

Напротив КВЦ раньше стояли сотни палаток

По словам одного из первых строителей АВТОВАЗа, самой большой трудностью было реализовать итальянские проекты в наших условиях

— Родом я с Украины. Была такая деревня — Ляховцы (сейчас Белогорск), рядом с Шепетовкой. Помню, когда своей маме из школьной библиотеки принес книгу «Как закалялась сталь», она несколько раз ее перечитывала. Потому что практически всех персонажей оттуда знала лично, — рассказывает Наум Яковлевич Штрих. — Потом мы переехали в Сызрань. В декабре 66-го вместе с супругой приехал в Тольятти — сразу поступил на должность заместителя начальника технического отдела управления капитального строительства промзданий и сооружений автозавода. Поначалу таких управлений на ВАЗе было три. Одно отвечало за строительство завода, другое — города, а третье должно было заниматься промышленно-коммунальной зоной, но впоследствии его объединили с управлением строительства промзданий — посчитали, что отводить отдельное управление под коммуналку — это чересчур. Главным инженером управления тогда был Алексей Ядринцев. Но ему, насколько я понимаю, эта деятельность была мало интересна. Так что месяца через три я частично исполнял его обязанности.

— Чем конкретно вы занимались?

— В мои обязанности входило строительство объектов ВАЗа и сопутствующих ему сооружений (очистные сооружения, канализация), железная дорога, автомобильные дороги. Все дороги вокруг завода, включая Обводное шоссе, — это все мы построили. Без обводной нельзя было сдать в эксплуатацию завод.

— Что представлял из себя город на тот момент?

— Когда я приехал в Тольятти, это был, по большому счету, Центральный район и недостроенный Комсомольский. В основном дома кончались на улице Горького. На Ленинградской дома стояли только по одной стороне. Помню, что уже была банькинская больница, политех да несколько проектных и научно-исследовательских институтов. И всего тысяч сто жителей.

Работать было очень сложно. Знаний не было, а работа-то специфическая. Когда Поляков сказал, что он завтра идет на прием к Косыгину и надо подготовить справку, у меня волосы зашевелились — что за справка? А Косыгин для меня тогда был как Христос. Но справку в итоге сделали. Вообще, мне довелось со многими известными личностями пообщаться. Несколько раз я Никитину руку жал — тому самому, который Останкинскую телебашню спроектировал. Ее аналогов до сих пор в мире нет. Есть выше, есть ниже, но таких, как она, не существует. А еще мне очень повезло с руководителями — такими, как Поляков, его заместитель по строительству Поликарпов и мой прямой начальник Перцев. И слава Богу, что у меня ума хватило на первом этапе делать так, как сказали. Только через полгода начали какие-то свои мысли появлять-



ся. А вообще, тогда, конечно, энтузиазм большой был. Стыдно было не выполнить задание. Помню, в летние каникулы студенты со всего Союза приезжали. На том месте, где сейчас трек напротив КВЦ, стояли сотни палаток.

— Трудно, наверное, было?

— Трудно — не то слово. Приходилось часть итальянских идей приспособлять под нашу реальность. Вообще, придерживаться технических рекомендаций, полученных от ФИАТа, было весьма трудно. Слишком много несоответствий. Когда вопрос встал ребром: какие нормативы принимать — наши или итальянские, правительство постановило — все лучшее заимствовать у итальянцев.

Вот, например: на заводе стоят компрессорные станции. Они стеклянные — потому что относятся к взрывоопасным сооружениям, их поверхность должна быть легкообсылаемой: то есть чтобы, если взрыв произойдет, здание не обрушилось. А по проекту ФИАТа одна из них должна была находиться прямо в кузнице. Мы вынесли ее в отдельное здание только после согласования.

— Так неужели абсолютно все брали у итальянцев?

— Нет, конечно. Например, на ВАЗе впервые была внедрена новая конструкция кровли. Она состояла из профнастила, утеплителя (самозатухающего пенополистирола) и рулонного ковра. Как оказалось впоследствии, эта крыша очень пожароопасна. В Бухаре на одном из заводов такая крыша загорелась, и за сорок минут сгорел корпус площадью около пятидесяти тысяч квадратных метров. Мы, чтобы этого избежать, разработали технологию заполнения гофров профнастила перлитовым песком. У него большая впитывающая способность. При высоких температурах битум плавится и впитывается в этот песок. Образцы таких крыш мы в качестве эксперимента поджигали. Они испытания прошли. Распространение огня резко сократилось, да и тушить такие крыши было удобнее.

— Вы сейчас, по прошествии стольких лет, ни о чем не жалеете?

— Жалею, что уходят из жизни те, кто стоял у истоков. Недавно вот перечитывал дневники Брежнева. Теперь корю себя за то, что сам дневников почти не вел. Делал, правда, кое-какие записи, когда в Италию ездил. Например, отмечал, что сервис в магазинах у них совсем другой. Продавщицу когда попросишь завернуть товар получше, она тебя к такой-то матери не пошлет, а извинится и скажет: «Зайдите завтра, я все сделаю лучше».



Благодаря новой технологии жертв удалось избежать

Рубрику ведет
Николай Седов