



# История в газетной строке

**Факт становится заметкой в газете, публикация – вехой истории. Как и все печатные издания, диалог о времени и о людях поддерживала со своим читателем корпоративная газета «Волжский автостроитель».**

Первый номер «Волжского автостроителя», который вышел в свет 9 августа 1969 года, издан в количестве 2000 экземпляров. Тираж выпуска, который сейчас держит в руках читатель, в пять раз больше. Но никакие числительные не в силах передать влияние газеты на жизнь Волжского автомобильного завода.

Повесткой дня для нашего издания всегда оставался завод. «ВА» информировал и представлял базу для аналитики, вдохновлял и просвещал, был поставщиком эксклюзивной информации для местных, региональных и федеральных СМИ. Первую полосу газеты украшала хроника событий, фото новых моделей автомо-

билей и создававших их специалистов. Газета рассказывала о технических перспективах, конкуренции, качестве, писала о городе, который обрёл новое лицо благодаря Волжскому автозаводу, о ярких личностях, без которых немислимы успехи и неразрешимы проблемы. Актуальные интервью и репортажи, портретные зарисовки о людях, письма читателей, ироничные реплики – все жанры можно встретить в корпоративной газете разных лет. Газета всегда выступала и особой творческой

площадкой, журналисты которой на всех отрезках истории искали и находили интересные факты, красноречивые фото, вынятный и лёгкий стиль изложения и, конечно же, героев и собеседников, с которыми читатель ассоциирует своё время. Меняются времена и форматы СМИ, но всегда остаётся интерес аудитории к выверенным фактам и взвешенным оценкам ситуации. Поэтому частью истории АВТОВАЗа останется газета «Волжский автостроитель», каждый номер которой

отражает аромат и краски своего времени. Сегодня мы представляем вниманию читателей ретроспективу публикаций корпоративной газеты и фото из архива редакции. Все эти материалы написаны и сняты в разные годы, но каждый из них посвящён ключевым событиям жизни компании и личностям, благодаря которым воплощаются в жизнь смелые решения и проекты, а главное – не распадается связь времён, объединяющая разные поколения команды АВТОВАЗа.

«ВА» № 1, 9 августа 1969 года

## Слово к читателю

**Дорогой товарищ! Сегодня вышел первый номер вашей газеты «Волжский автостроитель». Она призвана всесторонне освещать жизнь и деятельность производственных коллективов, инженерно-технических работников, людей всех профессий, которые будут выпускать автомашины.**

Распространение опыта лучших коллективов, передовиков производства, достижений науки и техники, ударников коммунистического труда – одна из главных задач «Волжского автостроителя». С этой целью газета будет держать тесную связь с автозаводами страны, с предприятиями нашего города. Вы найдёте на её страницах рассказы о передовых рабочих, новаторах и рационализаторах, инженерах и техниках, конструкторах и учёных, своим самоотверженным трудом показывающих образцы коммунистического отношения к делу, утверждающих новую, коммунистическую мораль. Такие

материалы намечается публиковать под рубриками «Новое в автомобилестроении», «Вести с автозаводов», «С пятилеткой шаг сверяя...», «НОТ входит в жизнь», «Пятилетку – досрочно!», «За экономию и бережливость».

Редакция намечает широко освещать ход строительства первоочередных объектов завода.

В настоящее время главным источником дальнейшего экономического развития становится повышение эффективности производства, выпуск продукции высокого качества. Поэтому проблемы технического развития будут



**Июль 1969 года, главный корпус. Архивное фото передаёт масштаб события: строители ВАЗа возвели гигантские корпуса, смонтировали сложнейшее оборудование и запустили производство народного автомобиля**

в центре внимания «Волжского автостроителя».

Приближается историческая дата – 100-летие со дня рождения В.И. Ленина. На ВАЗе с каждым днём ширится соревнование за достойную встречу славного юбилея Ильича. Видное место в газете займут материалы по ленинской тематике, а также статьи, корреспонденции, репортажи, очерки о борьбе за техническое совершенствование производства, о социалистическом соревновании, людях высокой трудовой активности, движении за коммунистический труд.

В своей работе газета будет опираться на партийные, профсоюзные и комсомольские организации, всячески развивать инициативу рядовых членов партии, комсомольцев, всех трудящихся, воспитывать чувство гражданского долга. В связи с этим намечено ввести на страницах газеты рубрики: «Рассказы о коммунистах», «Что может комсомол...», «Трибуна профсоюзного активиста».

Газета намерена держать тесную связь с низовой печатью, с пресс-центрами производств, вместе с их работниками,

а также с сотрудниками газеты «Гидростроитель» и широкой общественностью, проводить рейды по цехам, строительным объектам, культурно-бытовым предприятиям завода.

«Волжский автостроитель» будет систематически публиковать материалы о строительстве нового района города Тольятти, страницы народного контроля, выходного дня, технические страницы.

Среди работников ВАЗа много людей, которые пробуют писать стихи, рассказы, очерки, фельетоны. Есть любители фотографии. Объединить их, помочь им добиться совершенства – ближайшая задача газеты. В дальнейшем «Волжский автостроитель» намечает публиковать литературные страницы. Планируется проводить конкурсы на лучшую фотографию, лучший очерк, рассказ, стихотворение, фельетон.

Мы надеемся, что у редакции газеты «Волжский автостроитель» с первых дней появится много надёжных помощников – рабочих корреспондентов. Ждём от вас, дорогие друзья, писем, предложений, замечаний и советов.



**Первый ковш грунта под котлованы будущих корпусов ВАЗа был вынут 14 января 1967 года, а уже 19 апреля 1970-го состоялась опытная сборка первых автомобилей**

«ВА» № 5, 23 августа 1969 года

# 500 метров конвейера!

**Начатый 21 июня наш подвесной толкающий конвейер достиг уже отметки в 500 метров. Пока верстался этот номер, цифра эта, конечно, изменилась. Он уже тянется к третьей вставке, торопя и подгоняя строителей.**

Пятьсот метров – это все-таки юбилей. Как-никак полкилометра – не шутка. А событие это не стало юбилеем и вообще за повседневными делами остался почти незамеченным, точная дата так и останется неизвестной.

А если вдуматься, то именно это и здорово. Здорово, что на монтаже конвейера царит обычная будничная, рабочая атмосфера, как если бы здесь монтировался не первый в стране конвейер такого типа, а токарные станки, например. Здорово, что мало-помалу в тоне, каким говорят о конвейере, нотки восхищения уступают место обыкновенным деловым нотам.

– А что? – говорит Пётр Резниченко, слесарь-монтажник ТМУ-2 «Нефтехиммонтажа». –

Не боги ведь горшки обжигают. Когда-то мы и трубы стыковать не умели. Так научились же. То же самое и с конвейером.

Он из бригады Николая Горбунова – бригады, которая первая смонтировала 20 метров толкающего конвейера. Тяжело давались эти первые метры. Не хватало оснастки – инструментов и приспособлений для крепления конвейера. Не совсем понятными казались первое время сложные чертежи. А точность монтажа? Первые метры конвейера пришлось выверять несколько раз, прежде чем удалось «поймать» необходимые миллиметры точности.

Да что там говорить, на одиннадцатый день отставал монтаж конвейера от графика. А сейчас это отставание почти преодо-

лено. Буквально несколько дней назад начал монтаж труб для пневмоинструментов. На очереди – окраска конвейера серой краской, которая не будет утомлять зрение.

Рубежа в 1580 метров конвейер должен достичь к 27 ноября. 42 автомобиля в час – такова пропускная способность действующего конвейера. Скорость его от 4 до 6,5 метра в минуту.

А пока его скорость равна нулю, пока он только монтируется. Бригада Ерышева (ТМУ-2) укрепляет двуглавые балки, ребята из звена Сигалаева – слесари монтажника управления производства установок –веряют конвейер. Монтажики из Ульяновска монтируют под потолком роликовые повороты – механическую часть конвейера. Идёт обычная работа.

– Раз-два, – Пётр Резниченко вместе со слесарем Василием Аксеновым поднимает и кладёт стабилизирующий брусок на раму. Постукивание молотком, проверка угольником и...

– Володя! – зовёт Резниченко, – сваривай!

Спускается откуда-то сверху Владимир Родичев – молодой парнишка, только что из техникума. Он деловито осматривает работу, на минутку о чём-то задумывается. Потом начинает варить эти уникальные бруски, о которых столько слышалось ещё в училище. У него выражение лица будто бы говорит: конечно, вещь эта сложная, только дело это уже для нас привычное. Своё, можно сказать, родное.

Нет, что вы ни говорите, очень это здорово, когда монтаж такого уникального оборудования становится для нас привычным делом! Значит, растёт страна. Значит, растут её люди.

**В. БУНАС**



**В конце 60-х годов Тольятти оказался в центре транспортных потоков СССР: небывалые масштабы и темпы строительства ВАЗа потребовали огромных материальных и человеческих ресурсов**

«ВА» № 5, 23 августа 1969 года

# Цех, где автомобилю шьют одежду

**Такой цех действительно начнёт работать в недалёком будущем в главном корпусе. И там в самом деле будут шить автомобильную одежду – кузов. Только вместо портного – электрический ток, вместо портновской иголки – электроды. Это – цех сварки.**

Здесь пока идёт монтаж оборудования, монтируются три автоматические линии сварки автомобильного кузова: линия сварки пола, линия сварки крыши, линия сварки боковины. Уникальное это оборудование, требующее высокой точности монтажа и... некоторой стерильности. Вот почему монтажная зона обнесена до самых ферм плотным и напоминает операционный зал.

Сходство это усиливается, когда видишь, что здесь умеют ценить мгновения, как делает это врач, и так же бережно, как он с больными, обращаются со сложнейшим оборудованием.

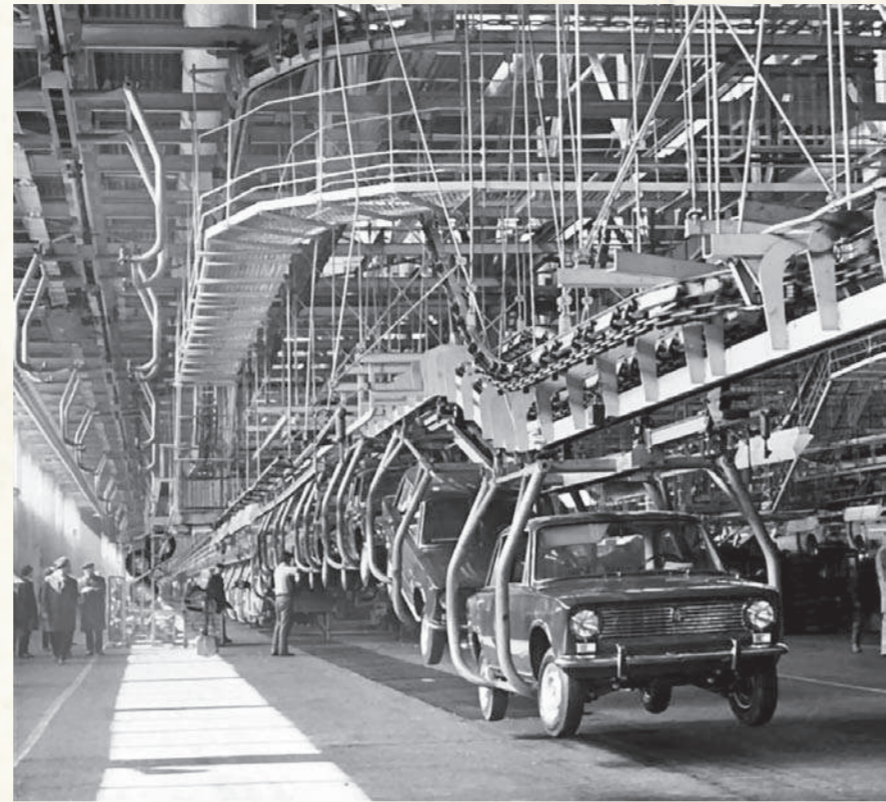
Монтаж начался 16-го июля,

а 14-го августа, на несколько дней раньше срока, бригада Леонида Карповича Минаева уже смонтировала механическую часть первой линии сварки пола кузова длиной в 75 метров.

– В нашей бригаде, – рассказывает Леонид Карпович (он бригадир и начальник участка линии пола одновременно), – 12 человек. Это ребята из ремонтного цеха № 48, цеха сварки и цеха сварочных машин. Бок о бок с нами работали монтажники ТМУ-2 «Нефтехиммонтаж». Опытные строповщики, они занимались подъёмом и установкой агрегатов.

Леонид Карпович рассказывает дальше о трудностях, слу-

**А. ЦЫГАНКОВ, редактор пресс-центра СКП**



**Первая модель автозавода ВАЗ-2101, получившая в народе прозвище «копейка», позволила миллионам советских граждан реализовать мечту о личном автомобиле**

«ВА» № 11, 13 сентября 1969 года

# Есть главный конвейер

**Монтаж механической части главного конвейера № 1 завершён с опережением графика!**

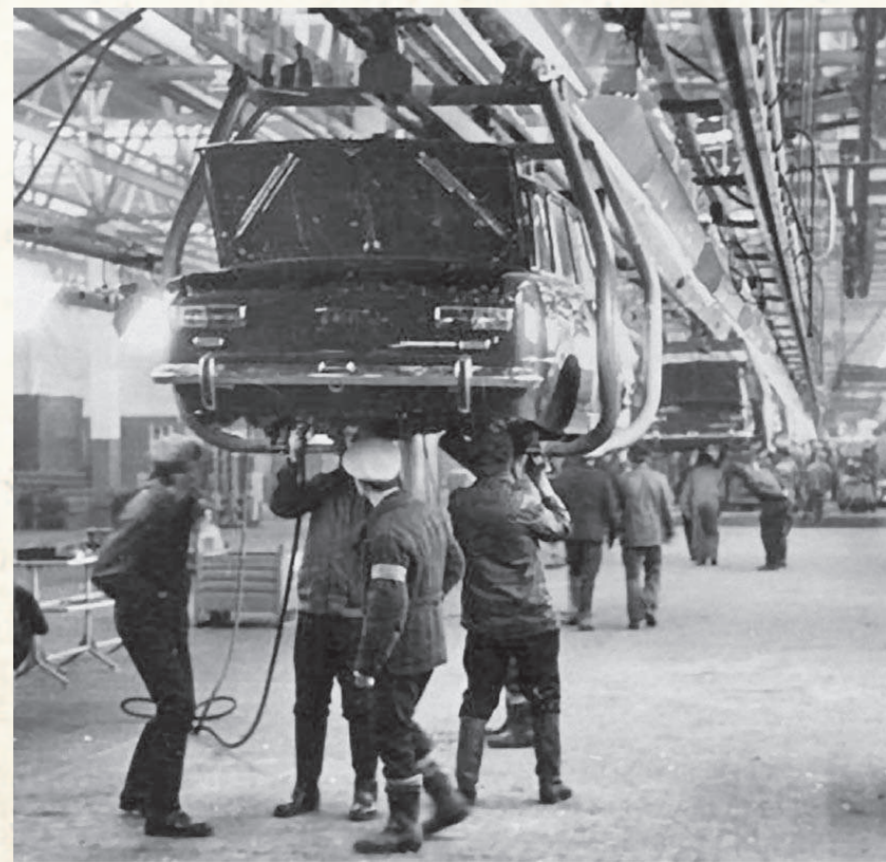
На всём его шестисотметровом протяжении закреплены все тяги: диагональные и прямые, все воздушоводы, полностью произведена выверка стабилизирующих брусков. Когда в руках наших читателей будет этот номер газеты, бригада Льва Валентиновича Щепочкина из второго Тольяттинского монтажно-го управления «Нефтехиммонтаж» закончит стыковку последних секций прямой части конвейера.

«График монтажа главного конвейера» – на большом щите у временных бытовок сборочно-кузовного производства. Он, как зеркало, отражает трудовые будни сборщиков. Двумя тонкими крас-

ными линиями здесь ежедневно отмечается участок конвейера, механическая часть которого ещё не завершена. Сплошной красной чертой – участок завершённого монтажа.

Ещё недавно сплошная красная линия находилась у цифры, обозначающей ось 132. Прошло всего несколько дней – и она уже у оси 147. Линия главного конвейера № 1, берущая своё начало у склада накопителя в самом начале главного корпуса, вплотную подошла к четвёртой вставке и закончилась.

**А. ЦЫГАНКОВ, редактор пресс-центра СКП**



**Историческая сборка шести первых автомобилей 19 апреля 1970 года подняла уровень требований к качеству во многих отраслях промышленности**

«ВА» № 63, 5 апреля 1977 года

# 5 апреля 1977 года с конвейера сошла первая «Нива» – ВАЗ-2121

**Уважаемые автозаводцы! Для многих из вас сегодня особенный день. Он не отмечен красным цветом в календарях, но для тех, кто разрабатывал, организовывал производство и изготавливает известные на всех континентах автомобили «Нива», наверняка памятен день 5 апреля 1977 года, когда с конвейера сошёл «первенец» – ВАЗ-2121.**

Это был первый в мире автомобиль с несущей конструкцией кузова, обладавший как повышенной проходимостью, так и комфортным салоном.

Запоминающийся дизайн, смелые конструкторские решения, разумные, экономичные технологии позволяют до сих пор в минимальных дополнительных затратах на модернизацию удерживать рынок сбыта «Нивы».

На российских проспектах и спортивных трассах, в Антарктиде и на улицах европейских городов этот автомобиль помогает нашему акционерному обществу выдерживать жёсткие требования времени.

Мы благодарим создателей «Нивы» и её бесчисленных модификаций – конструкторов, технологов, исследователей, работников производственных цехов и служб Волжского автозавода, смежных и дочерних предприятий, членов наших семей – всех, кто разделяет с нами радость прекрасного трудового праздника.

В 70-е годы автомобильный мир с уважением и удивлением встретил появление первого автомобиля собственной вазовской разработки. Но жизнь не стоит на месте. У нас нет выбора, как с ещё большим упорством непрерывно обновлять автомобильную технику,

повышать её качество, конкурентоспособность, искать ключевые инженерные, организационные, финансовые решения. Опыт, знания, талант, патриотизм автозаводцев – это неоценимый капитал, который поможет одолеть трудности, решить любые задачи.

Желаем доброго здоровья, семейного благополучия, творческого вдохновения, взаимопонимания в трудовых коллективах нашим ветеранам и тем, кому суждено достойно продолжить вазовскую историю. Одна из ярких страниц этой истории посвящена «Ниве» и её создателям.

**А.В. НИКОЛАЕВ, президент-генеральный директор АО «АВТОВАЗ»**  
**С.А. ЧЕБОТАРЁВ, председатель комитета профсоюза,**  
**И.А. БАРЫШНИКОВ, председатель производственного совета**



**Модель ВАЗ-2121 «Нива» положила начало новому классу комфортабельных внедорожников с несущим кузовом**

«ВА» № 101, 30 декабря 1970 года

# Время, вперёд!

**Памятный для коллектива цеха № 45-3 главного конвейера 1970 год можно назвать периодом славных свершений. Его мы начали с окончания строительных работ в главном корпусе, а завершаем сегодня массовым выпуском тольяттинского автомобиля.**

В январе и феврале главный корпус напоминал строительную площадку, на которой ударили наши рабочие. В короткое время были уложены бетонные полы между 5, 6, 7 вставками. Оперативно был изготовлен фундамент ямы регулировки сходимости колёс и света фар. По ходу дела внесено много изменений в чертежи.

Март – месяц интенсивного монтажа оборудования. Предстояло смонтировать тавер – наполный конвейер, предназначенный для постановки узлов автомобиля к кузову, и привести в состояние боевой готовности яму регулировки колёс. Параллельно рабочие цеха вели монтаж бензоколонок, установки для прокачки тормозов и другого оборудования. Установка основных единиц оборудования была завершена в течение 15 дней, хотя по графикам на это отводился целый месяц.

В ночь с 18 на 19 апреля коллектив цеха приступил к пробной сборке автомобилей из итальянских деталей и узлов. Это был торжественный момент. Люди соскучились по своей работе и с большим желанием приступили к ней. Ставилась основная задача: в процессе пробной сборки выявить недостатки в работе оборудования и устранить их.

В апреле мы собрали 19 автомобилей, в мае – 72, в июне – 302, а в ноябре с конвейера сошло 5539 машин. В настоящее время мы приблизились вплотную к проектной производительности. Достигнутые успехи стали возможны благодаря упорной учёбе всего коллектива. Мы учились на практике, а в специально отведённые часы бригады познавали теорию. Кроме работы и учёбы, строили дома в Автозаводском районе. При непосредственном участии рабочих, инженерно-технических

работников цеха возведено более десяти жилых объектов.

Путь длиною в год отмечен многими важными вехами. Мы начинали с освоения одной операции, а сегодня каждый рабочий может свободно заменить своего товарища.

Коллективу цеха 45-3 в новом году предстоит решить два важных производственных вопроса.

Основной поток автомобилей должен сдаваться без захода на площадку устранения дефектов. Улучшение качества сборки машин позволит освободить дополнительные силы, занятые на устранении дефектов. В этом – наши резервы.

Другой насущной задачей является освоение производственных мощностей и повышение производительности труда. Успех дела кроется в дальнейшем совершенствовании организации труда, в снижении трудоёмкости всех производственных процессов.

Нет сомнения, что новый, 1971 год будет таким же плодотворным и насыщенным событиями, каким был этот удающийся в историю год, и коллектив цеха успешно справится с поставленными перед ним задачами.

**В. САФОНОВ, зам. начальника цеха 45-3**

«ВА» № 26, 6 ноября 1969 года

# Я знаю – город будет

**Строительство такого гиганта, как Волжский автомобильный, потребовало решения не менее важной задачи – обеспечения эксплуатационников необходимым жильём.**

Новый район города Тольятти создаётся по совершенной новой архитектурной схеме. Сама природа определила его облик. Расположенный в зелёном кольце лесопарковой зоны и примыкающий к мюрю комплекс 5-9-12-16-этажных зданий создаст неповторимый своеобразный ансамбль.

Максимальный комфорт окружит жителей в их квартирах. Полезная площадь значительно увеличена. Планировка квартир будет самая разнообразная. От обычных до квартир в двух уровнях. Представим, что мы на минуту оказались в одной из таких: из просторного холла проходим в гостиную, где будут собираться все члены семьи. Небольшой коридор ведёт на кухню. На первом этаже размещаются также ванна, туалет, кладовые. По лестнице поднимаемся на второй этаж, где находятся спальные комнаты. Отделка стен, полов современными синтетическими материалами и обилие света создают уют.

Постановлением партии и правительства определена первая оче-

редь застройки. Всего к 1972 году должно быть построено 1100 000 квадратных метров жилья. Это примерно 36 тысяч квартир.

Строительство жилья идёт полным ходом. Поднимаются стены первой очереди комплексов молодёжных общежитий на 9800 мест, часть из них будет сдана в этом году.

В 1972 году в новом городе уже будет 150 тысяч жителей. За короткий период будет построено более 50 детских садов, десятки школ, два кинотеатра. Для удовлетворения необходимых потребностей жителей – районные и городские торговые центры, а также сеть специализированных магазинов, крытый рынок, салоны-парикмахерские, комбинаты бытового обслуживания. У опушки леса расположится медицинский городок, рядом (не забьти и юные горожане) – детская спортивная школа, музыкальная школа и Дворец пионеров.

**В. ПРАВОСУД, председатель завкома автозавода**

«ВА» № 5, 23 августа 1969 года

# Дорогие гости из Италии

**В нашем городе недавно побывала соратница и друг человека, чьё имя носит город, – жена Пальмиро Тольятти товарищ Леонильда Иотти.**

За три дня пребывания у нас в гостях Леонильда Иотти и сопровождающие её итальянские товарищи побывали на строительстве Волжского автомобильного завода, ГЭС им. В.И. Ленина, в окрестностях города.

Праздничное оживление царило в тот день в пионерском

лагере «Светлячок». Замерли в торжественной тишине отряды. К пионерам приехали гости из далёкой Италии. Мелодично звучит над просыпающимся лесом приветствие ребят на итальянском языке. Алые галстуки повязывают внуки Ильича итальянским коммунистам.

Море цветов и ребячьих улыбок встретили наши друзья здесь, на берегу Куйбышевского моря. И вот уже смешался строй, и все вместе идут они на площадку, где был дан концерт художественной самодеятельности.

«Я сохранил самые тёплые и радостные воспоминания о пребывании в вашем чудесном городе», – сказала на прощание товарищ Иотти.



Прощание с более чем сорокалетней эпохой «классики»: 29 июля 2011 года с главного конвейера сошёл последний автомобиль ВАЗ-2107



От реализации проекта ВАЗ-2110 во многом зависело будущее завода. Миллионный представитель семейства сошёл с конвейера 28 октября 2003 года

«ВА» № 219, 2004 год

## LADA Kalina: время пришло!

Сегодня большой праздник. В первую очередь праздник для нашего предприятия, для всех сотрудников АВТОВАЗа. Однако 18 ноября – это не только корпоративное событие. Это значимое событие для всей России. В стране появился завод, на котором будут производить 220 тысяч современных автомобилей в год. Сравнить с этим можно лишь создание самого Волжского автозавода. Но тогда было другое время, другие реалии. Тогда завод строила вся страна.

Не один год мы с вами шли к сегодняшней цели. Перед нами стояла нелёгкая задача – превратить АВТОВАЗ в сильную рыночную компанию, сохранить и укрепить наше лидерство на российском рынке.

Сколько было разговоров о закате отечественного автомобилестроения, о крахе АВТОВАЗа! Но, несмотря ни на что, все эти годы мы с вами работали и учились. Постигали науку сбыта и науку качества, искусство говорить с нашим потребителем и внимательно слушать его.

И вот сегодня мы можем констатировать, что наша компания пережила все кризисы последнего десятилетия. Мы можем с гордостью сказать: АВТОВАЗ вышел на действительно новый уровень. Произошло кардинальное обновление, создан фактически новый завод, сданы в эксплуатацию самые современные цеха, построенные со-

вместно с ведущими европейскими компаниями.

18 ноября – это не просто запуск в производство новой модели автомобиля, это прорыв в отечественном автомобилестроении, символ обновления всей отрасли.

Сейчас на международных рынках цены на нефть и газ достигли рекордных отметок. Ситуация для России вроде бы более чем благоприятная. Но такое положение не будет сохраняться вечно. Сегодня наша страна начинает выздоравливать. Приходит понимание, что нельзя делать ставку только на экспорт природных ресурсов, обогащая другие, и без того не бедные страны, создавая для них условия успешного развития. Богатство России не может вечно «прирастать Сибири»...

Отечественные производители и автопром в их числе – гарант развития страны, раз-



Важной вехой развития ВАЗа стал автомобиль ВАЗ-1118 Калина, сошедший с конвейера 18 ноября 2004 года

вития, прежде всего, высокотехнологичного сектора экономики, полноценной интеграции России в мировую экономику.

Автомобильный рынок России бурно развивается, опережая даже самые оптимистичные прогнозы.

Появление автомобиля LADA Kalina сегодня как нельзя кстати. Недавно я слышал, как один журналист назвал «Калину» русской иномаркой. В этих словах, думаю, нет преувеличения или иронии. И всё же точнее было

бы назвать этот автомобиль самым современным отечественным автомобилем, отвечающим современным международным требованиям.

В самом ближайшем будущем АВТОВАЗ сможет выпускать более миллиона автомобилей в год. Сейчас наши производственные показатели превышают 700 тысяч машин. Скоро к ним присоединится 220 тысяч «Калин». Прибавьте сюда 250 тысяч машинокомплектов, поставляемых на предприятия внешней сборки, и вы получите результат, которым могут похвастаться далеко не все, и даже самые успешные автомобильные заводы.

Но если мы будем заботиться только об увеличении количества, не думая о повышении качества продукции, то все наши усилия вряд ли дадут ожидаемый эффект. Российский потребитель предъявляет всё более высокие требования, и именно он, голосуя своим кошельком, выбирает производителя.

Главное – не упустить инициативу, ведь в спину дышат многочисленные конкуренты. Наличие конкурентной среды не должно пугать. Наоборот, этот фактор не позволяет расслабиться и потерять стимул к постоянному росту. В конечном итоге в выигрыше окажется тот, кто сможет предложить потребителю лучшее сочетание «цена – качество».

Мы хотим, умеем и будем делать современные конкурентоспособные автомобили, которые обеспечат процветание заводчан и благосостояние страны.

Поздравляю всех сотрудников АВТОВАЗа, всех наших партнёров и друзей с появлением нового автомобиля LADA Kalina. Здоровья вам, счастья и удачи!

**В. В. КАДАННИКОВ,**  
председатель  
совета директоров  
ОАО «АВТОВАЗ»

« За создание современного производства по выпуску семейства автомобилей LADA Kalina на московском «Мотор-шоу-2004» АВТОВАЗу был вручён Гран-при журнала «За рулём» в номинации «Прорыв года».



24 апреля 2002 года, сборка первого пилота ВАЗ-2123. Запоминающийся дизайн новинки разработал Валерий Семушкин

Над выпуском работали: Татьяна КЛУГМАН, Татьяна РАЛКА, Ия ГРЕЧМАН, Мария КИРАКОСЯН, Юрий МИХАЙЛИН.