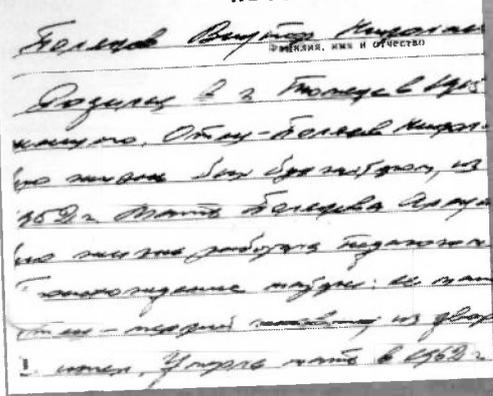


АВТОБИОГРАФИЯ



# "ЧЕМ БОЛЬШЕ ИМЯ ЗНАМЕНИТО, ТЕМ НЕРАЗГАДААННЕЙ ОНО..."

**Автобиография В.Н.Полякова, написанная его убористым, мелким почерком, предельно коротка. Между тем по человеческим меркам жизнь была большой и в прямом смысле, и в переносном. Сегодня о великом вазовце мы разговариваем с его биографом – Анатолием ШАВРИНЫМ.**

– Но он все-таки использовал тот шанс, который, как говорят, каждому дается в жизни хоть один раз. Для него это строительство Волжского автозавода.

– Кстати, Полякова нельзя причислять к авторам **идеи** насыщения страны автомобилями. В ту пору необходимо было прежде всего политическое решение. Но когда зам. министра Поляков узнал, что такое решение принято и уже идет подбор директора, площадки для возведения завода, что уже названа фамилия **Н.Ф. Гринчара** – начальника главка, которому предназначалась роль руководителя проекта... Как известно, Поляков психологически не мог и не умел себя "выпячивать", никогда никуда не выдвигался и себя не предлагал, за славой никогда не гонялся, но...

– Извините, небольшая вставка по поводу "никуда" и "никогда". Ведь Виктор Николаевич, не успев родиться, уже "провинился" перед тогдашним государством: за то, что мать из дворян, родственник репрессирован, сам из семьи служащих. Ему пришлось из-за этого не школу оканчивать, а пойти в ФЗО ("ремеслуху", как тогда называли), учиться на вечернем отделении института, а днем работать автослесарем на автобазе. И всегда не он, а его продвигали, выбирали, назначали...

– ...Ну так вот: не знаю, что подвело его, всегда действовавшего по принципу ничего не просить для себя лично, на этот раз пойти к **А.М.Тарасову**, министру автомобильной промышленности. Сейчас уже вряд ли кто-то расскажет, какие доводы привел Поляков, но... пошла переигровка. И вот уже Тарасов действует через члена Политбюро **Кирилленко**. И как рассказывал сам Виктор Николаевич, "они повезли меня к **Брежневу**". И получили "добро", и Поляков влезает летом 1966-го в этот проект. Надо прямо сказать, на поприще конструктора Виктор Николаевич себя не проявил как выдающийся профессионал. Но он оказался, как сейчас говорят, выдающийся менеджер. Мне удобнее говорить "управленец" – чрезвычайно эффективный управленец. Поляков доказал и показал, какой недожиданный творческий потенциал заложен в этом предназначении. Помните, в то время в страну начали "втаскивать" из-за рубежа не только плащи-болоньи, но и заводы, в том числе металлургические, химические... Но! Ни одно из этих предприятий (я прояснял, искал данные) не подтвердило той высочайшей эффективности, что была у ВАЗа.

– Выходит, В.Н. Поляков – гений проекта под названием "ВАЗ"?

– Да, именно. Я так бы охарактеризовал принципы работы Виктора Николаевича с людьми, которых он набирал в вазовскую команду: ничего не забывать, испытывать делом, каждому оставлять право на поступок. Он это не провозглашал, но так действовал. Отсюда система совещаний, проверок исполнения, железная система служения делу.

– На праздновании 80-летия Виктора Николаевича попросили написать его девиз по жизни. Он написал: "Труд и вся жизнь только для народа, для Родины". Пафосные слова, но для него – естественные?

– Несомненно. Проект под названием "ВАЗ" – невиданный. Пожалуй, по грандиозности воплощения могу с ним сравнить только атомный проект, который осуществлялся под руководством **Берии**. Но сами понимаете, подходы и возможности были очень разными. Если атомный проект держался на "шарашках" и на страхе попасть под репрессии, то проект "ВАЗ" связан с огромным потенциалом масс. Здесь если и боялись, то – подвести Полякова и себя. И – безмерно уважали своего генерального.

При том, что Виктор Николаевич брал на себя очень много, значительные обязанности он делегировал своим помощникам. И вырстил плеяду специалистов-организаторов, которые вместе с ним подняли ВАЗ.

– Анатолий Александрович, он ведь вырастил не только руководителей, но и



новую породу рядовых работников, которые до сих пор вспоминают, какие сложные задачи ставились перед ними в производствах. И как им удавалось их решать. Это надо видеть – как они счастливы, вспоминая тот период!

– Знаете, есть, если не ошибаюсь, персидская пословица: "Стадо баранов под предводительством льва сильнее, чем стая львов под предводительством барана". Это, кстати, к давнему спору российской интеллигенции, с кем стране больше не повезло – с руководством или с народом. И хотя сам Виктор Николаевич любил говорить слово "коллектив", но я не сомневаюсь: все прежде всего зависит от руководителя "оркестра". Так что другая выполненная им миссия – раскрыть потенциал самых обычных людей, дать им возможность показать себя в полной мере – также выполнена блестяще. Не случайно же все, что вспоминает работу под руководством Полякова, говорит, что это было предвкушение победы, а значит – радость, праздник. И это при том, что работали так много и тяжело, что самим сегодня не верится!

Мне хотелось бы поднять еще одну тему. Его особая роль, миссия, как вы называете, видится и в его социальных программах. Ведь он мог выполнить проект "ВАЗ", ограничившись запуском производств и выпуском энного количества автомобилей, заложенного в программу. При этом воспользоваться методой, уже давно к тому времени практиковавшейся в стране, – поставим временные бараки, пригоним военных строителей, возьмем рабочую силу почти дармовую – заключенных. А тут – никаких барачов, никаких временных лагерей! Впервые в стране он заставил одновременно с возведением автогиганта заложить город будущего. Позже журналисты и барды придумали – "на память людям города дарить"... Они придумали, а он отстаивал идею и осуществил – выстроил город, где квартиры были с самой современной на тот момент планировкой. Он думал по-государственному, заглядывая вперед, в дальнейшее развитие. Его социальные программы требуют особого изучения.

– Меня уже не удивляет, что он отказался от автомобиля ВАЗ-21108, который от автозавода ему подарили на 85-летие. Виктор Николаевич просил в записке к тогдашнему генеральному **А.В. Николаеву** передать эту машину заводскому музею. Но меня поразил другой документ: Поляков когда-то обратился к министру **Тарасову** с просьбой разрешить выдать автомобиль такому-то рабочему ВАЗа, у которого его машину украли. С одной стороны, смешно, что этим вопросом приходилось заниматься людям такого уровня. С другой – он ведь мог этого и не делать...

– Да, таких свидетельств множество. Потому что при небывалой масштабности проекта он всегда видел отдельного человека. Это редкое качество. Есть руководители, которые при случае красиво поздравят, даже могут подарок сделать, – но тут же про тебя забудут, им наплевать, по большому счету. Поляков никогда не превращал такие вопросы в формальность. Вы же знаете знаменитую историю с

картошкой: начало 70-х, колорадский жук погубил урожай по всей стране, лимитов для Тольятти нет. Только его авторитет помог связаться с Беларуссией, оттуда пришли вагоны с картофелем, которые из-за морозов загнали на 7-ю вставку и уже оттуда развозили мешки по квартирам. И зиму пережили!

– Вы были единственным журналистом, с которым Поляков вообще разговаривал о себе, и произошло это в последние годы его жизни. Как он относился к катастрофической несправедливости по отношению лично к себе?

– Достаточно взвешенно. Слова "А поражение от победы ты сам не должен отличать" как нельзя лучше относятся к Полякову. Он превратил в жизнь проект, который почти всем казался невозможным; по крайней мере, в такие сроки. И это было для него главное. Вы знаете, что после монтажа корпусов, когда строительные "боги" делали себе имя на ВАЗе, он отказывался от высоких наград, потому что считал – "рано еще устраивать чествования".

Перевод же в министерство, назначение его руководителем Минавтопрома породили лишь новые проблемы. Из ЦК поступали непродуманные команды, которые не всегда мог исправно выполнить даже он, верный боец партии. Очень трудно шло создание КАМАЗа – а тут еще и "вброшенные" правительством проекты грузинской "Колхиды", нового ереванского автозавода... И почти ежедневно он ощущал, что задыхается в объятиях чиновной столицы, живущей по своим особым принципам. Маразм крепчал, тогда уже появились подходы: "а что от этого буду иметь я?"

Кстати, историю его снятия с должности министра я восстановил благодаря его помощнику; сам Виктор Николаевич отказался говорить на эту тему. Жаловаться, обвинять кого-то – не в его правилах. Стенограмму я так и не смог получить, знаю лишь в пересказе. Ему говорили, что он чуть ли не враг народа, что запустил КАМАЗ в то время, когда в стране не было подходящих для большегрузных автомобилей дорог... Виноват, что в стране не оказалось малотоннажных грузовых автомобилей. Хотя у него на эту тему были предложения, только их в свое время не услышали... Между прочим, заседание Политбюро вел **Лигачев**, а **Горбачев** был в какой-то поездке. Когда вернулся – позвонил Виктору Николаевичу и сказал, что с огорчением узнал о случившемся.

– Поляков остался не у дел, но это было невозможно для его натуры. И тогда второй раз в жизни он просит за себя...

– Да, он обратился к директору НАМИ и сказал, что согласен на любую работу. Вначале ему поручают заниматься развитием Дмитровского автополигона, затем Поляков соглашается стать советником директора строящегося Елабужского автозавода. Фактически становится дублером директора, вновь окунаясь в стихию большого проекта.

И тут как нельзя кстати оказывается предложение **В.В. Каданикова** создать и возглавить консультационно-экспертный отдел представительства завода в Москве, превратившийся затем в аналитический центр АО "АвтоВАЗ".

Руководители завода не придумывали для Виктора Николаевича тихого пристанища – они знали цену каждого его предложения, каждой рекомендации. Ведь он оставался прежним Поляковым, предельно принципиальным, выдающим только интересы дела.

...Фигура Полякова противопоставлена развлекательному формату. Возможно, поэтому он и не интересует людей из сегодняшнего телевизора. Да и сам он не считал возможным создавать себе известность через СМИ, у него были иные цели в жизни. И он служил этим целям. И совершенно не переживал, что у кого-то больше известности, популярности, наград. Его это просто не интересовало.

– С этой позиции он, несомненно, счастливый человек, потому что занимался своим делом, жил в ладу с собой. Он служил АВТОВАЗу до последних своих дней...

– 21 мая 2004 года Виктор Николаевич последний раз покинул свой рабочий кабинет на 6-м этаже вазовского НТЦ. На столе остались два письма на имя руководства завода. Он не успел их вычитать и подписать. Кто знал, что это были его последние предложения во имя развития родного детища?!

...В коротком завещании, которое удалось найти, значится единственная просьба – похоронить в Тольятти. Тем самым он передавал вазовцам право и, конечно, вытекающие из него обязанности стать наследниками, продолжателями дела его жизни.

"Судите его по делам его" – только этого я хочу.

Рина МАРКОВА

