



Фото из архива музея ВАЗа



## ОТ ПЕРВОГО КОЛЫШКА ДО ПЕРВОГО АВТОМОБИЛЯ

Взяться за перо меня побудило не только приближающееся 30-летие Волжского автозавода, но и неординарный случай. Как-то недавно, находясь в компании молодых людей, по ходу беседы я назвал фамилию первого генерального директора ВАЗа. И вот курносая 19-летняя девчушка, мило улыбаясь, спросила: «Поляков? А кто это

такой?»

Мне стало до того больно и обидно, что я даже потерял дар речи. В год рождения этой девицы - в 1977 году - в промышленных условиях уже была изготовлена первая «Ни-

ва», а до конца года было собрано уже 10 тысяч этих популярнейших до сих пор автомобилей.

И я решил написать статью, никоим образом не претендующую на изложение истории ВАЗа, на котором лично мне выпала честь трудиться 26 лет. Добавлю - самих ярких лет.

Безусловно, ВАЗ образца 1996 г. - это не тот завод, который вступил в строй 30 лет назад. Условия не те, люди другие, изменилась жизнь. Но это тема отдельного разговора. И, не касаясь проблем сегодняшнего дня, решил попытаться хоть частично рассказать о делах минувших. Некоторые материалы мне любезно предоставили в музее ВАЗа.

*(Читайте 2-3 стр.)*

# ОТ ПЕРВОГО КОЛЫШКА ДО ПЕРВОГО

**(Окончание. Начало на 1-й стр.)**

Помню, как я поразился выступлению на 23 съезде КПСС в апреле 1966 г. главы правительства Алексея Косыгина, поставившего грандиозную задачу увеличения выпуска в стране легковых автомобилей аж в четыре раза. Вскоре из газет стало известно, что тогдашний министр автомобильной промышленности А.Тарасов и президент итальянской фирмы «Фиат» В.Валетта подписали документ по организации в СССР производства легковых автомобилей на базе модели «Фиат-124» с проектной мощностью 2000 шт. в сутки. А итальянская фирма «ИМИ» обязывалась для этих целей предоставить соответствующий кредит.

Под будущую стройку было обследовано почти 60 площадок в разных регионах страны. Куйбышевская область к тому времени располагала передовой машиностроительной промышленностью, а город Тольятти — солидными экономическими ресурсами и превосходной транспортной схемой. К тому же и наш «Куйбышевгидрострой» успел завоевать заслуженное признание — на его счету числились замечательные стройки Волжской ГЭС, «Волгоцеммаша», заводов СК, азотно-тукового, химического, электротехнического и самого города.

**А днем рождения ВАЗа считается 20 июля 1966 г., когда было принято решение о строительстве автозавода.**

Но кого поставить во главе крупнейшего предприятия? И вот в сентябре 1966 г. на эту ответственнейшую должность был назначен Виктор Николаевич Поляков.

Кто он такой? **Ученик слесаря в ФЗУ, слесарь автобазы, техник авторемонтного завода. Учился в Мос-**

**ковском автомобильно-дорожном институте, служил в армии. Затем — на руководящей работе на Московском заводе малолитражных автомобилей, затем становится председателем Мосгорсовнархоза, а в 1965 г. — заместителем министра автомобильной промышленности СССР.**

Виктор Николаевич хорошо знал, кроме АЗЛК, Горьковский автозавод и ЗИЛ. Но даже и для него, опытного специалиста, Волжский автозавод стал, по существу, настоящим открытием. Как, впрочем, и открытием для России самого В.Полякова.

И события завернулись, закружились. Постараемся вспомнить некоторые самые первые даты.

Беспрецедентное и невиданное по тем временам решение приняло правительство — начать строительство, не дожидаясь утверждения основного документа — технического проекта, т.е. по рабочим чертежам.

**Самый первый колышек, с которого начинался ВАЗ, геодезисты-изыскатели поставили в августе 1966 г. там, где нынче стоит КВЦ. Первый ковш грунта из котлована был вынут 14 января 1967 г.**

Строительство ВАЗа объявляется Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. И потянулись сюда люди отовсюду, со всех концов страны. Поток был настолько велик, что возникла необходимость в создании круглогодичного центрального диспетчерского пункта по приему и размещению строителей-энтузиастов.

Проходила историческая перестройка всей системы управления и самого процесса строительства.

Напряженно работали и фирма «Фиат», обязанности

которой были чрезвычайно многогранны, и наши специалисты в Турине. Равняясь на автозавод, и все отрасли родного хозяйства должны были подняться на качественно новую ступень.

Стройка кипела. 1967 год: январь — на площадке везли первый бетон; февраль — уложен первый фундамент КВЦ; март — первый бульдозер появился на площадке главного корпуса, а строители уже пришли на место будущего жилого массива Автограда...

10 июля 1967 г. лица строителей, всех тольяттинцев буквально светились. Можно не только посмотреть, можно потрогать руками то, что будет выпускать ВАЗ. В Тольятти появились три автомобиля, «Фиат-124» — прототипы советских машин.

Нет-нет да и появлялись слухи о том, что автозавод, дескать, возводили итальянцы. Но факт бесспорен: строительство осуществлялось полностью отечественными строительными организациями.

Интересно, что по состоянию на 1 августа 1967 г. в нашем городе проживало всего 162 тысячи человек.

Дирекция строящегося завода во главе с В.Поляковым решала главные задачи — тщательно продуманная, превосходно организованная работа по сооружению завода строго в установленные сроки, обеспечение технической документацией, подбор квалифицированных кадров и многое другое.

А вы знаете, что было первой продукцией автозавода? Нет, не автомобиль. 16 декабря 1968 г. в КВЦ приступили к штамповке металлических плиток для полов в корпусе.

Накануне Первомая 1969 г. госкомиссия под председа-

# АВТОМОБИЛЯ

о приемке от строителей первых трех домов в новом районе нашего города. В мае этого же года началось соинициативе кинотеатра «Сатурн».

А вот историческая дата — 19-20 апреля 1970 г. — это день, когда был изготовлен первый образец автомобиля «ВАЗ-2101». За последние двенадцать месяцев было собрано уже 190 опытных автомобилей, а в марте 1971 года первые партии машин были отправлены на экспорт. В это время завод перешел на выпуск в сутки 500 машин.

Особенно торжественным и памятным стал день 1 декабря 1973 г. — весь комплекс автогиганта был введен в эксплуатацию. К этому времени с конвейера сошел миллионный автомобиль.

Все знаменательные даты с графиком «впервые» перечислить невозможно, как и кратко описать бурные и знаменательные события тех лет.

Первая очередь завода (по выпуску 220 тысяч машин) была введена в эксплуатацию всего через четыре года после начала строительства, а полная проектная мощность освоена уже в 1974 г. Как это стало возможным? На этот вопрос в одном из интервью Виктор Николаевич Поляков ответил так:

«В строительстве ВАЗа, действительно, имели место активное участие восторонняя помощь и всенародное участие. Высшее руководство страны принимало все необходимые меры, контролировало ход строительства. Автомобильная индустрия была предоставлена полная самостоятельность в подборе кадров, применении всех необходимых форм организации производства и специфической системы оплаты труда. Однако свобода инициативы совмещалась с соответствующей ответственностью. Буквально во всем проявлялось подлинное уважение и доверие к вазовцам».

А вот мнение бывшего зам. генерального директора по строительству С. Полякарпова: «Чтобы понять то время, нужно было жить в нем, чувствовать его социальную среду. С огромной силой проявился энтузиазм — материальных стимулов практически не было, но была вера в будущее, в необходимость того, что мы делали».

Представляется бесспорным мудрое решение о назначении генеральным директором Виктора Николаевича Полякова, сверхответственного руководителя и прирожденного организатора.

3 марта этому замечательному человеку-легенде исполнится 81 год. Я преклоняюсь перед ним и не скрываю своего восхищения.

...Мне бы очень хотелось, чтобы та девчушка, которая меня спросила: «Кто такой Поляков?» — прочитала бы эти наброски. Я бы очень хотел, чтобы необъятная тема под названием «Поляков и ВАЗ» стала одним из предметов обучения подрастающего поколения.

По случаю 30-летия Волжского автозавода будет написано еще немало статей, причем и теми людьми, которые были ближайшими помощниками В.Н. Полякова, учениками и последователями его, продолжателями дела. Без них автогигант представить невозможно так же, как и самого Виктора Николаевича.

Редакция газеты надеется, что эта публикация найдет отклик, и старожилы-вазовцы, работающие и пенсионеры, вспомнят недавнее прошлое. Наиболее интересные воспоминания предполагается опубликовать.

Игорь БЫСТРИЦКИЙ