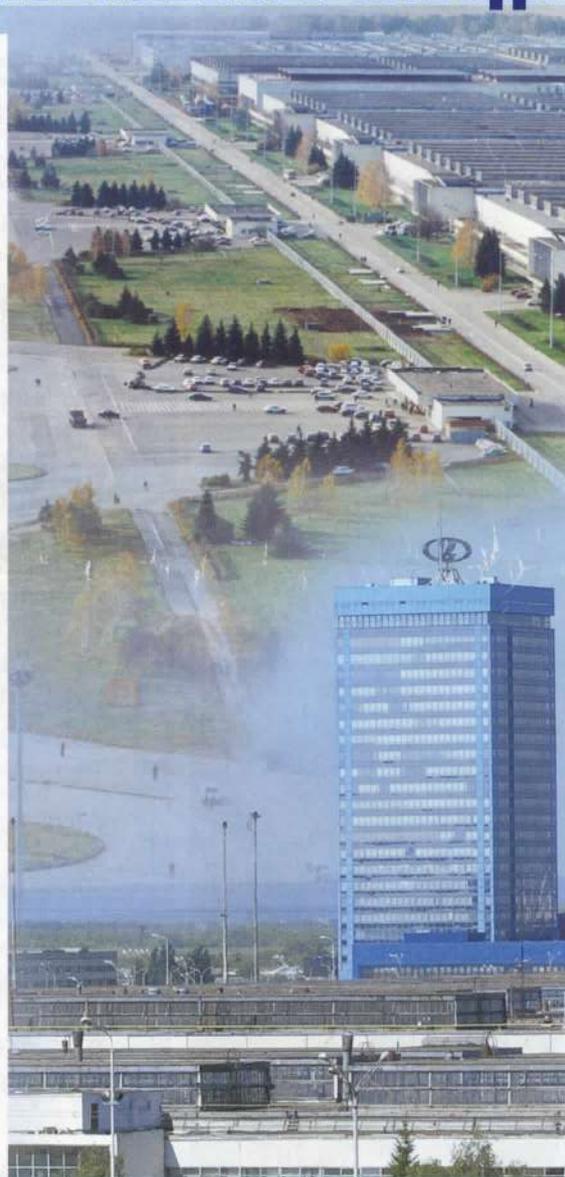
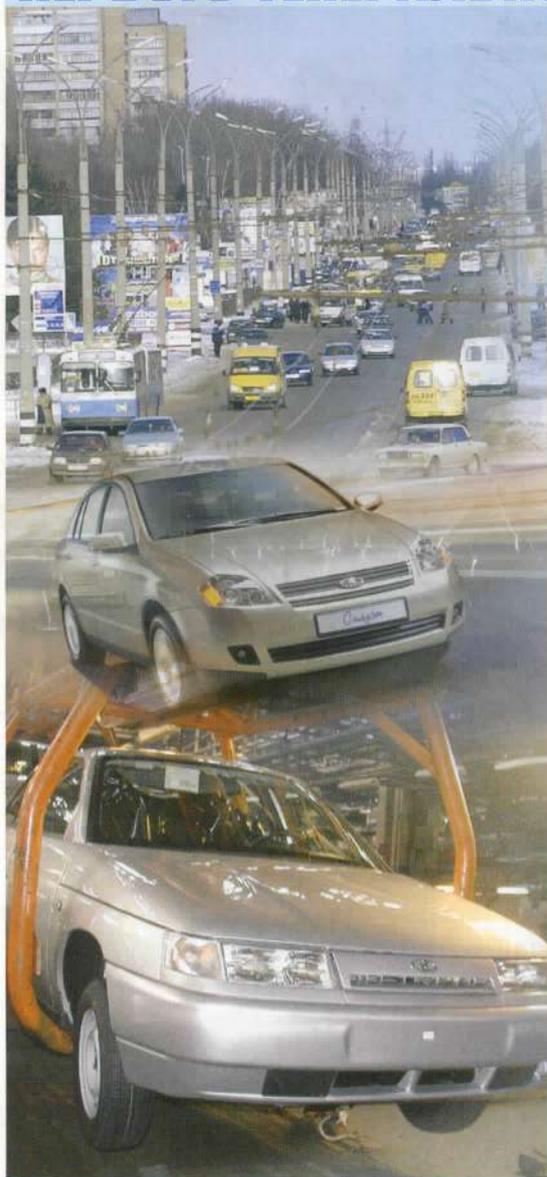


ВОЛЖСКИЙ АВТОСТРОИТЕЛЬ

Четверг,
3 марта
2005 года

Газета основана в августе 1969 г. • Компания телерадиовещания и печати ОАО «АВТОВАЗ» • № 38 (6513)

К 90-ЛЕТИЮ В.Н. ПОЛЯКОВА – ПЕРВОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА



Уважаемые автозаводцы!

3 марта исполнилось бы 90 лет Виктору Николаевичу Полякову, первому генеральному директору Волжского автозавода, выдающемуся организатору отечественной промышленности, Герою Социалистического Труда, почетному гражданину города Тольятти и Самарской области.

До последних дней жизни он проявлял поистине отеческую заботу о нашем предприятии, прекрасно понимая социальное и экономическое значение работающего и развивающегося АВТОВАЗа для всех, кто трудится здесь, на заводах-смежниках, в городских службах.

Управленческие и инженерные решения, разработанные и реализованные под руководством и при личном участии первого генерального директора, обеспечили создание надежного производственно-технологического, кадрового потенциала АВТОВАЗа. Преданность делу, социальная ответственность, высочайшие человеческие качества В.Н.Полякова способствовали формированию в коллективе взаимоотношений, позволивших даже в самые трудные для России годы сохранить общность интересов вазовцев.

Выражение «нет лучше в жизни образца, когда в глазах пример отца» точно отражает роль Виктора Николаевича для многих ветеранов ВАЗа, которым он стал духовным наставником и жизненным ориентиром.

В одном из своих выступлений перед заводчанами В.Н.Поляков сказал: «660 тысяч автомобилей в год – предел ли это для ВАЗа?»

В перспективных планах завода заложены большие потенциальные возможности развития мощности еще на одну треть».

В 2004 году АВТОВАЗом изготовлено рекордное количество – более одного миллиона автомобилей и машинокомплектов, а также технологическое оборудование, инструментальное оснащение. На конвейерах начата сборка модернизированного трехдверного хэтчбека ЛАДА САМАРА и автомобиля нового поколения ЛАДА КАЛИНА.

Во многом благодаря успешной работе вазовских цехов город Тольятти по-прежнему один из самых стабильно развивающихся городов России.

Трудно переоценить роль В.Н.Полякова в выстраивании современных отношений со

смежниками, поддержании конкурентоспособной себестоимости вазовских малолитражек.

Работоспособность, жизненная энергия Виктора Николаевича и в его возрасте 89 лет вызывали уважение у каждого, с кем ему доводилось встречаться в качестве директора аналитического центра АВТОВАЗа.

Имя Виктора Николаевича Полякова живет в памяти его соратников, но, пожалуй, самым важным нашим моральным обязательством перед ним будет сегодня и всегда динамичное развитие завода, сохранение стиля руководства и отношения к делу, обеспечение достойной жизни человека труда.

Ради этого создавался Волжский автомобильный завод.

Этому посвятил всю свою яркую, удивительную жизнь Виктор Николаевич Поляков.

В.А.ВИЛЬЧИК, президент-генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ»
Н.М.КАРАГИН, председатель профсоюзного комитета ОАО «АВТОВАЗ»
А.А.МЕЛЬНИКОВ, председатель производственного совета ОАО «АВТОВАЗ»



СПРАВКА

Тов. ПОЛЯКОВ Виктор Николаевич

С 1975 г. работает. Министром автомобильной промышленности

Год рождения 03.03.1915 Место рождения г. Томск

Национальность русский

Член КПСС с 1944 года. Партибилет № 01461280

Образование высшее

Окончил (когда, что) в 1938 г. Московский автомобильно-дорожный институт

Специальность по образованию инженер-механик

Какими иностранными языками владеет английским со словарем

Имеет ли партвысказания (какие, когда наложены, кем и за что)

не имеет

Имеет ли правительственные награды (какие)

Герой Социалистического Труда - 1971 г., ордена Ленина - 1975, 1981, 1985 гг., Трудового Красного Знамени - 1966 г., Красной Звезды - 1945 г., медаль "За боевые заслуги" - 1943 г. и другие медали

1955г. - Австрия, Италия; 1957г. - США, Франция, 1961г. - Бельгия, 1963г. - Бельгия, Франция; 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972гг. - Италия; 1970г. - ПНР, 1974г. - Япония, ФРГ, 1976г. - ГДР, 1978г. - СССР, 1980г. - Италия, Франция, 1981г. - ВР

орден Отечественной войны I ст. - 1985 г.

1930-1932 гг. - ученик слесаря школы ФЗУ, г. Москва

1932-1934 гг. - слесарь автобазы Наркомата тяжелой промышленности, г. Москва

1934-1937 гг. - техник, мастер, заместитель начальника цеха ремонта шасси Московского авторемонтного завода № 3

1937-1938 гг. - студент Московского автомобильно-дорожного института

1938-1946 гг. - служба в Советской Армии

1946-1950 гг. - заместитель начальника, начальник цеха покрытий; заместитель начальника экспериментального цеха Московского завода малолитражных автомобилей

1950-1952 гг. - заместитель главного конструктора Московского завода малолитражных автомобилей

1952-1958 гг. - главный инженер Московского завода малолитражных автомобилей

1958-1963 гг. - директор Московского завода малолитражных автомобилей

1963-1965 гг. - первый заместитель председателя, председатель Мосгорсовнархоза, г. Москва

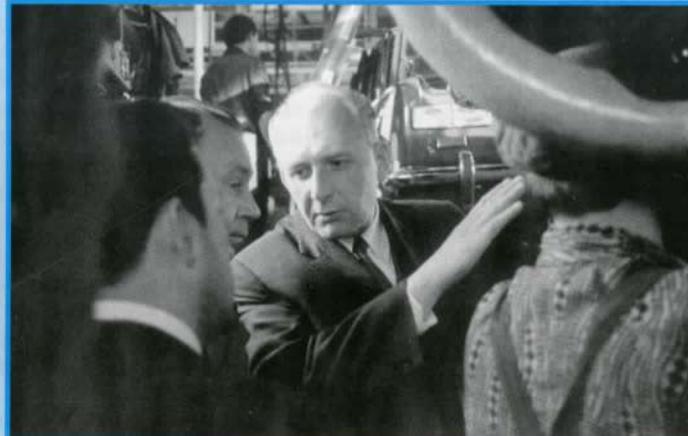
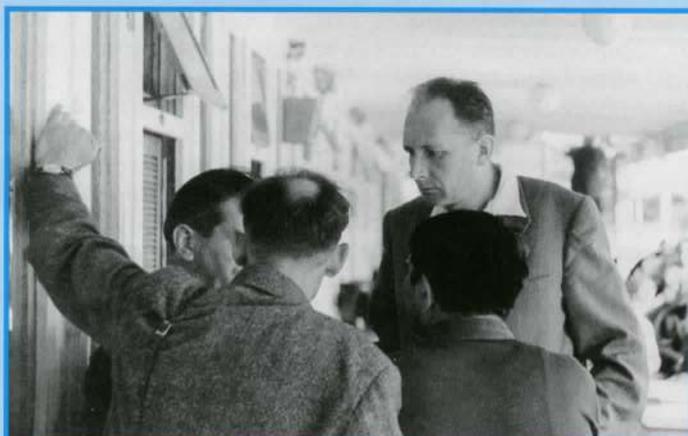
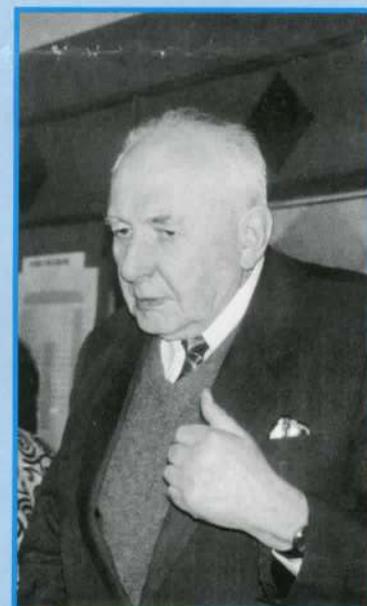
1965-1966 гг. - заместитель Министра автомобильной промышленности

1966-1971 гг. - заместитель Министра автомобильной промышленности - генеральный директор Волжского автомобильного завода, г. Тольятти

1971-1975 гг. - генеральный директор Волжского объединения по производству легковых автомобилей (АвтоВАЗ), г. Тольятти

1975-1975 г. - заместитель Министра автомобильной промышленности, первый заместитель Министра автомобильной промышленности, г. Москва

1975- н/вр. - Министр автомобильной промышленности





ВИКТОР ПОЛЯКОВ: ВЕРЮ В БУДУЩЕЕ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Я не буду говорить, как Волжский автозавод работал в течение двадцати – тридцати лет, это всем известно. Его эффективность и ритмичность являлись стопроцентными. Было бы неправильным не оценить то, что при коренных изменениях в стране, при изменениях строя, при изменении обстановки, при изменении всей ситуации руководство Волжского автомобильного завода в девяностых годах, и в частности В.В. Каданников, сумело сохранить самостоятельность завода. Это далеко не просто, и таких предприятий не так много. Волжский автомобильный завод выжил в своей работе, в своих результатах. Он отдавал гигантские средства на оборону, наверное, превышающие половину всех средств, которые получались от автомобильной промышленности. Но тем не менее тот коллектив руководителей, который остался в этот период, сумел устоять, сохранить завод, сохранить коллектив, сохранить (полностью, наверное, сохранить нельзя в этой обстановке) традиции, подходы и в конце концов практически сохранить проектный выпуск завода, за те самые секунды, в которые по проекту должны выпускаться машины, они выходят и сейчас.

Поэтому я считаю себя счастливым человеком: тем, что мне удалось, что судьба создалась таким образом, оказалась такая, что позволила принять участие в этом огромном деле, в значительной степени революционно изменившем целый ряд подходов и к самому производству, и к социальным вопросам, и к очень многому другому.



Новое государство, в котором мы сейчас живем, основано на жестких принципах капиталистического хозяйства, не дающих никакой пощады никому... И сегодняшняя глобализация автомобильной промышленности зиждется на этих принципах. Если нужно – поглощение одного другим, массовая организация специальных производств, миллионные тиражи всяких комплектующих и прочее... В жесточайших требованиях сейчас работает автомобильная промышленность в том отношении, что она предъявляет жесткие требования ко всем остальным поставщикам. Между прочим, не совместимых с теми требованиями, которые предъявляет Волжский автомобильный завод. Если мы, так сказать, вежливо обращаемся с нашими поставщиками, боимся их обидеть, то там ставятся жесточайшие вопросы: снижение стоимости – как угодно, но три – пять процентов в год, качество на уровне стандартов. Иначе уходи с дороги и не мешай. Поэтому для того, чтобы Волжский автомобильный завод выжил, я хочу пожелать существующему руководству завода выдержать этот жесткий стиль в конкурентной борьбе. Другого пути все равно ни у кого из нас нет.

Я, конечно, верю в будущее Волжского автомобильного завода и желаю ему процветания.

3 марта 2003 года, Московская дирекция

В редакцию газеты "Волжский автостроитель"

"НОРМАЛЬНАЯ РАБОТА ЗАВОДА ЯВЛЯЕТСЯ ЛУЧШЕЙ НАГРАДОЙ ЗА ПРОЙДЕННЫЙ ПУТЬ..."

В заводской газете недавно была опубликована статья, касающаяся моего юбилея.

Всю свою жизнь я избегал выступать по телевидению, радио или в печати, считая это не своим делом. Однако я подумал, что в данном случае мое молчание может быть истолковано как согласие с оценками и предложениями, высказанными в этой статье. Только поэтому я счел необходимым написать в редакцию о моем отношении к поднятому вопросу.

Не скрою, что, как и каждому человеку, мне очень приятно, когда говорят теплые слова о моей деятельности и роли в жизни завода. Хотя и знаешь, что многое преувеличено, тем

не менее чувствуешь и радость, и благодарность. Самая большая благодарность – ветеранам Волжского автозавода за добрую память и хорошие слова, что особенно ценно, когда жизнь подходит к своему итогу.

Однако в любом случае производственники должны объективно и трезво оценивать и результаты, и обстановку. Прежде всего о тех, кто создал завод, определил его рождение.

Какие бы исторические потрясения ни переживала страна и насколько круто ни менялась бы оценка всего прошлого, объективные исторические факты должны сохраняться.

Волжский автомобильный завод был создан многонациональным народом Советского Союза и его тогдашним руководством с огромным энтузиазмом как по поводу создания массового народного легкового автомобиля, так и в связи с широким применением организационного и технического опыта западной промышленности. Именно эти "родители" опекали, пестовали и снабжали всем необходимым свое детище до того, как оно встало на ноги.

Роль руководства самого ВАЗа, в том числе и моя в момент его создания, была вторична и заключалась в способности использовать как всестороннюю помощь в стране, так и многосторонний опыт привлеченной фирмы.

Действительно, в течение двадцати лет ВАЗ работал с абсолютной ритмичностью, вы-

сейчас ВАЗ тяжело болен, потерял ритмичность, комплектность, снизил культуру производства, срывает запуск новых моделей, поставлена под угрозу экономика завода.

С моей точки зрения, при таком положении на заводе торжественно праздновать личный юбилей было бы неуместно.

Для ветеранов завода, отдавших ему лучшие годы жизни, самым главным является его плодотворная работа, несмотря на огромные трудности, созданные новой обстановкой.

В 1996 году будет отмечаться тридцатилетний юбилей ВАЗа. Восстановить к этому юбилею нормальную деятельность ВАЗа в новых, более сложных условиях – это действительно было бы наилучшим праздником и торжеством не только для меня, но и для всех ветеранов завода. Вопреки всем сомнениям я уверен, что и в

существующих трудных внешних условиях восстановление уровня работы Волжского автозавода возможно и зависит прежде всего от силы воли, требовательности, целеустремленности и активности руководящего контингента завода. Объективные условия для этого по характеру выпускаемой продукции ВАЗа имеются.

Если предполагается организовать оргкомитет, то, безусловно, его следует посвящать не личному юбилею, а тридцатилетию с начала создания завода и выработку мер, которые к этому времени в существующих новых условиях позволили бы восстановить прогрессивную работу ВАЗа. А это ведь дело не только руководства, но и общественности – настоящих акционеров АО "АВТОВАЗ".

Наверное, следует учитывать и то, что новые экономические условия вызвали вокруг ВАЗа оболочку из коммерческих фирм, в которых немалую роль играют и ветераны ВАЗа, и их дети. При правильной организации дела эти фирмы могут мобильно дополнять работу основного организма завода, обеспечивая производство модификаций, улучшая связи с потребителем, развивая различные услуги. Однако нельзя допустить, чтобы эти организации высасывали соки и паразитировали на обессиленном и без того теле матки и рубили бы сук, на котором сидят.

Восстановление всесторонней прогрессивной работы ВАЗа, его действительной конкурентоспособности с западными фирмами и не только в техническом, но и экономическом плане – задача не менее, а может быть, более сложная, чем первоначальное создание завода. Она не может быть решена только верным эшелонном руководством. Она требует конкретной перестройки в направлении повышения технического уровня, производительности и максимальной экономичности всех дирекций, производств, служб и других подразделений ВАЗа и прежде всего их руководителей.

Потребуется новое напряжение сил, дисциплины и самоотдачи. Легкими путями выправить работу завода нельзя!

И, конечно, не подарки и ордена, а нормальная работа родного завода является лучшей наградой за пройденный путь не только для меня, но, как я думаю, и для всех ветеранов Волжского автомобильного завода.

В.Н. ПОЛЯКОВ, 1994 год

„Нормальная работа завода является лучшей наградой за пройденный путь...“

В заводской газете недавно была опубликована статья, касающаяся моего юбилея. Вся моя жизнь я избегал выступать по телевидению, радио или в печати, считая это не своим делом. Однако я подумал, что в данном случае мое молчание может быть истолковано как согласие с оценками и предложениями, высказанными в этой статье. Только поэтому я счел необходимым написать в редакцию о моем отношении к поднятому вопросу. Не скрою, что, как и каждому человеку, мне очень приятно, когда говорят теплые слова о моей деятельности и роли в жизни завода. Хотя и знаешь, что многое преувеличено, тем не менее чувствуешь и радость, и благодарность. Самая большая благодарность – ветеранам Волжского автозавода за добрую память и хорошие слова, что особенно ценно, когда жизнь подходит к своему итогу. Однако в любом случае производственники должны объективно и трезво оценивать и результаты, и обстановку. Прежде всего о тех, кто создал завод, определил его рождение. Какие бы исторические потрясения ни переживала страна и насколько круто ни менялась бы оценка всего прошлого, объективные исторические факты должны сохраняться. Волжский автомобильный завод был создан многонациональным народом Советского Союза и его тогдашним руководством с огромным энтузиазмом как по поводу создания массового народного легкового автомобиля, так и в связи с широким применением организационного и технического опыта западной промышленности. Именно эти "родители" опекали, пестовали и снабжали всем необходимым свое детище до того, как оно встало на ноги. Роль руководства самого ВАЗа, в том числе и моя в момент его создания, была вторична и заключалась в способности использовать как всестороннюю помощь в стране, так и многосторонний опыт привлеченной фирмы. Действительно, в течение двадцати лет ВАЗ работал с абсолютной ритмичностью, вы-

сейчас ВАЗ тяжело болен, потерял ритмичность, комплектность, снизил культуру производства, срывает запуск новых моделей, поставлена под угрозу экономика завода. С моей точки зрения, при таком положении на заводе торжественно праздновать личный юбилей было бы неуместно. Для ветеранов завода, отдавших ему лучшие годы жизни, самым главным является его плодотворная работа, несмотря на огромные трудности, созданные новой обстановкой. В 1996 году будет отмечаться тридцатилетний юбилей ВАЗа. Восстановить к этому юбилею нормальную деятельность ВАЗа в новых, более сложных условиях – это действительно было бы наилучшим праздником и торжеством не только для меня, но и для всех ветеранов завода. Вопреки всем сомнениям я уверен, что и в



КТО ЖЕ ВОЗГЛАВИТ СООРУЖЕНИЕ ЭТОГО ГИГАНТА

Судьба сложилась таким образом, что в начале строительства, а затем в период пуска ВАЗа я работал вторым секретарем Куйбышевского обкома партии, а потом председателем Куйбышевского облисполкома. Мы, руководство области, приложили немало усилий, чтобы добиться размещения автозавода именно на Тольяттинской площадке, и, понятно, нам было небезынтересно знать, кто же возглавит сооружение этого гиганта.

И вот — это было начало 1966 года — приехал к нам В.Н. Поляков. Мы знали о нем, слышали хорошие отзывы как о бывшем директоре АЗЛК, заместителе министра, и когда он прибыл в Куйбышев, заочные отзывы и личное знакомство были только в его пользу. Во-первых, блестящий инженер, высокопрофессионально подготовленный, широко образованный, эрудированный человек, человек высочайшей ответственности и чувства долга за поручаемую работу. Человек исключительно скромный, очень сдержанный, немногословный и в то же время чрезвычайно деловой, дельный — то есть для него дело было превыше всего. И эти его качества быстро были признаны и строителями, и местными органами власти. Сложилась очень хорошая, здоровая, дружеская обстановка, и в то же время принципиальная.

Наша работа началась с подбора кадров, с организации структуры строящегося комплекса — вопросов было очень много.

Виктор Николаевич не допускал никаких отклонений в принципах. Это был человек высочайшей принципиальности — не только в деле, но и в жизни, в быту, в отношении к людям. Проявляя чуткость,

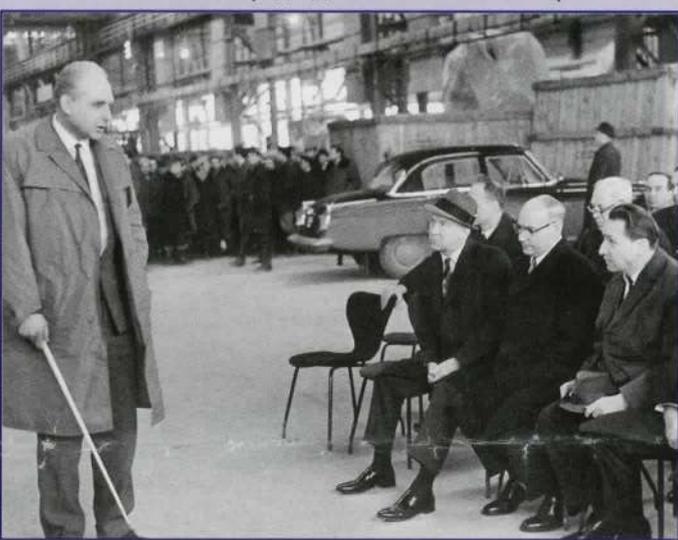
внимание, заботу о людях, он в то же время был, я бы сказал, беспощадно требователен к тем, кто отходил от этих принципов. И эти его качества нашли отражение в деятельности всего коллектива. Все вынуждены были определять свою деятельность применительно к стилю, к методам, к характеру Полякова. И это давало успех.

С ним было очень легко находить контакты. Сложнее было находить контакты с руководителями строительных и других союзных организаций — с министром Непорожним, с Дымшицем, с Игнатовым Новиковым (в отличие от Владимира Новикова, который курировал эту стройку от Совмина). Споры были острые, горячие. Я вспоминаю выход уже первых постановлений. Вышла по ВАЗу масса документов. И как они обсуждались в правительстве, у Косыгина, — особенно это касалось того, что должно считаться первоочередным, что должно идти впереди: то ли промышленное производство, то ли город строить, обеспечивать жильем прибывающих людей, то есть создавать гражданско-промышленную зону. Надо было найти такие пропорции, чтобы гармонически все это происходило. А Непорожному и команде строителей, им было выгоднее объемные работы брать, тем более на первых порах. Там же колоссальные объемы были: земляные работы, бетонирование... Работы дорогие, да еще в зиму сразу поднимали показатели.

А для Полякова все эти корпоративные интересы всегда отходили на второй план. Важнее всего были интересы дела с государственной точки зрения. И в этом он был непреклонен. В любых ситуациях, в которых я его видел.

Пусть говорят, что незаменимых людей нет. Но такого второго человека, как Поляков, я не знаю.

Виталий ВОРОТНИКОВ, член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров РСФСР



ОН СФОРМИРОВАЛ ХАРАКТЕР НАШЕГО ЗАВОДА

Я рос фактически без семьи, с одной бабушкой, был с детства лишен благотворного ощущения мужского начала. Появление на моем жизненном пути в молодые годы такого человека должно считаться знаковым подарком судьбы. То, что мне повезло в жизни встретиться с этим человеком, для меня сравнимо по значению с собственным рождением.

Это что касается меня лично. Не говоря о том, что огромное количество молодых людей имело счастье повстречаться с таким человеком на дороге жизни, понять, с кого можно брать пример, понять, как нужно относиться к этой жизни, понять, какие требования нужно предъявлять к самому себе прежде всего, и после этого получать возможность предъявлять требования к другим. Вот это для меня в нем главное. Если же говорить о роли В.Н. Полякова в создании, становлении Волжского автомобильного, я бы сказал, что он сформировал характер нашего завода...

...Это была середина восьмидесят шестого года, пик перестройки, буйство ее "прорабов"; Полякову всего несколько месяцев оставалось пребывать в должности министра автомобильной промышленности СССР...

...Он очень многое чувствовал, понимал и будто молча говорил мне: "Ну, ты давай сам. Потому что я тебе уже не помощник". И все-таки известие об освобождении Полякова стало для меня, как и для многих других, хорошо знавших его, потрясением. Даже не потому, что мы не могли поверить каким-то убогим обвинениям, выдвинутым против него (все это было подтасовкой, ложью). Просто это стало моментом окончательного, стопроцентного разочарования во власти, которая могла подобное совершить, пониманием, что этой власти

эта страна не нужна. И Поляков самим своим существованием был им укором.

— И как вы отнеслись к возвращению Полякова спустя несколько лет в орбиту ВАЗа?

— К началу девяностых годов это была во многом уже другая страна. И Поляков во многом уже был другим. Я всегда восхищался его мощнейшим потенциалом и одновременно боялся, что он не найдет себя в каких-то второстепенных, сиюминутных делах. Поэтому возвращение его к проблематике АВТОВАЗа стало общей большой победой.

Я тогда с ним говорил: как он смотрит, чтобы вернуться на Волжский автозавод, помочь всем нам?

— Он ставил какие-то условия?

— Абсолютно никаких. Более того, сразу отверг их. Он же понимал прекрасно, что встраивать в рабочую схему подобную фигуру безболезненно нельзя. А мы понимали, что он не администратор, а душа и бесценное богатство Волжского автозавода.

Поляков очень много сделал, на мой взгляд, такого, что, кроме него, никто не мог бы сделать. Надо не забывать еще, что у него был огромный авторитет и на заводе, и в отрасли, и в стране, даже в тех регионах, которые оказались за пределами России... Да что там — его хорошо знали во всем автомобильном мире.

Подумаем, чьи советы, рекомендации у нас последние годы безоговорочно принимали? А Полякова слушали...

—...Менялись ли ваши взгляды на Полякова с течением времени?

— Смотря в чем. Но в главном не менялись. Прежде всего я видел и вижу в нем государственника. Известный писатель Александр Бек в свое время, незадолго перед смертью, написал отличную книгу "Новое назначение". Герой ее, Александр Леонтьевич Онисимов, — человек, очень похожий на Полякова. И это не случайность. В них отразилось целое поколение. В принципах и в деталях — аскетизм, предельная самоотреченность, истовая преданность Делу. Даже читая про бурки Онисимова, я вспомнил точно такие же, белые с коричневым, бурки Полякова, которые он привез с собой (может, еще сохранились у него с фронта, офицерские) в Тольятти...

...Да, можно говорить о каких-то недостатках Полякова — закрытости в себе, жесткости, чрезмерной прямолинейности... Но это все надо понимать в контексте времени...

...Мы еще придем к пониманию, как глубоко обязаны Полякову и таким же, как он. Мы не зря называли его "Папой". Пусть это сейчас звучит даже чуть пошлово, сиюньво, но нельзя не учитывать романтизм того времени, единый порыв, единую задачу, которая нас объединяла, нашу молодость, в конце концов. Как у детей... все новое каждый день. И кто-то тебе объясняет, как к этому всему относиться. И человек, который ввел тебя в эту большую, кипющую жизнь, достоин нашего общего, самого высокого уважения и благодарности.

Владимир КАДАННИКОВ, председатель совета директоров ОАО "АВТОВАЗ"



...Я познакомилась с Виктором Николаевичем поближе в шестьдесят девятом году, уже работая (от "Автопромимпорта") в Турине. Все пыталась разобраться, такой ли он на самом деле, каким представлялся по многочисленным рассказам. И первое, что подтвердила для себя: он действительно целиком и полностью подчинил себя делу, никогда не позволял размываться на что-то постороннее. В то же время готов стеной встать на защиту, поддержку своих единомышленников. Особенно когда все упиралось в принципиальные вопросы...

...Один из наших маститых внешторговцев (не хочу сейчас называть его фамилию) явно благоволил известной зарубежной станкостроительной фирме, за которую, кстати, ходатайствовал и ФИАТ. А Коля Головки, тогда я его именно так и звала, начал оформление контракта с другой фирмой, предложившей лучшее оборудование и лучшие условия. Разгорелся конфликт. "Заинтересованные лица" вышли на министра А.М. Тарасова, который как раз приехал в Турин и "покатил бочку" на Головки.

Неожиданно стала свидетелем стычки министра с Поляковым. Они меня не видели, разговор шел на повышенных тонах: "Не трогайте Головки. Это наш инженер. Он понимает в своем деле, и он отвечает за свои решения..." Ни до, ни после я никогда не слышала у Полякова таких металлических, непреклонных интонаций. И последнее слово осталось за ним.

Хочу заметить, что в лице ВАЗа, ну и прежде всего Полякова, внешторговцы получили совершенно нового, непривычного партнера. Раньше перед ними раскланивались, заискивали — как же, они непосредственно работают с иносфирмами, с распорядителями кредитов, а тут с первого дня была занята иная, требовательная, позиция: "Быстрее! Никаких промедлений! Форсировать темпы и усилия по всем фронтам! Организовать работу закупочной комиссии в две смены!"

Это, конечно, был адский труд. Сидели до полуночи, а то и дольше. Сам Поляков мог в три часа ночи уехать на фирму, где его уже ожидал президент и чуть ли не самолично открывал ворота, показывал цеха, оборудование... А в девять утра Поляков уже снова был на Сан-Карло. Он ничего не пропускать, никому не передоверял — должен был сам себе все уяснить, особенно если это касалось дополнительно запрашиваемых средств.

На одном из совещаний, где докладывал В.В. Каданников, предельно жестко отчитал: "Ваши цифры и ваши предложения по меньшей мере нахальны, товарищ Каданников". Вышли, Володя чуть не плачет, сигарета в пальцах дрожит: "Инна, что же я такого?... Я же все это изучил, проверил, все обосновал. Почему он так?..."

И тут появляется Поляков. Подошел к нам, улыбнулся так хорошо-хорошо (не часто он себе такое позволял), дотронулся до плеча Каданникова, заговорил о чем-то, будто и не было пять минут назад разноса, и всем стало понятно, что ничего особенного не произошло, что жизнь продолжается и надо работать дальше.

Самый пик осуществления контракта "ФИАТ — ВАЗ" пришелся на 1969 год. Шла доводка заключительных и, как правило, самых трудных позиций. Средства под Волжский автозавод были выделены очень крупные, но не безграничные. Условия крайне жесткие. К тому же перед коллективом "Автопромимпорта" была поставлена задача за счет своего умения снизить общие затраты, выторговать, как мы говорили, свою "десятину" — это около тридцати восьми миллионов долларов. Что должно было, кроме всего прочего, создать своего рода страховой запас на случай пропущенных и дополнительных работ, без чего никогда, как правило, не обходится.

Так и шло непрерывное "перетягивание каната". Поставщики бились за свой интерес. У наших понятное желание купить самое лучшее, перспективное, а это, разумеется, стоит дополнительных де-

нег. А где их брать? Тумбочка-то, как теперь выражаются, одна. Поэтому перед вазовским руководством, и в первую очередь В.Н. Поляковым, стояла непрестая задача. Повторяю – шел 1969-й. Перечень закупаемого оборудования вышел уже на шестнадцать тысяч единиц. Но все это в рамках отпущенной правительством суммы. А потом выплывают те самые позиции, без которых ВАЗ не сможет начать работу. И где брать деньги – совершенно непонятно.

Виктор Николаевич приглашает меня к себе. Это первая наша непосредственно деловая встреча. Я – человек не из пугливых, но меня буквально несут на руках руководитель "Автопромимпорта" А.А. Бутко и В.Н. Сушков, заместитель министра внешней торговли: "Инна Михайловна, вы только не волнуйтесь". А я ничего не слышу, только прижимаю к груди кипу бумаг.

Вошла, увидела серьезного, даже сурового, мне показалось, человека. Никаких вводных: "Я хочу разобраться в этом вопросе. Досконально. Почему возник такой финансовый дисбаланс?"

Я хотя была и молодая, но уже хорошо знала проект, отлично представляла все суммовые статьи, все схемы затрат. Стала рассказывать, показывать на документах. Тем более что тенденции Виктор Николаевич уяснил быстро. Мы сидели что-то около четырех часов, он запретил кому бы то ни было прерывать нас. Затем, почти неожиданно:

Это, так сказать, долгосрочный прогноз; выгода не только от непосредственного исполнения контракта, но и за счет последующих поставок комплектующих (и еще надо будет посмотреть, что там выйдет по цене). Словом, ВАЗ еще долго будет привязан к ФИАТУ.

Надо сказать, они несколько ошиблись. ВАЗ в очень короткие сроки сумел освободиться от этой глубоко вассальной и уж тем более монопольной зависимости от ФИАТА.

Приближается ввод в строй автозавода, и тут Поляков еще раз подтверждает свои качества опытного стратега, логистика. Героическая устремленность сотен тысяч людей на возведение завода дала свои плоды. ВАЗ уже фактически есть. Но если затянуть с запуском, освоением производственных мощностей, эффект в экономическом и чисто человеческом плане может быть смазан. И Поляков решает запустить конвейер. Даже когда значительная часть смежников, собственных поставщиков материалов и комплектующих к этому еще не была готова.

Он договаривается с правительством, и ему дают двенадцать миллионов долларов. Под них следует предложение ФИАТУ – поставка на первое время комплектующих с последующим сокращением этих поставок и заменой на собственные, "родные". Однако, когда все детально обсчитываем, выясняется, что двенадцать миллионов недостаточно, и, значит, трещат все графики освоения мощностей ВАЗа, наращивания выпуска автомобилей.

Надо было видеть этих двух великих менеджеров – Аньелли и Полякова. Виктор Николаевич отлично выступил, сказал точные и замечательные слова в адрес ФИАТА, сказал без всякой слащавости, заигрывания, ложного пафоса. И Аньелли (видно было, как он тронут) поблагодарил всех нас в ответном слове и подчеркнул: он особенно рад услышать подобное из уст Виктора Николаевича Полякова, и должно было пройти тридцать лет, чтобы все смогли по-настоящему достойно оценить результаты большой общей, совместной, целенаправленной работы. Она дала замечательный, достойный обеих сторон результат. Мировая практика знает не много подобных примеров.

...Мое глубочайшее уважение к Полякову как к руководителю и человеку из множества штришков складывалось.



Президент ФИАТА Д.Аньелли на Волжском автомобильном (июнь, 1970)

крупнейших автомобильных заводов. Я слышала, как тепло он говорил о Каданникове, Головки, Сахарове, Беже... – но прежде всего потому, что это люди дела. И уж если человек по этому показателю как-то "засветился" для него, пусть даже мимоходом, в самолете или на совещании познакомился, он обязательно запомнит его, заложит в свой "головной компьютер" и при очередной встрече, пусть через несколько лет, обязательно вспомнит, проведет "сверку" тех своих первоначальных "файлов".

...Сам всегда предельно скромный. Идет митинг по случаю сдачи третьей очереди ВАЗа. Приехали из ЦК, из Совмина, В.П. Орлов, первый секретарь обкома партии... Все на трибуне к центру, поближе к микрофону жмутся. В толпе рядом со мной какие-то рабочие:

– Наш Папа, а стоит сзади всех.

Приезжая в Тольятти, обычно останавливалась у Елены Павловны, в поляковском коттедже. Как-то Татьяна Николаевна, жена его, куда-то уехала, но просила обязательно напомнить Виктору Николаевичу, что сегодня показывают "Сагу о Форсайтах". А я чуть не забыла. Заглядываю тихонько на его половину, он уже в кресле сидит, смотрит. И надо было видеть, какие чувства на его лице – необыкновенно распахнутом, до сих пор перед глазами стоит.

...Собираемся в Москву. Мы с Еленой Павловной давно готовы, а Полякова все нет; у него же график до последней минуты расписан. Наконец появляется Николай Петрович, водитель его. Быстрее, быстрее – летим в Сызрань. Поляков, чувствуем, весь еще в мыслях о работе.

Едва поспеваем к поезду, влетаем в купе, чуть отдышались, и вдруг – на его лице лукавая улыбка: "Елена Павловна, а где ваши пирожки?" Совершенно другой человек. Пили чай, шутили, проговорили до ночи. Утром встали, уже Москва скоро, и передо мной уже опять другой человек: весь в делах, в заботах о том, что нужно решить за день. И нет чтобы с вокзала домой заехать. Водителю: "Меня в министерство, а потом их доставишь, куда укажут".

– Инна Михайловна, как, по вашему мнению, Виктор Николаевич относился ко всему, что происходит сейчас в стране, в отрасли?

– Уверена, что он все понимал. Но не считал достойным вмешиваться туда, куда его не просят.

Когда Волжский автомобильный начинался, иностранные специалисты говорили, что мы отстаем от передовых предприятий Запада всего на пять лет. Поляков же был всегда глубоко убежден, что автомобильная промышленность – фундамент, локомотив всего народного хозяйства. Ведь при Косыгине разворачивался такой бум. Под углом поддержки автостроения раскручивались десятки отраслей, которые могли вывести нашу страну вперед. А что сейчас? Мы с гордостью пишем об автозаводах отверточных технологий. Но это же удел Таиланда, Вьетнама какого-нибудь. Россия достойна лучшего. За последние пятнадцать лет мы в который уже раз ее перестраиваем, мол, предшественники шли не туда и делали не то.

Я вот очень внимательно прочитала книгу "отца" немецкого "чуда" Эрхарда – насколько там все было продумано. Так почему же мы все с налета, по наитию?.. А потом годами перестраиваем и переплываем.

В 2000 году В.В. Путин посетил Самарскую область. Узнав об этой поездке, я почему-то была уверена, что президент побывает в Тольятти, на ВАЗе, побеседует с руководителями его и, конечно, с В.Н. Поляковым. Надежды мои, увы, не оправдались. А ведь Виктор Николаевич мог высказать ему много полезного, продуманного, выстраданного. Но опять же: не спрашивают, не слушают – значит, не считают нужным. И разве один Поляков? Если бы прислушались в свое время к П.С. Непорожному, глядишь, не случилось бы нынешних казусов в энергетике. И не потому, что наше старшее поколение умнее. Просто для нас это глубоко выстраданное, чему была посвящена целая жизнь.

Инна ЛУКЬЯНОВА, ведущий специалист "Автопромимпорта"

АВТОВАЗ – ЭТО ВЫСТРАДАННОЕ

"Большое вам спасибо!" Поняла, что теперь в объяснениях Полякову у меня проблем не будет.

– И все-таки, Инна Михайловна, верно ли, что из-за Полякова задержали отправление экспресса Турин – Рим? Миф гуляет, но насколько соответствует правде?

– Идет подведение итогов обеспечения комплекса ВАЗа, всех взаимоотношений итальянской и советской сторон, в том числе финансовых. Итоговые документы у меня. Тут же наши "мальчики" все считают, перепроверяют. То и дело заглядывает посылка от Полякова.

– Скажите Виктору Николаевичу, пока не сделаю до конца, не смогу ему отдать. Я не хочу и не могу его подводить.

Перед началом переговоров Поляков сам поднялся ко мне:

– Я бы хотел, чтобы вы это сделали быстро.

– Вы не уедете без этого протокола.

И вот вылезает восемнадцать или двадцать миллионов долларов дефицита, по которому у нас нет финансового покрытия. В тот день я начала курить.

...Переговоры с руководством ФИАТА проходили ужасно жестко. Поляков не уступал ни на йоту. Основной его логики было: "Вы должны гарантированно обеспечить производство автомобилей в Тольятти. А без этого оборудования автомобилей не будет". Неподалеку от меня сидел Буффа – бедный, у него даже нос набок пошел, так он нервничал.

Переговоры шли целый день. В расширенном, потом в узком кругу. Вдруг открывается дверь. Идет Поляков, за ним валят все (почти как у Пушкина в "Полтаве"): "Лик его ужасен. Движенья быстры. Он прекрасен. Он весь, как божия гроза...". Столы накрыты, но не до них. И так говорят, что из-за Полякова задерживают поезд на Рим. Для итальянцев это непостижимо, но ФИАТ, да еще в Турине, может все. Разбежались по машинам, попрыгали кто в какую, не разбираясь, и рванули на вокзал.

Потом оставшиеся – специалисты, руководители – вернулись и началась советско-итальянская пьянка. Поразительно, никто не пьянел, в таком все были восторге.

Через день из Москвы пришел телекс: протокол утвержден в правительстве. Значит, последнее серьезнейшее препятствие на пути к автозаводу снято. Тут, если позволите, я дам свое видение взаимоотношений с ФИАТОМ и принятия в результате этого каких-то не очень однозначных решений.

ФИАТ, вступив в "делку века", произвел, конечно, тщательнейший анализ и просчитал все на много ходов вперед. Когда В. Валетту обвинили в том, что он проделывал с вазовским проектом, он как-то дал в одном из итальянских журналов на редкость откровенное интервью: в СССР практически отсутствуют достойные нового автозавода предприятия смежных производств, и ВАЗ еще много лет будет вынужден обращаться за комплектующими изделиями к нам.

Идут сложнейшие переговоры – безрезультатно. Аньелли: "Дешевле я не могу". Поляков: "Но у меня только двенадцать миллионов долларов". Аньелли: "Давайте переговорим с вами один на один".

Как потом мы узнали, Аньелли предложил Полякову: мы обеспечиваем вам всю спецификацию, но при условии, что "Автопромимпорт" отзывает штрафы (а там накопилось кое-что за много лет). Дело даже не в их денежном выражении, но это влияет на имидж ФИАТА.

Поляков: "Согласен. "Автопромимпорт" отзывает штрафы".

В нашей "конторе" смятение. И не только потому, что мы рассчитывали зачислить эти штрафы в свой актив завоеванных по праву контрибуций. Нарушались многочисленные минфинские и внешнеторговые инструкции, и никто не решался брать на себя подобную ответственность. Некоторые высокие руководители почему-то внезапно исчезают. Зато по инстанциям уходит множество депеш, что они тут ни при чем. Хорошо, что поддерживает Полякова торгпред в Италии К.К. Бахтов.

Сам Виктор Николаевич отлично представляет, чем чревато, если кто-то захочет сделать из всего этого государственное преступление. Во всяком случае, насколько мне известно, прилетев в Москву, он прямо из аэропорта едет в Совмин к В.Н. Новикову и получает от него полную поддержку: "Ты государственный человек и все правильно решил".



Председатель Совета Министров СССР А.Н.Косыгин внимательно следил за строительством и работой ВАЗа

Узнав об этом, тут же проявились "соучастники победы" и все "временное исчезнувшие".

...В 1996 году отмечали тридцатилетие проекта "ФИАТ – ВАЗ", и наша делегация прилетела в Турин. Встреча была замечательная. Пришли старые фиаатовцы, в большинстве своем уже пенсионеры. Приехал Джованни Аньелли, хотя он и неважно себя чувствовал.

Мне вспомнилось, как он приходил в нашу советскую колонию на Рождество, с 67-го на 68-й год. Тогда женщин у нас почти не было (мужчин отправляли за границу без жен), и все заботы взяли торгпредовские сотрудницы и жены руководителей ФИАТА.

"ЭТО ВЫ УТОПИЛИ КАЗЁННЫЕ САПОГИ?"



На шестом этаже ДТР у одного кабинета еще висит табличка "Директор аналитического центра ОАО "АВТОВАЗ" Виктор Николаевич Поляков". Пока никто не занимает это пространство, не садится за стол, не проводит совещания – на стене траурный портрет бывшего хозяина.

Людмила Борисовна достает с пустой полки большой альбом со снимками Виктора Николаевича. У меня загораются глаза: "Фотографиям место в заводском музее!" Но Тихомирова притормаживает мой порыв: "Нет, с разрешения Полякова этот альбом составила для себя. Должно же и у меня что-то остаться на память!"

Уважаемая Людмила Борисовна Тихомирова! Вам на память останется не только этот альбом с остановленными мгновениями жизни первого генерального директора ВАЗа. Неизмеримо большее: годы совместной работы с этим уникальным руководителем. Знающие вас едины во мнении: вы, будучи секретарем Виктора Николаевича в его вазовской командировке, длившейся более десяти лет, сделали все, чтобы ему работалось плодотворно, в том режиме, которому он ни на минуту не изменил, невзирая на возраст.

...Кажется, это было в 94-м. Елена Павловна Наумова, постоянный помощник Полякова, попросила "найти человека для Виктора Николаевича". И на заводе тотчас обратилась к ней, одному из самых опытных секретарей, работавшей до этого со многими ведущими руководителями. Поляков, едва увидев, сразу признал: "А, так это ты потеряла казенные сапоги в грязи?"

Действительно, было такое дело. От 3-го комплекса общежитий до 47-й столовой – совсем ничего. А попробуй дойти, если сапог 35 размера не было, и приходится носить то, что дали? А грязь такая клейкая, что еле-еле себя из нее вытаскиваешь. Однажды сапоги утонули напрочь, она пришла в столовую босиком, вся в слезах. Чтобы добраться до своей пишущей машинки, дали болотные сапоги, которые ей доходили чуть ли не до подмышек. Такую фигуру в фуфайке, болотных сапогах и в рыданиях из-за утопленного казенного имущества не заметить было нельзя...

В апреле 69-го она приехала по направлению на Волжский автомобильный из Горького. Ее не брали, она явно "не произвела впечатления" со своим росточком в метр с кепкой. Но у этой хрупкой молодой женщины явно сильный характер, ей удалось попасть в кабинет Полякова. Виктор Николаевич показался ей суровым дядечкой, который сразу приказал: "Говорите". Узнав, что она три дня в городе и ее куда не берут, спросил, где ночует. Ответ: "В сквере на лавочке" явно решил судьбу Людмилы – Поляков взял ее к себе машинисткой.

Она работала в его аппарате еще в ту пору, когда велось строительство автозавода. Дважды в день он приезжал в небольшую комнату в третьем комплексе общежитий проводить "45-минутки" по строительным делам. А ей приходилось стенографировать, потом печатать протоколы – срочно, потому что...

– Виктор Николаевич такой, для него все надо сделать...еще вчера.



О том, что Поляков всегда ставил неподъемные задачи, на ВАЗе ходят легенды и анекдоты. Порой и мне выдавал совершенно невероятные распоряжения типа соединить с Черномырдиным, который находился там-то, в таком-то московском кабинете. Вот сидишь и думаешь, что же делать, как "добыть" этого высокопоставленного правительственного чиновника...

– Кто будет отрицать, когда возвращаешься на предприятие, где был много лет назад первым руководителем, требуется особый такт, чтобы твоя помощь воспринималась как благо...

– Виктор Николаевич в своей новой должности руководителя аналитического центра никогда не приказывал тем, кто приходил к нему на совещания, хотя его авторитет оставался очень высоким (до последнего времени заводские руководители волновались, заходя в его кабинет, у некоторых на глазах рубашки становились мокрыми). Не принимал ни одного решения, не посоветовавшись с первыми руководителями завода, особенно тщательно готовился к встречам с Виталием Андреевичем Вильчином. Он в свой "второй вазовский период" очень много ездил в различные командировки, решая проблемы удешевления комплектующих, освоения их на российских предприятиях.

А если находился в Тольятти, то жил в "Прилесье", где главный врач Владлен Иванович Зинькович создал ему хорошие бытовые условия. Правда, если перегорала лампочка, он звонил мне... Знаете, я старалась помогать ему, добывала бензин для машины, следила, чтобы он поел, напоминала о необходимости выпить лекарство, звонила по вечерам, спрашивая о самочувствии... Но ему не так-то просто было оказать личную услугу. Нужно выбрать время, когда это удобно, когда можно поинтересоваться, будет ли он кушать, что бы хотел на обед. Ведь он мог сутками не есть, когда очень занят.

– Дела, дела, дела... Неужели всегда – только о деле?

– Да нет, Виктор Николаевич мог рассказать анекдот, посмеяться... Но всегда к месту. Он до такой степени был интеллигентный человек... Знаете, я 34 года секретарем, но только Виктор Николаевич, приглашая в кабинет даже на одну минуту, предлагал сесть.

– А вам доставалось от Виктора Николаевича "на орехи"?

– Бывало изредка, делал замечания. Потом спрашивал, мол, что, сегодня чаем поить не будешь?

– Сегодня на АВТОВАЗе говорят о школе Полякова, перечисляют тех, кто проходил ее в период "раннего детства автозавода". А с кем из "птенцов" этой школы Виктору Николаевичу хорошо работало в последние годы его жизни?

– Мне кажется, с А.В. Николаевым, Н.М. Головки. Это ведь трудовые... В любой момент мог позвонить Ю.Б. Степанову, всегда находил у него взаимопонимание... Виктор Николаевич постоянно бывал в производ-

ствах, у него оставалось хорошее взаимопонимание с руководителями производств, с В.Н.Кучаем и его службой... Мне бы не хотелось переходить на персоналии, у Виктора Николаевича не было любимчиков, его, повторяю, уважали, а он старался быть тактичным. Но он запомнил человека, который ему приглянулся по деловым качествам, и радовался, если этот человек его не разочаровывал.

– А какие уроки секретарского дела усвоили вы, находясь столько лет на нелегком посту секретаря Полякова?

– Я могла бы перечислить многие качества, которые необходимы. Иногда говорю, мол, Бог не дал мне родителей, зато дал старых руководителей. Старых не столько по возрасту, сколько по профессиональной закалке, отношению к делу. Но работа с Виктором Николаевичем потребовала еще одного: открыла кабинет, вошла в него и... больше нет ничего домашнего. Мне никогда не звонят родные, из дома – при Полякове я не позволяла, а сейчас вошло в привычку. У меня муж – подполковник, вертолетчик, у него профессиональное отношение к дисциплине, вот и я словно военнообязанная: открыла дверь кабинета – только работа. Виктор Николаевич же не вел по телефону домашние разговоры. Лишь жена ему звонила из Москвы в крайне редких случаях, разговор всегда был очень коротким.

И еще отмечу. У Полякова была изумительная организация работы с документацией. Он помнил, кажется, каждую бумажку, все находилось в идеальном порядке, он был чрезвычайно организованным человеком, очень аккуратным.

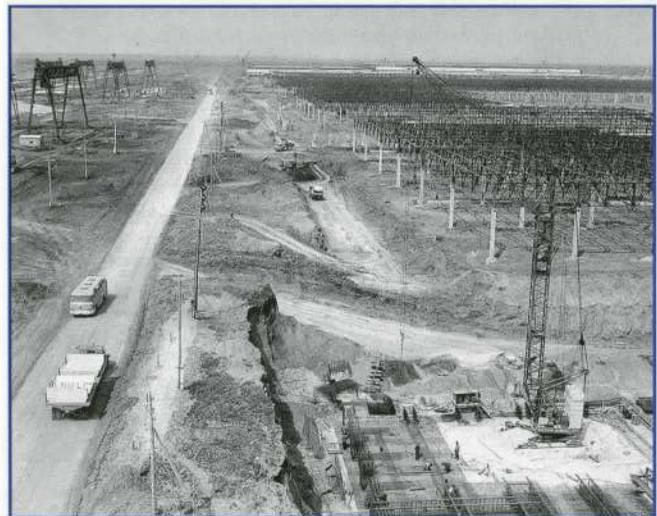
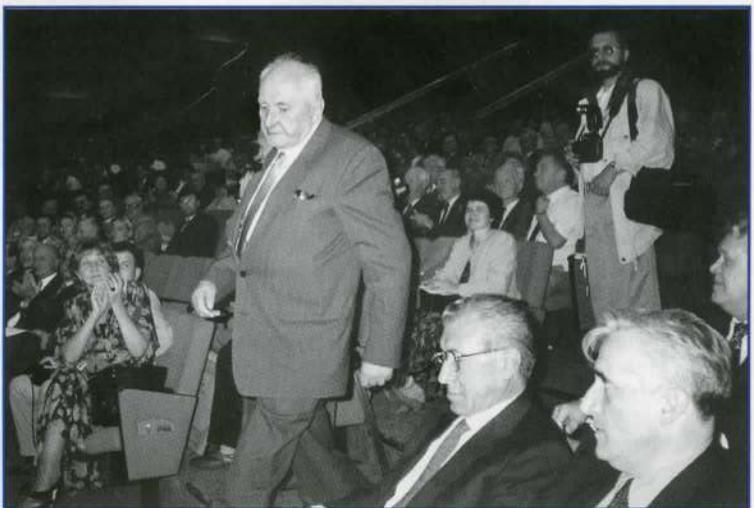
– Многие запомнили его последний, 89-й день рождения. Я была поражена: полностью "забитый" совещаниями распорядок дня. Даже принимая поздравления Виталия Андреевича Вильчика, напомнил, что у них запланирована встреча...

– Ну, это в порядке вещей. Ему никогда не отмечали день рождения на работе – приходили, поздравляли и расходились. А последний день рождения – это сюрприз с моей стороны. Я уже видела, что он стал себя совсем плохо чувствовать. И захотелось устроить ему праздник, какое-то внутреннее чувство подсказало, что он не рассердится... Все было сделано без его согласия, он даже не догадывался. Но он остался доволен, я видела, как светилось его лицо.

– Известно, что он был неприспособлен к быту. И все-таки была любимая еда?

– Хлеб. Он ездил по заводам, но никогда не оставался там ни обедать, ни ужинать. И кто с ним ездил, жаловался, мол, сам не ест, и они голодные. На ходу мог пожевать хлеба. В последние годы я ему наливала термос с чаем, водитель купит батон – порой вся еда в командировке...

Видите, я совсем седая. Мужу всегда говорю: наполовину волосы поседел, когда ты служил в Афганистане, а наполовину – за время работы с Поляковым. Для меня это была очень большая ответственность...



Для нынешней молодежи просто немыслимо было бы признать в ней, тогдашней, закутанной в фуфайку, машинистку генерального директора, а в пропыленной комнатухе – деловой кабинет самого главного руководителя строящегося автозавода и нового города...

...Стекол в окнах нет – вместо них фанера. На дворе октябрь, но помещение не отапливается – все в стадии строительства. Пыль столбом, без головного платка не обойтись. Словом, для своего аппарата никакого отдельного благополучия.

...Хотя с тех пор минуло более 30 лет, она сразу отметила – нет, Виктор Николаевич не изменился, разве что стал еще мудрее да возраст несколько сутулил его высокую спину. По-прежнему бешеный график работы:

– Советский Союз приказал долго жить, а смежники АВТОВАЗа разбросаны по всему СНГ, бывшие братские республики пытались урвать побольше при дележке имущества. Виктор Николаевич выполнял задачу приоритетного размещения комплектующих в России, снижения цен на компоненты, стабилизации работы со смежниками...



Пожалуй, лишь один человек в мире мог позволить себе хотя бы чуть-чуть приоткрыть дверцу в личную жизнь Виктора Николаевича Полякова. Этому человеку наш заводской поэт, написавший стихи в честь 85-летия Полякова, посвятил такие строчки:

*Был завод для Папы главным, впереди семейных уз.
В честь Татьяны Николаевны тоже надо ставить бюст.*

Татьяна Николаевна Данилова-Полякова, верная спутница жизни Виктора Николаевича, дала это интервью (газетная площадь вынуждает нас делать купюры) еще при жизни мужа:

— Может, это судьба карты наших жизней раскинула, что так все сошлось. У меня была знакомая, близкая подруга его мамы, которая сознательно повела меня в их дом. Там мы и встретились, что мне до сих пор инкриминируется как налет на него, попытку "унести" его свободу.

Ну мало ли с кем мы знакомимся? Прошло сколько-то там дней. Стук в дверь с черного хода. Открываю — он стоит в своем кожаном пальто, вручает мне конверт и убегает. Я ничего не поняла, успела лишь вслед крикнуть: "Да постойте же!" В конверте были билеты в Художественный театр на спектакль "Ученик дьявола".

Так впервые узнала его свойство: раз уж решил и решился, то становится очень настойчивым. Каждую неделю присылал мне билеты на очередную субботу или воскресенье в театр.

Длительное время наши отношения не афишировали. Да и нечего было афишировать, все зыбко. Потом мне пришлось снять комнату. Уже как-то стали ближе. Октябрь... ноябрь... декабрь... июль... август... Через десять месяцев мы поехали в свадебное путешествие вместе с Володей, сыном его младшим, на теплоходе до Астрахани и обратно. Затем уже пошли в ЗАГС.

Расписываться пошли в обеденный перерыв. Собственной машины у Виктора не было, а персональный транспорт, даже директору, Хрущев тогда строго-настрого запрещал использовать для личных нужд. И вот он приехал на метро. Мы оформили все, "постно" расписались, за дверями нас ждали моя подруга и знакомый наш общий, с цветами. Поздравили. После чего он опять же на метро поехал на работу, а я домой.

Он не любит в воспоминания ударяться. Все как-то фрагментами, урывками. Даже о войне, которая началась для него задолго до июня сорок первого года. Задел так называемое освобождение Прибалтики, потом "странную" финскую войну и потом уже — Великая Отечественная, которая опять же кончилась для него не в мае сорок пятого, а в боях с Японией. Вообще-то война его милвала. Особых ранений не было. Потерял только одну фалангу среднего пальца. Да и то, как сам признавался, по дурусти: закрыл заклинившую дверь товарного вагона, знаете, огромную и тяжелую такую, как ворота, ну и... Правда, из-за этого чуть не угодил под трибунал: как же, сам нанес себе травму; это уже можно было приравнять к членовредительству, чтобы избежать участия в боях. А он, тем более по молодости, когда его в "органы" тягали, искренне удивлялся: "Так это же на левой руке. А на правой все пальцы целы, и я вполне могу стрелять".

...У нас очень сложно все складывалось. У него двое детей. У меня сын. Квартирный вопрос стоял страшный. Они жили на Арбате, в огромной квартире, где один туалет был на пятьдесят семь человек. Сначала я переехала к ним, а сын остался с мамой. Мотались между Арбатом и той комнатой...

...Очень быстро установились общие интересы, понимание друг друга. Если мы шли куда-то, то знали, что и мне, и ему хорошо — театр, прогулка, поездка какая-то... Он умел разговаривать. И сейчас: молчим, молчим, а потом: "Пойдем посидим". Особенно в санатории. И разговор пошел. И без конца — ля-ля-ля...

...Очень много читал... Даже вообще не относящегося к технике, к заводу... Мы были в Грузии, нас завели в какой-то полуразваленный монастырь... И он начал про все это такие вещи рассказывать. Я глаза большие сделала — откуда у него это, про средневековье, про инквизицию, какие корни были у местного христианства и откуда такие людские характеры в Грузии и Армении сформировались?..

...Но опять же, где отдыхаем, сразу узнает, что там рядом есть. Я имею в виду из его ведомства. Приехали отдыхать в Крым. Неделю он вытерпел. — Знаешь, на Симферопольском спецавтоцент-

ре вазовцы наладили восстановление распределителей. Я быстренько. Посмотрю и тут же назад.

Сколько таких случаев было. Отдыхает-отдыхает, а потом договаривается — и пырх, мотанул куда-то. Из месячного отпуска неделя, а то и больше уходила на такие "производственные" экскурсии и "заводские гидропроцедуры", как мы потом смеялись. А так и в теннис играли, и гуляли — умучивал меня. "Давай покидаем пойдём". Он не называл это "игрой", а "покидаем".

...Из-за шахмат так совсем анекдотичный случай был. Отдыхая в Кисловодске, познакомились с парой медиков, Волковыми. Муж так вообще академик, доктор медицинских наук. А жена у него — заядлая шахматистка. Там как раз Новый год встречали. Пошли все в баню, рядом с главным корпусом санатория. Ну, шум, гам, всё как положено в бане, а они в предбаннике за шахматами сидят.

— Нам не мешайте.
Начали расходиться.
— Да-да, сейчас идем...
Вернулись, ждем, а их все нет.
А там, в санатории, выпускали на ночь огромного злющего барбоса.

И вот они, доиграв партию, вспомнили про эту собаку и выходить боятся. Звонят в корпус:

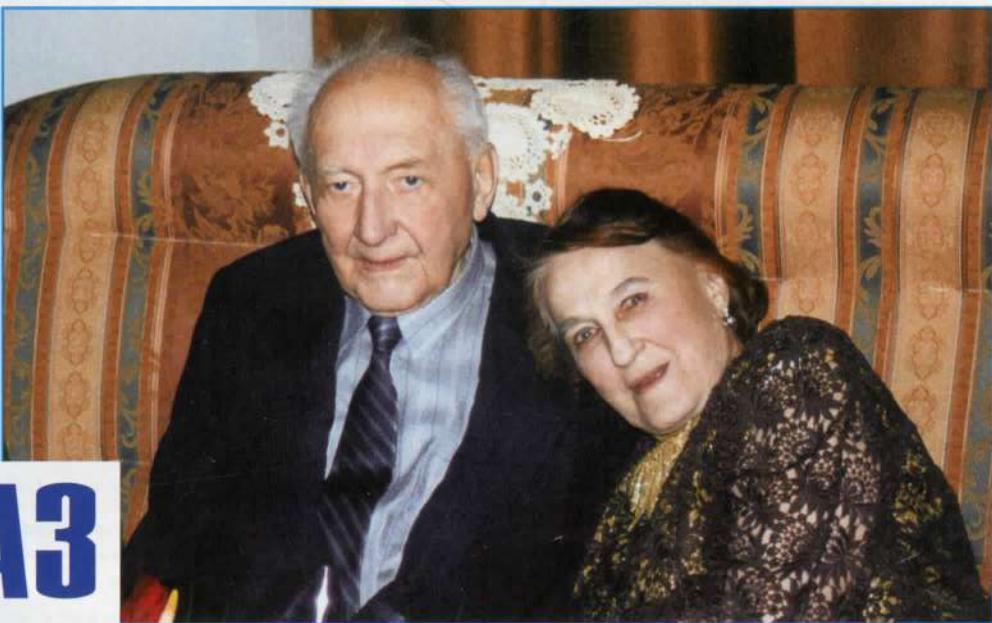
— Там собака. А нам пройти надо.
— Вы где находитесь?
— В городе.
— Как так в городе, если вы по внутреннему телефону звоните?!

Не знаю уже, как вывернулись, но их все-таки пропустили. Приходят — хохочут. Но представляю версии обслуживающего персонала — баня, ночь... И они там сидят и играют в шахматы.

На каком-то съезде или пленуме партии перед ним выступал первый секретарь Московского областного комитета партии Конотоп. И прошелся довольно резко (и, как потом выяснилось, не умно) по состоянию дел на ЛиАЗе, с целевыми указаниями, что и как делать.

Под этим углом выступление Полякова раз сорок, наверное, перелопачивали в ЦК: вычеркивали — вписывали, вписывали — вычеркивали, все в смысле "бу сделано!" А он настоял на своем, оставил только "что касается критики, которую мы здесь услышали, постараемся исправить положение". И это не просто "одобряем". Если принял к исполнению — обязан делать.

На другой день все делегаты пошли по театрам, а он поехал на этот Ликинский автобусный завод принимать меры, несколько недель оттуда



“Я СТО РАЗ

В ГЛАЗА ЕМУ ПОСМОТРЮ...”

...А для дома был, шутили, абсолютно отрицательная величина. В последние годы проще стал относиться ко всему бытовому, к окружающему. Правда, с точки зрения "делать", что-то исполнять — нет. Но воспринимает уже какими-то более чело-вечными мерками. В свое время мы все дела делали с Еленой Павловной Наумовой. Его нельзя было ни во что впутывать. Сразу: "Нельзя!"

— Почему? Почему машину нельзя?
— Потому что ты будешь бесплатно ее ремонтировать.

О даче сколько раз разговор заводила — еще в те, давние времена. Когда уж очень наседали, он: "Ладно, покупай! Но я тогда разведусь".

И машину "Оку" я купила уже в девяностые, тайком от него. И узнал он об этом лишь через несколько лет, когда ее мой внук уже порядком подразбил. Очень удивился. Иронизировал: "Да ты, оказывается, богатая женщина, владелица автомобиля, не чета мне".

Автомоблегола, признаюсь, жизнь — спелатель у метро "Дзержинская", которое обслуживало министров и прочий "генералитет". Но заставить поменять костюм или затащить его на примерку всегда было проблемой. Причем к костюму я обычно заказывала и дополнительные брюки — готовые при его двухметровом росте подобрать было крайне сложно. Случалось, брала его старые брюки и несла в ателье, чтобы по ним сшили новые.

Я все это к нашему разговору: железный он или не железный? Не желе: +й, наверное, но где-то металла много. В крови, в костях, в натуре. Но мы редко ссоримся. Может, потому, что я четко усвоила одну из заповедей матери: "Думай, прежде чем что-нибудь сказать. Ни в коем случае не вытряхивать на мужа все проблемы сразу!" Я сто раз в глаза ему посмотрю, прежде чем что-то сказать. Особенно перед работой. Я всегда знаю, когда и как сказать.

В то же время, я бы сказала, он даже увлекающийся человек. Бывало придет: "Познакомился сегодня... Такой замечательный!" Нет, он не покажет, но он очень любит, чтобы люди были хорошие. И в то же время боится разочаровываться в них. Это же от идеализма (он — идеалист, и в большой степени!).

...Дисциплине всегда придавал и придает первостепенное значение — это, по-моему, с армии.

не вылезал. До сих пор вспоминает и сожалеет, что там, в Ликино, надо было другим путем пойти, не конотоповским.

...Не было праздничного стола, чтобы не подняли тоста за ВАЗ. Он у него всегда на первом месте стоял и стоит. Недавно неосторожно спросила: "Что сейчас в Елабуге делается?" И получила в ответ короткое и грустное: "Там все распродано".

...Но ВАЗ стоил ему очень дорого. Он и болеть себе в те годы напрочь не позволял (в ежедневном регламенте на это не оставалось ни одного "окна"), и держался бог знает за счет каких резервов здоровья. Хотя именно тогда все больше стали донимать его ноги, с которыми он вел "разговор" на своем же привычном языке — заставлял их работать даже насильно. Те же известные вазовцам утренные поляковские километры из Портпоселка до дирекции на Белорусской — это не приятный моцион (птички поют, сосны над головой шумят), а ежедневная "разработка" ног, сосудов.

Вера Артемьевна Суходольская, главврач второй больницы, за него взялась: "Если курить не бросите, останетесь без ног". Он бросил курить.

И все-таки пришлось несколько лет назад идти на шунтирование. Сначала операция у нас, в Москве, потом еще одна, в Германии. И если бы он сам себя в железных руках не держал, не знаю, что было бы. Подъем в шесть утра. Сначала пройтись несколько раз по квартире. Возвращается с работы.

— Вита, иди ешь.
— Погоди, я похожу.

...Во Дворце спорта он выступал напрочь простуженным, с температурой под тридцать девять, и держался лишь за счет воли.

...Последние годы часто повышенная температура. Причем обычно к концу недели. И это тоже легко объяснимо. Он чуть расслабляется и позволяет этой температуре, каким-то внутренним хворобам на нем отыграться.

В субботу съездит на работу на полтора-два часа, вернется, ляжет и будет болеть до понедельника.

...Иногда молчит. Как рыба об лед. Но меня же не проведешь... Останавливается посреди передней (а чувствую, внутри весь напряженный), еще не раздет... Прошел, разделся, сели обедать.

— Только ты не шевелись и не перебивай меня.

Не шевелюсь в полном смысле. Пусть даже горит что-то на плите и потом два часа отскребывать придется, но перебивать нельзя, даже вздохнуть.

Он должен высказаться, доложить все.
Но может и просто молчать, закрыть все в себе...
...Восемьдесят шестой... В тот год все как-то так сошлось... Мы только начали своей дачей заниматься. Раньше никогда и не думали... Отдыхали обычно в министерском санатории "Сосны", где у нас были две комнаты постоянные, славные такие. Но я как-то настояла, выделили нам дачку, ремонт, то-се...

Утром, это было, кажется, в среду, как обычно, отправился на работу, а часа через три неожиданно вернулся с какими-то папками. Я еще глупость сморозила (ничего же не знала, не предполагала):

— Переезжаешь, что ли, куда?
А когда ему надо что-то сказать, он садится за стол, все в сторону:
— Слушай...

Я окаменела. За что, про что? Ничего не понимаю. А восемнадцатого октября, через день или через два, передали по радио в "Последних известиях" об освобождении от должности министра автомобильной промышленности СССР Полякова Виктора Николаевича. Нам начали звонить. Я,

при всех недомолвках, поняла, какое это надуманное, высосанное из пальца дело. Он сам в объяснения или тем более оправдания себя не вдавался. Ни разу. И на секретариате ЦК, как мне передали, попросил: "Только Коломникова не трогайте. Он хороший директор". И отстоял... И еще попросил, чтобы ему разрешили слетать на несколько дней в Среднюю Азию и, кажется, в Магадан — хотел лично рассчитаться, довести до конца какие-то свои депутатские обещания — он же был депутатом Верховного Совета СССР.

Позднее мне уже передавали, что и М.С. Горбачев, и Н.И. Рыжков очень сожалели об уходе Полякова из правительства. Но там обратных ходов не делали, привыкли, что партия и ее Центральный Комитет никогда не ошибаются.

Вернулся. Поздняя осень. Самая, наверное, мрачная в нашей жизни. Целые дни ходит или сидит. И молчит. Я очень боялась. И посоветоваться не с кем. Все будто отрезалось.

А потом как-то услышала его телефонный разговор с директором НАМИ Кутеневым. Разговор, который меня чуть не перевернул. Поляков просил принять его на работу, на любую должность: "Вы можете мне зарплату и сто рублей положить. Но я буду работать во всю меру своих возможностей".

Дело, конечно, не в зарплате было. И даже не в том, что он встал выше личной гордыни. Поляков и безделье — это несомненно, абсурд. Чуть собачья, как он скажет.

После последнего дня рождения я попробовала осторожно к нему подкатиться:

— Может, отдохнешь?

— А на кого эту аналитическую группу оставлю? Не вижу. Их же через месяц ликвидируют. А втянул их всех в это дело я, они мне поверили.

И то, мне рассказывали, как один вазовский руководитель, гораздо моложе Полякова, нацелился на его место (считая, может, что оно медом намазано) и пошел к Николаеву, генеральному директору ВАЗа. Алексей Васильевич его внимательно выслушал, а потом: "Ты не обижайся, но с Поляковым я разговаривал, я его слушал и слушаю в три уха. А с тобой я что, думаешь, стану обсуждать все эти темы?"

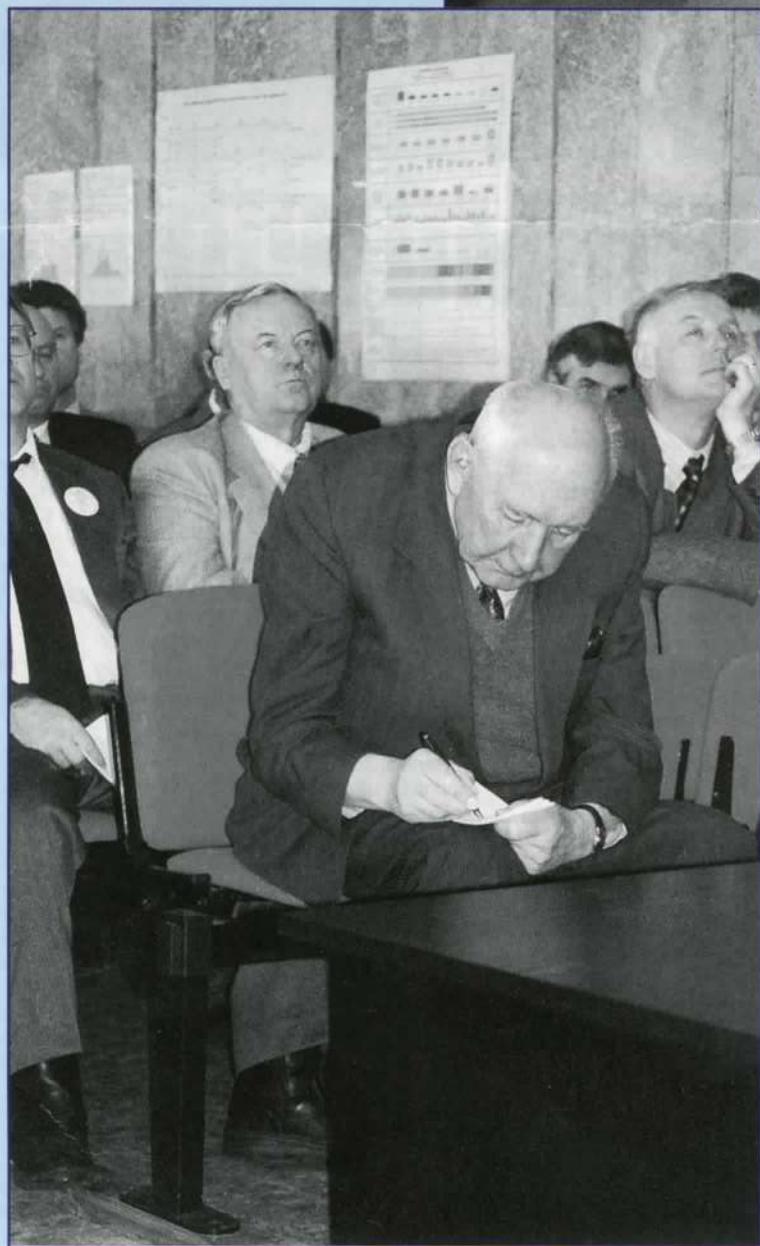
Вот и весь разговор. Может, слова чуть другие были, но суть эта.

МЕБЕЛЬ ДЛЯ ПОЛЯКОВА

В музее АВТОВАЗа хранится удивительный экспонат – мебель из кабинета Виктора Николаевича Полякова: стол рабочий, для совещаний, приставной столик, шкаф, тумбочка. А буквально на днях в музей переданы напольные часы, также находившиеся когда-то рядом с рабочим столом Виктора Николаевича.



В кабинете В.Н.Полякова



Страничка рабочего блокнота

Между тем и с приобретением мебели для кабинета генерального, и с "пропиской" ее в музей связано несколько курьезных обстоятельств.

В.И. Сулова, помощник В.Н. Полякова, одно из них запомнила во всех подробностях. Дело в том, что, воспользовавшись командировкой Виктора Николаевича, который уехал утром, а появиться должен был только к вечеру, другой помощник, **Иван Петрович Крутько**, решил заменить в кабинете Полякова мебель. Прежняя изрядно поизносилась. Рассказывают, на одном из совещаний под **Ольгой Капитоновной Вологиной**, заправлявшей всей вазовской связью, стул вообще развалился. А ведь в этом кабинете бываю люди со всей страны, из-за рубежа... Да и упустить кабинетный гарнитур жалко, когда еще управление оборудования добудет такой же! Тогда ведь все было в дефиците.

Крутько взялся за дело. Сулова в эту затею не вмешивалась, не желая вызвать гнев генерального. Но даже она не предвидела такой реакции: поздним

вечером дверь в комнатку помощников резко распахнулась – бац, сильно ударила по противоположной стене и, возвращаясь в исходное положение, едва не задела Полякова, который с гневным видом стоял на пороге:

– Кто мебель заменил? Кто вам позволил? Вы думаете, Поляков ломается? Я к мебели привыкаю, как к человеку! Чтобы все было возвращено на место.

Валентина Ильинична и сейчас волнуется, вспоминая подробности:

– А как вернешь, когда все уже растащили по кабинетам... Позже он меня вызвал и попросил кресло убрать из кабинета вовсе, вернуть на место хотя бы его стул. Обычный стул с жесткой спинкой... Пришлось искать похожий.

Между прочим, эта мебель потом исправно служила четырем первым руководителям ВАЗа. Как-то раз, совершенно случайно, хранитель фондов музея **Тамара Викторовна Пищулева** узнала, что в кабинете генерального делается ремонт и будет наконец-то заменена мебель. Кинулась "спасать" старую – а ее и след простыл. Оказалось, продали в какую-то мехколонну на окраине города. Нашла и мехколонну, и ее начальника. Услышав имя Полякова, которое было как пароль, начальник тут же согласился приобретение вернуть. Но ведь и ему на чем-то сидеть надо...

Остальное оказалось делом техники: ВАЗ приобрел для мехколонны другой гарнитур, а та вернула раритетные столы и шкаф музею.

Если же учесть, что музей располагает подлинным телефонным аппаратом первого генерального, его любимыми очками с толманной дужкой, записными книжками и блокнотами, заполненными неразборчивым поляковским почерком (то, что на полях, – срочно к исполнению), то у музейщиков есть все необходимое, чтобы в нужный момент устроить выставку "Мемориальный кабинет В.Н.Полякова".

Номер подготовила Рина МАРКОВА. Использованы материалы и фото из второго издания книги "Поляков глазами современников", а также снимки из музея АВТОВАЗа, семейного архива семьи Поляковых.



Ответственный за выпуск
П. НЕДОРЕЗОВ

УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ – открытое акционерное общество "АВТОВАЗ"

Редакционная коллегия:
В. Бормотов (зам. гл. редактора),
Н. Замолдинова
(зам. гл. редактора),
С. Бондарева (отв. секретарь),
Н. Кулахметова, **Р. Фрумина**.
ТЕЛЕФОНЫ:
приемная: 37-67-80, 93-23-16;
факс (8482) 73-87-98, 53-40-79;
ответственный секретарь:
37-76-32, 93-14-27;

отдел производственных вопросов:
93-58-79, 73-87-98, 93-57-93, 53-41-53;
отдел социально-экономических
и бытовых проблем: 93-50-05,
73-87-98, 73-89-81;
отдел городской жизни, культуры,
здравоохранения и писем:
73-88-00, 93-22-79;
рекламная служба: 32-22-22.

АДРЕС: 445633, г. Тольятти, ВАЗ,
корпус УЛИРа. E-mail: gazeta@vaz.ru

Зарегистрирована компанией телерадиовещания и печати ОАО "АВТОВАЗ" в Федеральном государственном учреждении "Поволжское межрегиональное территориальное управление" Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Регистрационный номер ПИ №7-0276.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются. Гонораром оплачиваются материалы, заказанные редакцией. Редакция не всегда разделяет мнение автора. Ответственность за рекламные материалы несет рекламодатель. **При использовании материалов ссылка на "ВА" обязательна.** Газета отпечатана офсетным способом в типографии ДИС ОАО "АВТОВАЗ".
Индекс 52400
Заказ 1876
Цена свободная
Тираж 17637