

ПЕРВЕНЕЦ РОЖДАЛСЯ В БУРНЫЕ ДНИ

Представьте, что с помощью фантастической машины времени мы перенеслись в апрельские дни 1970-го... Картину ярких событий, происходивших на ВАЗе в тот период, воссоздали участники встречи, состоявшейся недавно в пресс-клубе КТИП ОАО «АВТОВАЗ».

«ДИТЯ» СОТРУДНИЧЕСТВА

Историческая дата – 19 апреля 1970 года – на нашем заводе официально признана Днем первого автомобиля. Хотя, как и во всякой истории, здесь было немало нюансов.

Не случайно участники встречи в пресс-клубе подчеркивали, что в апреле 1970-го был сделан первый «технологический шаг» к серийному производству. И правильнее событие 18 – 19 апреля 1970-го было бы назвать «первой технологической сборкой». Приводилось даже документальное свидетельство о том, что фактически конвейерная сборка первых моделей ВАЗ-2101 началась в августе 1970 года...

Тем не менее, «из песни слова не выкинешь». В апреле 1970-го напряжение энтузиазма на Волжском автозаводе достигло апогея. Ставилась задача собрать первые автомобили к 100-летию **В.И.Ленина** (22 апреля). Конечно, это было непросто. Первенец-автомобиль, вернее, первенцы должны были соответствовать всем канонам «фиатовской» сборки. Один из участников нашей встречи **Алексей КОРОВИН** (в прошлом – мастер, а затем заместитель директора СКП) вспоминает:

– Шел постоянный тренинг. Был организован специальный участок, учебный класс, где мы изучали технологию сборки. Смотрели, как это делают опытные итальянские мастера. И сами на «черном» кузове, с уже готовыми деталями, учились собирать автомобиль.

В те напряженные дни, 18 и 19 апреля, помню, какое волнение и чувство ответственности объединяло всех участников сборки... Каждый по-своему осознавал необычность момента. И хотя официально съемки запрещались, кое-кто приносил в цех фотоаппарат. На тех любительских снимках и отразились бесценные мгновения истории.

– Дух солидарности и сотрудничества, казалось, витал в воздухе, – говорит **Сергей БОРИС**, бывший в 1970-м начальником отдела ВАЗа по работе с иностранными специалистами. – Все специалисты инофирм, в первую очередь – обязательства, неукоснительно выполняли свои обязательства. Вместе с



На площадке готовящегося к пуску ВАЗа один из «автомобильных королей» – Г. Форд-младший

ними мы создавали, что наше сотрудничество носит не только экономический, политический, но и общечеловеческий характер. Наверное, с того момента началось сближение и взаимопонимание двух миров и двух идеологий на нашем заводе... Не случайно автомобиль, который мы создавали совместно, стал популярным и надежным в те годы – не только в России, но и за рубежом.

ФОРД ВОСХИТИЛСЯ «РУССКИМ ЧУДОМ»

...Так совпало, что за несколько дней до сборки первых «копеек», а точнее – 15 апреля 1970 года, на ВАЗ приехал **Генри Форд-младший**. Об этом вспоминает **Сергей Борис**:

– Визит Форда-младшего не был протокольным, скорее – «ознакомительно-деловым». Форд хотел лично убедиться в том, что «русское чудо» не миф. Во время визита его сопровождал первый генеральный директор ВАЗа **Виктор Поляков**. Американский «автомобильный король» задавал дотошные вопросы, из коих можно было понять – в автомобильном производстве он разбирался досконально... Ему показали главный корпус и прессовое, механосборочное, металлургическое производства. Форд не скрывал своего удивления. В финале визита не преминул заметить:

– При всей мощи нашей фирмы я не уверен, что «Форд» осилил бы такие огромные объемы строительства и производства, которые осваиваются на ВАЗе...

И неожиданно поинтересовался:

– А что, господин **Аньелли** (в то время президент **ФИАТ**а – **прим.авт.**) до сих пор не был на ВАЗе и не видел то чудо, которое здесь сотворили? Я ему обязательно позволю и расскажу о ваших успехах.

Конечно, приятно доброжелательность высокого гостя. Но, зная вездесущую практичность американцев, нельзя не задаться вопросом: а для чего, собственно, Генри Форд-младший приезжал на ВАЗ? Конечно, прагматизм с его стороны

был. Не случайно он интересовался, какие американские фирмы заняты в советско-итальянском проекте. Форд просчитывал, насколько в перспективе все-таки выгодно для него участие в этом проекте...

Судя по всему, Генри Форд-младший был человеком с феноменальной памятью. **Сергей Борис** рассказал характерный эпизод:

– Специально для американского гостя в КВЦ был изготовлен оригинальный сувенир. Небольшая протяжка – инструмент, который способны сделать только истинные мастера с микронной точностью. А надо сказать, что в то время на автозаводах мира инструментальных производств, как правило, не имелось. Смысл сувенира был в намеке, что ВАЗ – в отличие от других предприятий – обладает собственным инструментальным производством. Этой идеей я поделился с нашими руководителями, но меня, мягко говоря, не поняли. Ну что это, мол, за подарок? Все равно я положил протяжку в карман – и в самом конце встречи, когда Генри Форду-младшему вручали подарки, обратился к нему: «Господин Форд, извините, хочу вручить вам необычный сувенир. Вот этот инструмент...» Он тут же восторжничал: «О! Это – протяжка!» Взял подарок с явным удовольствием, причем не отдал помощнику, а бережно положил в карман...

История эта имела продолжение. Через несколько лет мы встретились с Фордом в Америке на автосалоне. Мало того, что он узнал меня, так еще и вспомнил про «сувенирную протяжку». И рассказал, что с тех пор она хранится у него в «личном музее оригинальных подарков».

Визит Форда-младшего был своего рода «лакмусовой бумажкой», проявившей рекордные сроки созидательной работы вазовцев.

ПОБЕДА «НА ВСЕХ ФРОНТАХ»

Важно понять дух и настрой, которые вели наших людей к маленьким и большим победам в те непростые дни. Не случайно участники встречи в пресс-клубе КТИП АВТОВАЗа вспомнили эпизод из более ранней истории. Самым острым в конце 1969-го был вопрос о пуске тепла в главный корпус. Ценой неимоверных усилий 10 декабря 1969 года тепло пустили в некоторые цеха СКП и МСП. И тогда немецкие (!) специалисты назвали эту победу «Второй Сталинград». Эта самостоятельная надлись в главном корпусе работала не менее сильно, чем традиционные агитки...

Возвращаясь к теме сборки первых автомобилей, **Сергей Борис** подчеркнул, что эта победа ковалась «на всех фронтах»:

– Не стоит забывать, что ВАЗ строили не только вазовцы, но и вся страна. Это разделение труда позволило сконцентрировать усилия и многое успеть в рекордные сроки.

Свою лепту в создание первенца Волжского автозавода внесли тысячи специалистов – проектировщики, строители, конструкторы, испытатели, технологи, сборщики... «Копейка» стала базовой для всей последующей гаммы моделей ВАЗа классической компоновки. Как известно, спустя 30 лет с начала выпуска, в 2000 году, автомобиль ВАЗ-2101 был признан «Российским автомобилем XX столетия». Судьба этой модели – счастливая!

Диана СТУКАНОВА, фото Юрия МИХАЙЛИНА

