

50 НАША ИСТОРИЯ. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Участники сборки первых автомобилей ВАЗ-2101 (слева направо): Виктор Данилов, Анна Никонова, Юрий Астахов

ТАК ПОЯВИЛСЯ ПЕРВЫЙ ВАЗ!

19 апреля 1970 года на Волжском автозаводе были собраны первые шесть автомобилей ВАЗ-2101. Свидетельствами этого значимого исторического события стали несколько любительских снимков и воспоминания очевидцев. К 50-летию со дня выпуска первых автомобилей «ВА-Волжский Автостроитель» открыл в апреле прошлого года рубрику «Наша история. Время первых». В течение года журналисты встречаются с ветеранами АВТОВАЗа, свидетелями того времени и событий. Они рассказывают, о том, как шло строительство завода и подготовка к выпуску первого автомобиля, благодаря каким людям и решениям он появился на свет, о разных вехах развития компании. Накануне главного юбилея АВТОВАЗа «Волжский Автостроитель» встретился с участниками сборки первых ВАЗ-2101 и попросил их рассказать, как это было.

МЫ СМОГЛИ!

Виктор Данилов,
слесарь МСР цеха № 45-2:

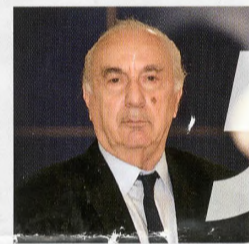
– В марте 1970 года поступил на завод и сразу же включился в подготовку сборки автомобилей. В нашем цехе был организован учебный класс. На занятия ходили все бригады: знакомились с тем, как итальянские специалисты собирают автомобиль. Раза два-три показали, и делай сам. Каждый пробовал выполнить свою операцию на кузове, установленном в классе.

В это же время для выпуска на конвейере первых ВАЗ-2101 отбирали кузова, детали, готовили рабочие места. Но лишь 18 апреля объявили: «Сегодня будем собирать автомобиль». С завода отпустили рано, велели прийти в конце дня.

Вернулись на конвейер поздно вечером: шла сборка. Моя девятая бригада устанавливала стёкла, подгоняла двери, багажник. Я ставил уплотнитель багажника.

Автомобили к нашему участку подошли уже за полночь. Работали с волнением: в первый раз собирали машину! Конвейер двигался медленно, с остановками, во время которых люди не спеша выполняли операции.

Отправились домой уже утром, когда автомобили «встали» на колёса. Радовались: мы смогли! Все жили в общежитии, поэтому праздник не обошёл никого: говорили о событии, делились мыслями и восторгом.



Евгений Башинджагян,
первый технический директор
ВАЗа, заместитель министра
автомобильной промышленности
СССР:

– В сборке были заняты пять-семь инструкторов ФИАТа и 70-80 рабочих. Скорость конвейера – минимальная. Попытки обойти проектные решения пресекались. На Вазе с первого дня действовала жесткая установка: до полного освоения проекта рационализаторство запрещено. В полночь вдоль конвейера прошел Поляков.

Около трех часов ночи 19 апреля кузова подошли к установке по монтажу колес. Откинулись кронштейны подвески, и машины встали на «ноги». Первую «вывел» с конвейера инструктор ФИАТа Савоини, вторую – начальник участка сборки Сафонов. После регулировки колес и обкатки на стенде, автомобили подверглись форменному органолептированию: люди сгрудились у них, пытаясь хотя бы прикоснуться. Затем участникам события разрешили прокатиться. Машины носились по свободным площадям второй и третьей очереди конвейера с включенными фарами, под рев клаксонов. Трека еще не было. Опасное занятие прекратили. Автомобили установили в ряд – смотрелись они великолепно. Паломничество началось с утра – шли заводчане, монтажники, строители, военные... Так появился первый ВАЗ.



ОТВЕЧАЛИ ЗА КАЧЕСТВО ЛИЧНО

Юрий Астахов,
бригадир бюро отдела технического
контроля СКП, позже – начальник
цеха № 45-4:

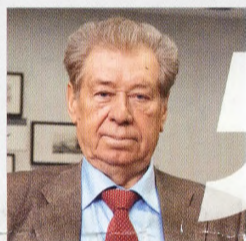
– Устроился на Волжский автомобильный 6 апреля 1970 года. Запомнилось, что из отдела кадров на улице Победы всех направляли в баню, помыться с дороги: люди прибывали со всего Союза. В тот же, первый день, познакомился с итальянскими специалистами, заводом, новым городом и общежитием. Два квартала Автозаводского района уже были построены, в остальном – кукурузное поле.

Буквально через неделю меня назначили бригадиром БТК и велели изучать технологию контроля сборки автомобиля. Итальянцы уже говорили по-русски, я тоже быстро освоил их язык: могли объясниться.

Ещё шла стройка. Проходных, так называемого периметра – ограждения завода – не было. В главном корпусе стояли ящики с оборудованием, рабочие укладывали напольную «шашку». Была протянута одна – первая – линия главного конвейера, с которой спускались подвески.

Узнали с коллегами, что будем участвовать в сборке первых автомобилей, 15-16 апреля. Хотя до этого все предчувствовали большое событие: 100 лет со дня рождения Ленина не могло пройти просто так.

Утром 18 апреля сообщили: «Сегодня». На столах, принесённых из столовой, кабинетов, и расставленных на протяжении всего конвейера, выложили детали. Сборка первых машин продолжалась два дня (с 18 на 19 апреля – прим. «ВА»). Уже когда достигли проектной мощности, справлялись за 20 минут. А в тот момент конвейер шёл на минимальной скорости, часто останавливался. Кое-что не полу-



Николай Ляченков,
начальник конструкторского
бюро КВЦ, позже директор КВЦ,
СКП, первый вице-президент,
первый заместитель генерального
директора АВТОВАЗа:

– 19 апреля 1970 года был значимый день для всех, кто работал на заводе, независимо от должности – будь то рабочий, уборщица или генеральный директор, и, наверное, для большинства горожан. Кто-то наблюдал это событие на сборочном конвейере, кто-то слышал о нём по радио, кто-то из телепередач, кто-то от соседей. Но это был праздник – однозначно.

Во-вторых, автомобиль собирался на конвейере, за который мы, кавэцэшники, отвечали головами. Главный конвейер – завершающее звено большой системы: всё должно работать как часовой механизм, сбой в одном элементе парализует весь процесс. Сборка первых автомобилей была экзаменом. Выдержали его.

чалось. Итальянские слесари-инструкторы помогали. Не все детали подходили хорошо: смежники тоже отработывали технологию впервые. И конвейер не мог работать идеально. Опробовались все процессы.

Сложной операцией оказалась установка лобового и заднего стёкол: бились, не всегда подходили к проёму кузова, сборщики ещё не владели нужными навыками в совершенстве, плюс операция была объективно непростой.



С коллегами из ОТК отслеживали правильность установки деталей и работы механизмов. Если находили дефект, то проверяли всю технологическую цепочку производства, чтобы выявить причину недочёта. Каждый из контролёров следил за соблюдением технологии на своём участке. Если всё нормально – ставил штамп и подпись: отвечали за качество лично.

До 1970 года я работал на Запорожском автомобильном заводе, и мог сравнивать: ВАЗ внедрил, по аналогии с ФИАТом, передовой шестиступенчатый контроль качества, который начинался с изготовления деталей и заканчивался на испытательном треке. Конечно, в момент сборки первых автомобилей трека ещё не было. Машины гоняли по автодорогам в сторону Санчелеево, Центрального района, Ягодного. Как именно испытывали первые автомобили, мне трудно сказать. Но знаю, что их проверяли, разбирали, доводили.

Когда закончили с коллегами контроль в своём цехе сборки кузова № 45-2, то продолжали идти за кузовами. Это был уже другой цех, но было интересно.



Николай Головкин,
экс-директор МСП, экс-директор
по техническому развитию АВТОВАЗа,
директор научно-технического
центра:

– 19 апреля 1970 года стал счастливым историческим днём, когда вся вазовская семья, включая механиков, радовалась и восторгалась: пройдена часть сложного пути. Это имело большое психологическое значение для участников эпопеи создания ВАЗа. Для коллектива МСП это был ещё и сигнал к более активным монтажным, пусконаладочным работам, к максимальному скорому обеспечению конвейера своими двигателями и узлами. Вместе с тем радость успеха не выходила за пределы коллектива: преодолён лишь участок пути. Все были погружены в ежесуточную работу по созданию завода.

Дождались схода автомобилей с конвейера. Сейчас это историческое событие, тогда же было завершением трудной работы, в которой многое делалось впервые. Впервые шла конвейерная сборка машины. Тут же разбивались ящики с крупногабаритным оборудованием, строители продолжали укладывать тротуар, дороги. Не было ажиотажа. Были энтузиазм, всеобщее желание поучаствовать в процессе. Было ощущение праздника. И, скажу прямо, 19 апреля мы отмечали не 100-летие Владимира Ильича, хотя были партийными, а выпуск первого автомобиля ВАЗ. Отмечали в общежитии, вместе с итальянцами.

В конце апреля ещё надо было согласовать работу подразделений завода и смежников: конвейер мог работать неритмично. Но в мае стали наращивать темпы, конвейер начал действовать чётко: ежедневная сборка составила 20 автомобилей в день, к сентябрю – 100. В 1973 году выпустили «миллионник». Первые автомобили были как первые буквы в прописи: после них получалось только лучше.



ШЛИ ВСЮ НОЧЬ, НЕ СПАЛ НИКТО

Анна Никонова,
слесарь МСР цеха № 45-3:

– 9 февраля 1969 года прилетели с девчатами из Омска в Тольятти, 11 числа нас приняли на ВАЗ – малярами, штукатурами, плиточниками. Отправили на строительство Автозаводского района. В конце года забрали на завод. Подруги помогли укладывать «шашку», а меня определили на склад.

Когда точно началась подготовка к выпуску первых автомобилей, не скажу. Но самый первый ребята собирали в боксе, что находился рядом с моим



Василий Мальхин,
участник сборки первых автомобилей,
Герой Социалистического Труда:

– Была разъяснительная работа в коллективе: выпустить автомобиль – честь. Событие приурочили к 100-летию со дня рождения Ленина. Проходил съезд коммунистической партии: у всех было приподнятое настроение – многих и не надо было агитировать, все понимали важность события. И когда первый автомобиль собрали на главном конвейере, радость была беспредельная. Сварил какой-то крючок – внёс свою лепту: без твоей деталюшки не было бы кузова, не было бы автомобиля.



складом. Заглядывала туда: автомобиль был собран на базе чёрного, неокрашенного кузова. (Накануне запланированной сборки рабочие СКП осуществили пробную сборку машины, чтобы доказать итальянским инструкторам профессионализм русских работников. – прим. ВА).

В день сборки первых шести автомобилей я выдавала инструменты и детали.

Однако и в самой сборке женщины участвовали. В основном нас задействовали в подсобных работах.

Так, когда конвейер с кузовами стал подходить к нашему цеху № 45-3, меня, Любу Тихонову и Лиду Щелканову поставили на линию обрывать упаковочную ленту, в которую были замотаны болты на днищах машин. Старались, чтобы мельчайшей полосочки бумаги не осталось, чтобы затем гайки «сели» идеально. И каждый на своём посту стремился выполнить операцию максимально хорошо.



Владимир Маркелов,
участник сборки первых автомобилей,
Герой Социалистического Труда:

– 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 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 – настроение всё лучше. Собрали!

Закончив работу, пошли дальше за автомобилями: наблюдали за каждой последующей операцией, если нас не прогоняли. Не могу передать словами чувство, которое тогда испытала. Происходило нечто новое, и мы к этому прикасались. Все, кто заканчивал свою операцию, убирали рабочие места и шли за машинами до тех пор, пока их не сгоняли с конвейера. Шли всю ночь: не спал никто. Было желание схватить и обнять каждого – такая царила радость.

Как сошёл с конвейера автомобиль, не было видно из-за множества собравшихся людей. Каждый старался подойти к «первенцу», дотронуться до него, прижаться к кузову. Наш коллега Толя Дюжаков тайком фотографировал происходящее. А потом ребята пошли в цех: отмечать радостное событие. Мы, девчонки, отправились домой пешком. Не было усталости. Спать не легли: волнение, энтузиазм давали невероятную бодрость. И даже спустя 50 лет, вспоминая день появления на свет первого автомобиля ВАЗ, испытываю непередаваемые по своей силе и уникальности эмоции.