

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Старожилам АВТОВАЗа Сергея Перевезенцева представлять не надо. Строитель автозавода, комсомолец и спортсмен, а ныне глава клуба ветеранов АВТОВАЗа «Патриот» - он всегда был и есть на виду, и - в авангарде развития АВТОВАЗа. Придя на автозавод с самого начала, Сергей Николаевич работал по множеству направлений, в том числе руководил опытно-промышленным производством. Это значит, через его руки прошли судьбоносные проекты АВТОВАЗа. О собственных жизненных вехах, о вещах масштабных и житейских Сергей Перевезенцев рассказал в интервью «ВА».

СЕРГЕЙ ПЕРЕВЕЗЕНЦЕВ ВЕХИ АВТОЗАВОДА КАК ВЕХИ СУДЬБЫ

КАМЕНЩИК-ТОКАРЬ- АВТОСТРОИТЕЛЬ

Поработав после школы год каменщиком и три года токарем на оборонном заводе, я понял, что надо учиться и строить свою жизнь по-иному. Очень благодарен родителям, что они поощряли учебу и даже принуждали к ней. У нас в деревне как было - парни шли в трактористы или в техники. А там - тяжелая работа и каждый день пьянка после работы. И больше ничего. И финал всегда один и тот же. Я такого не хотел. И поступил в Горьковский политехнический - оттуда меня хотели распределить в Северодвинск на ремонт атомных подводных лодок. Но я настоял на Волжском автомобильном, и имел на это право, потому что это позволяли результаты учёбы.

ТОЛЪЯТТИ. 1967 ГОД

Я приехал (или пришел? - речь о поездке на теплоходе) в Тольятти и фантазировал, что меня будут встречать на пристани. Я же прибыл не сам по себе, а по распределению из института. Но никого на причале не было, и никто там, в Комсомольском районе, даже не знал, как проехать на Волжский автомобильный. С трудом выяснил, что

мне надо приехать на улицу Победы, 28. Меня тут же приняли в штат ВАЗа, поселили в общежитие, и на следующий день я вышел на работу! На громадную стройку автозавода.

ТОЧНОСТЬ - ГОРДОСТЬ СТРОИТЕЛЕЙ

Когда главный корпус ВАЗа был возведен, расстояние между первой и последней колонной отличалось от чертежа всего на 5 миллиметров! Удивительная точность по тем временам, при той технике. Тогда считали все ручными арифмометрами. И каждое вычисление надо было повторить минимум три раза, чтобы проверить результат. Работа кропотливая - и мы ей горели, этой работой. А как иначе? Я каждое утро брал блокнот и шел по стройке, невзирая ни на какие погодные условия. Записывал, какие изменения произошли за сутки. Сколько сделано ямок под башмаки, сколько уложено башмаков под колонну, сколько поставлено колонн, сколько смонтировано стропильных и подстропильных ферм, сколько сделано квадратных метров кровли, сколько залито бетона, сколько прорыто каналов... Потом по специальной методике это сводилось в отчет для Полякова. Такой оперативности некоторым

современным строителям не грех бы поучиться. Здесь я пораюсь своему моральному праву критиковать молодежь - а когда-то точно так же меня критиковали мои вазовские «взрослые» коллеги.

ЖИЛЬЁ КАК ПООЩРЕНИЕ ПЕРЕДОВИКОВ

Когда говорят о том, что раньше всем давали жилье - это правда лишь отчасти. Можно было долго стоять в очереди. А можно было и прячься и заработать побыстрее. Как именно - после работы надо было участвовать в строительстве заводских или городских объектов. 50 часов работ - для места в детском саду, 100 часов для получения малосемейки. Это был минимум - и неважно, какие у тебя есть знакомые или какой иной «блат». И еще у нас был резерв для поощрения комсомольцев-активистов и передовиков производства: 5 малосемеек в квартал.

СБОРКА ПЕРВОГО АВТОМОБИЛЯ

Как известно, она осуществлялась ночью, в тайне. Поляков запретил делать это событие публичным. Не велись официальные съемки, не было никаких красных ленточек. Во-первых, Поляков не любил лишней «трескотни», а во-вторых, это было бы очень рискованно - рапортовать заранее о таких событиях. Поэтому почти все, кто был задействован в подготовке производства, узнали о первой сборке как о свершившемся факте. А тем, кому довелось непосредственно участвовать или присутствовать при сборке первых шести автомобилей, несказанно повезло: они прикоснулись к главному артефакту истории Волжского автозавода - его самым первым автомобилям.

МОИ ПЕРВЫЕ «ЖИГУЛИ»

Первую «копейку» я приобрел в 1973 году. Я накопил 2500 рублей, а оставшиеся 3000 занял. Машина показалась очень комфортной, хотя и сравнивать особо было не с чем, я лишь немного поездил на «Москвичах» и «Волгах». Потом была «тринадцатая», потом «восьмерка»... В итоге у меня были все вазовские модели, включая «Оку». Удивительный автомобиль, легкий и проходимый. Куда только не «ныряли» на ней! Только на воздушный фильтр надо было пакет надеть, чтобы водой не залило.





Личных машин в годы стройки завода было мало, и мы удивлялись, зачем вокруг забора столько парковок. Мы не могли предположить, что пройдет немного времени, и припарковаться возле завода будет затруднительно!

АВАНТЮРИСТЫ В ХОРОШЕМ СМЫСЛЕ СЛОВА

В тот период, когда мы создавали опытно-промышленное производство, прекратилось финансирование от государства. Что делать? Я не раз подавал Каданникову на подпись планы по строительству и развитию ОПП. В какой-то момент он сказал: «Ты же знаешь, что денег нет. Зачем тогда тратишь моё и своё время? Ты мне дай предложение, которое я бы мог поддержать». В итоге мы договорились о том, что ОПП начинает производить продукцию, а средства от продажи не уходят в заводской бюджет, а остаются у нас.

Мы были авантюристами в хорошем смысле слова. Когда мы решили выпускать длиннобазовую «Ниву», нам никто не верил. Дескать, ну что это такое – готовый кузов разрезают и вваривают вставку! Это была авантюра – удавшаяся настолько, что автомобиль, скроенный «по месту», до сих пор выпускается, модернизируется и неплохо себя показывает.

В ОПП производилась целая линейка мелкосерийных и опытных автомобилей – 25 моделей. Первые варианты LADA Samara 2, первые партии LADA Kalina, первые VAZ-2123, которая стала потом Chevrolet Niva – все это выпускалось в ОПП. 1000 автомобилей VAZ-2123 подтолкнули GM к заключению контракта, которого в Тольятти давно ждали. Да, АВТОВАЗ мечтал о стратегическом зарубежном партнере, чтобы освоить новую структуру производства и управления, чтобы быть на мировом уровне по качеству и другим требованиям. К этому мы шли, и к этому сегодня пришел АВТОВАЗ.

АВТОЗАВОД И МАЛЫЙ БИЗНЕС: СХОДСТВО МЕТОДОВ

Менялись времена, менялся рынок и автомобильная промышленность. Когда-то автозавод создавался с таким расчетом, чтобы



максимально всё делать на одной площадке. Сегодня ситуация другая – выгодней размещать заказ на стороне. И мы такую практику широко применили в ОПП. В этом направлении развивался и развивается сам АВТОВАЗ.

И сегодня, занимаясь малым бизнесом, я тоже пошел по такому пути: значительную часть компонентов для выпуска технических средств реабилитации людей с ограниченными возможностями (инвалидов) закупая у поставщиков, стараясь при этом отдавать предпочтение российским фирмам. А вообще я пришел к твёрдому убеждению: даже если очень сложно произвести продукт, это все равно проще, чем потом продать его. Когда-то на заводе мы считали наоборот, что именно изготовить сложно. Теперь все мы в гораздо большей степени ориентируемся на потребности рынка. На самом деле это революционное изменение мышления. И это работает!

В заключение я хочу пожелать ветеранам завода, которых только в Тольятти проживает около 50 тысяч человек, крепкого здоровья, сохранения позитивного настроения. Грустить мы, ветераны, не имеем права, мы имеем право гордиться созданным, а созданное – это трудовой подвиг. Хочу пожелать сегодняшним сотрудникам АВТОВАЗа гордиться своей работой. Завод сегодня вышел на хорошие показатели, снова стал заметен в стране. От вас требуются усилия: складывающиеся тенденции поддерживать и приумножать своей активностью, любовью к заводу и своему труду.