

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

«ВЕЛИКИЕ ЛЮДИ СТРОИЛИ ВАЗ»

ВСЕ РЕШЕНИЯ – НЕОРДИНАРНЫЕ

– Наум Яковлевич, на создание Волжского автомобильного завода отбирали лучшие кадры со всей страны. Как Вы оказались на той большой стройке?

– В 1958 году окончил институт по специальности «Инженер-строитель» и поехал работать мастером в трест №4 на возведение Сызранского нефтеперерабатывающего завода. В 1962 году перешёл работать в проектную организацию, где дослужился до главного конструктора строительного отдела. Из института перешёл работать на ВАЗ вместе со своим руководителем – главным инженером института С. П. Поликарповым, которого обком КПСС рекомендовал на ВАЗ на должность генерального директора по строительству.

В 1969 году В. Н. Поляков назначил меня главным инженером ПромУКСа. ПромУКС – служба, которая планировала, организовывала и контролировала капитальное строительство зданий и сооружений, строительство комплекса внешних сооружений, коммуникаций и других объектов. Можете себе представить нагрузку на персонал, требуемый объём знаний и ответственность, когда объект измеряется миллионами квадратных метров и на его строительстве работает 45-50 тысяч человек? Так было у нас на ВАЗе.

К работе я приступил 12 декабря 1966 года. В этом году исполняется 53 года, как я в Тольятти. Из них 38 лет работал на ВАЗе и прошёл путь от заместителя начальника отдела до заместителя технического директора ВАЗа.

– Как проектировался завод?

– Разработка проекта ВАЗа прошла через несколько этапов. Первый этап – ФИАТ разработал «Ориентировочный проект завода» (1966 год).

По настоянию советской стороны дополнительно были

разработаны «Уточнённые предложения к проекту», которые включали ряд новых объектов. Один из них – корпус вспомогательных цехов (КВЦ).

Завершающий этап – разработка технического проекта завода на выпуск 660 тысяч автомобилей в год.

На тот период, согласно нормам СССР, проект завода выполнялся в две стадии: технический проект и рабочие чертежи. Договорились таким образом: ФИАТ выполняет технический проект завода внутри ограды комплексно, т.е. с учётом всех частей проекта: технология, строительная, санитарная, транспортная и другие направления. И всё это при участии советских консультантов-специалистов, которые принимали непосредственное участие в решении всех технических вопросов и консультировании фиатовцев по действующим в СССР правилам и нормам проектирования.

Всё за пределами ограды – технический проект и рабочие чертежи на ТЭЦ, железнодорожные и автомобильные пути, системы водоснабжения и водоотведения, очистки воды и прочее – возлагалось на наших проектировщиков.

В разработке рабочих чертежей участвовали около 50 лучших (почти все расположены в г. Москва) проектных институтов страны, в т.ч. институты «Промстройпроект», «Проект-стальконструкция», «Электропроект», «Гипроторг» и другие.

Объём проектной документации измерялся не только гигантским количеством чертежей, а ещё в тоннах,

которые каждый понедельник, в течение многих лет, грузовой автомобиль привозил из Москвы в Тольятти.

– Какие решения, принятые при проектировании и возведении завода, можно считать неординарными?

– Почти всё было неординарное. И по масштабам, и по срокам, и по осуществлению. В целях сокращения сроков строительства первым было решение о параллельном проектировании и строительстве, что дало на три года сокращение сроков до начала выпуска автомобилей. Согласно действовавшим тогда и действующим сейчас нормам, проект объекта выполняется в две стадии: технический проект, а потом рабочие чертежи. Выполнял первую – проведи экспертизу, утверди в соответствующих инстанциях. Только после этого можно проводить изыскания под рабочее проектирование и выполнение рабочих чертежей. Вот такой длинный порядок проектирования.

Для ВАЗа эта схема обернулась бы дополнительными безвозвратно потерянными тремя годами. Не знаю, в чью именно светлую голову пришла мысль параллельного проектирования и строительства. Но эта идея в таких грандиозных масштабах была применена в нашей стране впервые, и мы её реализовали!

Первый этап – нулевая очередь. Она предусматривала строительство всех систем энергоснабжения (электричество, водоснабжение и канализация, теплоснабжение и др.), в том числе очистные сооружения водоснабжения мощностью 300 тысяч кубометров в сутки, очистные сооружения канализационных стоков мощностью 290 тысяч кубометров в сутки, а также строительство вспомогательных производств: КВЦ, ремонтно-кузнечный и ремонтно-литейный цеха, в продукции которых нуждалось строительство завода. Далее – ввод в эксплуатацию трёх очередей по выпуску 220 тысяч автомобилей каждая. И конечный этап – сдача завода в промышленную эксплуатацию.



В 1967-м в Тольятти началось возведение Волжского автозавода, ТЭЦ, жилого района на 155 тысяч жителей, автомобильных и железных дорог и промышленно-коммунальной зоны. Уже через несколько лет в новых домах проживало 20 000 человек, а ещё через год, в 1970-м, с конвейера сошли и первые автомобили. Наум Яковлевич Штрик, экс-заместитель технического директора ВАЗа – начальник управления главного архитектора, знает о той стройке почти всё, так как начал на ней работать в декабре 1966 года в должности заместителя начальника технического отдела управления капитального строительства промышленных зданий и сооружений (ПромУКС). Сегодня он – гость рубрики «Наша история. Время первых».



Всё вышеперечисленное выполнялось в соответствии с календарным планом строительства Волжского автомобильного завода, разработанного по заданию и под руководством В. Н. Полякова. В третьем квартале 1967 года его утвердили. Проектирование с 1 января 1969 года возглавило вновь созданное В. Н. Поляковым проектное управление ВАЗа.

МЫ ПОБЕДИЛИ!

– **Какие строительные работы шли ближе к сроку выпуска первого автомобиля ВАЗ?**

– К выпуску первого автомобиля необходимо было выполнить строительные работы в главном корпусе (площадь 850 тысяч квадратных метров, сейчас миллион квадратных метров), смонтировать необходимое технологическое оборудование и первую нитку конвейера, на котором начали собирать машины.

Параллельно достраивался корпус и монтировались вторая и третья нитки конвейеров. Это была очень сложная работа – выпускать автомобили, достраивать корпус изнутри и монтировать технологическое оборудование.

Так вводились в эксплуатацию все корпуса завода, и все они имели большие площади.

Одновременно велась работа по организации питания персонала. Конвейер не мог ждать, когда кто покушает, все одновременно должны занять рабочие места, поэтому единовременно, за 30 минут, нужно накормить смену (а это 50-60 тысяч человек). Для этого необходимо было создать систему организации питания, которая тогда не имела аналогов ни у нас, ни в Европе. Специалисты института «Гипроторг» решили эту проблему, а вазовцы её реализовали. Система устойчиво работает на заводе уже 50 лет.

– **21 декабря 1973 года ВАЗ выпустил миллионный автомобиль. В тот же день Государственная комиссия приняла с оценкой «отлично» весь комплекс Волжского автомобильного завода. Какими Вы запомнили вводы в эксплуатацию и «главную приёмку»?**

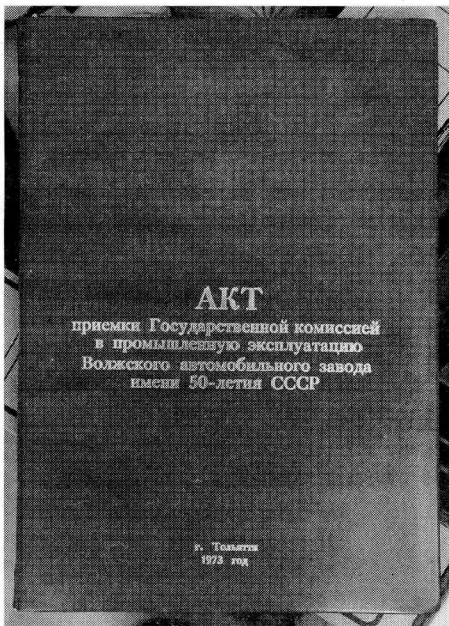
– Согласно действующему законодательству все законченные строительством объекты сдавали в эксплуатацию сначала рабочей, а затем государственной комиссиям. Эти комиссии назначались приказом В.Н. Полякова или его заместителем С.П. Поликарповым. При необходимости из этих принятых в эксплуатацию объектов комплектовался пусковой комплекс, например, первая очередь по выпуску 220 тысяч автомобилей в год, приёмку которого осуществляла государственная комиссия, назначаемая для ВАЗа распоряжением Совета Министров СССР. И так по порядку.

В первоочередные к сдаче были включены объекты жизнеобеспечения: электро-, тепло-, водо-, газоснабжение, канализация. Речь шла не только о заводе, но и об Автозаводском районе, первые дома которого начали вводить в эксплуатацию весной 1969 года, т. е. раньше основных вазовских производств. Графи-

ки, сроки ввода в эксплуатацию – всё было под строжайшим контролем.

С вводом «нулевой» очереди – КВЦ, ремонтно-литейного, ремонтно-кузнечного цехов ВАЗ получил возможность изготавливать там оснастку, инструмент, нестандартное оборудование и другие конструкции для освоения основных производств.

Следующий этап – ввод в эксплуатацию мощностей по выпуску автомобилей. Мощности завода были разбиты на три очереди, каждая из которых 220 тысяч автомобилей в год. Они были введены в эксплуатацию: первая очередь – 24 марта 1971 года, вторая очередь – 10 марта 1972 года, третья очередь – 21 декабря 1972 года.



Приёмку очередей осуществляли Государственные комиссии, назначаемые распоряжением Совета Министров СССР. Председателем этих комиссий был министр автомобильной промышленности СССР А.М. Тарасов.

Приёмку завода в промышленную эксплуатацию на мощность 660 тысяч автомобилей в год осуществляла государственная комиссия во главе с заместителем Председателя Совета Министров СССР В.Н. Новиковым 21 декабря 1973 года. В состав комиссии входили министры или их первые замы, секретарь Куйбышевского обкома партии, председатель Куйбышевского облисполкома, генеральный директор ВАЗа, начальник управления «Куйбышевгидрострой». Итого двадцать человек.

Сказать, что это был общий заводской праздник – значит не сказать ничего. ВАЗ запущен в эксплуатацию! Выпущен первый «миллионник»! Мы победили! Холод, жару, время, если хотите себя. У восточных ворот ВАЗа, прямо в снегу, воткнул указатель: «На митинг». Следуя ему, машины шли сплошной вереницей. У всех было приподнятое на-



строение, все понимали, что сделали великое дело, каждый чувствовал себя сопричастным.

Хочу подчеркнуть, что в 1973 году с полной сдачей комплекса ВАЗа в эксплуатацию, с выпуском миллионного автомобиля, завод вернул стране средства, затраченные на строительство завода, жилого района и промкомзоны.

Мне, как главному инженеру ПромУКСа, была поручена одна из главных ролей в подготовке к госкомиссии и организация её работы, в т.ч. подготовка актов госприёмки.

Если выразить сделанное на ВАЗе в цифрах, то они астрономические, за пределами восприятия большинства людей. Так, к акту Государственной комиссии одной технической документации было приложено 2 543 тома! В итоге госкомиссия прошла без проблем: признала, что строительство завода – это беспрецедентный труд. Великие люди строили ВАЗ – такой завод без проколов и в небывало короткие сроки. Во время строительства основным понятием было «впервые в стране». Это первая крупномасштабная стройка, в которой не участвовали заключенные, когда не жили в вагончиках, а квартиры для строителей и заводчан строились по лучшим в то время проектам.

АВТОВАЗ – ПУТЕВОДНАЯ ЗВЕЗДА

– **В 1976 году, когда были закончены основные строительные работы, Вы стали заместителем технического директора АВТОВАЗа – начальником управления главного архитектора. Что входило в круг обязанностей УГА?**

– Основная задача подразделения – это организация эксплуатации зданий и сооружений завода, которая включает технический надзор, содержание, планирование и проведение всех видов ремонтов. Это очень от-

ветственная работа, требующая от персонала глубоких знаний и жизненного опыта. В то время в стране не было даже документов о соответствующих терминах и их определениях: что такое эксплуатация, содержание и так далее. Привлечь к проблематике научные институты. Правил и других нормативных документов не было – принялись их разрабатывать. Сейчас все требования к эксплуатации промышленных зданий изложены в ГОСТах, в технических условиях – думаю, есть в этом и большая заслуга ВАЗа.

– **Наум Яковлевич, Вы работали советником у мэров Тольятти – у Николая Дмитриевича Уткина и Анатолия Николаевича Пушкова. Вошли в консультационный совет при гордуме. Чем сейчас занимаетесь?**

– АВТОВАЗ – это моя путеводная звезда. Благодаря ему получил глубокие разносторонние знания и громадный жизненный опыт – определённую известность в технических кругах, был знаком с интереснейшими людьми страны: директорами институтов, главными специалистами, начальниками отделов – незаурядные личности спроектировали Волжский автозавод. И 50 лет его эксплуатации показали, что это действительно было сделано на очень высоком уровне. Сейчас продолжаю беспокоиться о предприятии, в частности, пытаюсь помочь в создании сквера в честь 50-летия со дня выпуска первого автомобиля АВТОВАЗ.

– **Ваши пожелания всем причастным к АВТОВАЗу в преддверии юбилейного года со дня выпуска первого автомобиля?**

– Бывшим коллегам и их близким – здоровья. Тем, кто работает, – успехов, выйти на уровень, который был у завода, когда иностранные специалисты приезжали к нам учиться.