

... А ЕСЛИ Б СНОВА ВСЁ НАЧАТЬ — ТО ПОД ПЯТОЙ У ПОЛЯКОВА!

У вазовских ветеранов, всех без исключения (проверено многократно!), есть любопытная особенность: воспоминания о строительстве автозавода, его первых малолитражках, проблемах и радостях прожитого в конечном счете сводить к одной излюбленной теме: "Виктор Николаевич Поляков".
 Уже если дорвались до рассказа о своем первом генеральном директоре — пошло-поехало: как с НИМ работали, как ЕМУ нельзя было врать, как ОН приходил в цех и все видел, все замечал, как получали от НЕГО взбучку. И что самым страшным ЕГО ругательством было — "Вы несерьезный человек", а излюбленной фразой — "Это некорректно"...



Какие авторитеты ниспровергались под натиском перестройки, переосмысления истории страны, крушения советской экономики! Но Его авторитет — трудоголика, человека чести, достоинства и порядочности, аскета — для вазовцев незыблем.

Вчера, 3 марта, Виктору Николаевичу ПОЛЯКОВУ исполнилось 88 лет. И он по-прежнему в трудах и заботах. В телефонном справочнике АВТОВАЗа напротив его должности значится — директор аналитического центра. Его кабинет в НТЦ отлично знают многие вазовские специалисты. Он по-прежнему решает серьезнейшие вопросы. К примеру, как снизить себестоимость комплекующих и материалов для производства вазовских малолитражек...

Еще в 96-м году, в канун 30-летия АВТОВАЗа, отвечая на просьбу "ВА" и музея высказать свои суждения по ситуации в российском автопроме ("ВА", 19 июля), Виктор Николаевич дал своеобразный наказ коллективу нашего предприятия и его руководству. Вот эти напутствия-пожелания:

— *бескомпромиссной борьбы за сохранение своего лица как флагамена отечественного легкового автомобилестроения, выпускающего конкурентоспособные отечественные модели;*

— *понимания, что выживание и конкурентоспособность ВАЗа невозможны без радикального сокращения всех видов затрат и прежде всего материальных для выпуска автомобилей, а также без жест-*

ких и тяжелых мер по производительности труда;

— *радикальных мер по восстановлению уровня качества и культуры производства — как со стороны коллективов, так и со стороны первых руководителей;*

— *совершенствования структуры управления прежде всего в торговле продукцией, в управлении финансами и экономикой, в организации постановки на производство новых моделей.*

Сегодня, впервые на страницах заводской газеты, мы решили опубликовать биографию Виктора Николаевича Полякова. Нам кажется, даже скупые анкетные данные могут добавить краски в портрет первого генерального АВТОВАЗа.

Виктор Николаевич Поляков родился 3 марта 1915 года по новому стилю в Томске Новосибирской области в семье служащего. С 30-го по 37-й годы был учеником слесаря, слесарем, техником, мастером, зам. начальника цеха на предприятиях Москвы. В 38-м окончил вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института, получив профессию инженера-механика по эксплуатации автотранспорта. С июля 41-го по май 45-го — в действующей армии. Его воинское звание — инженер-майор. Служил в ремонтно-восстановительном батальоне Западного и Карельского фронтов. Командовал 220-м отдельным ремонтно-восстановительным батальоном. В октябре 41-го был ранен и месяц лечился в госпитале в Омске. Имеет боевые награды, в том числе медаль "За боевые заслуги" и орден Красной Звезды. С 46-го по 63-й год работал на Московском заводе малолитражных автомобилей, прошел путь от зам. начальника цеха до директора. С 63-го по 65-й — первый зам. председателя и председатель Мосгорсовнархоза. 1965 — 1975 гг. — зам. министра автомобильной промышленности-генеральный директор АВТОВАЗа. В 75-м году назначен министром автомобильной промышленности СССР. В 71-м году ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Продолжение на 3-й стр.

...А ЕСЛИ Б СНОВА ВСЁ НАЧАТЬ — ТО ПОД ПЯТОЙ У ПОЛЯКОВА!



Начало на 1-й стр.

Виктор Николаевич Поляков крайне редко дает интервью, и в них никогда — о личном. В 2000 году Самарскому телевидению удалось-таки снять о нем документальный фильм, но... без непосредственного участия самого героя. Отказался наотрез. Пожалуй, единственная возможность узнать, как самый знаменитый вазовец в быту, в общении с близкими и родными, — интервью, которое однажды, еще в 96-м, дала его жена Татьяна Николаевна. Вот выдержки из ее рассказа:

— Его родная сестра как-то меня спросила: "Как ты с ним живешь? Как ты его не боишься?" Его действительно боялись не только сотрудники. А я знала, что это лишь напускное, и в одном из посвященных ему романсов так и написала: "...Одна суровость, лишь для того, чтоб спрятать доброту".

Мы познакомились, когда он был директором завода "Москвич" и, овдовев, жил со своими детьми у своей мамы на Арбате в коммунальной квартире. Там на один туалет приходилось 57 человек, на всех один телефон в коридоре... Помню, для конспирации он усердно называл меня Володей: "Ну ладно, Володь. Встретимся тогда-то, Володь". Первое время мы с ним много ходили по театрам. И все время были на "вы". "Сдался" Виктор Николаевич лишь через год, после путешествия по Волге на теплоходе. Тогда мы впервые увидели будущий Тольятти — наш теплоход причалил к Комсомольску. Поездка закончилась браком. Хорошо помню тот день — мы пошли расписываться в обеденный перерыв. Машины у Виктора Николаевича тогда не было: Хрущев запретил директорам заводов персональный транспорт. Он приехал на метро. Мы расписались — без свидетелей и цветов, после чего он на метро поехал на работу, а я — домой.

О его назначении директором ВАЗа я узнала не от

него, а по радио. Сманил же он нас всех, обещав купить машину, но обманул. Это было, наверное, единственное не выполненное им обещание — первый автомобиль, да и то не "Жигули", а "Оку", я купила лишь 30 лет спустя, тайком от него.

В Тольятти мы жили в одном коттедже с его мамами. Виктор Николаевич всегда рассказывал мне о делах. Но даже если и хотел что-то скрыть, то я все равно знала. Мы все вместе садились ужинать и говорили только о заводе. Ощущение своей сопричастности к этой гигантской стройке было у всех — вся страна села на "Жигули". Завод был сдан в рекордно короткий период даже по мировым масштабам.

Помню, Виктор Николаевич пришел с работы поздно. Мы сидим с подружкой, отмечаем мой день рождения. У него же была приемка какой-то очереди на заводе. Увидел нашу вечеринку, спросил, по какому поводу. Мы ему: "Очередь принимаем". И тут он вспомнил про мой день рождения...

Нам в семье всегда все было "нельзя". Дачу нельзя. Машину нельзя, потому что "если в ней что-то испортится, то ремонтировать будут по блату". Когда стал министром, думала, хоть сейчас вздохну посвободнее. Но куда там. За блага жизни всегда борюсь я. Для дома он "абсолютно отрицательная величина".



Конечно, и мы ссоримся. В основном из-за его "нерадения" к дому. Но сейчас он уже "очеловечивается". То комодик в спальне заметит, который уже несколько лет там стоит, то вдруг обнаружит старый ковер на полу. Думаю, что, отказывая семье в каких-то благах, он тем самым ограждал себя от лишних сложностей. Уверена, что только благодаря такому жесткому характеру ему и удалось построить ВАЗ. А вообще Волжский автомобильный и все, что с ним связано, — это самые яркие и интересные годы нашего с мужем существования.

...Наверняка каждый вазовец, который трудился под началом Виктора Николаевича, тоже считает это время самым счастливым. Не случайно работница отдела связи ДИС Алла Артамонова посвятила своему генеральному такие строки:

**Желаем Вам и впредь дерзать,
Быть энергичным и здоровым.
А если б снова все начать —
То под пятой у Полякова!**

Подготовила Рина МАРКОВА
Фото из архива музея ВАЗа