

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

АВТОВАЗ был рожден Виктором Поляковым и его командой. Как бы ни менялся завод, кто бы ни был у его руля, вазовцы всегда с благодарностью вспоминают Виктора Николаевича, его потрясающую волю, аскетизм, сверхтребовательность, масштабное, воистину государственное мышление. 3 марта этого года ему бы исполнилось 100 лет. Круглая дата, конечно, но он юбилейные торжества не любил, излишеств просто не терпел. До последнего дня думал о заводе и его судьбе... Генеральный директор был суров и справедлив, недаром многие вазовцы называли его «папой».



**«РАЗБОР ПОЛЕТОВ»,
ИЛИ ТАКТИКА ПОЛЯКОВА**
О Викторе Николаевиче вспоминает один из первых начальников отдела новых материалов и управления лабораторно-исследовательских работ (УЛИР) ВАЗа Александр Исаакович Бурдо:

— В памяти моей отпечатался один эпизод. Однажды мы поехали в командировку в Белебей. В одной машине был Виктор Николаевич Поляков со своим заместителем Валентином Ивановичем Исаковым, а в другой (были у нас тогда еще черные «Волги», а не «Жигули») я с моим заместителем Василем Тимофеевичем Березкиным... На завод «АвтоНормаль» отправились потому, что там не получались некоторые крепежные детали. Приехали мы туда около двенадцати ночи. Встречал нас директор Белебеевского завода «АвтоНормаль» Марс Амиров, поселил в своем коттедже. В течение двух дней мы там разбирались в технологии и качестве металла, и наконец дело пошло. Спать ложились около часа ночи, вставали в шесть утра, разумеется, очень уставали. Амиров хотел угостить нас «Посольской» водкой, но Поляков категорически отказывался — так ни разу и не разрешил нам ее попробовать. Не до того было!

Когда мы поехали обратно, я подумал: «Ну, сейчас хоть посплю в машине...» Не тут-то было! Виктор Николаевич говорит: «Нет, вы садитесь ко мне в машину и по дороге расскажете все о работе по части новых материалов...» (в тот период я был начальником отдела новых материалов (ОНМ), а через некоторое время мы влились в УЛИР. Эпизод этот относится к 1976–77 годам).

Дорога была долгой, ехали мы четыре с половиной часа, и во время пути Виктор

Николаевич «допрашивал» меня с пристрастием. Он сидел впереди, рядом с водителем, а я сзади. Слушал он очень внимательно, делая пометки в блокноте... Временами я замолкал, уставал, а он: «Ну что же вы замолчали? Продолжайте...» И я продолжал «обзор» всех наших новостей и проблем... На другой день Поляков написал десятка полтора своих «дацзыбао» – список, которые расценивались как приказы. Например: «У вас проходит испытание такого-то материала. Почему в течение трех месяцев не выдается заключение?» В другое производство: «У вас штампуется такой-то материал. Почему вы не даете заключение?» Вот такая была у него тактика быстрого реагирования.

ИСТОРИЧЕСКОЕ СОВЕЩАНИЕ

– Как-то мы заседали на «суженной» генеральной дирекции, которая бывала по вторникам, – продолжает Александр Бурдо. – Вел заседание заместитель по производству, Полякова не было в тот раз, хотя обычно он сам вел совещание... Тут мне говорят: «Александр Исаакович, вас к телефону!» Я еще удивился: кто же может мне звонить, когда все знают, что я на суженной дирекции... Беру трубку, а это, оказывается, Поляков: «Завтра у нас будет очень высокая делегация, я прошу вас подготовить исчерпывающую справку по всем министерствам, которые участвуют в разработке и поставке материалов на ВАЗ».

Шел уже восьмой час вечера, я начал готовить подробную справку. Исходные данные у меня были – и я остался писать ее на работе. Где-то к четырем часам утра написал справку, считая, что все закончил ... Отвез ее на Белорусскую, в пять утра отдал справку секретарю Полякова Елене Павловне. Но часов в семь утра Поляков снова позвонил мне на работу и говорит: «Я же у вас попросил полную информацию. Почему вы ничего не написали по инструментам – твердосплавным, абразивным?» (я вообще не занимался инструментами и попытался ему сказать, что не вел это направление... Но какое там! Оказывается, надо было заниматься... Потом мы уже начали разбираться, кто вел эти направления: Николай Будник занимался абразивными инструментами, а твердосплавными – главный конструктор МСП Владимир Снегирев... Словом, направления эти были разбросаны между специалистами).

Самое главное было дальше – к 12 часам дня меня пригласили на это совещание. Там было 12 заместителей министров! Они представляли министерства нефтехимии, химической промышленности, министерство черной металлургии и другие важнейшие министерства, которые были завязаны в процессе разработки новых материалов. А вести то совещание был приглашен Василий Семенович Фролов, завотделом ЦК КПСС. Вы бы посмотрели, с каким трепетом заместители министров взирали на Фролова – и он взял на совещании бразды правления в свои руки. Безусловно, он внимательно прочел справку, в подготовке которой я участвовал, был в курсе дела. По ходу совещания перебивал, если это было необходимо, переспрашивал, заставлял объяснять причины невыполнения той или иной работы... Если кто-то не объяснялся, думая, чувствовал он себя весьма неуютно.

В общем, историческое совещание длилось четыре часа. Поляков доложил общую справку очень корректно, без бумажек – я просто поразился его огромной памяти. Затем мне дали слово, я дополнил кое-какие подробности... Совещание, я считаю, дало огромный толчок разработке, поставке образцов, ускорению этого процесса, потому что ранее все это тормозилось. Порой годами шла переписка, затем приходили негодные образцы. Приходилось начинать все сначала. Очень сложная работа была. Я все это запомнил, потому что считаю, что это совещание дало толчок для развития завода как минимум на два года вперед.

АРГУМЕНТ ДЛЯ ПОЛЯКОВА

Еще один красноречивый эпизод вспоминает Петр Прусов, ведущий конструктор «Нивы-2121», главный конструктор ОАО «АВТОВАЗ» (1998–2003):

– В начале освоения производства на Волжском автомобильном действовал строгий запрет: пока не выйдем на проектную мощность, никаких деталей не менять и рацпредложений по этому поводу не принимать! Мне довелось преступить этот запрет в 1971 году, по сути я стал первым конструктором, изменившим серийную деталь на ВАЗе. И в этом меня поддержал Виктор Николаевич Поляков, – рассказывает Прусов. – Деталь, о которой пойдет речь, была в «Жигулях» (ВАЗ-2101) и называлась «рычаг поворотный».

Началось с того, что стали изнашивать шины. Начальник отдела Лев Шувалов по-

нили автомобиля с измененным рычагом нет, зато явно уменьшился износ шин.

По этому изменению даже насчитали крупный экономический эффект. Неслучайно генеральный директор ВАЗ Виктор Николаевич Поляков серьезно заинтересовался этой историей.

Интересно, как он узнал про «нарушение запрета»? Ничего секретного. Ведь тогда раз в две недели проводились встречи конструкторских служб с генеральным директором. На одной из них обсуждался этот вопрос. Поляков поинтересовался, как же переделали этот рычаг? Шувалов ответил, что занимается этим конструктор Прусов. Так меня пригласили на совещание к Полякову.

Виктор Николаевич внимательно выслушал и стал задавать вопросы по существу дела. Я ответил, что в вузе меня учили тому, что согласование в зависимости от ходов не должно превышать определенную величину. А здесь оно превышает допустимую в 3,5 раза! Поэтому я и предлагаю вот такое изменение. Еще я сказал Виктору Николаевичу, что, по моему мнению, все, что говорят итальянцы насчет изменения поведения автомобиля и тому подобное, это туфта. Ситуация возникла именно потому, на мой взгляд, что у ФИАТа точка крепления была в одном месте, а у нас из-за подъема клиренса на 25 мм эта точка боковой тяги рулевого управления сместилась.

Поляков спросил: «Как вы изготовили образец?» Я ответил, что изготовил «по заданию гаража». – «Хорошо, я приеду».

Виктор Николаевич приехал на КВЦ, где в то время находился экспериментальный цех. Там я показал ему, как без особых затрат можно перегнуть деталь «рычаг поворотный». Он внимательно посмотрел и спросил: «А почему же механики считают, что это изменение коснется оборудования?» Я возразил, что мы не меняем оборудование, а только лишь оснастку.

Он спросил: «А вот вы можете при мне перегнуть один рычаг?» – «Конечно, нужна только горелка, чтобы подогреть деталь». И показал, как это делается.

Вечером состоялось новое совещание, которое Поляков собрал по этому вопросу. Вернувшись от генерального, Шувалов сообщил, что механикам (механосборочному производству) дано всего два дня на переделку оснастки и металлургам (металлургическому производству) всего четыре дня – на изменение оснастки. Через несколько дней на сборку уже пошел измененный рычаг!

И это была первая деталь, которую разрешили изменить в вазовской «копейке». Благодаря Виктору Николаевичу мы этого добились.

Таких историй о Полякове не счесть. Каждый из ветеранов ВАЗ может вспомнить что-то свое, и больше всего о том, как строгий и мудрый генеральный видел на сто шагов вперед, дышал и жил вместе с организмом-заводом, который он любил бесконечно.

