

ст. 40. (Тем)

ФОТО

Согласитесь, рассматривать старые фотографии – это интересно. Времена то или иное событие, тем более черно-белую хронику. Особенно, если с фотографиями. Эту небольшую подборку фотографий мы публикуем впервые. Некоторые из фото публикуются впервые. И запечатленных на них. Но, поверьте, даже более чем все эти фотографии объединяет



Площадь АВТОВАЗа огромна – порядка 600 гектаров. Первоначально была чуть меньше, около 514 га. На рубеже семидесятых первый генеральный директор **Виктор Поляков** подписал весьма необычный приказ – о широком применении велосипедов в качестве внутризаводского транспорта. Масштабы производства уже тогда были таковы, что дойти пешком из одного конца в другой – это уйму времени потерять! Строительство продолжалось повсеместно, разрытые котлованы и траншеи делали проблемным передвижение внутри завода даже легковых автомобилей, не говоря уже об автобусах. Кстати, на этой фотографии вы видите как раз автобусы, доставлявшие рабочих со смены и на смену. Правда, тогда многие пользовались попутками, которые охотно подбирали людей, ехавших с работы (не в пример нынешним автолюбителям, часто игнорирующим пешеходов даже на «штатных» переходах и остановках). А о тех временах многие вспоминают так: перешагнул окошко, дошел до дороги, сел на попутку – и домой... Про окно – это не опечатка. Присмотритесь к фотографии: остекление первого этажа есть пока не везде. И вазовцам не обязательно было добираться до вставок, чтобы выйти из цеха. Нет тут пока и проходных с турникетами, не видно и забора... Как же тогда боролись с «несунами», спросите вы? Не поверите – внушением. Лишь в крайних случаях – весьма редко – увольняли. И этого вполне хватало. Да, другое было время... Совершенно другое.



А вот, собственно, и один из первых полигонов испытаний. А ее прототипа – «Крокодила Гены». В то время главный **Годзинский** периодически отвечал и за исполнение сельхоз на прототипе одновременно по оргделам и автомобиль испытательского бездорожья картофельных и морковных полей. Эта «картошка-моркошка» – тоже часть истории и АВТОВАЗа. А ведь выросло уже поколение, которому и представить было... Если отстраненно вспоминать об этом, и вправду получились специалисты, закончившие вузы, работающие на производстве были непременно «отпахать» на сельхозработках. Весной – сборе помидоров, осенью – на картошке, капусте, корнеплодах водством были закреплены свои подшефные хозяйства. Работать ранее, составлялись списки. Отказаться от этой повинности было ально. При том, что за такую работу дополнительно никто не основную работу на ВАЗе никто не отменял, выполнять план должно было вне зависимости от работы на полях. Зато уже и пристрастие милиции, следившей, чтобы трудовой люд не сп можно было купить (!) только что собранный овощ по магазин трудно сегодня объяснить молодому поколению, выросшему сии, что это был очень даже большой плюс. Поскольку в сам вался овощ, уже изрядно «поживший» на складах и базах, вял всегда. И выбирать продукты было нельзя. Бери, что насыпал Ну, чтобы быть до конца честными, добавим, что поездки е веселым задором романтизма. Перед поездкой отдели обь рублю», после работ накрывались «поляны» на лоне бескр истоки многих будущих вазовских свадеб как раз заклад «картошке-моркошке».



Вообще, АВТОВАЗ изначально создавался в атмосфере необычайного душевного подъема, настоящей трудовой романтики. Стройка ВАЗа была делом чести для его создателей. Это сегодня молодежь «комсомольского», как бы сказали лет тридцать назад, возраста щеголяет друг перед другом модными обновками, «мобилями», автомобилями. Да нет, не иронизирую, нет в этом ничего плохого... Просто в те годы была другая страна, другие ценности. Все тогда одевались попроще, жили скромнее. Лозунг «автомобиль не роскошь, а средство передвижения» тогда звучал с настоящим вызовом! Потому что действительно был роскошью... Но, конечно, и тогда людям, особенно молодым, хотелось выделяться из толпы. И самым распространенным способом это сделать было хорошо работать. Вернее, работать лучше всех. Потому что хорошо работали вокруг тебя практически все. А уж попасть вот на такие плакаты было смерти подобно... К туеядцам, ловчилам и разгильдяям повсеместно относились с презрением, как к людям второго сорта. Вот такое было время! Только не спрашивайте, почему сегодня все обстоит иначе. Не ко мне вопрос.

Все на заводе знают, что 62-й цех – цех сборки «Нивы». Но изначально этот цех был предназначен для других целей, он строился как центр запасных частей. Причем строительство его давалось заводу очень непросто. В советской распределительной системе деньги на любую стройку требовалось «выбивать». Объяснять чиновникам целесообразность тех или иных затрат было очень сложно. И тем не менее цех уже был почти построен... когда выяснилось, что он будет перепрофилирован под другие нужды. В управлении главного конструктора работы по проектированию будущей «Нивы» шли своим чередом. Параллельно встал вопрос, где будет вестись производство внедорожника. Конструкция-то была принципиально иной по сравнению с «классикой», и на главном конвейере собирать новый автомобиль было невозможно. А пустить эту новую нитку нужно было очень быстро. В июне 1975 года руководством завода было официально объявлено о решении начать серийный выпуск автомобиля ВАЗ-2121 на производственных площадях корпуса № 062. И меньше чем за два года проект был реализован. Как и сам автомобиль, проект конвейерной линии по его производству был исключительной и уникальной разработкой вазовских специалистов. Сваренный кузов «Нивы» на специальных тележках увозился на окраску в главный корпус. Потом тем же путем возвращали вновь на конвейер в 62-й корпус. Причем длина-то у корпуса небольшая. И чтобы «впихнуть» в него нитку конвейера, его «загнули змейкой»... И когда корпус сборки «Нивы» посетил председатель Совета Министров СССР **А.Н. Косыгин** – он попенял вазовцам: мол, хуже сделали конвейер, чем итальянцы. Понятно, что никто не осмелился тогда возразить одному из первых лиц страны, что могли бы и лучше – если б дали вовремя и достаточно денег на проект... Но и в этих условиях вазовцы сказали новое слово в мировом автомобилестроении, создав первый в мире массовый легковой автомобиль повышенной проходимости с полным приводом!



Примерно полтора десятка таких вот «рафиков» с началом перестройки разъезжали по странам Европы. Перед учебным классом по техобслуживанию и ремонту вазовских автомобилей на специальных стендах крепились двигатель, задний мост, и еще целый ряд оригинальных вазовских деталей. Важные классы были оснащены плакатами со схемами и набором специнструментов. Собственно, представлены были именно такие конструктивные особенности. В составе бригады непременно был и сам вазовский автомобиль. А на заводе вели обучение персонала зарубежных дилерских компаний. Да, наши автомобили за рубежом пользовались немалой популярностью только в странах бывшего соцлагеря. География вазовского присутствия охватывала все пять континентов планеты, и это без учета 11 стран, которые мы лишь отвоёвываем назад позиции, утерянные за годы э...



ПАМЯТЬ

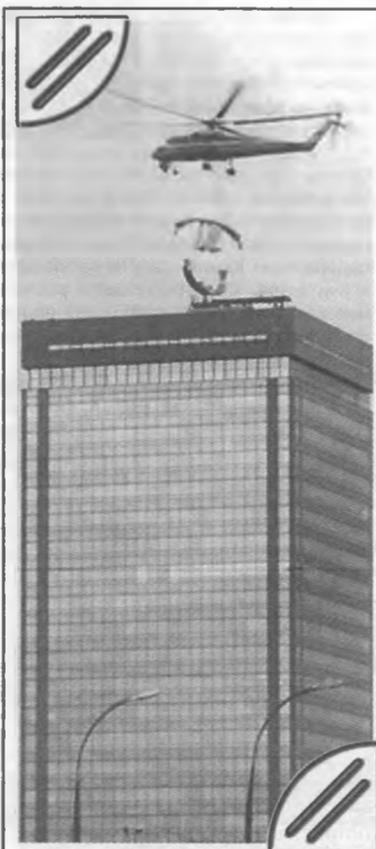
порой необычайно увлекательно. И чем дальше от нас по-
данные открытия для себя можно сделать, глядя на
делает целая эпоха...

или для вас, дорогие читатели, вместе с музеем АВТОВАЗа.
уже видели. А кто-то, возможно, был участником событий,
знаю, многие вещи иногда полезно посмотреть по-новому. Тем
наша с вами история.



Высотка – не только наше главное административное здание. Автоза-
водский район ведь задумывался по совершенно конкретному архи-
тектурному проекту, и три высотных здания, три небоскреба должны были
составить единую композиционную ось. Ее южная точка – ставший прит-
чей во языцех долгострой высотной гостиницы за Приморским бульваром
(где ныне в пристрое располагается ТРК «Вега»). Центральной точкой
должна была стать так и не возведенная «высотка» в районе ДЖИТ. А на се-
вере, связав город и АВТОВАЗ, замыкать конструкцию была призвана как
раз «высотка» вазовская. К сожалению, далеко не все задумки при строи-
тельстве Автограда удалось воплотить. Например, так и не появился в
городе трамвай, хотя специально под него были спроектированы наши
знаменитые своей неимоверной шириной тольяттинские проспекты. Вот и
судьба «высоток» оказалась неудачной... Кроме вазовской. Хотя и тут не
все было гладко.

Два самых высоких здания Тольятти закладывались практически парал-
лельно строительству первого производства – КВЦ – в начале 1967 года.
Но лишь в конце 1995 года заводоуправление было сдано в строй. Говорят,
что в свое время деньги, предназначенные для окончания этого строитель-
ства, «оттянула» сперва московская Олимпиада в 1980 году, потом у стра-
ны были еще какие-то насущные проблемы... Вот и получилось, что в сред-
нем на каждый этаж высотки ушел один год. Кстати, внешний вид заводо-
управления за это время серьезно изменился – поначалу остекление вы-
глядело совершенно иначе, позднее его полностью перемонтировали. А се-
годня облик АВТОВАЗа, да и всего Тольятти невозможно представить без
этой элегантной синей «свечки» с эмблемой-ладьей на крыше.



Кстати, отдельного слова, по-
жалуй, заслуживает и сама
эмблема. В 2001 году эту
конструкцию высотой 5 метров и
шириной 15 метров расположили
на крыше административного
здания. Вся конструкция в общей
сложности весит 45 тонн и враща-
ется при помощи электродвигате-
ля со скоростью 1 оборот за
4,5 минуты.

Десять подъемов потребова-
лось вертолету МИ-10, чтобы дос-
тавить на вершину «высотки» бло-
ки эмблемы и сопутствующее
оборудование. Работали верто-
летчики не просто мастерски, а
самоотверженно. У них за плеча-
ми были сотни многотонных подь-
емов, но вазовская операция, как
они сами признавались, уникаль-
ная. Прежде всего из-за предель-
ной близости к «высотке»: трудно
было рассчитать, как поведет се-
бя огромная парусящая конструк-
ция при неожиданном порыве
ветра. А тут еще сложности с
аэродинамикой... Над самой кры-
шей одни воздушные потоки, а в
нескольких метрах, за скосом, –
обрыв крыши и уже совсем другая
воздушная среда. Поэтому ради
безопасности людей монтаж вел-
ся в ноябрьские праздники, когда
в заводоуправлении и вокруг него
было минимум народа.

В музее
АВТОВАЗа
это одна из
уникальнейших
фотографий –
четыре гене-
ральных дирек-
тора Волжского
автомобильного
– трое бывших и
один действую-
щий – за одним
столом. Они
встретились все
вместе един-
ственный раз за
всю историю
завода. Это было в июле 1996 года во время празднования 30-летия АВТОВАЗа на сцене ДЖИТ.

Виктор Поляков жмет руку **Алексею Николаеву**. Рядом сидят **Валентин Исаков** и **Владимир Каданников**. Только в этот день не смог из-за болезни прийти на встречу **Анатолий Житков**... Больше генеральные никогда не собирались вместе. Буквально через полгода из жизни ушел В.Исаков, в ноябре 1997 года не стало и А.Житкова.



А 10 июня 2004 завод про-
щался со своим «папой»,
как называли его те, кто ра-
ботал рядом с ним. Прах Вик-
тора Полякова, скончавше-
гося 1 июня в Москве, после
панихиды во Дворце спорта
«Волгарь» отправился в свой
последний путь. Траурный
кортеж прошеествовал по го-
роду в направлении АВТО-
ВАЗа. Катафалк проследов-
вал мимо научно-техничес-
кого центра, административ-
ного здания и заводских про-
изводств. Впереди кортежа с
портретом Виктора Николае-
вича ехала легендарная ва-
зовская «копейка»...



Эта гигантская звезда на фото – фундамент знаменитой «шоколадки», здания НТЦ. Мало кто знает, что НТЦ стал, по сути, последней советской государственной гражданской стройкой (мы, понятно, сейчас не берем в расчет строительство космодромов, военных и стратегических объектов). Весной 1986 года Тольятти посетил тогда еще генсек **Михаил Горбачев**. Это был один из первых его выездов в качестве первого руководителя страны «в люди», в рабочий коллектив. Значимость АВТОВАЗа для экономики страны была несомненной и в то время. Стоял солнечный апрель, начиналась перестройка. После десятилетий застоя в сердцах и умах людей была эйфория от неведомого будущего, открывшегося с приходом во власть нестандартного политического лидера. Вазовцы гирляндами свисали из окон, чтобы увидеть Горбачева и его супругу хоть мельком. Но и на самого Михаила Сергеевича завод и главный конвейер произвели впечатление. И в одном из выступлений он произнес знаменитые слова: «ВАЗ должен стать законодателем мод в мировом автомобилестроении...». Вазовцы от такого заявления даже слегка опешили. Но тут же подхватили: тогда, мол, нужно под это дело подводить конструкторско-исследовательскую базу, как принято во всем мире! Решение о создании отраслевого научно-технического центра по легковому автомобилестроению правительство СССР приняло 4 сентября 1986 года. Из общего государственного котла были выделены средства на возведение НТЦ. И кто знает, состоялся бы этот проект, случись визит Горбачева, скажем, годом позже, когда стали проявляться первые неу-
тешительные результаты новой экономической политики страны?..

...Когда мы говорим, что Волжский автозавод уникален – это несколько не преувеличение. Уникальны личности, стоявшие у его истоков и руководившие им все эти годы. Уникальны технологии, созданные для АВТОВАЗа и на АВТОВАЗе. Да сами цели, стоявшие перед производством, изначально были совершенно уникальными! В стране, едва оправившейся от последствий величайшей из войн, не просто создать собственный автомобиль – а сделать его товаром массового потребления. Ни Форд, посетивший эту стройку века, ни сами итальянцы, продавшие нам свою технологию, до самого конца не верили в возможность осуществления этой задачи. А мы это сделали. Потому что главная уникальность Волжского автомобильного – его люди. Мы с вами. И нам с вами дальше писать эту славную летопись. А пока – примите эти несколько фото на память. С праздником, вазовцы!

Юлия ЕФИМОВА

Подготовлено по заказу отдела корпоративной культуры УОСР ДСУ