



**НЕИЗВЕСТНАЯ СТРАНИЦА
ИСТОРИИ ВАЗа**

Если бы задались целью создать свой вазовский календарь, то 19 апреля 1970-го было бы в нем обозначено особо. Именно с этой даты пошел счет на «Жигули».

В тот же год из ворот завода вышло 21,5 тысячи автомобилей. О них говорили во всем мире. Но как ни странно, сборка первых машин осталась лишь в нескольких десятках любительских снимков, да в памяти ветеранов.

В канун юбилея героям этих уникальных фотографий пришлось не раз собираться вместе, чтобы, словно через призму времени, заглянуть в прошлое, уточнить детали, фамилии, оживить подробности... Им самим до сих пор не верится, неужто это они, такие молодые, всего за 3,5 года смогли пройти путь от первого колышка до первого автомобиля.

Пожалуй, объяснение кроется в словах первого генерального директора В.Н.Полякова, сказанных им в 1995 году на своем 80-лети: «Создание ВАЗа — это детище всей страны. Но особенно — советской молодежи со всей ее пылкостью, страстностью, стремлением к новому, готовностью перенести любые трудности ради будущего». И вслед за Виктором Николаевичем Поляковым каждый из ветеранов с полным правом может повторить: «Я горжусь, что основная часть моей жизни была отдана этому замечательному заводу».

Спустя четверть века впервые ветераны ВАЗа вспоминают как собирались вазовские первенцы.



В Р И Т М Е П У С К А

В нашем распоряжении было всего полтора месяца, но конвейер был готов в срок, машины пошли точно по технологии, с применением абсолютно всего инструмента.

Владимир Викторович Сафонов, тогда начальник участка, ныне заместитель директора сборочно-кузовного производства:

Нашу команду цеха № 45-3 подбирал Игорь Алексеевич Спекторов и делал это на совесть. Не случайно, наверное, многие участники первой сборки до сих пор работают на заводе.

Игорь Алексеевич Спекторов, тогда заместитель начальника цеха, ныне начальник отдела сборочно-кузовного производства:

Я всего лишь неделю значился вазовцем, когда мой руководитель Александр Васильевич Семишин уехал в Турин. И мне пришлось возглавить цех, комплектовать его кадрами. Принцип был один: нужны лучшие работники других заводов страны и перспективные молодые специалисты.

Александр Васильевич Семишин, тогда начальник цеха № 45-3, ныне технический помощник директора сборочно-кузовного производства:

Как сейчас помню, позднее совещание у Виктора Николаевича Полякова, генерального директора, пришлось на 8 марта. Решался вопрос, вести сборку первых автомобилей на тележках или конвейере. Генеральный спрашивает у меня: «Сумеете запустить конвейер?» Ответил не сразу: ведь трассу конвейера еще только тянули. Но коллектив цеха был очень сильный, и я ответил утвердительно.



Владимир Викторович Сафонов



В нашем распоряжении было всего полтора месяца. Работали в три смены, без выходных, со временем не считались. Конвейер был готов в срок, машины по нему пошли точно по технологии, с применением абсолютно всего инструмента.

И.А.Спекторов: Виктор Николаевич Поляков заставлял тщательно готовиться к сборке первого автомобиля. Будущие рабочие конвейера были отправлены в длительные командировки на автозаводы страны и ФИАТа для стажировки. Для рабочих организовали учебный класс, в котором преподавали технологи, конструкторы. На каждые две-три бригады — опытный итальянский специалист. Кроме того, у начальников участков, мастеров, руководителей цехов были дублеры, также специалисты из Италии, которые и подстраховывали, и учили.

Итальянцы часто и не подозревали, что их подопечные пришли с крупных заводов, нередко имели за плечами престижные институты: все ходили в кирзовых сапогах, фуфайках, все работали на стройке.

Руководители делегации ФИАТа волновались: «Надо учить, надо учить сборке на практике».

И вот в марте, за месяц до пуска, прямо в главном корпусе мы оборудовали помещение для учебы и тренировки.

Между собой договорились: неужто перед иностранцами будем выглядеть совсем безграмотными? Нет, попробуем вначале сами! Попросили у сварщиков пробный черный (неокрашенный) кузов, привезли двигатель и потихоньку начали собирать, что называется, на коленках.

А.В.Семишин: Это был наш секрет, который решили сохранить до времени. Поэтому собранную машину угнали подальше и спрятали.

И.А.Спекторов: И вот фиатовцы называли день учебы для мастеров и бригадиров. В назначенное время учеников на месте не оказалось.

Разыскивают по телефону:

— Игорь Алексеевич, где же ваши товарищи?

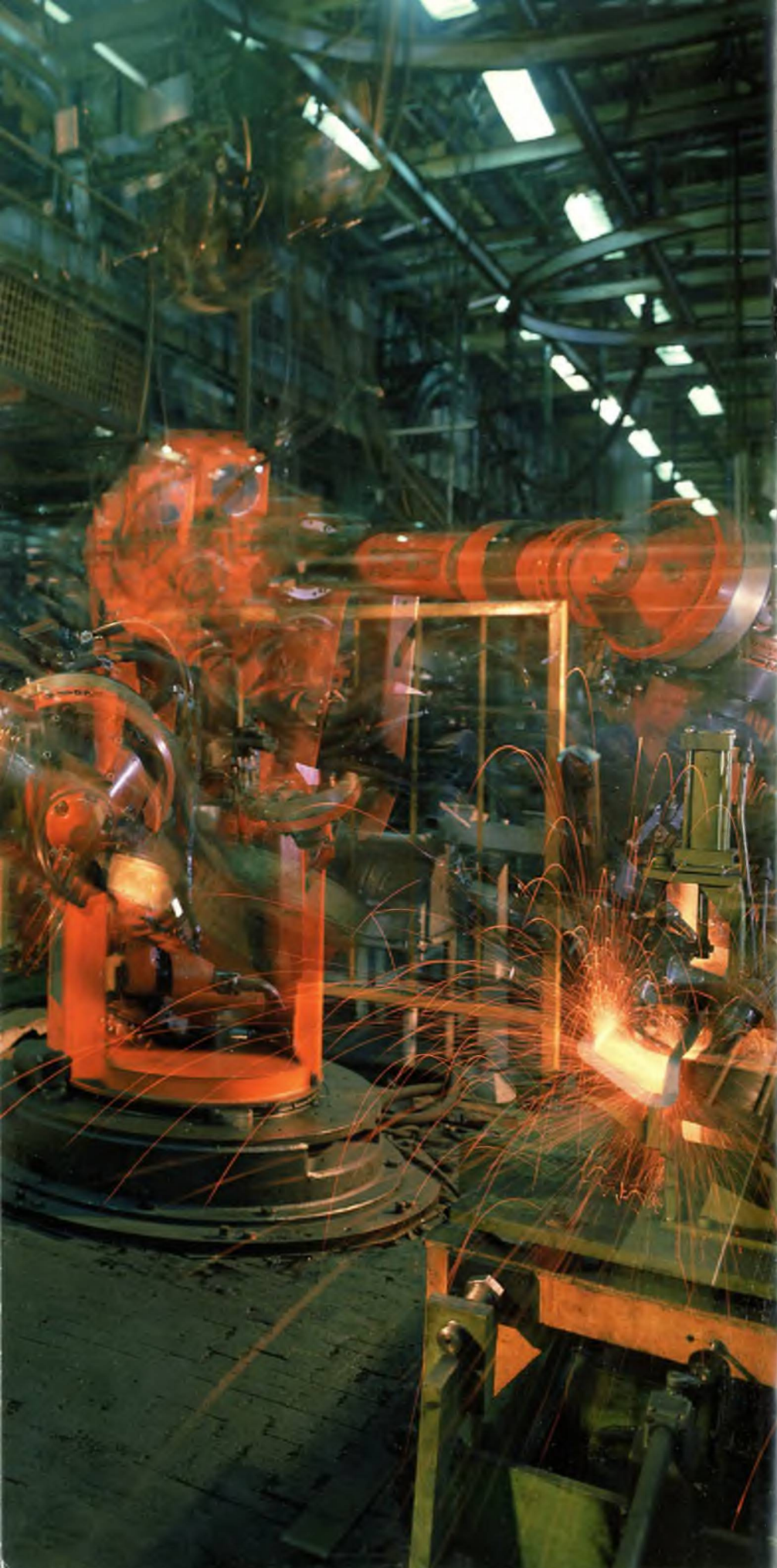
— Сейчас.

Ведь мы договорились подъехать прямо на этом автомобиле. Прибыли, сигналим: итальянцы в шоке от удивления. Тут-то они и поняли, что имеют дело со специалистами. Позже на этом «опытном» по корпусу гоняли, каждый за рулем посидел. Даже комплектующие на нем подвозили. А потом технический директор Евгений Артемович Башинджагян приказал «незаконную» машину разобрать, а узлы пустить в дело.

Неужто перед иностранцами будем выглядеть совсем безграмотными? Нет, попробуем вначале сами! Попросили у сварщиков пробный черный (неокрашенный) кузов, привезли двигатель и потихоньку начали собирать...



Александр Васильевич Семишин



Анатолий Иванович Васильев, тогда и.о. начальника цеха № 45-2, ныне помощник директора по производству АО «АВТОВАЗ»:

Тем не менее, учеба у специалистов ФИАТа состоялась. Мы собирали вместе с ними кузов, окрашенный в белый цвет. Во время учебы пытались предвидеть различные неожиданные повороты, чтобы избежать на конвейере неприятных сюрпризов. Признаться, это не было сложно. Однако один огорчительный момент при сборке кузова все-таки произошел: мы разбили лобовое стекло. Потом на этом же кузове тренировались сборщики из цеха № 45-3.

Вот из-за этих, по существу, учебных сборок, живучи до сих пор разногласия, какой автомобиль считать первым: тот ли, который собрали втайне — с черным кузовом, или белый — на котором обучали итальянцы?

Принята другая точка отсчета: первыми считать шесть автомобилей, собранные непосредственно на конвейере.

Приближался ответственный момент. Он пришелся на 17-е апреля, пятницу. Вечером, когда строители покинули корпус, были подвешены первые шесть кузовов: два синих, остальные вишневые (цвета флага Российской Федерации).

А.И. Васильев: Сборщики рассредоточились по своим местам, разложили розданные загодя комплектующие, инструмент, технологические карты. Каждый прекрасно знал, как действовать. Приходит на ум такое сравнение: все составляли слаженный хор, в котором каждый, тем не менее, на время своей операции становился солистом. Необычайный душевный подъем испытывали участники сборки и «болельщики» — каждый старался все увидеть собственными глазами, а то и подсказать, посоветовать. Рабочих, выполнявших конкретную операцию, окружили плотной толпой.

При сборке кузова много мелких операций, это создает определенные трудности, но все прошло без ма-

лейших накладок. Уже в четвертом часу ночи цех № 45-2 закончил свою часть сборки, оставив начиненные кузова висеть на подвесках.

Конвейер остановился, чтобы в ночь с субботы на воскресенье ожить вновь.

Вот из-за этих, по существу, учебных сборок, живучи до сих пор разногласия, какой автомобиль считать первым: тот ли, который собрали втайне — с черным кузовом, или белый — на котором обучали итальянцы?

Принята другая точка отсчета: первыми считать шесть автомобилей, собранные непосредственно на конвейере.



**Игорь Алексеевич
Спекторов**



Николай Николаевич Бондарь, тогда мастер цеха № 45-3, ныне начальник отдела СКП:

Эстафету принял наш цех. Для бригадиров, мастеров, руководства цеха эта была уже вторая бессонная ночь. Мы не уходили, сопровождали кузова от самого накопителя. Интервалы между кузовами были необычайно большие, кузова шли крайне медленно.

И у нас каждый поджидал свою операцию, как праздник, и волновался. А вокруг народу, несмотря на поздний час, множество. И всем хочется подсказать, помочь, хотя бы дотронуться до прохладной поверхности машины. Так что первые вазовские малолитражки лишь к семи утра добрались до финиша.

Геннадий Ильич Евтушенко, тогда начальник участка, ныне заместитель начальника производственно-технического отдела НТЦ:

Вот у нас сейчас выпытывают, отличалась ли первая сборка от последующих? Пожалуй, да... Лишь раз, во время первой сборки, мы попробовали зажигание еще на конвейере. Заправляли машины бензином — из лейки, антифриз размешивали в ведре. И еще одна особенность тогдашнего конвейера: на нем практически не было женщин, сборка считалась мужским делом.

В.В. Сафонов: На финише у меня произошел спор с тогдашним дублером заместителя директора сборочно-кузовного производства Бенито Гуидо Савоини. Мы поспорили, кому сесть за руль первой машины. Никто из нас не хотел уступать это право. Каждый считал, что это «его» автомобиль. Но пришлось-таки мне уступить итальянцу. Остальные пять сгонял я.

Машины встречали не бравурными маршами. Все были настолько измотаны — двое суток, фактически, на ногах...

Так что радость и ажиотаж оказались непродолжительными. Просто пошли вместе с итальянцами в цеховую будку, ставшую, по существу, вторым домом, достали загодя купленную для такого случая большую деревянную чашу, вылили в нее бутылку «Гамзы» и пустили по кругу: «За первые автомобили!»

Наступило воскресенье 19 апреля 1970 года.

Сегодня парк легковых автомобилей «ВАЗ» приближается к 16 миллионам, но 19 апреля 1970 года навсегда останется одной из самых памятных дат.



Николай Николаевич Бондарь



Анатолий Иванович Васильев

СЧЕТ ПОШЕЛ НА «ЖИГУЛИ»

Когда в понедельник строители пришли в корпус, они ни о чем не догадывались. И лишь в девять утра, после звонка В.Н. Полякова, предупредившего, что приедет областное начальство, после того, как показали гостям первенцев, по заводу понеслось: «Собраны первые автомобили!»

Владимиру Викторовичу Сафонову пришлось переволноваться, когда, казалось бы, все уже позади. Дело в том, что ключи от первых автомобилей были доверены ему. Сейфов тогда в корпусе не водилось, и ничего не оставалось, как забрать ключи домой. В то утро, когда надо было демонстрировать автомобили руководству области, Сафонов... застрял в лифте: «Натерпелся я беды! Чуть не поседел, предчувствуя, какой назревает скандал. Но, видно, Бог есть на свете — добрые люди вызволили. Приехал вовремя.»

Жаль только, что ни одна из машин, о которых мы рассказывали, не сохранилась. Судьба их прослеживается лишь до ворот завода. Достоинно известно, что автомобиль с порядковым номером 1 водитель-испытатель Петр Иванович Аскольский гонял для испытаний до водо-

забора и обратно, — было это 19 мая. Что и подтверждает отметка в записной книжке рабочего. Кстати, книжка эта сама — уникальный документ.

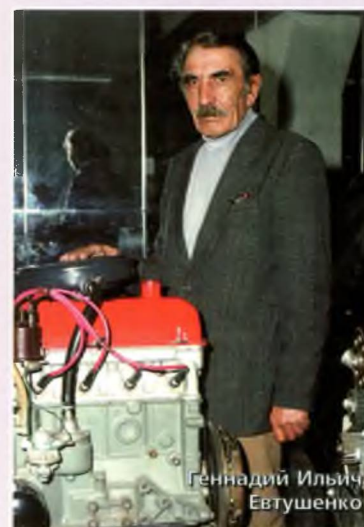
В ней Петр Иванович записывал день за днем все автомобили, которые прошли через его руки.

Рабочий вспоминает: «Первый блин не оказался комом, хотя при испытании на роликовом стенде первых двух автомобилей движки «закипели». Оказалось, в большом волнении сборщики забыли вытащить транспортировочные заглушки из патрубков радиатора. Этот пустяк не смог испортить приподнятого настроения».

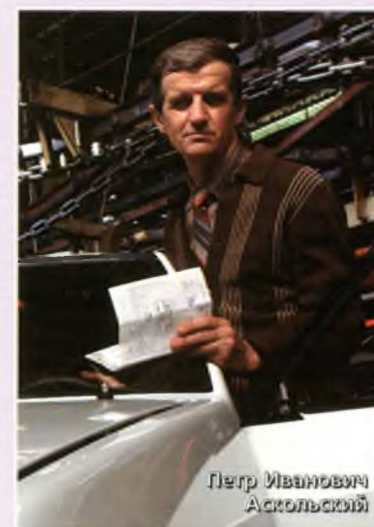
Есть свидетельство, что один автомобиль из первой шестерки возглавлял колонну вазовцев на первомайской демонстрации.

Последующие после сборки первых автомобилей две недели ушли на устранение «узких мест» на конвейере. Со второй половины мая конвейер вновь заработал и к концу месяца были собраны 75 «Жигулей».

Это были медовые месяцы для автозавода и Автограда.



Геннадий Ильич
Евтушенко



Петр Иванович
Аскольский



**"ИСХИТРИСЬ,
НО ЗАПЕЧАТЛЕЙ ИСТОРИЮ..."**

В 60-70 годы среди популярных лозунгов был и такой: «Волжский автомобильный строит вся страна». Страна не только строила автогигант, но и пристально следила за тем, как это происходит. Центральная пресса, телевидение, документальное кино, наконец, многочисленные официальные документы фиксировали малейшие события на ВАЗе. По стране с успехом прошла пьеса «Погода на завтра» о Волжском автомобильном. Итальянцы сняли несколько документальных лент о сотрудничестве ФИАТа и ВАЗа.

Тем удивительнее, что при таком пристальном внимании, событие, которое можно без натяжки назвать кульминацией — сборка первых автомобилей 19 апреля 1970 года — прошло незамеченным. Известно лишь, что на главном конвейере не разрешали фотографировать, сборка проводилась ночью. И вовсе не случайно Геннадий Ильич Евтушенко, начальник участка, передавая свой фотоаппарат бригадиру Анатолию Александровичу Дюжакову, наставлял: «Исхитрись, но запечатлей историю». И тот выполнил задание. Вот так появился на свет альбом фотографий, скрупулезно сохранивших каждый миг сборки первых автомобилей.

Так получилось, что сегодня эти любительские снимки, публикуемые впервые — единственные достоверные фотодокументы о событии, к которому шел весь завод, на которое работала вся страна.





МОЖНО НАЗВАТЬ РАБОТОЙ, ЛУЧШЕ НАЗВАТЬ СУДЬБОЙ

В судьбе каждого, ставшего вазовцем в 60-е годы, значится «стройка». И не случайно, о чем бы ни говорили ветераны: пуске конвейера, сборке первых автомобилей, первой плавке — их рассказ начинается со стройки.

Вот всего лишь один эпизод, рассказанный В.В. Сафоновым: «Лето, жара, воскресенье. Нас попросили чуть-чуть поработать, обещали прислать на помощь 15 человек. Пришло же всего пятеро и ... 20 машин с бетоном, который нужно было принять. Это ж адский труд — в каждой машине по три с лишним куба. Но воспринималось, как должное. Не ушли, пока не закончили».



Великий автомобильный завод
Библиотека для
профессора КХ



В РИТМЕ ПУСКА



Строительство корпусов, монтаж оборудования, освоение производства — все шло одновременно. Что и подтверждают эти снимки, сделанные зимой 1969-70 года.

1. Вальтер Муццарини, специалист ФИАТа, и мастер Виктор Вдовичев монтируют оборудование главного конвейера

2. Рабочие ТМУ-2 ведут монтаж первой линии конвейера

3. Укладка шашки — работа крайне кропотливая и тяжелая. Впервые в стране ВАЗ учел рекомендации медиков и применил новую технологию устройства пола.





НАШ СЕКРЕТ ОТ ИТАЛЬЯНЦЕВ



Ветераны главного конвейера сразу же определили, что на этих снимках — первая опытная сборка. Она проводилась в специально огороженном закутке на черном (неокрашенном) кузове, втайне от зарубежных специалистов.

А доказательства — вот они: «На «черном» не установили зеркало, да и видите — никого в комбинезоне, в которых тогда ходили только итальянцы. Они и не подозревали об этой сборке».

До пуска конвейера оставался еще почти месяц.



ЕЩЕ ОДИН УЧЕБНЫЙ

Следующая проба — уже вместе с фиатовцами. Обучение сборке они проводили также вне конвейера, на окрашенном белом кузове. И хотя ученики были достаточно опытными, знали технологию, они задавали массу вопросов, дабы подстраховать любую ситуацию, которая могла возникнуть на конвейере.

Итальянцы очень серьезно относились к проведению учебы — ведь и им предстояло держать экзамен.





ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ...

И.А. Спекторов: «Запуск конвейера 17-19 апреля и сборка на нем первых автомобилей преследовали две цели. Одна — выявить все узкие места монтажа, сборки, готовность производства. Другая — сделать подарок к 100-летию В.И. Ленина. Ведь тогда этой датой жила вся страна».

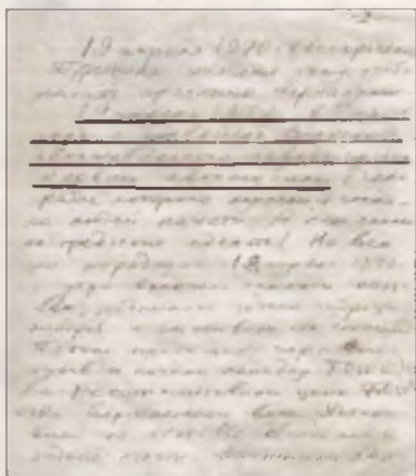



1. Сальваторе Ливини и бригада В.П. Смирнова.
2. Записи об испытании первых автомобилей в рабочей книжке водителя-испытателя П.И. Асольского.
3. И.А. Спекторов, секретарь парткома СКП, и.о. начальника цеха № 45-З вручает юбилейные медали к 100-летию В.И. Ленина.
4. Открытое партийное собрание по подготовке к сборке первых автомобилей. Апрель 1970 г.





ЭКЗАМЕН СДАН



«Сегодня, 19 апреля, есть причина, чтобы писать красными чернилами. В семь утра с конвейера Волжского автозавода сошел первый автомобиль, синего цвета. Дело, ради которого мучилось столько людей, начато!»

Из дневника рабочего Виктора Молодецкого.
1970 г.





МИФЫ И ЛЕГЕНДЫ



Эти "Жигули"

(на левом фото) из экспозиции заводского музея — первый продан-



ный автомобиль ВАЗа. В свое время он был выделен ударнику труда, победителю юбилейного городского соцсоревнования, работнику завода Волгоцеммаш Владимиру Михайловичу Пенкину с правом внеочередного и бесплатного ремонта на любой вазовской станции технического обслуживания.

Через 19 лет бережной эксплуатации В.М. Пенкин по просьбе автозавода обменял своего "старичка" на ВАЗ-2109.

Плакат на этом автомобиле не соответствует действительности. Эта машина не имеет никакого отношения к первенцам.

Снимки сделаны в апреле 1980 года, чтобы восполнить отсутствие официальных, профессионально сделанных фотографий.





ПОЕХАЛИ!

Участники сборки первых «Жигулей».

Их было около двухсот.
А на этом снимке — лишь одна бригада, с первого участка цеха №45-3



Страницы рабочего дневника И.А.Спекторова, Июль 1967 г.

4				5			
Список работников цеха				Список работников цеха			
№	Фамилия	Имя	Отчество	№	Фамилия	Имя	Отчество
1	Спекторов	Иван	Александрович	1	Спекторов	Иван	Александрович
2	Спекторов	Александр	Иванович	2	Спекторов	Александр	Иванович
3	Спекторов	Михаил	Александрович	3	Спекторов	Михаил	Александрович
4	Спекторов	Сергей	Иванович	4	Спекторов	Сергей	Иванович
5	Спекторов	Александр	Иванович	5	Спекторов	Александр	Иванович
6	Спекторов	Михаил	Александрович	6	Спекторов	Михаил	Александрович
7	Спекторов	Сергей	Иванович	7	Спекторов	Сергей	Иванович
8	Спекторов	Александр	Иванович	8	Спекторов	Александр	Иванович
9	Спекторов	Михаил	Александрович	9	Спекторов	Михаил	Александрович
10	Спекторов	Сергей	Иванович	10	Спекторов	Сергей	Иванович
11	Спекторов	Александр	Иванович	11	Спекторов	Александр	Иванович
12	Спекторов	Михаил	Александрович	12	Спекторов	Михаил	Александрович
13	Спекторов	Сергей	Иванович	13	Спекторов	Сергей	Иванович
14	Спекторов	Александр	Иванович	14	Спекторов	Александр	Иванович
15	Спекторов	Михаил	Александрович	15	Спекторов	Михаил	Александрович
16	Спекторов	Сергей	Иванович	16	Спекторов	Сергей	Иванович