ФИАТе и с присущим ее перу блеском рассказала в "Известиях" о начавшейся совме-

стно с итальянцами работе. Газеты передавали из рук в руки, публикации пересказывали друзьям, знакомым, удивлялись необыкновенно — ведь получалось, что рабочему классу на Западе не так уж плохо, вполне удобно жить и трудиться... И даже есть чему поучиться у этих итальянцев. (Уточню, что публикации вышли с интервалом в несколько месяцев, первая — 21 января 67-го года, под общим названием "Три дня на ФИАТе").

В прошлом году побывал на АВТОВАЗе известный читатель журнала "За рулем" автор А. Бродский. Он заглянул в музей и подарил раритет — майский номер за 68-й год. Оставил записку: "Это первая журнальная публикация о строительстве ВАЗа". Несколько поправим: одна из первых. Но в ней приводились интересные сведения: "Каждый четвертый здесь — комсомолец, средний возраст жителей Тольятти — 26 лет". (Средний возраст непосредственно заводцев тогда составлял 23,5 года. В начале 70-х это был самый молодой трудовой коллектив в мире).

И уже в 67-м "Советская Россия" организовала на строительной площадке автогиганта свою выездную редакцию — у страны появилась возможность отслеживать чуть ли не ежедневные будни стройки. Публиковались не только цифры и факты, газета сумела передать восторженное удивление самих строителей:

*Жил в тайге и палатке,  
далеко побывал,  
Но далеко стройплощадку  
никогда не видал.  
До чего ж это кстати,  
что попал я сюда.  
Юный город Тольятти,  
добрый город труда!*

Так считал не только автор, плотник Виктор Бугаев. Так думали все, кому повезло участвовать в рождении нашего завода.

**Рина МАРКОВА**  
Фото из архива музея ВАЗа,  
публикуются впервые

