

Есть на заводе место, куда непременно устремляются, помимо главных конвейеров, многочисленные гости, в их числе и журналисты. Речь идет о треке, где проходят испытания наши малолитражки. Не случайно трек частенько „мелькает“ на экранах телевизоров, когда следует рассказ о ВАЗе.

Но в недалеком будущем это вазовское „экзотическое“ место „померкнет“ перед комплексом испытательных автомобильных дорог НТЦ, называемым так по технической документации, а в народе именуемым автополигоном. Строительство его ведется в сорока километрах от города, вблизи сел Ташелка и Сосновка на границе с Ульяновской областью.

Почему так далеко, а не в районе КВЦ, например? Все мы знаем, как выбирали площадку под строительство ВАЗа. Рассматривалось много городов и весей, но выбор пал именно на тогдашний Ставрополь-на-Волге. Нечто подобное произошло и с автополигоном. Для его размещения предварительно выбрали 8 площадок, включая районы вблизи КВЦ и даже в Жигулевских горах. Но в силу объективных и субъективных причин остановились на сегодняшнем варианте, где превеликое множество

# Не просто полигон, а испытательный центр

оврагов и всяких неудобий. Вот на эти овраги, неудобья и „положили глаз“ вазовские специалисты в то время, когда еще не было бума, связанного с куплей-продажей земли. Успели ее „отхватить“ почти за 2 млн. рублей в бывших совхозе им. Менжинского и колхозе „Правда“. Это 396 гектаров.

Но так ли уж он здорово необходим ВАЗу, спросите вы, уважаемые читатели. Ведь обошлись без своего полигона более двадцати лет и ничего.

В выступлениях генерального директора АвтоВАЗа В. В. Каданникова не раз подчеркивалось, что заводу не жить без перспективы, без своевременной замены моделей. А для того, чтобы можно было модель оперативно довести до требуемых кондиций, выпускать ее поистине конкурентоспособной, и необходим полигон. На дорогах общего пользования можно сделать далеко не все, а главное — при выполнении специальных режи-

мов испытаний невозможно обеспечить безопасность испытателей.

Проявил же инициативу в возведении комплекса отдел доводки автомобилей бывшего УГК, а ныне НТЦ, у истоков этого большого дела стоял и стоит, как сказали в подразделении, большой энтузиаст Валерий Васильевич Фролов. Будучи в отпуске, он почти каждый день заглядывал на стройку, интересуясь всем и вся. С ним опытные испытатели вазовских малолитражек — начальник бюро инженерного обеспечения Игорь Михайлович Хавалкин, Сергей Вениаминович Цымлов и другие.

Именно в отделе доводки автомобилей и рождалось техническое задание на проектирование комплекса испытательных автомобильных дорог, подписанное тогдашним директором НТЦ В. В. Каданниковым. Эстафету от него принял трагически ушедший из жизни Владимир Михайлович Акоев, затем Константин Григорьевич Сахаров. Курирует сегодня

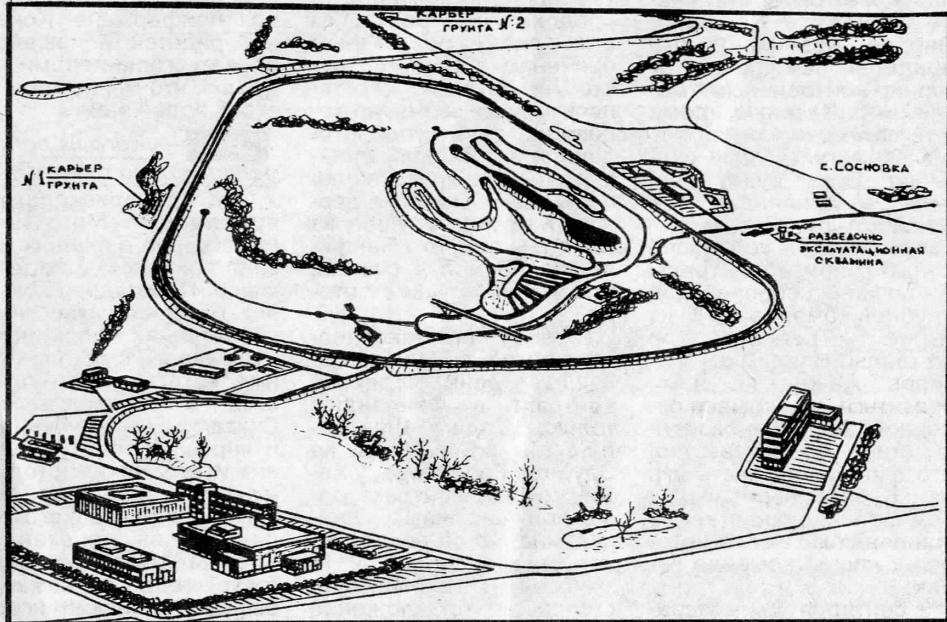
стройку заместитель начальника управления доводки автомобилей Анатолий Михайлович Акоев.

В качестве генпроектировщиков выступили московский институт „Союздорпроект“ и проектное управление АвтоВАЗа. Ему поручено проектирование сооружений и коммуникаций, в том числе производственного и административно-бытового корпусов, заправочных станций и других объектов, обеспечивающих нормальное функционирование всего полигона. Уже три года летом на площадке находятся специалисты института СоюздорНИИ, занимающиеся исследованиями грунтов, проверкой качества их уплотнения.

Если началом строительства комплекса испытательных дорог считать вбитый первый колышек, то это случилось 5 марта 1989 года, после чего велась все необходимые геодезические работы. В 1990 году появились строители, начавшие с устройства подъездных дорог. Первой из них появилась та, по которой сегодня от с. Сосновка можно добраться до штаба стройки, ее производственной базы.

А первыми „крупными“ объектами стали установленные на бугорке 2 вагончика, перекочевавшие потом к месту нынешнего размещения штаба. Потом построили столбовую, после чего началось наступление на овраги, где проходит десятикилометровая скоростная кольцевая дорога. Мой гид начальник бюро инженерного обеспечения И. М. Хавалкин предложил на „восьмерке“ проехать по ней и посмотреть, что есть что. Так вот, сегодня уже можно сказать, что контуры дороги четко очерчены, на ней ведутся все необходимые работы.

**Э. ПИЛИПЕЙЧИК.**  
(Окончание следует)



Таким будет комплекс испытательных автомобильных дорог (автополигон) после окончания строительства.