

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Владимир Анатольевич Маркелов (на фото слева) и Василий Михайлович Малыхин (на фото справа) – участники сборки первых автомобилей ВАЗ-2101. «Волжскому автостроителю» Герои Социалистического Труда рассказали, какой они помнят историю рождения «единички».

ВАЗ БЫЛ МЕЧТОЙ ДЛЯ МНОГИХ

– Вы стали одними из первых работников ВАЗа, присоединившись к его коллективу в 1968–1969 годах. Что вас привело на большую стройку и как вы в ней участвовали?

Малыхин Василий Михайлович (далее по тексту – **В. М.**):

– После увольнения в запас из рядов Советской армии работал на Горьковском автомобильном заводе. Уже было известно, что строится крупнейший автозавод не только в Советском Союзе, но и в Европе. Многие мечтали принять участие в его возведении, увидеть новое оборудование. Хотя кто-то стремился и за повышением, и чтобы получить жильё. Мне, как специалисту, рекомендовали ехать в Тольятти. Прибыл в 1968-м. Первое время трудился на строительстве Автоза-

водского района: ВАЗа ещё не было. Когда стали вырисовываться корпуса завода, начали комплектовать бригады. Поступало оборудование из Италии, мы приступили к монтажу. Позже многих отправили на стажировку в Турин, чтобы узнать оборудование и продолжить его монтаж и наладку.

ЦК КПСС и Советское правительство в 1970 году решили выпустить автомобили раньше намеченного по контракту с итальянцами срока. А у тех не хватало специалистов, чтобы ускориться. И после возвращения из Турина мне поручили сформировать бригаду по монтажу и наладке сварочного оборудования. Были люди с опытом работы на автозаводах, были совсем не знакомые с автомобильной промышленностью – приходилось подучивать. И воспитывать: одни были готовы работать сутками, другим после смены хоть трава не расти. Но в итоге трудился ударно:

НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЕЛАЛИ ЛЮДИ С ЗАКАЛКОЙ

и две смены кряду, и в выходные. В такие дни супруга приносила нам ведро супа или окрошки: столовая на заводе была одна, попасть туда было сложно. В отведённое нам время задание выполнили. Сначала смонтировали стационарные сварочные машины, потом подвесные клещи. Далее помогли итальянским специалистам монтировать и налаживать автоматические линии. В ручном режиме опробовали оборудование, подготовились к пуску.

работал в бригаде слесарем МСР, когда завод начал набирать мощность, стал старшим рабочим.

ВЕЛИКОЕ БЫЛО ВО ВСЕМ

– Было ощущение причастности к неординарному событию? Всё-таки создавали первый народный автомобиль в стране.



Маркелов Владимир Анатольевич (далее по тексту – **В. А.**):

– Ещё на политзанятиях в армии нам рассказывали о будущем заводе в Тольятти. И после службы в Советских войсках по комсомольской путёвке поехал на строительство Волжского автомобильного. Это было закономерное решение: в то время многие молодые люди интересовались техникой.

В отделе кадров ВАЗа меня встретил представитель СКП Анатолий Нефёдов, рассказал, что я буду работать в производстве, где соберут первый автомобиль, с нуля и до момента, когда заведётся мотор и машина поедет – заинтересованность стала ещё больше. Так в 1969 году я поступил в цех 45/3 СКП.

Сначала помогал строителям Автозаводского района. После отправили стажироваться на Запорожский автомобильный завод, где нам с технологами рассказали процесс сборки, как читается документация, познакомили с деталями. Четыре года

В. М.: Великое было во всём, ведь чтобы сварить только кузов, нужно изготовить и соединить массу деталей. Чтобы на главном конвейере смогли уложить проводку, надо приварить к деталям скобы, затем прижать их. Чтобы установить сиденья, надо сделать и приварить кронштейны. И тысячи таких мелочей, из которых выходят большие узлы.

Итальянские специалисты говорили, мы не выпустим в столь короткий срок автомобиль. Но советские люди на всё были готовы и всё могли. Сварили первые кузова, отправили их на сборку!

В. А.: По телевизору в новостях рассказывали, с главного конвейера Волжского автомобильного завода каждую минуту сходит автомобиль. Однажды ко мне подошёл пожилой человек, приехавший на ВАЗ с экскурсией: «Курю с шести лет. Знаю, что в левом кармане спички, в правом – сигареты, но за минуту не успею прикурить, а здесь – машина собирается!» Он понял, как это возможно, только на линии схода, увидев полностью конвейерное производство.





– В конце 60-х активно шли эксплуатационные испытания прототипов автомобилей. Что вы знали о будущем «первенце» ВАЗа?

В. М.: Много информации было, и в печати, и по радио. Сварщикам и сборщикам «первых» руководители объясняли, какими будут будущие автомобили. Готовили к массовости производства и к его сложности. Каждый должен был выполнить свою операцию: не сварит кто-то кронштейн – конвейер может встать. От каждого зависел конечный результат.

В. А.: В 70-е в стране предприятия автопрома выпускали машин всего-то тысяч 400 в год. А здесь один завод за год обещал произвести 660 000 автомобилей! И была коллективная ответственность. Выполняешь свою операцию и проверяешь, как сделаны все предыдущие.

В. М.: Видел прообраз будущего автомобиля ВАЗ ещё на стажировке в Италии. Знал, каков он в ремонте и обслуживании: впечатления были колоссальные, ожидания – высокие. То, что я увидел, не имело сравнения ни с какими нашими заводами. Хотя я работал до этого на крупнейшем Горьковском автозаводе, создавал для него сварочное оборудование.

В. А.: К примеру, выпускавшийся с 1960 по 1969 годы «Запорожец» звали «горбатым» – за «дизайн». А ВАЗ-2101 – он же красавец! И технически это был совсем другой автомобиль, требовавший намного меньше усилий по обслуживанию. Так, на «Москвиче» было до 20 точек смазки. В «единичку» заливай бензин, антифриз и езжай. И хоть позже ВАЗ-2101 нарекли «копейкой», кому доводилось сидеть за рулём машины, звали её ласково – «птичка», «ласточка», женскими именами.

ОДНО СЛОВО – «НАДО»

– Как СКП готовилось к выпуску первого автомобиля?

В. М.: Многотысячный коллектив был уже сформирован, и, как говорил, каждый должен был выполнить свою

работу вовремя. Но если мелких деталей можно было заготовить впрок, то с кузовами это было невыполнимо (накопители организовали позже). Всё шло с конвейера на конвейер. И каждый понимал свою высокую ответственность: сварщики, сборщики, технологи, монтажники, обслуживающий персонал.

В. А.: На главном конвейере монтаж в основном провели строители. Бригады помогали в этой работе и наполняли участки необходимой оснасткой.

– Первый главный инженер ВАЗа Евгений Башинджагян отмечал: волнение при подготовке к производству ВАЗ-2101 вызывала конвейерная сборка, так как в этом процессе силён человеческий фактор, плюс люди были непривычными к принудительному такту работы. Как готовился персонал?

В. М.: Рабочие быстро обучились. Узнали, как можно остановить автоматическую линию, чтобы немножко отдохнуть. Незаметно нажимали стоповые кнопки на пультах на разных позициях. Были случаи, приходилось устанавливать «ловушки» в пультах, в шкафы управления и с верхнего уровня наблюдать, кто «озорничает». Так что остановки мог проконтролировать и технически доказать, нарушителей лишили премии за месяц – баловать перестали.

В. А.: На главном конвейере, где проходила сборка, вводили временный техпроцесс: вместо положенных 20 человек, в бригадах работали на одного-два больше – чтобы при необходимости подменить основной персонал. Ну а после того как люди освоили операции, стали выполнять их быстрее. Тела привыкли к ритму и движению конвейера: не глядя, голову наклоняли вправо, влево, пригибались. Только новички шишки набивали, пока учились.

В. М.: Довели всё до автоматизма. Это мы первую линию запускали в напряжении. Вторая и третья очереди пошли легко: набрались опыта.

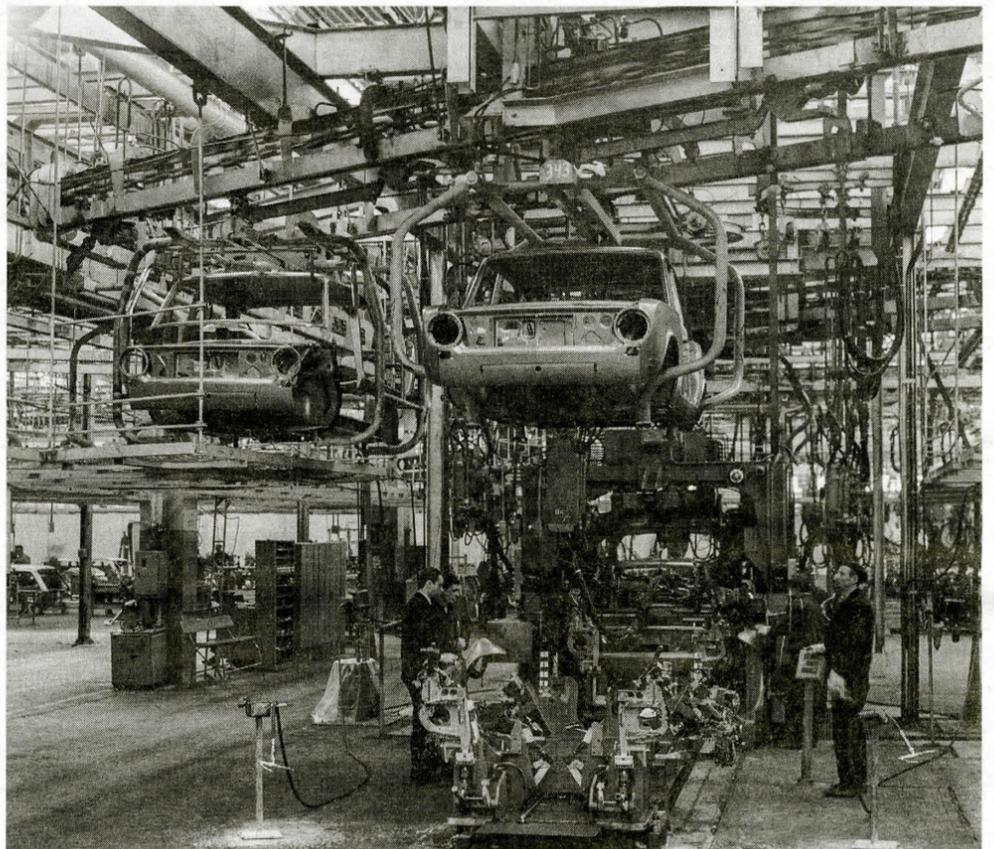
– Что за история со своейвольной сборкой автомобиля до старта производства на главном конвейере была?

В. А.: Итальянцы русских называли немного «деревянными». И перешедшие в СКП с Горьковского автомобильного завода Спекторов Игорь Алексеевич и Семишин Александр Васильевич решили доказать обратное. Достали неокрашенный кузов, детали, собрали автомобиль и приехали на нём к учебному классу, где специалисты ФИАТа готовили к первому выпуску ВАЗ-2101 начальников участков и мастеров, которые затем должны были обучить рабочих.

В. М.: Итальянцы говорили, у нас мало практики, но сильна теоретическая подготовка. Да, мы мало имели опыта, мало кто видел, как собирают автомобиль.

участвовать в сборке, сказали явиться на работу во вторую смену. Где-то в шестом-седьмом часу вечера на четвёртую вставку пришли машины. Здесь – самый ответственный узел: установка двигателя, заднего моста. Здесь машина приобретает вид. Наша 311 бригада ставила переднюю подвеску. Помогали итальянские специалисты. Общими усилиями собрали одну-две «единички», третью уже сами. Были крючковые движения, но делали добросовестно, качественно – выполнили задание. Потом в сторонке смотрели: сиденья, колёса ставят – настройку всё лучше. Собрали. А к машине и не подойдёшь. Прошло десять лет, купил свою, тогда сел за руль.

В. М.: Была разъяснительная работа в коллективе: выпустить автомобиль – честь. Событие приурочили к 100-летию со дня рождения Ленина. Проходил съезд коммунистической партии: у всех



В. А.: Но у нас была ответственность и добросовестность, и только одно слово – «надо». Могли смену отработать, вторую: не выполнишь задание – не уйдёшь домой.

В. М.: Когда запустили первую линию, приходилось работать сутками. Как выросли мои дети, и не знал. Однажды ночью за мной приехали: линия остановилась. Спросил коллегу, как он ищет неисправность – верно. Велел дальше идти по линии: через 10 минут будешь специалистом. Руководитель ругался за потерю времени, но мы получили ещё одного сотрудника, способного управлять сварочными линиями.

ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ

– 18 апреля 1970 года конвейер ожил. Вы собирали первые шесть автомобилей чуть менее суток. Каким помните тот день?

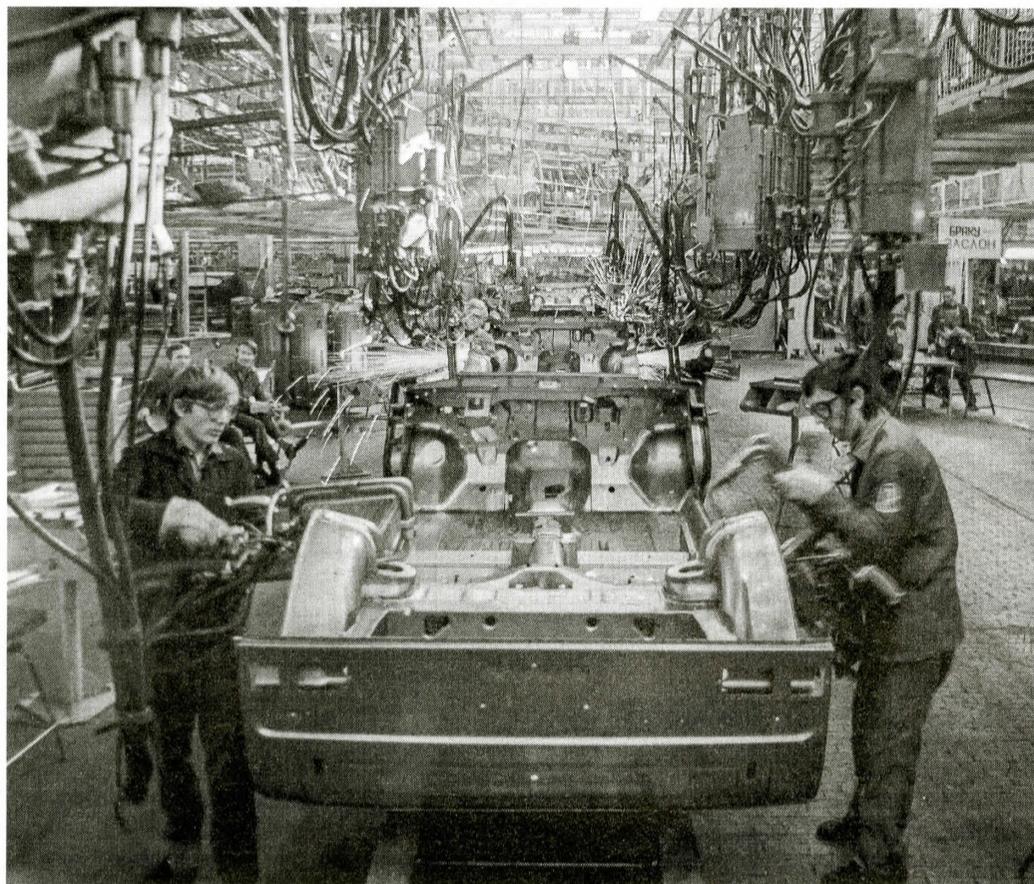
В. А.: Событие не было гласным. Главная линия конвейера отгорожена щитами, за которыми ещё идёт стройка. Проходы на вставках тоже отгорожены. Тем, кто в бригаде должен был

было приподнятое настроение – многим и не надо было агитировать, все понимали важность события. И когда первый автомобиль собрали на главном конвейере, радость была беспредельная. Сварил какой-то крючочек – внёс свою лепту: без твоей деталюшки не было бы кузова, не было бы автомобиля.

– Как после старта производства работали над качеством?

В. М.: Качеству и до серийного производства уделялось большое внимание. Контролёры проверяли каждый узел, каждую точку сварки. Со стартом серийного производства внимание стало ещё пристальнее. Нормы простоя оборудования сократили до 20 минут в смену – столько было в нашем распоряжении, чтобы сделать наладку, устранить неисправности. Превысим лимит времени – накажут деньгами.

В. А.: Каждой бригаде и цеху давали норматив качества. Перебрали дефектов – премию вся бригада не получит. И, как сказал, работали сутками: сделал, пропустил брак – оставайся после работы, устраняй. С наращиванием темпов производства нормативы качества становились строже.



АВТОМОБИЛИ ЗАВОДА ОСТАЮТСЯ ЛУЧШИМИ

– **ВАЗ-2101** был мечтой миллионов. Вы стремились его приобрести?

В. М.: После возвращения со стажировки в Италии купил «Запорожец». Можно было встать в очередь за ВАЗ-2101, но меня в неё не включали: есть уже автомобиль. Смог только в 90-м купить ВАЗ-2109.

В. А.: Очередь была для работников завода, но давали три-пять машин в год на производство. Приобрел автомобиль через десять лет после начала выпуска ВАЗ-2101, и то большое спасибо родителям – помогли набрать деньги. Как награждённому Знаком Почёта скидку сделали. Хотел «пятёрку», что была дешевле, но сказали, получишь только «семёрку».

– Вы отдали АВТОВАЗу большую часть жизни. Что для Вас значит это предприятие, ваша профессия и ВАЗ-2101?

В. А.: Это было любимое дело: на работу шли как на праздник. Была закалка. В зимы, когда автобусы не ходили, другие производства города останавливались, а главный конвейер запускался в 7:00: шли пешком на завод. И работала ведь в основном молодежь: 23 года и моложе.

Мне АВТОВАЗ дал путёвку в жизнь и веру в людей. Автомобили завода были и остаются лучшими – начиная с меньшей суммы налогов и стоимости обслуживания.

В. М.: Волжский автомобильный завод оставил большой след в жизни каждого, кто работал на нём, и кто живёт в Тольятти. Я доволен тем, что пришлось работать на таком предприятии, выпустить первые автомобили и уйти на пенсию с того же места, где начинал. Всё время работал на одном месте, на тех же автоматических линиях, что монтировал и принимал, что эксплуатировал – их же передал молодым. «Ту заводскую проходную я не забуду никогда»... Завод – мой родной дом.

