



ВОЛЖСКИЙ

Четверг,
5 апреля
2007 года

АВТОСТРОИТЕЛЬ

Газета Компании телерадиовещания и печати ОАО «АВТОВАЗ» ■ Основана в августе 1969 г. ■ № 59 (7025)



НИВА: 30 ЛЕТ НА ДОРОГАХ МИРА

ДОРОГИЕ ВАЗОВЦЫ! УВАЖАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИСТЫ!

30 лет назад в отечественном автомобилестроении произошло очень важное событие – 5 апреля 1977 года Волжский автозавод начал выпуск автомобилей повышенной проходимости «Нива». Мощные и экономичные, надежные и неприхотливые внедорожники – вазовцы нашли удачное сочетание этих качеств в новом автомобиле.

LADA 4x4 заняла достойное место на различных зарубежных выставках и в выставках, а в 1979 году даже вошла в тройку лучших автомобилей мира. На протяжении всех этих тридцати лет люди во многих странах мира не просто выбирали «Ниву», они делали ее своим увлечением. Клубы любителей LADA 4x4 действуют сегодня в Бельгии, Голландии, Германии, Испании, Италии, Чехии, странах бывшей Югославии, Бразилии, Новой Зеландии и ЮАР. Вазовский внедорожник и в наши дни сохраняет свою популярность на рынках многих стран мира.

LADA 4x4 работала на интернациональном материке – в Антарктиде, спускалась на парашюте на Северный полюс и своим ходом штурмовала его ледяные торосы, покоряла недоступные другим автомобилям высоты в Гималаях. В списке побед этого внедорожника – Алжирское и Камерунское ралли, «Париж–Тунис», «Париж–Алжир–Даккар», «Ралли Фараонов» и «Атлас».

У LADA 4x4 оказался серьезный потенциал для дальнейших конструкторских разработок. В опытно-промышленном производстве АВТОВАЗа сегодня изготавливается пятидверная модификация внедорожника, компания-партнеры выпускают на его базе спецавтомобили различного назначения. LADA 4x4 производится из вазовских автокомплектов на сборочных предприятиях Украины и Казахстана. За тридцать лет АВТОВАЗом и его партнерами выпущено более 1,8 миллиона автомобилей «Нива». Ее конструкция легла в основу внедорожника нового поколения, который сегодня изготавливается в ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ».

Дорогие вазовцы! Поздравляем вас с 30-летием начала выпуска автомобилей «Нива»! Эта модель по праву является предметом гордости не одного поколения заводчан. Настойчивая и плодотворная работа над автомобилем принадлежит к традициям, которыми богат коллектив АВТОВАЗа. Пусть они станут залогом новых трудовых достижений!

Здоровья и благополучия вам, уважаемые заводчане!

Президент Группы «АВТОВАЗ» В. В. АРТЯКОВ

Председатель профкома ОАО «АВТОВАЗ» Н. М. КАРАГИН



ХРОНИКА СОБЫТИЙ

● январь 1971 – начались работы по проектированию автомобиля повышенной проходимости для сельской местности, будущего автомобиля ВАЗ-2121 «Нива».

● октябрь 1974 – дизайнер проекта автомобиля ВАЗ-2121 Валерий Семушкин предложил название «Нива» для регистрации международного товарного знака Niva-2121.

● 5 апреля 1977 – в корпусе 062 был собран первый автомобиль ВАЗ-2121 «Нива».

● сентябрь 1978 – автомобиль ВАЗ-2121 «Нива» удостоен золотой медали Международной торгово-промышленной ярмарки в г.Брно (Чехия).

● июнь 1980 – золотая медаль 52-й Международной ярмарки в г.Познани (Польша) была присуждена автомобилю ВАЗ-2121 «Нива».

● декабрь 1990 – «Нива» доставлена на советскую полярную антарктическую станцию имени Беллинсгаузена для использования в качестве основного транспортного средства.

● сентябрь 1992 – экипажи управления спортивных автомобилей НТЦ ВАЗа на автомобилях «Нива» участвовали в марафонском автопробеге «Париж–Москва–Пекин».

● 7 июля 1992 – собран 1-миллионный автомобиль «Нива».

● май 1995 – в ОПП НТЦ начата сборка ВАЗ-2131 «Нива».

● апрель 1998 – длиннобазовая «Нива» ВАЗ-2131 в ходе международной акции приземлилась на парашюте на Северный полюс Земли.

● июль 1998 – в ходе экспедиции «Санкт-Петербург–Эверест» автомобиль ВАЗ-2131 «Нива» (водитель Г.Котов) достиг высоты 5200 м на горной цепи Эверест (Непал).

● август 1998 – АО «АВТОВАЗ» удостоено спецприза журнала «За рулем» за создание автомобиля ВАЗ-2123 «Нива», базовой модели нового семейства внедорожников.

● июнь 1999 – первая международная встреча поклонников автомобиля «Нива» прошла на полигоне вездеходов Саар-Пфальц (Франция).

● сентябрь 1999 – автомобили «Нива» ВАЗ-2131 и ВАЗ-2120 покорили высоты 5500 м и 5726 м горной цепи Тибет, которые на колесной технике не преодолел еще никто в мире.

● январь 2001 – с конвейера ОПП НТЦ сошел товарный автомобиль ВАЗ-2123 «Нива».

● 23 сентября 2002 – на СП «Джи Эм-АВТОВАЗ» начат выпуск автомобилем Chevrolet Niva.

● май 2003 – по опросу европейских читателей журнала «Off-Road», автомобиль ВАЗ-21214 «Нива» занял 2-е место в категории «Лучший пассажирский внедорожник».

Из первых уст



АВТОВАЗ СПОСОБЕН СОЗДАТЬ «НИВУ» ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

«Русская сенсация», легенда автостроения – о вазовском внедорожнике LADA NIVA обычно говорят лишь в превосходной степени. Так результатом чего стало рождение легенды? С этого вопроса и началась встреча корпоративных СМИ с ведущим конструктором «Нивы» Петром ПРУСОВЫМ.

– Петр Михайлович, имело ли место при создании «Нивы», как говорится, божье вдохновение или вы работали строго по плану?

– Любое вдохновение начинается с обычного планового задания. В 1971 году в СССР было решено приступить к работе над автомобилем для села. В советском плановом хозяйстве существовал так называемый «Типаж автомобилей». В него включались модели, на выпуске которых концентрировались усилия в тот или иной период. Внедорожник был записан в этот перечень. Причем за определенным заводом – АЗЛК.

Но ВАЗ не мог остаться в стороне. Хотя было много сомнений в том, можно ли сделать этот автомобиль на технологии и узлах нашего завода. Тогда существовал определенный стереотип для внедорожника, он сводился к большому низкооборотному двигателю, раме, неразрезным мостам на рессорной подвеске... Вазовский же двигатель – высокооборотный, небольшого литража. Производства рам и рессор вообще нет. Задача же стояла такая, чтобы новый автомобиль легко «вписался» на ВАЗе.

В общем, вопросов было больше, чем ответов, так что решили сделать носитель, который бы отвечал нужным характеристикам. Первоначально он был тележкой. С двигателем, раздаточной коробкой, дисковым тормозом, независимой передней и зависи-

мой задней пружинными подвесками... О тенте и речи не шло. Своим появлением он обязан инженеру Вадиму Александровичу Котлярову, который как-то во время испытаний попал под дождь, замерз и сильно возмутился отсутствием «крыши». Тележка дала хорошее имя «Крокодил Гена».

Автором такого варианта стал Лев Петрович Мурашов. Эта тележка дала ответ на многие вопросы и послужила основой проведения опытно-промышленных работ. Мы стали проектировать и строить первый опытный образец. Сначала к нему были подключены Виктор Горбунов, я и Маша Попкова. Через три месяца Виктора от нас перевели, нам пришлось работать вдвоем с Марией.

У АЗЛК, в отличие от нас, опытный образец уже имелся. Однако независимо от этого, по собственной инициативе, его построил и Ижевский автозавод. Что же получилось в итоге? АЗЛК построил свой образец по чисто джиповской технологии. Это был уменьшенный «УАЗ»: передний и задний мосты неразрезные, на рессоре. Пятое колесо – на заднем борту, барабанные тормоза, рама, тент. У нас противоположность. – Цельнометаллический несущий кузов. Передняя подвеска независимая. Задняя зависимая, но пружинная. Дисковый передний тормоз и задний – барабанный. ИжМаш

имел промежуточный вариант. Это был цельнометаллический кузов. Задний неразрезной мост – рессорный, на переднем – пружинная независимая подвеска, основа приварена к раме.

Все образцы должны были участвовать в государственных приемочных испытаниях. Это закон! Перед ними должны состояться заводские испытания. А еще раньше – ведомственные приемочные, с участием всех трех заводов.

Не в обиду будь сказано, но команда АЗЛК была немного инертной. Проиграли – и ладно. Видя, что работают три коллектива, они даже раньше времени снялись с испытаний. Ижевцев я называл упрямыми энтузиастами. Они всегда «играли на голых королях», переживали, упорно шли вперед. Наша команда – не менее упрямая, энергичная и деятельная. И мы выиграли. На «тараканьих бегах» по песку, на размокшей пашне и на снегу «Нива» обогнала всех! Испытания проводила лаборатория легковых автомобилей. Но итогам не поверила лаборатория высокой проходимости, которая еще три дня экзаменовала нашу команду. В итоге все вынуждены были подписать протокол – ВАЗ разработал автомобиль повышенной проходимости. К приемочным испытаниям мы были допущены одни.

...Когда автомобиль находился уже на стадии подготовки к производству, технический директор Марат Нугуманович Фаршатов разрешил его еще доработать. Так что алюминиевые бампера и задние «шестерочные» фонари, которые установили за три месяца до выпуска опытно-промышленной партии и за шесть месяцев до пуска в производство, – это его заслуга.

Первоначально программа «Нивы» была ориентирована на 25 тысяч автомобилей (я вообще с самого начала настаивал на ста тысячах). Но не успев завершить подготовку к выходу на 25, ее увеличили до 50 тысяч и следом до 75 тысяч.



Бывает, что автомобиль рождается через силу. «Ниве» везло. Во-первых, ее пестовал своим энтузиазмом весь завод. Во-вторых, ей везло на хороших, грамотных специалистов.

Продолжение на 2-й стр.

НОВОСТИ
ОДНОЙ СТРОКОЙ

СЕГОДНЯ

Парад автомобилей
«Нива»



→ пройдет от НТЦ по всем районам города. Финиш – на площади Свободы.

НТЦ



→ проводит торжественное собрание с участием создателей «Нивы», а также их чествование в Техническом музее.

СКП и МСП



→ проводят совместное собрание коллективов, посвященное 30-летию начала выпуска «Нивы».

– Главное, чем мы были богаты тридцать лет назад, – это молодость, вера в лучшую жизнь, беззаветное служение родному заводу, РОДИНЕ! – обращается к вазовцам в своем письме в честь 30-летия «Нивы» первый зам. ген. директора ПГ «АВТОКОМ»-председатель совета директоров ОАО «СеАЗ» Александр ВАСИЛЬЧУК.



– Верю, что это присуще и сегодняшнему молодому поколению вазовцев. Пусть вера в неограниченные возможности, мудрость коллектива АВТОВАЗа дает заводчанам силу для лучших достижений в отечественном автопроме.

Экс-начальник комплекса СКП по производству автомобилей ВАЗ-2121 А.Васильчук накануне праздника поделился своими воспоминаниями:

– Оглядываясь назад, с улыбкой осознаешь, что по большому счету столь любимый народом автомобиль родился чуть ли не подпольно. Сначала надо было его сделать, а потом добиться разрешения на это... При чем постоянно доказывая, что он будет производиться с минимальными затратами, станет доступным для сельчан по цене.

Главным «зачинщиком» «Нивы», которая тогда называлась машиной для сельских механизаторов, был В.Н.Поляков, одержимый специалист, прекрасный стратег и организатор. Чтобы минимизировать затраты, он предложил собирать внедорожник на мощностях ВАЗ-2103. Но чтобы получить комплектующие, нужно было выбить сначала так называемые фонды в Госплане, в Госнабде СССР. Так вот смежники, не имея прямых указаний на подготовку к производству, потихоньку готовили и передавали нам детали. Они верили в Волжский автомобильный завод: по дорогам уже вовсю бегали «Жигули». И верили лично Виктору Николаевичу, авторитет которого был непререкаем.

Пётр
ПРУСОВ:



Начало на 1-й стр.

– Радует вас, что «Нива» на конвейере – 30 лет?

– С одной стороны, есть, конечно, гордость. Но с другой – испытываю некоторую грусть. Да, сегодня «Ниву» можно заносить в Книгу рекордов Гиннеса – столько лет не производился ни один автомобиль в мире. Но надо признать, что она устарела. При всех положительных качествах, при том, что востребована на рынке и успешно продается, – с возрастом она не становится лучше. Настало время подумать о ее замене на АВТОВАЗе.

– Вы по праву можете гордиться своим детищем...

– Действительно, я горжусь тем, что создал «Ниву» такую, какая она есть. И тем, что лицензию на вторую «Ниву» купили иностранцы. Я горд, что этот автомобиль продавался там, где не продавался ни один российский автомобиль – в Японии, где он начал пользоваться популярностью еще до официальных продаж. Это автомобиль, который побывал на Северном полюсе, работал в Антарктиде. Причем в Антарктиде установлен большущий щит, где написано: «Нива» – лучший автомобиль Антарктиды».

В первые десять лет продаж «Нивы» во всех европейских странах мы держали первенство по продажам в этом классе. Еще 5 лет назад мы имели первое место по их продаже во Франции.

«Нива» разорила «Ралли Фараонов». В течение трех лет все три первых места занимали экипажи нашего внедорожника... Я горжусь тем, что на ралли «Париж – Дакар» (где экипажи «Нивы» тоже не раз завоевывали и золото, и серебро, и бронзу), когда однажды «Нива» стала серебряным призером, а вполне могла, подав протест на нарушение правил победителем, что имело место, стать первой, французский гонщик «Нивы» сказал: «Лучше быть вторым в Дакаре после многокилометровой гонки, чем первым после судейского протокола». Я снял перед ним шляпу – мы можем себе позволить такое...

Запомнился уникальный случай, когда экипаж из Санкт-Петербурга побил установленный американцами рекорд по подъему на Эльбрус, занесенный в Книгу Гиннеса. Питерцы, путешествуя по Тибету, совершенно не думая ни о каких рекордах, просто заехали в базовый лагерь, откуда альпинисты начинают подниматься на Эверест. Там опешили: «А зачем мы столько носильщиков нанимаем, когда вы вот так, своим ходом?..» Рассказав об этом случае в родном городе, ребята услышали: «Да вы вообще су-

Александр
ВАСИЛЬЧУК:

К тому времени, когда появилось разрешающее Постановление ЦК КПСС и правительства СССР, стало ясно, что надо выпускать не 25 тысяч, как планировалось, а 50 тысяч автомобилей. И что построить корпуса быстро, не имея никаких заделов, невозможно. Так в 1976 году было принято решение использовать для выпуска новой машины 62-й корпус, который предназначался для расширения центра запасных частей. На этот корпус были брошены все силы.

Он стал чуть ли не комсомольской стройкой. Мы были молоды, честолюбивы. Практически все руководители, направленные на строительство, были примерно одного возраста. Мне в 76-м был 31 год. Евгению Бузыцкову, который был направлен с перспективой на начальника цеха, – 30, Владимиру Зуеву – зам. начальника цеха № 45-3 – 29, Анатолию Мелешихину – 29, Петру Сенюкову – столько же, только ныне покойному Юрию Васильевичу Баганову – под 40...

Штатного расписания тоже поначалу не было. Я на «Ниву» пришел в должности зам. начальника цеха сварки – придумали такую клетку. Потом следовала неофициальная должность – начальник комплекса, и позднее официальная – помощник директора СКП по производству автомобилей ВАЗ-2121. Когда запустили первый автомобиль, надо было создавать производственную структуру. Появилось штатное расписание, назначили начальников цехов...

К строительству привлекали людей с действующих производств. И все добровольно «кидались на амбразуры». Мы в то время не знали, что такое сверхурочные. Ра-

АВТОВАЗ СПОСОБЕН СОЗДАТЬ «НИВУ» ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

• Из первых уст



масшедшие! Вам оставалось всего 80 метров, чтобы побить рекорд...» Тогда они, подготовившись, вернулись туда через год. Их координаты фиксировали местные, американец, включенный в состав экипажа, и два американских спутника. Рекордная отметка была пройдена «Нивой» с запасом. Этот автомобиль сейчас в Тольятти и ждет своего часа, когда построят автомобильный зал в Техническом музее. Также у нас хранится и автомобиль, который был в Антарктиде. И тот, что высаживался на Северный полюс...

– Правда ли, что когда вы были в Японии, японцы вас на руках носили?

– Нет, на руках никто не носил. Но принимали очень хорошо. Я был единственный русский, которого допустили в центр разработки «Ниссана». Меня очень хорошо принимали «Хонда», «Судзуки». Наверное, эта сказка пошла вот откуда. За полгода до начала выпуска «Виттары» представители фирмы «Судзуки» были в гостях на ВАЗе. Прощаясь, вручили мне сувенир и красочный проспект. Когда после их отъезда я стал листать его, увидел сделанное от руки посвящение: «Соавтору «Судзуки-Виттары» с уважением от специалистов фирмы «Судзуки». И две росписи. Одна принадлежала президенту фирмы «Судзуки», вторая – руководителю разработки этого автомобиля. Дело в том, что первая «Виттара» по идеологии сильно смахивала на наш автомобиль.

– В какую страну поступила в продажу первая «Нива»?

– Первой капстраной после СЭВ, куда поступила «Нива», была Франция. Понятно почему. Именно там шла сер-

тификация, после окончания которой часть зарубежные поставки. Но наиболее в самом начале, как это ни парадоксально в Германии. Там была тогда очень снежная зима, запечатлевшая, как по бургу ходит только «Нива»...

– Есть огромное количество прои...
– в том числе бульдозеры, машины задними колесами, плавающие, Какие еще есть «Нивы», которые по...

– «Нива»-грузовик, болотоход «Мар...
дорожные машины, модификации с уг...
мой «Капрал», «Сталкер»... Сейчас по...
ляется машина путевого обходчика –...
блупроводами. Я ее называю «Ведьма»...

Есть автомобили другого назначения...
ведь за рулем» в Цирке на Цветном б...
до сих пор. Раскатывает медведя не т...
ка, но и по улице на «Ниве». Специаль...
внедорожниками пользуются медики,...
тели, горняки, милиция. З...
любят борцы за национальное освобо...
– это самая легкая боевая машина пех...

Много проектов можно отнести к ра...
Самым интересным, на мой взгляд, д...
для Сибири – «Аэроплот». Так как в С...
чем дорог, внедорожник там незамени...
ходит на берег реки, раскладывает «...
везется на прицепе. На него заезжает...
четыре барабана, «обрастает» венти...
15 минут готов автомобиль на воздуш...
де он развивал скорость до 50 км в ча...
Это было отснято на пленку. Когда фил...
завидовали. Думаю, рано или поздн...

В 1977 году в Западной Германии
очередь на приобретение «Нивы»
была длиннее, чем на «Мерседес».

СОЗДАТЕЛИ «НИВЫ» ТВОРИЛИ ЧУДЕСА

ботали полный световой день, по 10–11 часов, и никому не приходило в голову просить доплату за переработку.

А как трудились! На стройке гремела молодежная бригада Эльвиры Крупинной из СУ-17 КГС. Она была членом президиума ЦК профсоюзов СССР. Под ее началом верхолазы красили межферменные пространства. Работали в опасных условиях по три смены. Стелли профилированные листы на фермах. Наверх ведрами подавали белила и красили из пульверизаторов. Приходишь утром – они уже пару пролетов прошли. Если обещали выполнить задание к определенному числу – слово держали железно.

Из строителей еще хотелось бы отметить Минмонтажспецстрой, Тольяттинское монтажное управление № 1. Монтажники-верхо-

лазы тоже творили чудеса. Монтировали все несущие балки, все конвейера, подвесные сварочные машины и т.д. Управление очень выделялось среди строителей-подрядчиков. Все же их было как минимум десяток: электрики, вентиляционники, сантехники...

Дел было невпроворот. Сейчас говорят: когда запускали автомобиль, корпус имел 70 % готовности. На самом деле – хорошо, если наполовину. Линии шасси, линии передка не было. Сваривали их на времянке. А сами линии поступили из Италии через год. Окраска тоже была закончена только через год. До этого возили кузова в 44-й цех главного корпуса на тележках. Кстати, очень правильно сделали, что задержали окрасочный комплекс. Уже тогда было понятно, что машина удачная, люди ее полюбят, и она будет нарастать. Так что требовалось в выделенные квадратные метры вписать максимальные мощности. В конце концов пришлось окрашивать 75 тысяч автомобилей!

При первом запуске не обошлось без проблем. Лопался припой на кузове, и я потом возил бригаду на Горьковский автозавод, где мы учились изживать брак. Слабыми оказались лонжероны брызговика. Пришлось даже остановить на пару месяцев выпуск автомобиля, чтобы срочно сделать усиление брызговиков. Изготовить по тем временам за два месяца штампы на такую серьезную, крупную деталь было чуть ли не подвигом. Но это было сделано. В основном под началом главного инженера ПрП Евгения Всеволодовича Крауша.

5 апреля 1977 года с конвейера в корпусе 062 Волжского автозавода сошел первый полноприводный автомобиль повышенной проходимости ВАЗ-2121 «Нива», оригинальная конструкция которого была полностью разработана инженерами ВАЗа.

Администрация и профсоюзный комитет СКП поздравляют коллектив производства «Нива» с 30-летием со дня выпуска первого автомобиля ВАЗ-2121.

От всей души желаем вашему коллективу успехов в работе, благополучия и здоровья вам и вашим близким!

В.Г.ШЕНДЯПИН, директор СКП
М.В.ЗУБОВ, председатель профкома

В 2007
увеличит
ных модификаци
сяч. Еще 5 тысяч
ций предполагает

Очень и...
шла по гла...
деталь шел...
дования Н...
ва. И на нац...
ный кондук...
томатизаци...
уровень ав...
ров, получе...
работает во...
О высоча...
торских си...
Петр Миха...
тантиниви...
историю...
...Первы...
третьем ча...
инженера В...
ныне поко...
спирта. Мы

НИВУ" Я

мы имели право на большую популярность. И хотя зима. И сохранился на заснеженном Гам-

зводные от «Нивы» с бронированными... появились благодаря особенностям?

ш», коммунальные и новой хребтовой рамы газодвигателей для контроля за тру-

в ступе»... Так, номер «Медальера» существует только по арене цирка оборудованными журналисты, спаса-

Ниву» больше всего жденье этих стран хоты...

вряд экзотических. был проект «Нивы» Сибири рек больше, м. Автомобиль при-

Аэроплот», который «Нива», крепится за пяторами — и через

ной подушке. На волс, на снегу — до 15. м показывали, все

ю к этому проекту рнуты. Может, на

вом уровне... «Нива», как ковер-

молет, позволяла площадь поистине ный проект: в со-

дская программа по Она неплохо продгала на базе винта

ролета. Предложеге — опытный обра-

се тем, что с распа-

Дорогие машиностроители!

В 1972 году технический совет ВАЗа утвердил смелую, не имеющую аналогов в мире концепцию автомобиля для сельской местности — «закрытый» несущий кузов и «легковой» уровень комфорта. В январе 1974 года были начаты государственные (приёмочные) испытания автомобиля. Заключение госкомиссии гласило: «Автомобиль выдержал приёмочные испытания и пригоден для постановки на производство и поставки на экспорт». Именно благодаря самоотверженному труду специалистов УГК, которые разработали всю необходимую документацию, провели испытания и выполнили постановку на производство автомобиля ВАЗ-2121, 5 апреля 1977 года в корпусе 062 изготовлен первый серийный внедорожник.

В день 30-летия со дня выпуска первого автомобиля «Нива» желаю всем труженикам ВАЗа, причастным к его созданию, участвующим в его сборке и эксплуатации, благополучия, удачи, новых творческих достижений и личного счастья!

С.В.ГАЙСИН, исполнительный директор ОАО «АВТОВАЗ» по техническому развитию

дом Союза программа захирела, а ветряки косяками стоят по всей Европе.

Также вместе с прибалтами во времена Советского Союза разрабатывался проект прокатного автомобиля. Это была «Нива с тентом», который заканчивался за передним сиденьем, а дальше начинался прицеп со сдвоенными колесами. Там было три места для отдыха, плитка газосвая, умывальник — словом, дом на колесах. Литовцы рассуждали просто. Взял автомобиль напрокат, будку оставил на месте отдыха где-нибудь на море, а на авто разъезжай где хочешь. На ВАЗе было изготовлено и испытывалось три таких образца. Занимался этим конструктор **Валерий Иванович Доманский**. Потом СССР распался, и все рухнуло в одночасье...

— **Есть ли на заводе такой потенциал, который бы работал над новой «Нивой» так же, как когда-то над первой?**

— Потенциал такой на заводе, безусловно, есть. Сегодня АВТОВАЗ способен создать «Ниву» третьего поколения. Но чтобы потенциал реализовать, нужны работа, тренировка.

— **Такая задача когда-то на каком-то уровне ставилась?**

— Что подразумевать под этим? Помимо задач, необходимы ресурсы. Но я должен сказать и другое. Конструкторы стали чрезмерно законопослушны. Все ожидая, что сначала появится бюджет, а потом — автомобиль. А я говорю: для проектирования никакого бюджета не надо. Никогда на эти цели в нашей стране не появлялся бюджет раньше опытного образца! Надо было показать его в Совмине и в ЦК. И если там кивали одобрительно — начинали готовить постановление, которое становилось началом большой работы. Сегодня изменилось только то, что свои проекты надо защищать в собственном совете директоров.

Записала Ольга УЛЬКИНА



году АВТОВАЗ планирует производство трехдверной внедорожника до 35 тысяч пятидверных модифицируются выпустить в ОПП.

интересная, напряженная работа в кондуктору. Спрос за эту с начальника управления оборудования **Васильевича Ляченко** родном заводе сделали главным, который тогда по уровню авиации в несколько раз превосходил автоматизации главных кондукторов из Италии! Он качественно с 30 лет.

ишей ответственности конструктор и говорить не приходится... **Ильевич Прусов, Георгий Конс Мирзоев** — эти имена вошли в

и кузов мы сварили ночью. В су. Позвали тогда зам. главного **Алексея Соколова**, йного. Он приехал с бутылкой «замачивали» этот кузов до шес-

Записала Ольга УЛЬКИНА

Один взгляд назад

ЭТО БЫЛА ПРОГРЕССИВНАЯ, ОРИГИНАЛЬНАЯ ИДЕЯ

В годы, когда «Нива» только готовилась к производству, большую работу по освоению технологий её выпуска вела техническая служба МСП. Своими воспоминаниями об этом делится **Николай Максимович ГОЛОВКО**, в то время главный инженер МСП, а сегодня — советник исполнительного директора ОАО «АВТОВАЗ» по техническому развитию:



— Нам пришлось заниматься анализом и выбором направления в технологии на программу производства «Нивы», которая была в 10 раз меньше программы «Жигулей». Предлагались разные идеи, но мы выбрали правильное направление, решив применить специальное оборудование, что позволяло обеспечить достаточно высокую эффективность и качество.

Техническими службами завода была проделана огромная работа по комплексной разработке и реализации проекта по производству автомобиля «Нива» в очень сжатые сроки. Самостоятельно спроектированы и освоены в большом количестве оснастка, режущий, вспомогательный, мерительный инструмент, нестандартное оборудование, транспортные и конвейерные системы, сборочные стенды и т.д.

В работе по проекту «Нива» закладывалась перспектива создания массового производства переднеприводных автомобилей. Важнейшим условием являлось освоение на ВАЗе узлов привода передних колес. Заводом были приобретены лицензия фирмы «Харди-Спайсер» на шарнир равных угловых скоростей и лицензия фирмы «Берфильд» на метод холодного выдавливания внутренних корпусов шарнира.

Если скептики нам предсказывали, что мы будем не менее пяти лет готовить и осваивать производство шарниров, то специалисты МСП под руководством **В.М.Акоева** выполнили эту задачу за два года. А поскольку в переднеприводных автомобилях это один из основных элементов, то уже при освоении «Нивы» был получен очень ценный опыт.

«Нива» была первой полностью самостоятельной моделью, созданной на ВАЗе, и имела большое значение для дальнейшего развития завода.

(По материалам книги «ВАЗ: страницы истории»)

Уважаемые работники МСП!

30 лет назад усилиями специалистов разных направлений был создан уникальный автомобиль «Нива», ставший самым популярным российским внедорожником.

И для нас большая ответственность и честь — производить узлы и агрегаты для нашей любимой «Нивы» и всех модификаций на её базе. Мы стараемся делать всё от нас зависящее, чтобы популярность автомобиля ещё долго оставалась на высоте.

От лица администрации и профсоюзного комитета МСП поздравляем с юбилеем «Нивы» всех, кто принимает участие в её выпуске. Счастья вам и всем вашим близким, успехов и процветания!

**В.В.БОКК, директор МСП
Ф.А.ШИРОКОВ, председатель профкома**

Старт внешней сборки

«РУССКИЕ ПОПАЛИ ТОЧНО В РЫНОЧНЫЙ ПРОБЕЛ»

писал о «Ниве» в 78-м году австралийский журнал «Аустромотер».

В конце 70-х — начале 80-х ВАЗ царил на рынке полноприводных авто, «Нива» была вне конкуренции. Тогда же на ВАЗе начали думать о развитии экспорта автомобилей в разобранном виде. Первые практические результаты в этом вопросе (часто по политическим причинам) были достигнуты лишь в декабре 84-го года. Тогда с греческой фирмой «Автомеханика», что возле древнего города Фивы, была подписана первая Памятная записка. На основании нее вскоре был заключен контракт на поставку этой фирме автокомплектов «Нивы».

В марте следующего года с Волжского автозавода на Пелопоннесский полуостров ушли первые контейнеры с деталями к автомобилям «Нива». Это событие стало значимым для всей автомобильной промышленности СССР, ведь завод по сборке советских автомобилей впервые был открыт в капиталистической стране.

Налаживать производство «Нивы» в Греции помогали зам. главного инженера СКП **Юрий Староверов** и начальник бюро компоновки УГК **Валерий Кротов**. Уже в мае 85-го года был собран первый автомобиль. Тогда же была начата продажа автомобилей. Особенно популярны они стали у жителей сельской местности. За первые пять лет «Автомеханика» собрала около 3,5 тыс. автомобилей.

Международный автомобиль



ДОСТОЙНЫЙ СОПЕРНИК МИРОВЫХ ВЕЗДЕХОДОВ

Нет такого уголка на земле, где не встретишь «Ниву». Она успешно трудится на всех континентах. Владельцы русских внедорожников — люди самых разных профессий и возрастов. На своих «съездах» фанаты «Нивы» участвуют в соревнованиях на специальных сложных трассах. В Германии в 2004 году слёт проходил в каменоломнях, и эта сложная местность была по душе водителям и по плечу «Нивам»!

А вот что писал о русской «Ниве» в 1979 году **Стюарт Маршалл** из Лондона: «...С проблемой бездорожья сталкиваются многие англичане, которые на выходные дни хотят выбраться в свой загородный домик. Идеальным с этой точки зрения можно считать «Рейндж ровер», однако я сильно сомневаюсь, чтобы после покупки загородного коттеджа вы могли бы выложить еще 10 тысяч фунтов стерлингов за такой вездеход, даже если предположить, что вам страшно повезет и вы сможете достать новую машину.

За 30 лет своей истории «Нива» поставилась более чем в 110 стран мира. АВТОВАЗ освоил множество экспортных вариантов внедорожника.

Такова проблема. В качестве выхода могут предложить советскую легковую автомашину повышенной проходимости «Нива», на которой я езжу последнее время.

Испытывая летом 1978 года «Ниву» на танкодроме, я был приятно удивлен, с какой легкостью эта машина выбирается из грязи и спокойно преодолевает крутые подъемы.

Случай помог мне убедиться в том, что «Нива» буквально незаменима в плохую погоду в условиях бездорожья. Если бы не она, мне бы пришлось отменить зимой этого года встречу с моими друзьями, так как они не могли преодолеть снежные заносы на пути к нашему дому. Я съездил за ними на своей «Ниве» и привез по узким дорогам Суссекса, которые в те дни были непроходимы для обычного автомобиля. Потом я вывозил своих гостей обратно, и машина уверенно шла по снежной целине, преодолевая сугробы и заносы. Я ни разу не столкнулся с опасностью завязнуть. На следующий день моя «Нива» спокойно тянула на буксире машину с лопнувшим радиатором, преодолев восьмикилометровый путь по дороге, покрытой глубоким талым снегом.

Несмотря на небольшие габариты, в салоне «Нивы» свободно размещаются пять взрослых пассажиров. По всем стандартам она представляет собой удивительно выгодную покупку. Многих англичан она устроит гораздо больше, чем любой из английских вездеходов...»

Татьяна РАЛКА, директор музея ОАО «АВТОВАЗ»



В 2005 году **Николай Дудин**, директор центра сборочных комплектов ОАО «АВТОВАЗ», подчеркнул:

— Бесценный опыт, полученный в Греции, был во всем многообразии использован специалистами центра сборочных комплектов в новых проектах.

Тамара ПИЩУЛЕВА, хранитель фондов музея АВТОВАЗа

Раритеты

«НИВЫ»-1977

На днях в заводском музее АВТОВАЗа прошла встреча первых владельцев «Нивы» выпуска 1977 года.

— В нашем городе на учете стоят всего 18 автомобилей «Нива» 1977 года выпуска, — сказала директор музея АВТОВАЗа Татьяна Ралка. — Мы обзвонили практически всех владельцев этих машин — и, к сожалению, выяснили, что 14 автомобилей уже не на ходу. Однако 4 машины мы все-таки разыскали.



Из приглашенных в музей явились только два владельца раритетных «Нив». Семья Стрельцовых, Николай Владимирович и Светлана Николаевна, подъехала к музею на своей «Ниве», в которой с 1977-го был заменен только кузов. Эта машина фактически оказалась «фамильной», она перешла к ним от зятя. Однако свою «Ниву» он не забывает. Когда на этой «Ниве» приезжают тестя и теща, «обнимает» ее капот со словами: «Моя родная машина! Больше всех она мне нравится».

— Мы на этой машине и на дачу, и за грибами путешествуем, — говорят Стрельцовы. — Однажды поехали в дождь и слякоть в лес, а там нашей «Ниве» (в ее-то годы!) пришлось вытаскивать забуксовавшую новенькую «десятку».



Еще один владелец раритетной «Нивы» — бывший вазовец, а ныне частный предприниматель Владимир Васильевич Иванов. Его «Нива» практически не тронута временем, в ней все подлинное, ничего не менялось с 1977-го. Купил ее Иванов лет 8 назад у сельчанина из Васильевки. По его словам, прежний хозяин был аккуратным, «Нива» хорошо сохранилась:

— Езжу на ней и на дачу, и на рыбалку, и за грибами. В дальних поездках тоже все нормально, ездил и в Ульяновск, и в Ростов. Общий пробег у автомобиля более 300 тысяч километров. Все работает, единственная проблема — сейчас надо глушитель поменять. Для такого «стажа» (30 лет!) это — минимальный ремонт.

Представитель Международной ассоциации дилеров ОАО «АВТОВАЗ» Юрий Целиков пригласил владельцев первых «Нив» принять участие в автомобильном параде. Такие «ветераны»-автомобили могут показать себя и на параде!

Диана СТУКАНОВА

Реклама

ООО «САЛОН ОКОН И ДВЕРЕЙ»

Спецпредложение ДВУХКАМЕРНЫЕ СТЕКЛОПАКЕТЫ
 Элитные немецкие окна «REHAU» по цене «КВЕ»
 Беспроцентная рассрочка работникам ВАЗа и бюджетникам.
 ДВЕРИ 500
 10000 руб. Вырежи. Получи подарок или скидку 500р.
 пр-т Ст. Разина, 4А, т/ц «Дон», 4 эт., оф. 10 (пр. крыло), тел. 50-25-21.
 Св-во 63 № 002071603 от 27.05.2004 г. выд. МРИ МНС РФ № 2 по Сам. обл.

УСТАНОВКА СЧЕТЧИКОВ ВОДЫ

предприятие «Энергоконтроль»

- квалифицированно
- быстро
- кредит

Телефон 51-54-80



Лиц. Д № 580962 от 18.04.05. выд. Федеральным агентством по строительству и ЖКХ

Аква-Инвест
 ПОРОЛОН от 65 руб./лист
 СИНТЕПОН от 30 руб./п.м
 НЕЙЛОН от 85 руб./п.м
 ул. Коммунальная, 46
 Т.: 39-15-50, 61-14-39
 12 кв-л, б-р Гая, 19, т/д «Метелица»
 Предъявителю купона СКИДКА 5%

ВСЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ РОССИИ!
 КЕРАМИЧЕСКАЯ ПЛИТКА
 САМЫЕ НИЗКИЕ ЦЕНЫ!
 магазин КАФЕЛЬ
 5 кв., Ул. Юбил., 25, «Рыбий глаз», внутр. дворик
 тел. 777-686 без выходных с 9.00 до 19.00

ЗАО АКБ «ГАЗБАНК» Генеральная лицензия №9316 от 22.07.2002 г. выдана ЦБ РФ
И-ПО-ТЕ-КА
 от ГАЗБАНКА
 ТАРИФЫ СНИЖЕНЫ!
 на СТРОИТЕЛЬСТВО на ПОКУПКУ на РЕМОНТ
 WWW.GAZBANK.RU 20-09-09 WWW.GAZBANK.RU

Магазин «1000 мелочей», ул. Революционная, 38, тел. 37-41-12, 75-17-57, 34-55-21, т./ф. 34-82-90
 будни: 10.00-19.00, субб.: 10.00-18.00, воскр.: 10.00-17.00
 e-mail: mail@1000-m.ru, www.1000-m.ru
К СВЕТЛОМУ ПРАЗДНИКУ ПАСХИ!
 Для выпечки:
 • формы для кексов, куличей и тортов
 • противни антипригарные
 • хлебопечь
 • электродуховки «ASEL», «Смотрич»
 Для праздничного застолья:
 • блюда пасхальные для куличей и яиц
 • чайные, кофейные и столовые сервизы
 • самовары электрические с художественной росписью, гжель
 ПАСХАЛЬНЫЕ ШКАТУЛКИ, ПАННО НАСТЕННОЕ

Рисуем вместе - делаем мы!
 ШКАФЫ-КУПЕ
 немецкие технологии
 встраиваемая мебель
 EVROLINE
 Дзержинского, 98, 31-25-25, 31-84-31 (доб. 219)

выставка
ЯРМАРКА ВЕСНА
 5-8 апреля
 Тольятти | УСК «Олимп» Приморский б-р, 49
 Организатор:
 ЭКСПО-ТОЛЬЯТТИ
 EXPO-TOLIATTI
 тел./факс: (8482) 48 94 87, (8482) 48 94 69
 e-mail: fair@expotol.ru
 www.expotol.ru
 Время работы выставки: 5, 6, 7 апреля с 11.00 до 20.00;
 8 апреля с 11.00 до 16.00
Только 4 Дня !!!
 Уникальные коллекции из льна от лучших производителей России

ОКНА «СВЕТЛОФФ» ВАЗОВЕЦ, ТЫ
 1-комнатная 23 310 руб.
 2-комнатная 31 525 руб.
 3-комнатная 43 360 руб.
 Пример расчета гашения займа на сумму 31525 руб. (стоимость остекления 2-комнатной квартиры)

месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
сумма	2758	2784	2810	2837	2863	2889	2916	2942	2968	2994	3021	3047

 Общая сумма выплат — 34835 руб. Переплата по займу — 3310 руб.
 тел.: 280-776, 314-729, 361-451 Молодежный б-р, 15
 Льготные условия займа для работников ОАО «АВТОВАЗ»!
 Социальный тел.: 710-404, 710-400
ОСТЕКЛИЛ СВОЮ КВАРТИРУ?

НЕБЕСНАЯ ПОГОДА
КАНЦЕЛЯРИЯ НА ЗАВТРА
 Завтра, 6 апреля, по прогнозам синоптиков, ожидается облачная погода, возможен дождь, дневная температура воздуха 7 – 9 градусов тепла, ветер южный, 3 – 6 метров в секунду, атмосферное давление 742 мм рт. ст.
 Метеосводка подготовлена по данным сайтов Интернет



Главный редактор
 К.ПРИСЯЖНИК

УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ — открытое акционерное общество «АВТОВАЗ»

Редакционная коллегия:
 О. Кирышкина (зам. гл. редактора)
 Н. Кулахметова (ст. редактор)
 Р. Фрумина (зав. отделом)
 Ю. Михайлин (фотокорр)
 ТЕЛЕФОНЫ:
 приемная: 75-74-76;
 факс (8482) 53-40-79, 73-87-98;
 ответственный секретарь:
 75-74-77;

отдел производственных вопросов: 13-58-79, 73-87-98, 13-57-93, 53-41-53;
 отдел социально-экономических и бытовых проблем: 13-50-05, 73-87-98, 73-89-81;
 отдел городской жизни, культуры, здравоохранения и писем: 73-88-00, 13-22-79;
 рекламная служба: 70-05-05.
 АДРЕС: 445633, г. Тольятти, ВАЗ, корпус УЛИРа. E-mail: gazeta@vaz.ru

Зарегистрирована компанией телерадиовещания и печати ОАО «АВТОВАЗ» в Федеральном государственном учреждении «Поволжское межрегиональное территориальное управление» Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Регистрационный номер ПИ №7-0276.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются. Гонораром оплачиваются материалы, заказанные редакцией. Редакция не всегда разделяет мнение автора. Ответственность за рекламные материалы несет рекламодатель. При использовании материалов ссылка на «ВА» обязательна. Газета отпечатана офсетным способом в типографии ДИС ОАО «АВТОВАЗ». Номер подписан в печать в 18.50, по графику — 19.00. Индекс 52400 Цена свободная Заказ 3371 Тираж 10625