

# „С уважением – Соловьёв”

Тогда Юрий Николаевич Шишкин, сегодняшний заместитель главного конструктора АО „АВТОВАЗ”, просто недоумевал. Подготовленная им деловая бумага была написана вроде бы вполне нормально, а главный конструктор Владимир Сергеевич Соловьёв ее всю неделю не подписывал — возвращал. Это у него такая привычка была: что-то не так — ругать не будет, а сделает так, чтобы сам понял, в чем дело.

— Но я действительно недоумевал, — рассказывает Шишкин. — Тогда я просто взял да и подставил к подписи впереди всех титулов и фамилии слова „С уважением...”. И что же вы думаете? Подписал! До сих пор не знаю, в этом ли была причина, но думаю, что в этом. Уж больно с уважением он к людям относился. Да и они ему отвечали тем же.

Те читатели, что из ветеранов, небось сразу поняли, в связи с чем сегодня об этом рассказывается. Первый главный конструктор ВАЗа! Фамилия Соловьёва была тогда на слуху. Да и само отношение любого человека к управлению главного

конструктора было почетным, уважительным и даже где-то трогательным.

Проработал Владимир Сергеевич на ВАЗе с 1 октября 1966 года до 16 июня 1975 года. Да-да, сегодня как раз годовщина с того дня, когда он, что называется, на полном скаку ушел из жизни.

Кто-то из участников нашего разговора произнес:

— Сегодня ведь как? Я работаю на столько, сколько мне платят. Соловьёв же работал, сколько мог физически.

Ох и рад же был этому разговору председатель клуба ветеранов УГК ГенДР Геннадий Васильевич Маслов! Он-то при Соловьёве был рабочим, видел, как тот лично своими руками старался все пощупать и чуть ли не на себе испытать. Все это в душу запало.

— Я, — говорит, — благодарен тем, кто не забывает добрых дел других. А достойнее для воспоминаний человека найти трудно.

— Сильнейший был специалист, — считает ведущий конструктор по

шасси Альберт Леонидович Зильперт. — Только Соловьёв со своими данными мог сделать „Ниву”. Это же была новая техническая идеология в мире! Он вовремя понял, что не существует автомобиля, который бы удовлетворил буквально всех, и почувствовал тот разряд людей, которым был нужен не просто вездеход, а одновременно комфортная легковая машина. Под первое требование подходили машины типа „газика” или „уазика”, но совместить эти две идеи в одну не приходило в голову еще никому. Причем, по замыслу Владимира Сергеевича, эта машина должна быть сделана на узлах, изготовленных именно на ВАЗе. Так что „Нива” стала его вершиной, его результатом в конструкторском отношении, а коллектив-монолит — в организационном.

— Ну, организационными и хозяйственными делами, скажем, ему не очень-то нравилось заниматься, — продолжает мысль ныне пенсионер, а когда-то зам. главного конструктора по производству Борис Алексеевич Бахухин. — Да, создал

он костяк в основном из газовцев, откуда и сам явился. Да, должность предусматривала заниматься еще и какими-то хозяйственными делами, что его страшно раздражало. Но внутренне. Он краснел, ругаться не умел, тона повышать не мог, а если уж случайно допустит какое-то отнюдь не безобидное словечко, таким виноватым себя чувствовал, такая на его лице появлялась извиняющаяся улыбка, что...

— Удавалось иногда нам бывать и на Волге на шашлыках. Но пьяниц уж очень не любил. Сам при шашлычке рюмочку выпивал, но перебаривать не мог, кто злоупотреблял этим, — вступил в разговор зам. начальника управления автомобильной электроники и электрооборудования Лев Лазаревич Вайнштейн. — Очень любил петь. „Я люблю тебя, жизнь!” — это его любимая песня была. С удовольствием, с наслаждением пел.

А вообще, конечно, повезло заводу, что главный конструктор умницей оказался, что называется, „с башкой”. Завод ему многим обязан. ВАЗ ведь получился уникальным саморазвивающимся организмом, и вклад в это саморазвитие Соловьёвым сделан преобладающий. Да ну их, железки! На человека давайте посмотрим! Редкое сочетание скромности и деловитости. Настоящий интеллигент. Никого не слушал формально, лишь бы отмахнуться — о чем бы речь ни шла, слушал внимательно, проявлял участие...

— Почему же, — спрашиваю, — о таком человеке сегодня мало кто знает и слышал? Это, судя по всему, уникальная личность.

— А потому что интеллекта у людей не всегда хватает, чтобы таких людей золотыми буквами в историю ВАЗа занести. Ну был человек — гремел, не стало — забылось. Хорошо хоть в сердцах осталось. Да и молодежи не мешало бы знать, кто стоял у истоков вазовских автомобилей.

Разговор этот был, конечно, не таким коротким, каким он здесь представлен. А директор вазовского музея Татьяна Леонидовна Ралка даже на магнитофон его записала — для истории. Оно и правильно: оставил заметный след в жизни — пусть его видят и чувствуют другие. Для примера. Для души. Для себя.

**Виктор БОРМОТОВ.**  
Фото из архива музея  
АО „АВТОВАЗ”.



1972 год. Визит министра Автопрома СССР А. М. Тарасова. В. С. Соловьёв — четвертый слева.