

# Наш энтузиазм поражал итальянцев

Не так давно с главного конвейера Волжского автозавода сошел юбилейный 22-миллионный автомобиль-красавец. Но как бы ни были хороши современные машины, каждый год 19 апреля ветераны ВАЗа с удовольствием возвращаются мыслями в далекий 1970 год и вспоминают первую "копеечку", ставшую для многих из них такой близкой и дорогой.

**В**о время тех далеких событий Анатолий Васильев работал начальником отдела контроля на Волжском автозаводе. Приехав в 1968 году в Тольятти, он и не подозревал, что станет участником исторического события.

- Я жил в Красноярске, где закончил аэрокосмическую академию и два года проработал на местном заводе, - рассказывает Анатолий Иванович. - В Тольятти оказался благодаря командировке, во время которой попал на экскурсию по строящемуся автозаводу. Так меня и пригласили работать на это предприятие, причем сделали предложение сразу в двух производствах: в СКП - на должность мастера, в МСП - технологом.

К тому времени у Васильева уже была семья, жена и дочь, которые легко согласились на переезд в молодой, перспективный город. В Тольятти молодой специалист закончил вечернее отделение Политехнического института и за два года работы на заводе прошел путь от рядового технолога до начальника цеха сборки. Именно под его руководством и укомплектовывалась первая партия "Жигулей".

## Первая ласточка

- В мае 1969 года мы повесили первые три секции конвейера, - вспоминает Анатолий Иванович. - Вокруг еще воевали строительные работы, поэтому все нитки конвейера пришлось отгораживать специальными щитами.

Здесь же, прямо на месте, был создан и учебный центр, где рабочих обучали сборке. Именно там спустя почти год и увидел свет первый вазовский автомобиль.

- У всех до единого тогда было потрясающее ощущение веры, сплоченности. Зарплаты были небольшие, но материальная сторона вопроса тогда была второстепенной. Энтузиазм, с которым мы шли к намеченной цели, поражал даже итальянцев. У нас в цехе было пять специалистов из Италии: они поставили оборудование, обучали рабочих операциям по сборке. Иностранцы относились к



Первенец

тольяттинцам очень хорошо, но, несмотря на это, не верили, что часть конвейера, за которую отвечали вазовцы (крепез), будет готова к сроку. Но целеустремленность и оптимизм рабочих сделали свое дело: спустя 3-4 месяца в КВЦ уже все было готово к первому долгожданному выпуску.

- Накануне выпуска, 18 апреля, наш цех работал до трех часов ночи, - вспоминает Васильев. - Не обошлось и без инцидентов - при сборке разбили лобовое стекло. Сколько их разбилось уже с тех пор, сосчитать невозможно! Но мы тогда очень сильно переживали, все-таки - первая ласточка!

На следующий день, 19 числа, около полудня шесть новеньких ВАЗ-2101 сошли с конвейера своим ходом. Это был общий праздник.

- Нам самим не верилось, что мы будем производить такие машины, - делится впечатлениями Васильев. - У всех глаза просто светились от счастья, причем эта радость была не общегосударственная или экономическая, а чисто человеческая, у каждого своя - радость от того, что вложен собственный труд и частичка души.

На кузове первого автомобиля выгравированы имена первых сборщиков, в том числе и имя Анатолия Ивановича Васильева. Теперь эта машина - музейный экспонат, а все, что с ней связано, - уже история. С тех пор каждый год 19 апреля в "день сборщика" ветераны

завода, которых остается все меньше, собираются вместе, чтобы вспомнить, с чего все начиналось, и поделиться впечатлениями о сегодняшнем дне.

- Нередко вспоминаем один курьезный случай, - смеется Васильев. - В то время периметров по заводу еще не было, охрана была только цеховая. Нас посещало огромное количество гостей, делегаций, и так получилось, что стали пропадать ключи от новых машин - их забирали в качестве сувениров. Тогда это была настоящая проблема, ведь приходилось полностью менять замки. Было принято решение - собирать все ключи в конце смены в одном месте, где они однажды и перепутались. Пришлось методом тыка подбирать ключи к 120 (!) автомобилям, на что ушла целая ночь.

## Главное - доверие

Сейчас уже вряд ли у кого-то возникнут сомнения, что такой гигант, как Автоваз, двинул вперед науку и технику, вывел на мировые рынки легкую и химическую промышленность всей страны, не говоря уже о городе. Во многом это стало возможным благодаря доверию к будущему поколению, ведь завод строился преимущественно молодыми специалистами.

- Сейчас многие уже ни во что не верят, не хотят работать, - комментирует Анатолий Иванович. - Сколько предприятий развалилось по всей стране, а



Анатолий Васильев с супругой

ВАЗ выжил и остается основой нашей автомобильной промышленности. Три кита, на которых все держалось изначально, - Поляков, Жидков, Башингаган - вырастили поколение грамотных руководителей (Николаев, Каданников, Ляченков). Именно благодаря их выучке и направленности завод продолжает развиваться.

## О будущем

**Корр.:** Анатолий Иванович, а каким вы видите будущее АВТОВАЗа?

**А.И.:** Мне бы хотелось, чтобы каждый месяц с конвейера сходила новая модель.

**Корр.!!?**

**А.И.:** Не удивляйтесь, для этого есть и люди, и возможности. Пусть в музее НТЦ наряду с самолетами и подводными лодками стоят сотни наших автомобилей под флагом того или иного конструктора. Может,

машина и не пойдет в серийное производство, но она будет создана. Будет борьба - будет стимул, будет рост.

Современная молодежь хочет все и сразу, но я и внуку не устаю объяснять, что если действительно желаешь чего-то в жизни добиться, стать настоящим управленцем, то нужно трудиться, постоянно двигаться вперед, развиваться - только тогда будет толк.

В коллекции Васильева множество трудовых наград: орден Дружбы народов, две медали "За доблестный труд", венгерский орден, а также звание почетного автостроителя России.

Несмотря на то что через четыре года Анатолий Иванович отметит свой 70-летний юбилей, признавать себя пенсионером отказывается и продолжает трудиться на автозаводе и по сей день.

Наталья Якутова, ИА "АРИА"