

В 60—70-е годы среди самых популярных советских лозунгов был и такой: „Волжский автомобильный строит вся страна“. Но в отличие от иных он полностью соответствовал истине. Страна не только строила автогигант, но и пристально следила за каждой новой весточкой с ВАЗа. Вот сдан первый корпус, полученные первый чугун, первая штамповка, первая поковка... Начали поступать из Италии первые комплектующие для „Жигулей“...

Центральная пресса, телевидение, документальное кино, наконец, многочисленные официальные документы фиксировали малейшие события на ВАЗе. По стране с успехом прошла пьеса „Погода на завтра“ о Волжском автомобильном, итальянцы сняли несколько документальных лент о сотрудничестве ФИАТа и ВАЗа.

Тем удивительнее, что при столь пристальном внимании событие, которое можно без натяжки назвать кульминационным, — сборка первых автомобилей, — прошло незамеченным журналистами. Сегодня остается только догадываться, чем была вызвана такая таинственность: перестраховкой, иными какими-то соображениями... Известно лишь, что на главном конвейере не разрешали фотографировать, сотрудники первого отдела даже засвечивали пленки, сборка проводилась ночью. И вовсе не случайно Геннадий Ильич Евтушенко, тогда начальник участка, ныне заместитель начальника ПДО НТЦ, передавая свой фотоаппарат бригадиру Анатолию Александровичу Дюжакову, наставлял: „Исхитрись, но запечатлей историю“. И тот выполнил задание.

Вот так появился на свет альбом фотографий, скрупулезно сохранивших каждый миг сборки первых автомобилей. Вот уж действительно на этих любительских фото тогдашняя жизнь автозавода во всем многообразии: и как готовились к 100-летию В. И. Ленина, и как сидели на открытых партсобраниях, посвященных сборке первых автомобилей, и как работали вместе с итальянцами, и неповторимые лужи вместо нынешних улиц...

Мы попросили героев этих фотографий рассказать, как же все происходило на самом деле. Эти воспоминания и фото, надеемся, помогут и тебе, наш заинтересованный читатель, заглянуть в прошлое, сократив временную дистанцию.

Владимир Викторович САФОНОВ, тогда начальник участка, ныне заместитель директора СКП:

— Нашу команду цеха № 45-3 сколачивал И. А. Спекторов и делал это на совесть. Ведь многие участники первой сборки до сих пор работают на заводе.

Игорь Алексеевич СПЕКТОРОВ, тогда заместитель начальника цеха, ныне начальник отдела сборочно-кузовного производства:

— Я всего лишь неделю как приехал на ВАЗ, когда мой руководитель А. В. Семишин уехал в Турин. И мне пришлось возглавить цех, комплектовать его кадрами. Принцип был один: нужны лучшие работники других заводов страны и перспективные молодые специалисты, которые хотят работать.

Александр Васильевич СЕМИШИН, тогда начальник цеха № 45-3, ныне технический помощник директора СКП:

— Той весной 70-го весь ритм нашей работы, а значит, и жизни, определялся одной датой — 100-летием со дня рождения В. И. Ленина.

Как сейчас помню: позднее совещание у Виктора Николаевича Полякова, генерального директора, пришлось на 8 марта. Решался вопрос: вести сборку первых автомобилей на тележках или конвейере. Генеральный спрашивает у меня: „Сумеете запустить конвейер?“. Ответил не

ников“ на месте не оказалось. Разыскивают по телефону: „Игорь Алексеевич, где же ваши товарищи?“ — „Сейчас... А сами ждем у закуртка в собранной машине, ведь мы договорились подъехать прямо на автомобиле. Прибыли, сигнал: итальянцы в шоке от удивления. Тут-то они и поняли, что имеют дело с

Неизвестные страницы истории ВАЗа

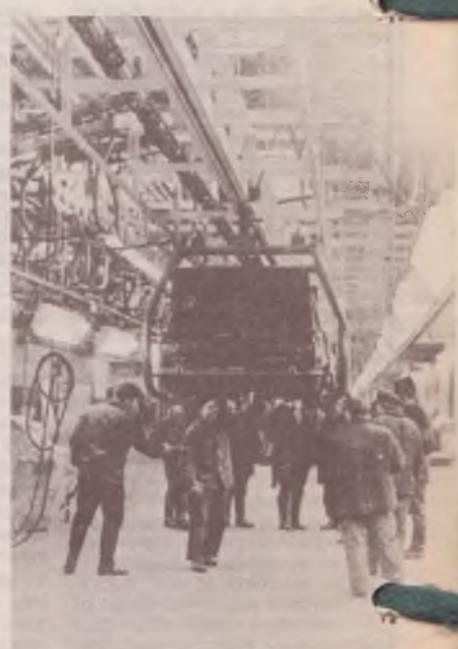
сразу, ведь трассу конвейера еще только тянули, ям сходимости колес и в помине не было. Но коллектив цеха был очень сильный, и я ответил утвердительно. В нашем распоряжении было всего полтора месяца. Работали в три смены, без выходных, со временем не считались (а кроме работы на заводе, каждый отрабатывал на строительстве жилья по 300—400 часов безвозмездно). Конвейер был готов в срок, машины по нему пошли точно по технологии, с применением абсолютно всего инструмента.

И. А. СПЕКТОРОВ: Виктор Николаевич Поляков заставлял тщательно готовиться к сборке первого автомобиля. Будущие рабочие конвейера были отправлены в длительные командировки на автозаводы страны и на ФИАТ для стажировки. Для рабочих организовали учебный класс, в котором преподавали технологи, конструкторы. На каждые две-три бригады — один опытнейший итальянский специалист. Кроме того, у начальников участков, мастеров, руководителей цехов были дублиеры, также специалисты из Италии, которые и подстраховывали, и учили. Итальянцы часто и не подозревали, что их подопечные пришли с крупных заводов, нередко имели за плечами престижные институты: все ходили в кирзовых сапогах, фуфайках, все работали на стройке.

И все-таки руководители со стороны ФИАТа волновались: „Надо учить, надо учить сборке на практике“. И вот в марте, за месяц до назначенного срока, прямо в главном корпусе был оборудован угол для учебы и тренировки. Между собой договорились: неужто перед иностранцами будем выглядеть совсем безграмотными? Нет, попробуем вначале сами! Попросили у сварщиков пробный черный кузов, привезли двигатель и потихоньку начали собирать, что называется, на коленках...

А. В. СЕМИШИН: Это был наш секрет, который надо было сохранить до времени. Поэтому собранную машину угнали подальше и спрятали. Спекторов, между прочим, был главный угонщик — сидел за рулем.

И. А. СПЕКТОРОВ: И вот итальянцы назначили день учебы для мастеров и бригадиров. В назначенное время „уче-



специалистами. По крайней мере, некоторый гонор, который чувствовался, мы с них тогда сбили. Позже на этом „подпытном“ по корпусу гоняли, каждый за рулем посидел. Даже комплектующие на нем подвозили. А потом Евгений Артемович Башинджагян, правая рука Полякова, приказал „незаконную“ машину разобрать, а узлы пустить в дело.

Анатолий Иванович ВАСИЛЬЕВ, тогда и. о. начальника цеха № 45-2, ныне технический помощник директора по производству АО „АВТОВАЗ“:

— Тем не менее учеба у итальянцев состоялась. Мы собирали вместе с ними кузова, окрашенный в белый цвет. Во время учебы пытались предвидеть различные неожиданные повороты, чтобы избежать на конвейере неприятных сюрпризов. Признаться, это не было сложно. Однако один озорливый момент при сборке кузова все-таки произошел: мы разбили одно лобовое стекло. Потом на этом же кузове тренировались сборщики из цеха № 45-3.

Вот из-за этих, по существу, учебных сборов живучи до сих пор разногласия, какой автомобиль считать первым: тот ли, который собрали втайне, с черным кузовом, или белый — на котором обучали итальянцы? Принята другая точка отсчета: первыми считать шесть автомобилей, собранных непосредственно на конвейере.

...Приближался ответственный момент. Он пришелся на 17 апреля, пятницу. Вечером, когда строители, да и все лишние покинули корпус, были подвешены первые шесть кузовов: два синих, остальные вишневые (это были цвета флага Российской Федерации).

А. И. ВАСИЛЬЕВ: Сборщики рассредоточились по своим местам, разложили розданные загодя комплекующие, инструмент, технологические карты. Каждый прекрасно знал, как действовать. Приходит на ум такое сравнение: все составляли слаженный хор, в котором каждый тем не менее на время своей операции становился солистом. Необычный душевный подъем испытывали участники сборки и „болещички” — каждый старался все увидеть собственными глазами, а то и подсказать, посоветовать. Рабочих, выполнявших конкретную операцию, окружали плотной толпой.

При сборке кузова много мелких операций, это создает определенные трудности, но все прошло без малейших накладок. Уже в четвертом часу ночи цех № 45-2 закончил свою часть сборки, оставив начиненные кузова висеть на подвесках. Конвейер остановился, чтобы в ночь с субботы на воскресенье ожить

А. И. НИКОЛАЕВИЧ БОНДАРЬ, тогда мастер цеха № 45-3, ныне начальник отдела СКП:

—Эстафету принял наш цех. Надо сказать, для бригадиров, мастеров, руководства цеха № 45-3 это была уже вторая бессонная ночь. Мы ведь не уходили, сопровождали кузова от самого накопителя. Интервалы между кузовами были необычайно большие, конвейер двигался крайне медленно.

И у нас каждый поджидал свою операцию как праздник и волновался. А вокруг народу, несмотря на поздний час, множество. И всем хочется подсказать, помочь, хотя бы дотронуться до прохладной поверхности машины. Так что первые вазовские малолитражки лишь к 7 утра добрались до финиша.

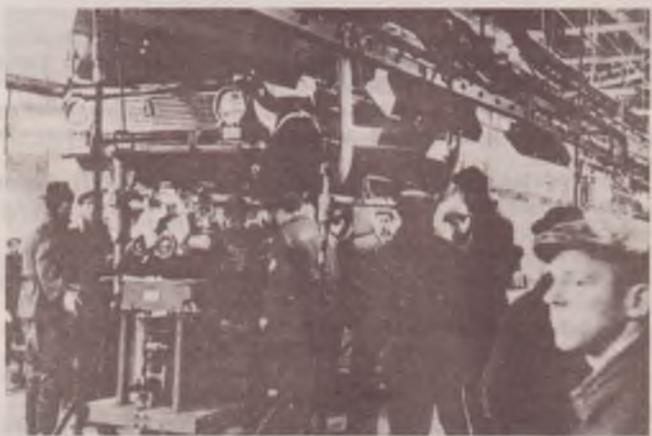
Г. И. ЕВТУШЕНКО: Вот нас сейчас пытаются отличать ли первая сборка от последующих? Пожалуй, да... Не было синхронизации конвейера с основным конвейером. Специально назначенные люди протаскивали тележки туда, куда нужно. Лишь раз, во время первой сборки, мы попробовали зажигалки еще на конвейере. Заправляли машины бензином — из лейки, антифриз размешивали в ведре. И еще одна особенность тогдашнего конвейера: на нем не было ни одной женщины, сборка считалась мужским делом.

САФОНОВ: На финише у меня возник спор с тогдашним дублером заместителя директора СКП Бенито Гудио Савоини. Мы поспорили, кому сгонять первую машину. Никто из нас не хотел уступать это право. Каждый считал, что это „его” автомобиль. Но пришлось-таки мне уступить итальянцу. Но за рулем остальных пяти сидел я.

Еще ночью спохватились: куда сгонять собранные автомобили? Пришлось срочно добывать металлические щиты, под утро из них была сделана ограда, даже с воротами. Замка, кстати, тоже не нашли, поэтому, загнав машины, ворота заварили до следующего утра.

„Жигули” встречали не бравурными маршами. Все были настолько измотаны — двое суток фактически на ногах... Так что радость и ажиотаж оказались непродолжительными. Просто пошли вместе с итальянцами в цеховую будку, ставшую, по существу, вторым домом, достали загодя купленную для такого случая большую деревянную чашу, вылили в нее бутылку „Гамзы” — сухое красное вино — и пустили по кругу. За первые автомобили! Наступило воскресенье, 19 апреля 1970 года.

Когда в понедельник строители пришли



в корпус, они ни о чем не догадывались. И лишь в девять утра, после звонка В. Н. Полякова, предупредившего, что приедет областное начальство, после того как на 7-й вставке разобрали щиты и показали гостям собранных накануне первенцев, по заводу понеслось: „Собраны первые автомобили!”

Участники сборки первых шести автомобилей помнят каждую минуту, могут разложить по полочкам все подробности, не забыли ни одного лица. Владимиру Викторовичу Сафонову пришлось переволноваться, когда, казалось бы, все уже позади. Дело в том, что ключи от первых автомобилей были доверены ему. Сейфов тогда в корпусе не водилось, и ничего не оставалось, как забрать ключи домой. В то утро, когда надо было демонтировать автомобили руководству области и завода, Сафонов... застрял в лифте: „Натерпелся я беды! Чуть не поседел, предчувствуя, какой назревает скандал. Но, видно, Бог есть на свете — добрые люди вызволили. Приехал вовремя”.

Жаль только, что ни одна из машин, о которых мы говорили, не сохранилась. Судьба их прослеживается лишь до ворот завода. Доподлинно известно, что автомобиль с порядковым номером 1 водитель-испытатель Петр Иванович Аскольский гонял для испытаний на водозабор и обратно — было это 19 мая. Что и подтверждает отметка в записной книжке рабочего. Кстати, книжка эта сама — уникальный документ. В ней Петр Иванович записывал день за днем все автомобили, которые прошли через его руки. Рабочий вспоминает: „Первый блин не оказался комом, хотя при испытании на роликовом стенде первых двух автомобилей движки „закипели”. Оказалось, в большом вол-

нении сборщики забыли вытащить транспортировочные заглушки из патрубков радиатора. Этот пустяк не смог испортить приподнятого настроения”.

Есть свидетельство, что один автомобиль из первой шестерки возглавлял колонну вазовцев на первомайской демонстрации.

...Последующие после сборки первых автомобилей две недели ушли на устранение „узких мест” на конвейере. Со второй половины мая конвейер вновь заработал, и к концу месяца было собрано 75 „Жигулей”.

P.S. Широко известен снимок с надписью: „Принимай, Родина, первый автомобиль”. Эта машина, как и сам снимок, не имеет никакого отношения к реальности. Снимок сделан спустя 10 лет после непосредственного события, в апреле 80-го, чтобы восполнить отсутствие подлинных фотодокументов.

А вишневые „Жигули” из экспозиции заводского музея — первый ПРОДАННЫЙ автомобиль ВАЗа. В свое время он был выделен ударнику труда, победителю юбилейного городского соцсоревнования, работнику завода „Волгоцеммаш” Владимиру Михайловичу Пенкину с правом внеочередного и бесплатного ремонта на любой вазовской станции технического обслуживания. Через 19 лет бережной эксплуатации В. М. Пенкин по просьбе автозавода обменял своего „старичка” на ВА3-2109.

Т. ПИЩУЛЕВА,
хранитель фондов заводского музея.
Р. МАРКОВА.
Фото из фонда музея.
Фоторепродукции Ю. Михайлина.