

Самозванец на конвейере!

С черно-белой фотографии смотрит «жигуленок», на капоте плакат: «Принимай, Родина, первый автомобиль! 19 апреля 1970 г.».

В глубине цеха, где, видимо, делали снимок, виднеются лозунги, а на переднем плане двое нацелили свои фотообъективы на новенькую машину.

ток из впервые выплавленного металла можно потрогать. Запущено первое оборудование — есть чертежи. Но ни одного акта, приказа, какого-либо документа, фото, наконец, подтверждающих событие 19 апреля. Заводская газета скрупулезно вела летопись происходящего. Так неужели столь значительный факт ушел из поля зрения газетчиков? Открываю «Волжский автостроитель», 19 апреля номер не выходил. Поэтому смотрю

«Причина, стоящая того, чтобы писать красными чернилами, а не синими, как всегда: в 7 утра 19 апреля 1970 года с конвейера Волжского автозавода сошел первый автомобиль. Дело, ради которого мучились столько людей, начато. А еще сколько предстоит сделать! Но все по порядку...»

А дальше буквально каждый шаг, каждое движение автомобиля описано Виктором.

чеква). Но машину отогнали в специально огороженное место. Праздничное настроение ничуть не снижало.

На пьедестале

Следы «первой» прослеживаются еще всего лишь раз: Петр Иванович Аскольский, один из тогдашних испытателей, записывал в свой «поминальник» все автомобили, которые проходили через его руки, вместе с номерами двигателей, шасси. Благодаря этим записям, а они сейчас тоже в музее, узнали, что ему удалось сесть за руль автомобиля под номером 1 лишь в мае, 19-го числа, и испытать его. Потом судьба «вишневого» предполагает два исхода: или машина была передана в УГК для испытаний, или в сентябре отправлена с первым эшелонном в столицу, на продажу.

— Так что у нас в музее первый проданный автомобиль, — подчеркивает Т. В. Пищулева. — Он изготовлен лишь в августе семидесятого и был выпущен с завода где-то во второй тысяче.

Прямо как в жизни: кто-то бывает первым, а пьедестал занимает совсем другой.

Лучше поздно, чем никогда!

Михаил Насипкалиевич Арсалиев, дефектчик цеха № 44, передал в музей много памятных документов, фото. В том числе и почетную ленту участника сборки первого автомобиля, медаль в честь этого события. Маленький нюанс: вручено ему это все было десять лет спустя, на первом юбилее вазовской малолитражки. Тогда же, видимо, и была сделана фотография, о которой говорилось в самом начале. А подписи и плакаты — это так, постановочный эффект плюс мастерство ретушеров... Почему же пришлось прибегнуть к столь неподходящему для фиксации истории приему? Рассказывают, Виктор Николаевич Поляков, видимо, из чувства суеверия, запретил «утечку» информации, не сделав скидку даже для истории...

Р. МАРКОВА.

История с... историей

Казалось бы, обычная фотография, остановившая торжественный и неповторимый момент вазовской истории. Вот только... тогда, в воскресную ночь апреля-70, когда шел по конвейеру первый вазовский автомобиль, не было и не могло быть ни плакатов, ни лозунгов, ни тем более фотографов с их аппаратурой. О чем дружно свидетельствуют очевидцы. Откуда же снимок? Столичный, между прочим, который лет успешно демонстрируется в заводском музее? Ответ дам несколько позже. А пока несколько комментариев Т. В. Пищулевой, сотрудницы музея.

А был ли автомобиль!

— «Первый». Согласитесь, это слово имеет некий магический смысл. Сколько событий, интересных, ярких знает история нашего завода, но в памяти заводчан, пожалуй, одна дата заняла прочное место: 19 апреля 1970 года, сход с конвейера первого автомобиля. В канун 20-летия этого события в музее предприняли попытки поиска соответствующих документов, подтверждающих и комментирующих событие. Но оказалось, что таких бумаг... попросту нет.

Совершенно невозможная история. Построили первый дом — вот он, акт сдачи. Задействовали плавильную печь — даже сли-

материалы за 18 и 22 числа. Полосы яркие, юбилейные, посвящены В. И. Ленину, всесоюзному субботнику, итогам соревнования. Уже тогда критикуется ход строительства высотной гостиницы. Подсчитано, что уложено в СКП 26 тысяч квадратных метров торцевой шашки и 1500 кубов бетона... Секретарь парткома дает интервью: «Мы недалеко от того дня, когда будет пущен главный сборочный конвейер...» И ни слова о главном событии, происходящем на заводе. Так был ли автомобиль? Уж не приснился ли он?

— Был, — в один голос утверждают очевидцы и участники его сборки. Слава богу, живут и здравствуют, трудятся на ВАЗе многие из тех, кто помнит подробности. Они-то и являются единственными и неопровержимыми свидетелями. Несмотря на то, что стояла глухая ночь, народу набралось много, все старались потрогать первенца, кузов аж лоснился от прикосновений... Подтвердилось и то, что рукописи не горят. Один из участников «той» ночи, Виктор Молодецкий, вел подробный личный дневник, который впоследствии передал музею. Виктор приехал в Тольятти по комсомольской путевке, имея за плечами высшее образование, устроился слесарем второго разряда. Вот начало записи за 19 число:

Красный, синий!

Неужели в суматохе и волнении той ночи никто не обратил внимания на цвет первого автомобиля? Обратили, конечно. «Синий», — утверждают одни. «Вишневый», — стоят на смерти другие.

В дневнике В. Молодецкого не упущена и эта деталь:

— Собирали шесть автомобилей. «Жигули» под первым и вторым номерами синего цвета, остальные — красные.

20 лет — вроде не великий срок для человеческой памяти, а поди ж ты, как много из нее повыветрилось. И ведь все казалось, что молодость со всеми подробностями — вот она, всегда с тобой, куда денется! Опять не документальное, но не единожды подтвержденное очевидцами стало ключом к разгадке. Вот как объясняет «неувязку» с цветом тогда бригадир испытателей (он и сегодня на ВАЗе, в ДЖК) Виктор Семенович Янин:

— Первый по нумерации автомобиль был вишневого цвета. Но подвешен он был не первым, и на конвейере его опережала машина синего цвета. Потом «синюю» сняли с подвески, и я испытывал в качестве первой вазовской малолитражки «вишневого». Во время испытаний на роликах почувствовал неполадки в моторе (как потом оказалось, ничего существенного, так, мело-