

ДИНАСТИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

30 июля 1970 года — одна из самых главных дат в истории Волжского автозавода. В этот день в механосборочном производстве появился на свет первый двигатель. О том, какая работа предшествовала этому празднику, теперь могут рассказать разве что ветераны-вазовцы. Среди тех, кто участвовал в строительстве автозавода, подготовке производства и выпуске первого вазовского двигателя, был и Петр Васильевич КИЧАТОВ, кавалер ордена "Знак Почета".

— На Волжский автозавод я прибыл по направлению обкома партии 18 марта 1968 года. До этого — работал на Заводе им. Масленникова в Куйбышеве наладчиком, — рассказывает Петр Васильевич. — В Тольятти пришлось все начинать с нуля: строить главный корпус, где среди прочих располагались и моторные цеха. Меня распределили в мотор-2. Делать приходилось буквально все: графики и смены, как таковые, не существовали. Есть работа? Нужно сделать!

Самое напряженное время началось вместе с пусконаладкой. Главная цель — выдержать график запуска производства в установленные сроки. Именно на выполнение этой задачи и были направлены все ресурсы, со временем тогда никто не считался. А график нас поджимал: где-то были допущены просчеты, которые надо было обязательно перекрыть. Все-таки строительство, где мне пришлось работать до 1970 года, велось грандиознейшее, поэтому без ошибок не обходилось.

Один из таких непредвиденных случаев, произошедший на пусконаладке оборудования, в далеком 1970 году был описан и на страницах заводской газеты.

...Парень, производивший разметку, покусывал с досады губы и огорченно разводил руками: "Устал я, ребята. Вот и просчитался. Два новеньких "Чимата", как оказалось, были установлены с ошибкой на целый метр. Не заметили огреха и шефы — представители фирмы.

Уже забиты в толщу бетона цанговые болты, подсоединены гидросистема и электрический шкаф. Все готово к обкатке. Но делать нечего. "Совещание", которое устроил заместитель секретаря парторганизации цеха Борис Александрович Иванов с рабочими, было недолгим. "О чем разговор — надо исправлять. Не срывать же пусконаладку, такой была та устная "резолюция".

Получилось само собой, что в центре внимания оказался коммунист Петр Васильевич Кичатов, наладчик шестого разряда, человек с опытом и смекалкой. Пригодилась-таки ему строительная наука монтажных будней. Чутко повинувшись движениям здоровенной рукавицы Васильчика, три погрузчика осторожно, сантиметр за сантиметром, сняли станки и гидросистемы с креплений, переставили в сторону.

Потом по очереди до кровяных мозолей колотили молотками. Бетон крепко держал цанги. Было уже за полночь, когда Кичатов выпросил где-то дизельный отбойный молоток. Для мастерового человека ремонт нехитрый, зато дело пошло веселее. Извлекли цанги, снова размечали, долбили бетон.

На заре последний раз налегли на ломы, водрузили станки на законные проектные места, завернули болты".



корпусе: Александра направили на практику в МСП, причем обслуживать нам приходилось одно и то же оборудование.

За это время в наших рабочих взаимоотношениях выявилась одна очень интересная особенность. У меня — большой опыт, который, конечно же, необходим при устранении определенных дефектов и неисправностей. Александр получил лучшее образование: он оценивал ситуацию несколько иначе, чем я. Поэтому при таком общении — с одной стороны опыт, а с другой образование — работать было очень интересно. Получалось, что мы как бы учились друг у друга.

По возрасту я мог выйти на пенсию еще в 1992 году, но уволился всего два года назад по состоянию здоровья. За эти 38 лет, что существует ВАЗ, изменилось очень многое. Все мы были свидетелями того, как завод лихорадило, как останавливалось производство. Но я верю в то, что тот огромный потенциал, который был заложен нами в самые первые годы, еще не раз выручит родное предприятие.

Важно также, что существует преемственность поколений. Продолжает работать на заводе мой сын Александр. Теперь он — начальник бюро земельных отношений управления имуществом ОАО "АВТОВАЗ". Но в данном случае должность не главное, поэтому можно сказать, что среди остальных есть на заводе и наша династия — Кичатовы.

Подготовил Андрей СТАРКОВ
Фото Юрия МИХАЙЛИ

Самое волнующее событие, произошедшее за годы моей работы на ВАЗе, — это, конечно же, выпуск первого двигателя. В него, по большому счету, была вложена частица каждого из нас, очень долгая и трудная работа предшествовала этому дню. Не случайно, что тогда двигатели — "сердца автомобилей" — сравнивали с сердцами человеческими. Я думаю, что это сравнение вполне уместно: каждый вкладывал свою душу в одно большое, общее и нужное дело.

Хорошие воспоминания связаны со стажировкой в Италии, благодаря этой поездке появились знания, необходимые для обслуживания импортных станков. В цехе мотор-2 я проработал до 1983 года, а потом наше оборудование было решено перевести в 015 корпус, в цех шасси. Сын мой Александр, закончив тольяттинский политех, тоже пришел работать на завод. Одно время мы трудились в одном