

Ляченков Николай Васильевич



Заведующий кафедрой машиностроения Самарского государственного аэрокосмического университета (Тольяттинский филиал) Доктор технических наук, профессор, академик РАЕН

Родился в 1937 году в селе Удельное-Нечасово Татарской АССР
1965 – окончил Брянский институт транспортного машиностроения
1959–1967 – инженер-конструктор Горьковского автозавода, начальник конструкторского бюро (КБ) Брянского автозавода
С 1967 – на Волжском автомобильном заводе: начальник КБ, заместитель главного инженера, заместитель директора, главный инженер, директор корпуса – вспомогательных цехов, директор сборочно-кузовного производства
1991–1997 – заместитель генерального директора АВТОВАЗа, директор по производству, первый вице-президент, генеральный директор департамента экономики, финансов, маркетинга, торговли и технического обслуживания автомобилей
С 1999 года – первый вице-президент, первый заместитель генерального директора ОАО «АВТОВАЗ»
2002–2005 – член совета директоров открытого акционерного общества «АВТОВАЗ»
С 2005 года – в настоящей должности
Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Октябрьской Революции, Дружбы народов, «Знак Почета». Лауреат премии Совета Министров СССР
Женат. Два сына, четверо внуков.

Брянский институт транспортного машиностроения (БИТМ), 1961 год. Аудитория ловит каждое слово лектора: читает один из крупнейших учебных-инструментальщиков страны, доктор технических наук, профессор Н.А.Шевченко. Вся доска в чертежах, графиках, математических символах.

– Формула Грина связывает двойной интеграл по плоской области... – Профессор вдруг замолкает и ищет кого-то глазами: «Николай, выйди сюда. Можешь продолжить?» Со скамьи с готовностью вскакивает высокий юноша и легко взбегает на кафедру. «Пусть контур L пересекается прямыми...» – мел в его руке так и пляшет.

Студент Николай Ляченков часто принимал лекторскую эстафету от заведующего кафедрой «Технология машиностроения, металлорежущие станки и инструменты». Старый профессор видел в молодом человеке не только любовь к математике, технике, но и своего преемника. Будет из него толк, непременно будет! За дипломный проект Николай получил «отлично». Шевченко предложил ему остаться на кафедре:

– Через года два-три ты ее возглавишь.

– Николай Андреевич, сначала я хочу заняться техникой, а наукой... ка-нибудь потом.

– Не будет этого «потом», – вздохнул профессор, – производство так затянет – не вылезешь.

Ранее Николай Андреевич Шевченко преподавал в МВТУ имени Баумана, в 1937 году в Германии защитил докторскую диссертацию. Вернувшись в Советский Союз, угодил в ГУЛАГ, сослали на Кольский полуостров. В шахтах Норильска его застал 1941 год. После реабилитации доктору технических наук Шевченко жить и работать в Москве не позволялось. Так Николай Андреевич оказался в Брянском институте транспортного машиностроения. При нем основным направлением кафедры стало проектирование сложно-профильного инструмента. Он очень ценил талантливую молодежь, стремился обогатить ею кафедру. Лучший выпускник БИТМ Николай Ляченков имел все козыри для перспективной карьеры: отучился в Горьковском автомеханическом техникуме, поработал инженером-конструктором на ГАЗе, учебу в институте совмещал с практикой, трудясь на Брянском автозаводе. Шевченко решил на крайний шаг, обратился за помощью к новобрачной: «Галина, пожалуйста, уговорите мужа остаться в институте». Все было напрасно – неговорчивый протеже и глава молодого семейства привычно спешил по утрам к заводской проходной.

– Я даже мысли не допускал, что уйду в науку, – возвращается памятью в пятидесятые годы Николай Васильевич. – Для меня техника, производство были выше всего. Но я очень благодарен судьбе за встречу с Шевченко, моим первым Учителем с большой буквы.

Февраль 1967 года. Москва. Кузнецкий мост. Министерство автомобильной промышленности СССР. В кабинет заместителя министра автопрома приглашен специалист по секретным военным автомобилям Брянского автозавода Ляченков: для строящегося в Тольятти автозавода отбирались лучшие кадры

Коллектив КБ ГАЗа (второй справа в первом ряду Н. В. Ляченков). 1959 год



со всей страны. Заместитель министра В. Н. Поляков, он же первый генеральный директор ВАЗа, с удовлетворением подвел итог получасовой беседы:

– Товарищ Ляченков, вы поедете на завод заместителем главного конструктора по технологическому оборудованию (Виктор Николаевич всегда обращался ко всем строго официально).

– Нет, Виктор Николаевич, я не согласен.

– Вам что, этой должности мало? – удивился Поляков.

– Я поеду на Волжский автозавод начальником КБ, начну с того, кто я есть.

Виктор Николаевич, если я чего-то стою, вы со временем назначите меня и замом главного конструктора, и главным конструктором.

– Товарищ Ляченков, вы единственный человек, кто при переводе на ВАЗ отказывается от роста в должности, – с этими словами заместитель министра написал четкую резолюцию на заявлении брянца: «В отдел кадров ВАЗа. Принять начальником КБ».

Уместно заметить: оба сына Николая Васильевича после окончания Тольяттинского политеха начали трудовую карьеру по примеру отца – с заводской площадки. Позднее Игорь обосновался в столице, а младший Юрий – в Тольятти, он первый заместитель генерального директора ТЗТО, изготавливает автокомпоненты для ВАЗа.

По возвращении из Италии, где Николай Васильевич два с половиной года проходил стажировку на ФИАТе и работал над проектом ВАЗа, он вновь оказался с глазу на глаз с первым генеральным.

– Товарищ Ляченков, полученный вами опыт надо внедрять на ВАЗе, создавайте конструкторскую службу корпуса вспомогательных цехов, – распорядился Поляков. Николай Васильевич стал заместителем главного инженера производства, в функции которого было управление конструкторской службой. Шло время, он уверенно делал карьеру: директор КВИ, директор сборочно-кузовного производства, заместитель генерального директора по производству, первый заместитель генерального директора, первый вице-президент, член совета директоров ОАО «АВТОВАЗ».

Говорят, судьба долго потчевать и предлагать не любит. Другой бы уцепился за чашу, налитую через край, и пил бы из нее, пил, «пока она не перешла в другие руки». А Ляченков дважды без колебаний ее отодвинул, отвергнул короткий путь к карьере, предпочтя более длинный по времени, но верный по сути. Первое настойчивое предложение поступило ему в период горбачевской перестройки – перейти на партийную работу вторым секретарем Куйбышевского обкома КПСС. А второе, не менее настойчивое, – занять должность заместителя министра автомобильной промышленности СССР. Эти предложения Ляченков отклонил. Оба случая убедили его в правильности принятого решения: «Важно понимать, где ты принесешь больше пользы». А перед трудностями он никогда не пасовал. Военное детство закалило его на всю жизнь.

Н. В. Ляченков:

– Мой отец, Василий Тихонович Ляченков, родился в 1911 году. До войны возглавлял потребительскую кооперацию. Он прошел Финскую войну, с первого

дня начал Великую Отечественную и погиб под Смоленском в ноябре 1941 года. Мне исполнилось в том ноябре четыре года. Отца я не помню. Мама Екатерина Андреевна осталась с тремя детьми, переехала к своим родителям в Тетюши, городок в Татарии, заведовала птицефермой, растила нас одна, дала всем образование. Сестра окончила педагогический техникум, брат сельскохозяйственный, я автомеханический, а затем институт. Вся тяжесть тыла лежала на женских плечах, домашняя работа – на детских. Труд, труд, еще раз труд – вот что я твердо знаю с детских лет.

Примечательно, что Н. В. Ляченков – единственный человек из вазовского менеджмента, кто избирался во все составы совета директоров акционерного общества с начала его создания и до 2005 года (до прихода новой команды управленцев из Москвы). В общей сложности он отдал АВТОВАЗу почти сорок лет, ему трудно выделить что-то особо. Все годы слились для Николая Васильевича в яркую полосу жизни, наполненную вдохновением и радостью труда. Параллельно занимался наукой: защитил кандидатскую, затем докторскую диссертацию. Пришел к убеждению, что заводу нужны специалисты другого, более современного уровня знаний, и инициировал открытие в Тольятти филиала Самарского государственного аэрокосмического университета.

Н. В. Ляченков:

– Это не моя заслуга. Без поддержки совета директоров ОАО «АВТОВАЗ», без участия первых руководителей предприятия Владимира Васильевича Каданникова, Алексея Васильевича Николаева ничего бы не получилось.

2010 год. Тольятти. Аудитория СГАУ. Лекцию читает заведующий кафедрой машиностроения доктор технических наук, академик РАЕН, профессор Н. В. Ляченков. Студенты в оба уха слушают уважаемого лектора. Университетская молодежь любит в перерывах поговорить с профессором на равных: поспорить о микромире во Вселенной, обсудить диаграмму Вьенна, предложить свой вариант двигателя турбонадува. Академик поощряет творческую дерзость воспитанников.

Выходит, как в воду смотрел профессор Шевченко – его любимый студент пришел в науку, правда, почти через 30 лет. На дворе XXI столетие – век компьютеров и высоких технологий, а Николай Васильевич не изменяет своей первой конструкторской любви – кульману. Доска для черчения не скучает в его загородном доме. Академик Ляченков любит постоять за кульманом, который создает обстановку творчества и неспешного созидания.

С В. Н. Поляковым



На стенде АВТОВАЗа с В. С. Черномырдиным



Галина Григорьевна и Николай Васильевич с внуками Егором и Колей. 2009 год

