

ВОЛЖСКИЙ АВТОСТРОИТЕЛЬ

Газета Волжского автомобильного завода

Газета основана
в августе 1969 г.

Суббота,
5 апреля 1997 года

Выходит
5 раз в неделю

№ 63 (4588)

Цена договорная

Уважаемые автозаводцы!

**5 апреля
1977 года
с конвейера
сошла
первая
„Нива” —
ВАЗ-2121**

Для многих из вас сегодня особенный день. Он не отмечен красным цветом в календарях, но для тех, кто разработывал, организовывал производство и изготавливает известные на всех континентах автомобили „Нива”, наверняка памятен день 5 апреля 1977 года, когда с конвейера сошел „первенец” — ВАЗ-2121.

Это был первый в мире автомобиль с несущей конструкцией кузова, обладавший как повышен-

ной проходимостью, так и комфортабельным салоном.

Запоминающийся дизайн, смелые конструкторские решения, разумные, экономичные технологии позволяют до сих пор при минимальных дополнительных затратах на модернизацию удерживать рынок сбыта „Нивы”.

На российских проселках и спортивных трассах, в Антарктиде и на улицах европейских городов этот автомобиль по-

могает нашему акционерному обществу выдерживать жесткие требования времени.

Мы благодарим создателей „Нивы” и ее 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 еще большим упорством непрерывно обновлять автомобильную технику, повышать ее 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 продолжать вазовскую историю. Одна из ярких страниц этой истории посвящена „Ниве” и ее создателям.

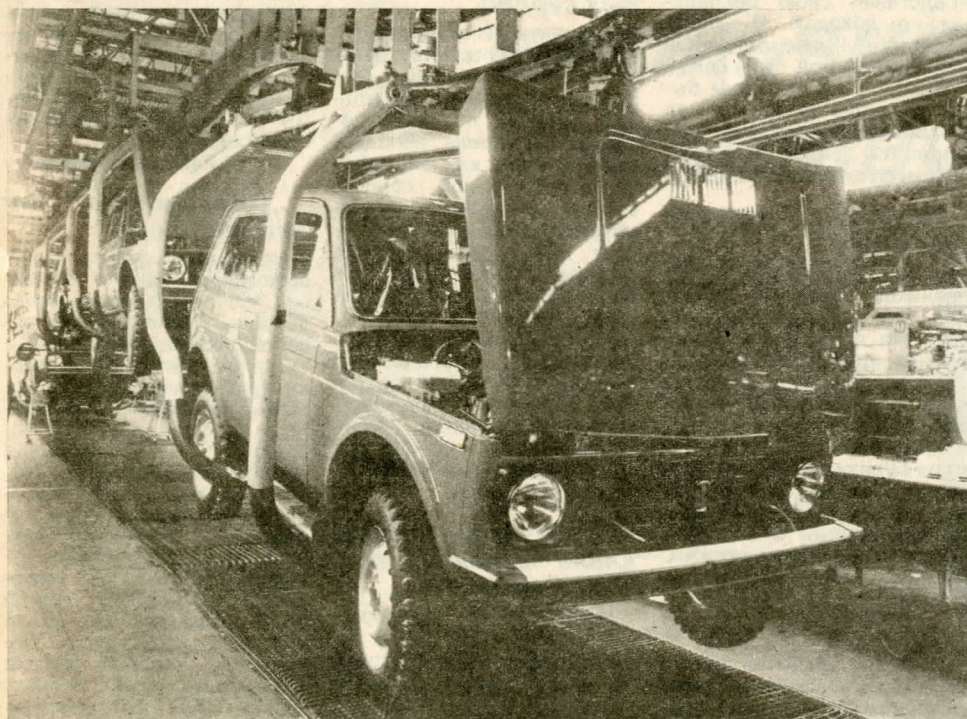
Спасибо вам!

С двадцатым днем рождения „Нивы”!

Президент-генеральный директор АО „АВТОВАЗ” А. В. НИКОЛАЕВ.

Председатель комитета профсоюза С. А. ЧЕБОТАРЕВ.

Председатель производственного совета И. А. БАРЫШНИКОВ.



КАК РАБОТАЕМ 3 АПРЕЛЯ

На главных конвейерах собран 2681 автомобиль, с начала месяца — 8058. График сборки перевыполнен на 29 автомобилей, с начала месяца — на 102.

Простои главных конвейеров составили 53 минуты, из них 8 минут — по вине СКП, 45 минут — по вине МСП (отсутствие двигателей). Некомплектности составили 587 единиц.



ла первый кузов на сборку. Волновались, конечно, тем более что то одних деталей не было, то других, а те, что были, не подходили по каким-то причинам... Но мы старались сделать свое дело хорошо. Опыт сборки „Нивы” у нас был: в 1975 году ручную, не на конвейере, собрали первую партию новой модели из 50 штук. На конвейере, конечно, было посложней все делать в первый раз — ничего, справились. И когда наша первая „Нива” проехала свои первые метры, мы, взрослые люди, радовались и ликовали, как мальчишки. Незабываемое время!

Вначале планировалось выпускать „Ниву” для наших сельчан. Но вскоре коллектив корпуса озадачили наращивать мощности, потому что этот автомобиль изъявили желание покупать зарубежные дилеры. И вновь в корпусе начались горячие деньки: надо было модернизировать „малый” конвейер ВАЗа, наращивать темп выпуска „Нивы”, одновременно заботясь о качестве машин.

— Мы все тогда горели на работе, — вспоминает Владимир Алексеевич, — настолько был высок энтузиазм, трудовой порыв. Это

пересчитать. Иванов называет слесаря В. А. Карасева, который, кстати, привел в корпус и своего сына, младший Карасев сейчас мастер. До сих пор работает на конвейере и Екатерина Федоровна Якимчук. Она сборщик с 25-летним стажем. Ветераны, как и Иванов, по-хорошему тоскуют об ушедшем времени и с горечью говорят, что иные молодые не очень-то рвутся утвердить себя на производстве, досконально изучить техпроцесс, автомобиль. Скажете: возрастное брюзжание. Не совсем так, если уж говорить честно...

Нынче в корпусе 062 — большой сплошной субботник, наводят порядок с технической документацией, культурой производства, цех № 41-4 помыли, поскоблили, покрасили. 20 лет ведь фермы выше двух метров практически не красили, а тут взялись. Дело в том, что цех № 41-4, как и все подразделения, готовится к приезду ютаковской комиссии. И у Иванова как начальника голова об этом сейчас болит в первую очередь. Но если внешний марфет — дело в общем-то нехитрое, то проблему тесноты, скученности в цехе одним махом не решить. Поэтому Иванов возлагает надежды на переход к выпуску новой модели „Нивы” — ВАЗ-2123. Вот тогда его цеху обещают новые площади, можно будет „расправить плечи”, свободнее вздохнуть. Кстати, задача перед цехом будет прежняя: не останавливая производство 213-й машины, перейти на выпуск новой модели „Нивы” ВАЗ-2123. История, как видите, опять повторится, и опять на острие событий будет В. А. Иванов. Ну разве не завидная судьба?

... Каждый день высокий молодежавый начальник цеха № 41-4 „обходит владенья свои”, беседует с людьми. Ни одна деталь не ускользает от его опытного взгляда, ведь Иванов знает в своем цехе буквально каждый закоулок. Любит смотреть, как сходят с конвейера готовые „Нивы”. Чувства, которые в этот момент испытывает, могут понять только те, кто, как и он, давал путевку в жизнь всем вазовским вездеходам.

Т. КОЛЬЦОВА.
Фото Ю. Михайлина.

Мы радовались, как мальчишки

Владимир Алексеевич Иванов с полным правом может сказать о своей трудовой биографии словами популярной песни о заводской проходной, „что в люди вывела меня”. Слесарь механосборочных работ, бригадир, мастер, начальник участка, заместитель начальника цеха, начальник цеха — все эти ступеньки профессионального роста он последовательно прошел за 27 лет вазовского стажа, ни одну не пропустил. Начинать слесарем в цехе № 45-3. Чуть-чуть не успел к сборке первых автомобилей гремевшего тогда на всю страну Волжского автозавода. Иванов пришел на завод в августе 1970-го, а первенцы ВАЗа, как известно, появились на свет в апреле того года. Но судьба все же дала ему шанс стать „первопроходцем”, когда тоже в апреле, но семь лет спустя, ВАЗ начал производство новых переднеприводных автомобилей „Нива”.

Бригадир цеха № 45-3 В. А. Иванов был в числе тех опытных, квалифицированных рабочих, которых направили в корпус 062, чтобы осваивать выпуск новой модели ВАЗа. Сборщики с главного конвейера появились в корпусе 062 2 апреля 1977 года. Это был верный признак того, что событие вот-вот должно случиться. Сам Иванов помнит те дни, словно и не пролетело уже 20 лет.

— Со 2 апреля мы дневали и ночевали в новом цехе № 41-4, причем в буквальном смысле: по очереди дежурили по ночам, потому что точно никто не знал, когда на сборку придет первый кузов „Нивы”. 5 апреля, как чуяло мое сердце, пришел в бригаду рано утром, и вскоре наша 211-я приня-

сейчас слова „честь завода”, „авторитет ВАЗа” для многих молодых, к сожалению, пустой звук. У нашего поколения были другие ценности. Сейчас, бывает, просишь слесарей поработать в ночь, сразу начинается торг: а сколько заплатите? Нам 20 лет назад такое просто не могло прийти в голову. Если заводу надо было, работали сутками, не считаясь со временем...

В голосе В. А. Иванова звучит нескрываемая горечь. Ведь он из поколения вазовцев, которые любовно „растили” завод, завоевывали ему авторитет и в стране, и за рубежом, радуясь каждой новой победе. Наверное, поэтому они так критичны к нынешнему сверхрациональному времени, когда ценность человека для многих, увы, определяется толщиной кошелка...

Из событий недавнего прошлого Владимир Алексеевич выделяет сложное время перехода на выпуск 213-й „Нивы”. Тогда он уже был в ранге заместителя начальника цеха № 41-4 по качеству. Тяжело дался этот переход! Времени на раскачку не было, по приказу генерального на весь подготовительный период отвели сверхсжатые сроки. И люди, как много лет назад, снова дневали и ночевали в цехе. Правда, сказался накопленный опыт: легче вышли из положения, с наименьшими потерями поставили новую модель на поток. В общем, в очередной раз доказали преданность заводу, ведь основной объем работ, безусловно, лег на плечи ветеранов корпуса.

Сейчас, к сожалению, „первопроходцев” производства „Нивы” в цехе № 41-4 осталось совсем немного. По пальцам можно