

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ АВТОВАЗ

(к истории первого автомобиля...)

**20 ИЮЛЯ АВТОВАЗ ОТМЕТИЛ СВОЙ ОЧЕРЕДНОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ, 46-Й.
ВЫПУСК ВАЗОВСКИХ ПЕРВЕНЦЕВ – НА 4 ГОДА МОЛОЖЕ.**

Именно 19 апреля 1970 года стало новым рубежом советской модернизации: получили развитие стратегически важные отрасли промышленности, были созданы десятки тысяч новых рабочих мест, 42 года назад на рынок вышли действительно народные автомобили. ВАЗ-2101 назван в СССР лучшим автомобилем XX века.

Автор предлагает уважаемому читателю не только «закулисную» историю сборки самых первых «копеек» – впервые широкой публике представляется возможность увидеть основной массив сделанных «в тайне» от генерального директора и вездесущего тогда КГБ памятных фотографий, запечатлевших сборку на Волжском автозаводе пилотных автомобилей. Эти единственно достоверные фотодокументы о событии, к которому шёл весь завод, на которое работала вся страна, были сделаны бригадиром сборочно-кузовного производства ВАЗа, одним из участников сборки Анатолием Дюжаковым.

Максиму Горькому принадлежат слова: «Труднее всего – начало, именно первая фраза. Она, как в музыке, дает тон всему произведению, и обычно её ищешь весьма долго и ценишь подчас больше, чем само законченное произведение».

В феврале 1969 года, когда отставание в темпах строительно-монтажных работ и установке оборудования приняло, по выражению первого генерального директора ВАЗа Виктора Полякова, «преступный характер», Совет Министров СССР принял решение о начале пусконаладочных работ на сборке автомобилей в первом квартале 1970 года. На одном из последних в 1969 году заседаний генеральной дирекции ВАЗа, 20 декабря, за 4 месяца до сборки пилотной партии «Жигулей» В. Н. Поляков обратился к трудовому коллективу завода: «На Пленуме ЦК и сессии Верховного Совета СССР было заявлено и напечатано о том, что ВАЗ выпустит в следующем году около 30 тысяч машин и что будут введены мощности по выпуску 220 тысяч машин. Всего 320 тысяч по автомобильной промышленности, из которых 220 тысяч –

на ВАЗе. Эти сообщения и доклады прозвучали на весь мир, и весь мир знает об этих решениях, и это накладывает на нас огромную ответственность. По существу, такие ответственные заявления и пленума, и сессии... в условиях, когда известно, что на ВАЗе имеются огромные отставания со строительством, мы должны расценивать как доверие к силам нашего коллектива, который способен преодолеть отставание и, тем не менее, выпустить 30 тысяч машин... Во всяком случае, конечно, во всём мире будут очень пристально и остро смотреть, как будут выполнены заверения Советского правительства... Всё это будет иметь большое политическое значение... За три года... имело место систематическое отставание, систематический перенос сроков, причём, довольно значительный перенос сроков и многократный перенос сроков. Это создало, в том числе и у нашего коллектива, настроение... возможности и неизбежности такого рода отставания и переноски сроков. Это решение сессии Верховного Совета СССР требует перелома обстановки и настроений... и изменения стиля

работы... Время исчисляется днями и потеря нескольких дней уже будет ставить нас в очень тяжелое положение... Сроки должны быть приняты как совершенно обязательные со всеми вытекающими отсюда последствиями... Какие бы трудности перед этим не стояли».

Тогда же Поляков озвучил график завершения основных пусконаладочных работ для сборки пилотных автомобилей: «... Первым этапом, который определяет возможность дальнейшей подготовки, является штамповка кузова, в частности, штамповка лицевых деталей черного кузова. По имеющимся у нас срокам, мы должны начать штамповку 15 января и закончить её 15 февраля..., имея в виду отладку и первую партию для проверки собираемости и для возможности сборки первых черных кузовов. Вторым этапом должна быть отладка черного кузова, то есть по существу весь цех сварки с автоматическими линиями, всеми доделками и так далее, которые нам необходимо закончить в феврале. Третьим этапом должна быть отладка, окраска кузова, который необходимо отладить в марте и четвертым этапом – сборка кузова, которую нам необходимо отладить в апреле. Поэтому я хочу, чтобы эти сроки, не дожидаясь выхода руководящих документов, были приняты, как совершенно обязательные... Какие бы трудности перед этим не стояли..., 15 января должна пойти штамповка основных крупных деталей».

Жажда скорейшей реализации беспрецедентно крупного дела и явная политическая обязанность собрать первый автомобиль к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина (в СССР, более чем в любой другой стране, политика до-



1. Монтаж главного конвейера в конце 1969 года в обстановке незавершенного строительства.
2. Монтаж главного сварочного кондуктора. Август 1969 года. 3. Первый черный кузов на сварке.



4



5



6

4. Первые окрашенные кузова. 5. Первые два автомобиля в порядке учебной сборки собирали на полу 14 апреля 1970 года. 6. Моменты сборки первых пилотных автомобилей 16-19 апреля 1970 года.



7

вела над экономикой: главенствовала не экономическая, а политическая целесообразность) были настолько очевидны, что за первые три месяца 1970 года удалось преодолеть почти полуторамесячное отставание в монтаже и наладке оборудования, которое было связано со срывом завершения отдельных строительных работ. Многие этапы подготовки сборки автомобиля были завершены с опережением: еще до 19 января были отштампованы и сварены первые крыши, 9 февраля прошла сварка боковин черного кузова, спустя 5 дней начались комплексные испытания в камерах бандеризации и окраски кузовов, 1 и 2 марта были сварены первые 10 черных кузовов, 11–13 апреля были окрашены в белый, вишневый и синий цвета первые 3 кузова.

Кстати, тогда же, 13 апреля 1970 года произвели пробную, скрытую от глаз итальянских шеф-монтажников, учебную сборку самого первого автомобиля. Как докладывал Полякову первый управляющий сборочно-кузовным производством ВАЗа Юрий Ёлкин, «... мы полностью задействовали кузовную цепочку черного кузова, она отлажена. Транспортировка деталей и узлов осуществляется вручную... На сегодня изготовили готовых сварных кузовов 51, полностью укомплектовано 31 и переданы в цех окраски. Полностью окрашенных кузовов на сегодня – 3, еще будет 4–6. Сейчас имеем окрашенные кузова для начала сборки кузова и автомобиля. Завтра приступаем к сборке кузова... На главном конвейере вчера начали собирать автомобиль и еще полностью не выяснили, чего нам

не хватает. Планируем собрать 4–5 автомобилей 20–22 апреля. Народ есть, подготовлен».

Отчёт управляющего СКП был скупой и чётко прокомментирован генеральным директором: «... решайте свои коренные вопросы, чтобы собрать машину. Если служба Ёлкина не подведет, то есть возможность собрать первый автомобиль. Сдача в пусконаладку может быть состоится, если вы не проспите что-нибудь серьезное...». Серьёзное не проспало – ночами 18 и 19 апреля была начата и завершена сборка первых шести автомобилей.

Кстати, в соответствии с утвержденным 12 февраля 1970 года графиком начала и объемов производства на I полугодие, в течение апреля должно было быть собрано 10 автомобилей. На деле, до кон-



8

ца месяца собрали 19. А вот план сборки мая – июня (100 и соответственно 400 штук) оказался невыполненным на 110 автомобилей: сказались естественные сложности пусконаладочного периода, которые с трудом, но были преодолены.

Оставшееся до конца 1970 года время было насыщенным и нервным. В короткий промежуток второго полугодия вместилось многое из того, что в последующие несколько лет определяло ритм и настроение главного конвейера – авральный и не во всём удачный монтаж оборудования, строительство первой станции техобслуживания, прием около 400 иностранных шеф-монтажников, вызвавший небывалые сложности для руководства завода, почти повсеместный срыв в изготовлении и поставках качественных комплектующих, непредвиден-

ные аварии и мелкие, но частые пожары, срыв строительства жилья и отвлечение существенных сил на уборку картофеля, изготовление первых собственных деталей и перегруженные самолеты с фиатовскими комплектующими на линии Турин – Тольятти, становление службы качества и досадные рекламации первых покупателей «Жигулят», пробы собственных сил в прессовом производстве и механосборке.

Эти месяцы были, пожалуй, самыми сложными в жизни завода, наверное, потому, что пришлось во многом повторить тыловую эпопею времен Великой Отечественной, когда в недостроенных временках, а чаще под открытым небом станки подключались к электросети и давали нужную фронтую продукцию. На вазовской площадке не было время-

нок, но когда первые покупатели обкатывали свои «копеечки», кровля корпуса сборочно-кузовного производства еще не была полностью закрыта, и августовские ливни 1970 года стали не самым лучшим впечатлением ни для вазовцев, ни для иностранных специалистов, приехавших помочь запустить завод. История повторилась на очередном витке: параллельное проектирование и строительство завода, не до конца обеспеченное ресурсами и мощностью стройиндустрии, привело к тому, что спустя четыре года после выбора площадки будущего автогиганта первые серийные авто собирались в обстановке незавершенной стройки и постоянных, досадных неувязок с монтажом оборудования.

Первый товарный автомобиль ВАЗа родился, как и положено, тяжело. С га-



9



10



11



12

зетной полосы всё воспринималось легче и проще: «18 августа ВАЗ начал реализацию первых товарных автомобилей через торговую сеть».

Если быть исторически точным, первый проданный автомобиль вряд ли собирали именно в августе: программа освоения сборки была столь неровной, что в сбыт были пущены автомобили, изготовленные в мае-июне из полностью итальянских деталей. С момента пилотных апрельских машин и до конца июля их было собрано чуть больше 800. В канун августа 70-го сдали в эксплуатацию первую очередь главного корпуса, а 30 июля в цехе «Мотор-3» собрали первый двигатель из уже собственных вазовских деталей. Запуск сборки двигателя был тем самым выстрелом стартового пистолета, с которого началось и вот уже

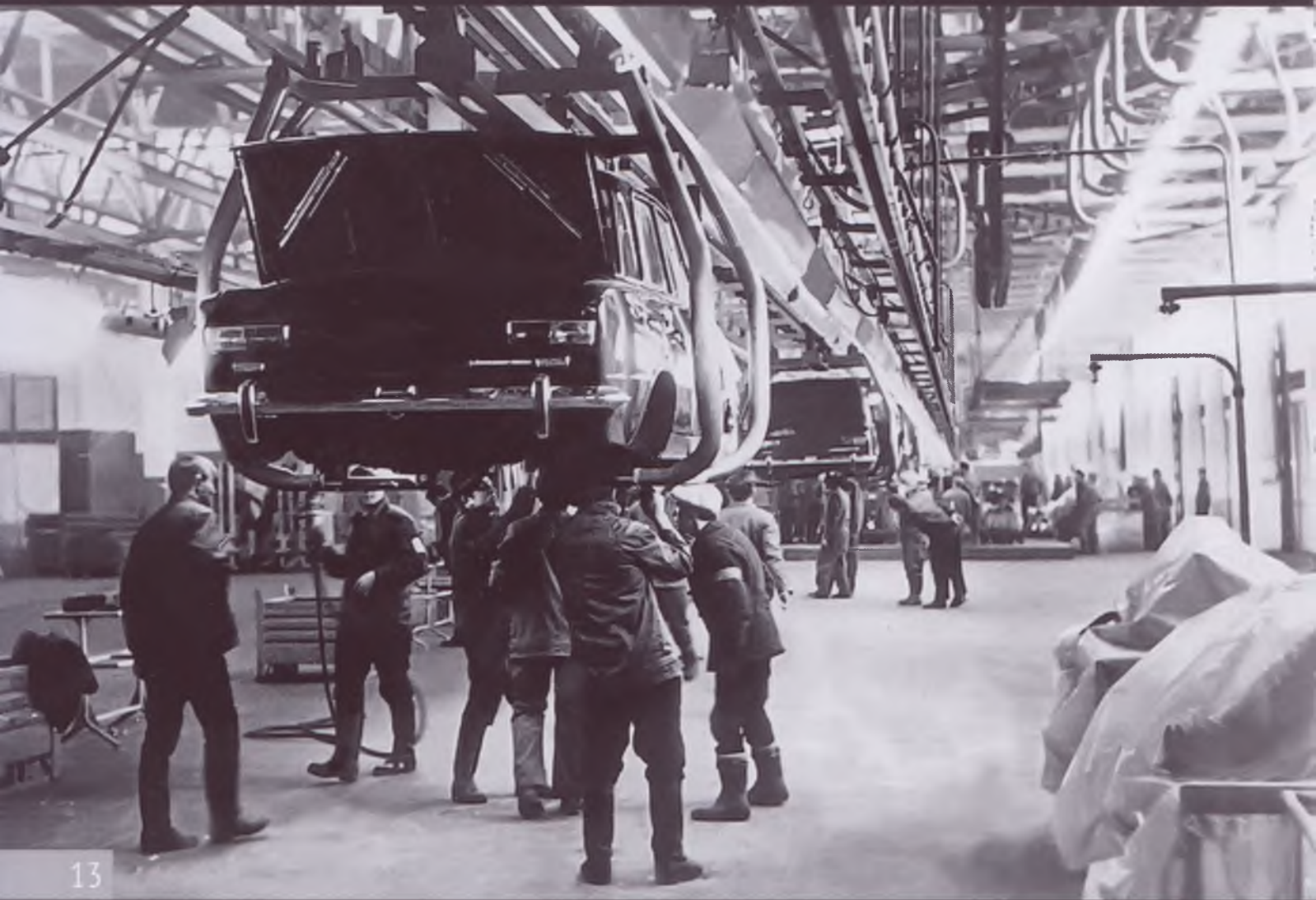
42 года продолжается движение по кругу подвесок главного конвейера.

В пятницу, 31 июля 70-го, В.Н. Поляков собрал чрезвычайное расширенное заседание генеральной дирекции.

– Мы добились определенных успехов в нашей работе. Началась отливка деталей в алюминиевом корпусе, отштампованы первые 500 деталей в прессовом, в «Моторе» начат выпуск первых основных деталей... Нарботанное дает нам возможность с большим напряжением, с применением ряда обходных процессов и той кооперацией, которая сохранится еще на ближайшие 2–3 месяца с ФИАТом, начать сборку автомобилей с основными своими узлами, своим мотором и своими узлами шасси. Это является самой большой победой и самым большим результатом работы коллек-

тива завода в июле. Товарищи, которые знают, что такое автомобильное производство, понимают, что в начале будет много трудностей. Для того чтобы в августе начать сборку товарных автомобилей, нам нужно преодолеть огромные проблемы, потому что еще нет ни одного отработанного собранного мотора, и ни одного собранного моста. Предстоит титаническая работа для того, чтобы можно было собрать автомобиль.

Теперь о плане августа. В августе впервые за всю историю завода мы имеем государственный план. До сих пор мы собирали автомобили, устанавливали план нашим производствам по сборке узлов, но эти планы были внутренние, так сказать заводские, в связи с тем, что никакого товарного выпуска завод не делал. Все автомобили, которые со-



13

бирались из итальянских узлов, как вы знаете, до сих пор хранятся на заводе. Их собрано порядка 820 штук, созданы определенные задельные кузовов, все это не выходит с завода как товарная продукция. Государственная программа июля была перенесена на август, и вот мы впервые имеем план министерства – выпуск 3 тысяч автомобилей в этом месяце. Далее, у нас в сентябре 4,5 тысячи, а по году, значит, всего 27,5 тысяч машин...

Обходными процессами можно дискредитировать автомобиль, так что мы даже при всей нашей спешке и желании сделать план, идти на это не можем. Вся работа с начала августа должна быть, как на любом заводе массового производства, подчинена работе сборочных конвейеров, и каждый из нас должен

чувствовать полную моральную ответственность за это. Методы работы и отношений должны быть изменены коренным образом, чтобы дать необходимые узлы, детали... Если какой-либо кронштейн нужно сделать двум слесарям в течение ночи, то это нужно сделать, чтобы 2 тысячи человек не стояли потом из-за одной детали... Это не является, конечно, нормальными методами работы массового производства, но первая наладка и первый пуск завода требуют иногда таких методов, без них мы ничего не сделаем, и нужно трезво смотреть на эти вещи.

Мы восстановим оперативки, которые проводили, связанные со снабжением, в 8 часов 30 минут утра. Будем проводить их ежедневно, вплоть до всех воскресений, поскольку задача стоит

необычная, я бы сказал, единственная в истории завода. Мы сейчас своих поставщиков ориентируем на качество и будем этого добиваться, даже если нам придется глотки перегрызть (извините за грубое выражение) ... Просьба ко всем: все знания, силы, моральные качества всего нашего руководящего состава показать на работе в августе. Начиная с 3-го, мы в день должны отправлять потребителям по 120 машин. И обязаны сделать это».

Заседание генеральной дирекции и сборку первых товарных автомобилей отделяли два выходных дня. Все производства и службы снабжения завода получили от В.Н.Полякова задание к понедельнику обеспечить непрерывную доставку комплектующих из Турина, стран СЭВ и заводов-



поставщиков пластмассовых изделий, РТИ и шинных заводов для стабильной работы главного конвейера. А это более 155 дефицитных позиций, из которых около половины – по металлу. Поэтому важнейшим вопросом было признано качество поставляемых комплектующих и деталей.

Были приняты категорические решения: на всех ответственных операциях сборки ввести 100% промежуточный контроль и клеймение, проводить ежедневный разбор дефектов с принятием конкретных решений, вести реестровый журнал с фиксацией фамилии, имени и отчества, домашнего адреса покупателя автомобиля с указанием номера двигателя, кузова и шасси для проведения контроля за возникающими неполадками. Важнейшей технологической

операцией была объявлена промывка деталей перед сборкой с обязательным контролем ОТК.

По итогам каждого рабочего дня (все подразделения ВАЗа трудились тогда в одну смену) генеральный директор направлял министру, в обком КПСС и приемные министерств заводов-поставщиков оперативную сводку выпуска автомобилей. За период до 22 сентября было реализовано 2358 автомобилей, получены рекламации по 72 из них.

1 октября 1970 года с главного конвейера сошел 5-тысячный автомобиль, темп суточной сборки составлял 200 малолитражек. С начала октября автомобили, которые изначально реализовывались потребителям лишь в Куйбышеве и Куйбышевской (Самарской) области, стали поступать и в торговую сеть Москвы.

Автозаводцам удавалось брать «высоту» за «высотой». Это были не крупные, но достойные вехи в становлении автомобильного производства на Волжском автозаводе. Темновышневый ВАЗ-2101 под порядковым номером 10 000 сошел с главного конвейера 31 октября. Десятитысячный двигатель с торжественным митингом проводили на сборку 4 ноября, а на следующий день был собран 11-тысячный автомобиль. К концу ноября вышли на суточный темп в 300 машин, а 19 декабря 1970 года родился «двадцатитысячник».

Освоение производственных мощностей проходило относительно равномерно, и к началу 1974 года завод выпускал в сутки при 6-дневной рабочей неделе 1870 автомобилей при проектных



18

2240 (освоение мощности составило 84%). Если принять во внимание, что подобный по масштабу автостроительный комплекс проектировался и строился в СССР впервые, освоение мощностей ВАЗа шло достаточно интенсивно. Во многом потому, что поставка оборудования была в основном комплектной, пусконаладку конвейера и других технологических линий начали еще в самый разгар строительных работ, с опережением подобрали и обучили основной костяк инженерно-технических работников и рабочих кадров, в том числе ремонтников.

В 1972 году было освоено производство автомобиля ВА3-2102 с кузовом «универсал». С начала 1973 года начал собираться ВА3-2103 с двигателем увеличенной мощности. 5 октя-

бря 1974 года производительность сборки достигла проектной – 160 автомобилей в час. В этот же день был собран и 1,5-миллионный автомобиль. С момента начала серийного производства и до конца 1975 года было выпущено 2 миллиона 314 тысяч 390 автомобилей. На начало 1975 года около 440 тысяч наших автомобилей успешно эксплуатировались на дорогах зарубежных стран.

Добавлю интересный факт: по ценам тех лет стоимость произведенных в 1974 году автомобилей составила около 1,5 млрд. рублей. В начале 1975 года ВА3 перечислил в доход государства 2,5 млрд. рублей, при том, что затраты на его производственное строительство составили к тому времени около 1,662 млрд. рублей. Таким образом, уже

к моменту пуска завода в полную промышленную эксплуатацию средства, затраченные на его строительство, полностью окупались. К слову сказать, сама идея построить в СССР новый автозавод имела и международное значение: аналитики отмечали, что заказы на оборудование и технологии для ВАЗа активизировали экономику стран Европы по меньшей мере на 15 лет. Я не говорю уже о нашей экономике и промышленности – для нужд ВАЗа строились новые заводы, разрабатывались новые материалы, в том числе полимеры, новейшие сорта металла и продукты нефтехимии.

Сегодня АВТОВАЗ – на новом витке развития. 17 апреля 2012-го, спустя 42 года, завод навсегда простился со своими первенцами – автомобиля-



ми классической компоновки: с конвейера площадки в Ижевске сошла последняя «семерка». История того Волжского автомобильного завода, который строила вся страна под гордым названием СССР, фактически завершила свой круг. Отсоединилась последняя ступень космического корабля, чтобы вывести его на новую, качественно новую орбиту. И грустно это. И правильно – завод должен двигаться вперед, потому что необходимость перемен назрела давно.

Сегодня на АВТОВАЗе производится 15 моделей шести основных семейств LADA. Реальные машины для реальной жизни, для большинства людей, живущих в России. В конце прошлого года был запущен в серийное производство новый народный автомобиль – LADA

Granta. Совсем недавно, 4 апреля, открыто новое производство мощностью до 350 тысяч автомобилей в год и запущен в серийное производство еще один новый автомобиль – LADA Largus, уже на совместной платформе с альянсом Renault–Nissan. АВТОВАЗ постепенно становится мультибрендовым автопроизводителем. Оставаясь флагманом российского автопрома, АВТОВАЗ становится достойной частью мирового автопрома. Хочется верить, что новые автомобили АВТОВАЗа повторят славу «копейки».

Александр Степанов
Фото: Анатолий Дюжаков
и из архива автора

19. Первая и пока единственная нитка главного конвейера ВАЗа.
 20. ВАЗ-2101. Первый товарный, проданный В.М. Пенкину в августе 1970 года.
 21. Первый юбилейный автомобиль. 10-тысячный ВАЗ-2101. 22. 50-тысячный ВАЗ-2101. 29 марта 1971 года.