



ЕВРОПЕЙСКИЙ ДЕБЮТ «КОПЕЙКИ»

40 лет назад, в 1971 году, ровно через год после начала выпуска, автомобили LADA появились на мировом рынке – начались поставки ВАЗ-2101 на экспорт. Сначала первенец Волжского автозавода обосновался в странах СЭВ – Югославии, Болгарии, Венгрии, ЧССР и ГДР. Затем последовали Бельгия, Франция, Великобритания, Австрия, ФРГ, Швейцария, Нигерия и Египет. Всего за тот год в зарубежных странах было успешно реализовано более 57 тысяч автомобилей из Тольятти. Все это стало следствием серьезного экзамена, который легендарной «копейке» пришлось держать на первом в истории бренда LADA международном автосалоне – в Брюсселе.

– В 1970 году на ВАЗе было собрано уже более 20 тысяч автомобилей. К ноябрю с конвейера ежедневно сходило 300 машин, а 3 октября был собран первый 10-тысячный ВАЗ-2101, – рассказывает директор музея ОАО «АВТОВАЗ» **Татьяна Ралка**. – «Копеечка» набирала темп, и 20 января 1971 года ее показали на автосалоне в Брюсселе. А уже 27 января генеральный директор **Виктор Николаевич Поляков** проводит совещание о поставках наших автомобилей в Югославию – это и были отголоски Брюссельского автосалона. Через месяц, в феврале 1971 года, начались поставки автомобилей LADA на экспорт – около 300 автомобилей ушло в Европу...

Среди различнейших марок автомобилей почти всех стран света в Брюсселе демонстрировалось и шесть отечественных – ЗАЗ-966, УАЗ-451ДМ, ГАЗ-24, ЗИЛ-136ИГ, МАЗ-503 и ВАЗ-2101. О международном выставочном дебюте «Жигулей» в 1971 году на страницах «Волжского автостроителя» рассказывала **Нелла Быстрова** – руководитель и единственный на то время сотрудник только что созданного отдела рекламы и выставок (управление по экспорту и внешним экономическим связям появилось на ВАЗе в сентябре 1971 года): «Сейчас, когда день ото дня набирает темпы главный конвейер нашего завода и «Жигули скоро будут занимать лидирующее место в легковом автомобилестроении, вопрос о рекламе встает очень остро, особенно на зарубежном рынке. Конечно, отличные данные нашей малолитражки являются уже сами по себе рекламой. Но в понятие рекламы не входит только одно направление – сбыть как можно больше машин. В своих рекламных проспектах и фильмах, в выступлениях в периодической печати мы постараемся рассказать, кроме этого, о быстром устранении дефектов, правилах разборки и сборки двигателя и т.д. Реклама для «Жигулей» – дело важное и нужное»...

Сегодня исполняется 60 лет Георгию Бойчеву директору дочернего предприятия ОАО «АВТОВАЗ»



Он родился 19 января 1951 года в Гурьевской области в с. Кульсары. В 1967 году в Армавире началась его трудовая деятельность в качестве ученика токаря на заводе испытательных машин. После службы в армии Бойчев с молодой женой Ольгой приехал в Тольятти, который стал для них счастливой пристанью. Свой трудовой путь на Волжском автозаводе Георгий Никитович начал токарем в металлургическом производстве; затем был перевод в транспортное управление, с которым связано несколько лет его активной общественной и производственной жизни. Организация и проведение комсомольских вечеров, внештатная работа корреспондентом в городской газете, увлечение спортом, музыкой, поэзией, окончание школы мастеров и годы учёбы в 1981 – 1985 гг. в Самарском планово-экономическом институте сделали его жизнь насыщенной, интересной и значимой.

степенью ответственности и внимательностью к людям. Отсутствием авторитарности. Логичным было на этом предложение возглавить «АВТОВАЗБЫТСЕРВИС», тогда назывался нынешний «Техбытсервис». Всё было очень серьёзно, ведь хозяйство досталось незавидным: был упадок производства, миллионные долги... Придилось всё начинать практически с нуля. Сегодня можно только констатировать: получилось и там! А о всей работе, что осталась за плечами, говорить не хватало места в газете...

И вот новый поворот судьбы: приглашение на работу в вазовскую автоинспекцию. Георгий Никитович был у нас инженером, заместителем начальника отдела, а потом и возглавил саму автоинспекцию. Под его руководством произошли коренные преобразования, итогом которых стали значительные сокращения аварийности в транспортном, улучшение дорожно-транспортной и трудовой дисциплины. Работа его всегда характеризовалась высокой

С приходом Г.Н.Бойчева были внедрены и освоены новые направления деятельности – проектирование, мониторинг, проектная и сервисная работа.

От имени друзей ведущий инженер

За вашу скромность
За свет души
Пусть год от года
И счастье...

● Знай наших

ОТМЕННЫЙ КОНТРОЛЬ И ХЛЕБОСОЛЬНАЯ ХОЗЯЙКА

Ремонтно-транспортный цех ЦЗ4-2 обеспечивает перевозку запасных частей, сборочных комплектов по заявкам потребителей ближнего и дальнего зарубежья, обеспечивает доставку людей и документов по заказам области.

И весь этот поток нужно правильно и оперативно распределить, оформить, направить, а потом сделать расчеты по затратам ГСМ в соответствии с километражем...

Именно в этом заключается работа контролера технического состояния транспортных средств ЦЗ4-2 Татьяна Сквириной.

Еще совсем молодой девчонкой она пришла работать на ВАЗ. И по настоящее время верна своему производству. Хотя работу контролера-диспетчера не назвать легкой, тем более в коллективе водители. Ежедневно возникают какие-то проблемы и вопросы, которые нужно срочно решать, координировать. Ведь одно дело – механик, которое – механик, который имеет право выходить из строя, а другому поставок не должно быть. И в первую очередь...

ЕВРОПЕЙСКИЙ ДЕБЮТ «КОПЕЙКИ»

Брюссельский салон 1971 года работал с 20 января по 10 февраля. 23 января прошел День СССР: представители советской делегации приняли участие в пресс-конференции и рассказали о достижениях автомобилестроения Страны Советов. В том же 1971 году автомобили ВАЗа приняли участие в международных выставках, салонах и ярмарках в Белграде, Лейпциге, Пловдиве, Брно и Загребе.

В декабре «копейка» с кузовом лазурного цвета отправилась на международную выставку автофирм в Египте, еще четыре экземпляра ВАЗ-2101 побывало в Хельсинки. ВАЗ-2101 стал первым советским легковым автомобилем, который по техническим характеристикам, комфорту и дизайну был сопоставим с популярными моделями в своем классе. Продавнику нового автомобиля на внешний рынок способствовало и его родство с ИИАТом, хорошо себя зарекомендовавшим.

Собирались автомобили для внешнего рынка на общем конвейере, но получали другие, более благозвучное для иностранных потребителей имя – «Лада», ибо слово «Жигули» на Западе волей-неволей ассоциировалось с нахальным и беспринципным «жиголом».

– Весной 1971 года за границу было отправлено два передвижных автокласса, – рассказывает директор музея АВТОВАЗа Татьяна Ялка. – Для работы в соцстранах были обучены автослесари, к лету специалисты по техобслуживанию работали уже в Бельгии – там вазовские автомобили появились в июне. Это были «сигнальные» образцы для ознакомления профессионалов и рядовых потребителей. Такие образцы, кроме Бельгии, получили еще в Дании, Польша и Финляндия. И это тоже было логическое продолжение дебютного «жиза» «Лады» на автосалоне в Брюсселе...

Обучение иностранных специалистов по продаже и обслуживанию нового автомобиля было обязательным условием экспорта. В то время в Тольятти организовать прием иностранцев было непросто. И все же к маю 1971 года ВАЗ смог начать обучение иностранных слесарей по ремонту – восемь групп по 12 человек. Кроме того, были изготовлены инструкции по эксплуатации и техобслуживанию «Лады», сервисные книжки и каталоги запчастей на болгарском, венгерском, чешском, польском, а также английском, французском, немецком и испанском языках. Наши «сигналы» не только вызвали интерес – многие солидные дилеры выразили готовность работать с новым автомобилем.



И еще один примечательный факт – экспорт вазовских автомобилей начался, когда завод еще не был полностью сдан в эксплуатацию. В мае 1971 года Виктор Поляков в своем вступительном слове на выездном заседании совета объединения «Автоэкспорт» сказал: «...на первом году массового производства ВАЗ начал массовые поставки на экспорт в условиях недостроенного завода. Фактор положительный или отрицательный – не знаю, но он вынужденный. Главное – не дискредитировать автомобиль». Опасения были напрасны, благодаря соотношению хорошего качества и доступной цены вазовским моделям удалось довольно быстро завоевать симпатии зарубежных покупателей. Уже в 1972 году автозавод был награжден международной премией «Золотой Меркурий» за развитие производства и международное сотрудничество. На церемонии вручения в римском Капитолии завод представлял сам Виктор Николаевич Поляков...

Подготовила Елена САФРОНОВА

Первые поставки «Жигулей» на экспорт начались в феврале 1971 года. В зарубежные страны было отправлено 284 автомобиля ВАЗ-2101 по цене 2900 рублей за автомобиль. Выручка от первой партии автомобилей составила 823600 рублей.

