

В 1995 году звания «Почётный гражданин города Тольятти» удостоили сразу трёх человек. У них, диаметрально противоположных по характерам, были схожие биографии. Все родились на заре прошлого века – в 1915 году. Трудовой путь начали рабочими по металлу – слесарями и токарями. К сорока годам стали первыми руководителями гигантских коллективов, решали масштабные задачи всесоюзного уровня. Решали блестяще! Один из них – Виктор Николаевич Поляков, первый руководитель Волжского автомобильного завода.



ПЕРВЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ

После окончания Московского автомобильно-дорожного института вчерашний слесарь был призван в армию и с 1938 по 1946 годы тянул лямку военспеца. Его участие в войне отмечено фронтовым орденом Красная Звезда и особо ценимой наградой среди бывших на передовой – орденом Отечественной войны I степени.

За два послевоенных десятилетия он достаточно быстро прошёл путь от инженера-испытателя до директора АЗЛК, где налаживал выпуск первых «Москвичей». Азартно любил спорт – играл в сборной завода по футболу. Но ещё больше любил и знал автомобиль. Его знания, азарт и мощный потенциал были известны руководству страны: особого конкурса на должность генерального директора будущего завода не было – предсовмина А. Косыгин сразу предложил Полякова.

Он создал завод от первого колышка в заволжской степи в 1966

году до выпуска первых «Жигулей» в апреле 1970-го. А потом ещё пять лет руководил предприятием, наращивая не только темпы производства, но и выпуская практически ежегодно новые модификации «Жигулей». В общении всегда был суховат, но ровен, никогда не позволял себе грубого слова. Самое неприятное порицание из уст Полякова: «Вы несерьёзный человек». Современники о нём: удивительной скромности, застенчивый человек, высочайшего ума, трудоспособности и самоотдачи, профессионал.

В середине 1970-х гг. был назначен министром автомобильной промышленности СССР и долгие годы работал уже в Москве, но связей с Тольятти никогда не терял. Завещал похоронить себя только в Тольятти. Так и случилось. В 2004 году траурный кортеж прошествовал по проспектам Автограда, вдоль корпусов автогиганта...

Валерий ИВАНОВ

ТЕСТ ДЛЯ СОВЕТСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ (продолжение)

В своём докладе (июнь 1965 г.) директор Новосибирского института экономики А. Аганбегян указывал на замедление темпов роста советской экономики, на необходимость преодоления чрезмерной централизации в этой сфере и отвлечения огромных ресурсов на оборону, на отставание в жилищном строительстве, усиление скрытой инфляции. Руководство страны приняло решение о развитии отраслей, существенно отставших в технологическом отношении. Автомобильная промышленность являлась одной из них.

В соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 июля 1966 г. № 558 о строительстве завода по производству легковых автомобилей и Генеральным соглашением с фирмой «ФИАТ» от 15 августа 1966 г. технический проект на строительство Волжского автомобильного завода (ВАЗ) должны были разработать на итальянском предприятии, внеплощадочные сооружения, инженерные сети и дороги – проектные организации СССР.

Постановление № 558 обязывало Министерство энергетики и электрификации СССР обеспечить в 1966-1969 гг. «строительство и ввод в действие Волжского автомобильного завода комплексно с тепловой электростанцией, жилыми домами и объектами коммунального хозяйства и культурно-бытового назначения».

Постановлением СМ СССР № 1000 от 30 ноября 1966 г. ВАЗ с 1967 г.

включили в список строек, финансируемых на особых условиях, в пределах сметной стоимости. Независимо от годовых ассигнований, утверждённых планом капитальных вложений, им, по мере необходимости, предоставляли банковский кредит (в этом списке находилась Братская ГЭС).

В советской публицистике строительство ВАЗа предстаёт как воодушевлённое описание успехов отечественной промышленной архитектуры. Однако в архивных документах это выглядит напряжённым процессом, связанным с перестройкой производств, не отвечавших современным требованиям, быстрым освоением новых технологий, большими затратами на закупку импортного оборудования и технологических линий.

В частности, новшеством для практики отечественного промышленного строительства стало применение профилированного стального оцинкованного настила для покрытия главного корпуса ВАЗа, но отечественные предприятия поставляли оцинкованную сталь только в листах (ГОСТ 7118-54). К оцинкованным рулонам, предназначенным для изготовления настила, предъявляли повышенные требования по качеству покрытия, его толщине и механическим свойствам. Первые партии оцинкованной рулонной стали оказались непригодны для изготовления профилированного настила. Телеграммой от 2 февраля 1968 г. директор одного из заводов сообщал, что

опытная партия оцинкованных рулонов стали в количестве 360 тонн забракована поверхностным дефектом, наличием рванин, плохим цинковым покрытием. Выход годных оцинкованных листов при их длине 2-3 метра не превышал 60 %, а при длине настила в 12 метров значительно уменьшался, но уже 22-24 марта выход готового продукта составил 86 %.

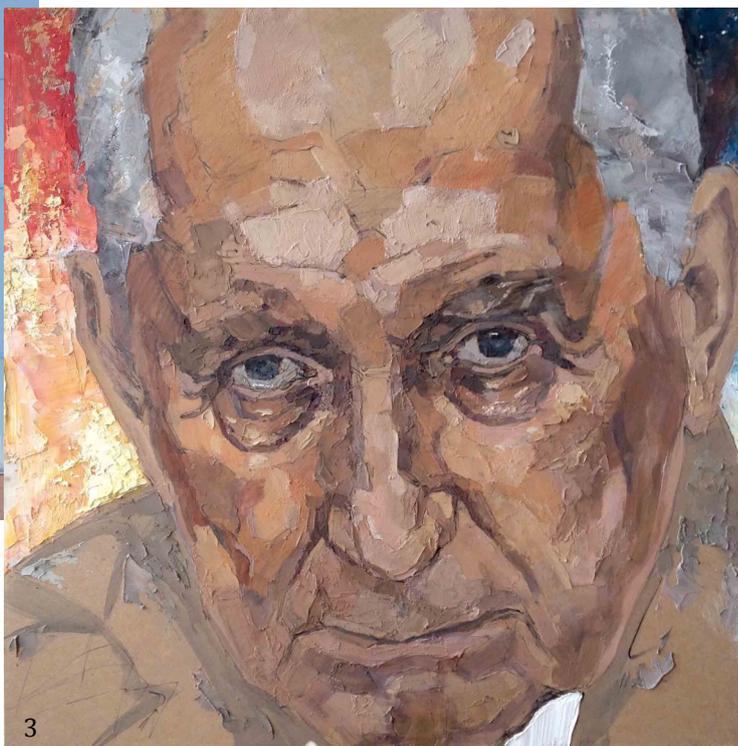
Параллельно со строительством организовывали выпуск комплектующих. Ознакомление с производством материалов и деталей на предприятиях, поставлявших комплектующие изделия фирме «ФИАТ», показало, что организация их промышленного производства в СССР требует разработки новых технологических процессов и создания специального оборудования, тогда не выпускавшегося на отечественных машиностроительных заводах. Наладить производство комплектующих изделий для ВАЗа в установленные сроки можно было только на базе импортного оборудования. К тому же, действующие производственные мощности не позволяли удовлетворить в полном объёме выпуск изделий для комплектации 600 тыс. автомобилей в год. В связи с этим определили список предприятий, на которых планировали строительство новых цехов или их реконструкцию и расширение.

Так, ВАЗ стал проектом, стимулировавшим технологический рывок в ряде отраслей промышленности СССР.

Инна БУРАЯ

В.Н. ПОЛЯКОВ КАК ОБРАЗ ЭПОХИ

Крупный завод по выпуску легковых автомобилей должен был вырасти за несколько лет в степи. Параллельно шло строительство нового района города. Реализацию такого проекта любому поручить невозможно. Нужен управленец, способный чётко формулировать задачи, настраивать на достижение результата себя и других, личность, в системе приоритетов которой доминируют компетентность и принципиальность.



1. Памятник В. Н. Полякову. Скульптор А. С. Головнин, 2007.

2. Презентация портрета Николая Кузнецова в атриуме Библиотеки Автограда. 19 апреля 2015 г. Слева направо: Н. Я. Штрих, Н. И. Кузнецов, А. В. Кишкурно, В. А. Колосов

3. Н. И. Кузнецов. «Директор» (Портрет В. Н. Полякова). 2015. МДФ, акрил. 103x103

Виктор Николаевич таким руководителем и был, как следует из отзывов тех, кто много раз соприкасался с ним по работе. Неудивительно, что спустя годы, наступило время, когда в Тольятти появился памятник первому генеральному директору Волжского автомобильного завода.

Открытие памятника произошло 19 апреля 2007 года, в День первого автомобиля, на площади у высотного здания заводоуправления. Бюст Виктора Николаевича Полякова, созданный самарским скульптором Анатолием Семёновичем Головниным, установлен на высоком постаменте (руководитель работ по отливке памятника – тольяттинский скульптор-литейщик Виктор Алексеевич Фомин).

Памятник Полякову у заводоуправления – это памятник личности, ценность которой измеряется деяниями, вошедшими в историю. В скульптуре А. С. Головина первый генеральный директор ВАЗа представлен человеком-эпохой, каким он и был для Тольятти и автопрома.

Иначе трактован образ первого директора в живописном портрете.

Дебютный показ портрета Виктора Николаевича Полякова, созданного дизайнером и художником Николаем Кузнецовым, прошёл 19 апреля 2015 года во внутреннем дворике Библиотеки Автограда. Его первыми зрителями в тот день стали члены Клуба ветеранов ВАЗа «Патриот», которые собрались в Литературной гостиной на юбилейную встречу, посвящённую вазовской «копейке».

Энергия образа В. Н. Полякова – результат сочетания смелого композиционного решения и экспрессии живописной техники. Излюбленный автором квадратный формат здесь звучит по-особому. Из «квадрата Полякова» вытеснено всё лишнее, почти не осталось места для фона. Голова в верхней части и у подбородка смело срезана краями картины. Эти приёмы создают необходимую монументальность, уравнивающую между собой крупный масштаб реальной личности и её изображение.

Геометрический центр картины совпадает с переносицей, акцентирует внимание зрителей на взгляде. Смысл пристального, прямого взгляда

В. Н. Полякова неоднозначен. Директор ставит «неудобные» вопросы или в нём вызов? Скорее всего, единственной трактовки здесь и не может быть. Каждый, чьё сердце неравнодушно к судьбе города и завода, а интеллект отказывается смириться с незаданностью смыслообразующих векторов для современного развития города, адекватных его яркому прошлому, вправе истолковать этот беспокоящий взгляд по-своему. Масштаб и качества личности первого генерального директора ВАЗа дают ему право настаивать на этом спустя годы после своего ухода.

Из воспоминаний современников о В. Н. Полякове складывается образ человека, жизнь которого проходила под девизом «делай, что должно и будь что будет». Данная максима всегда заставляет своих редких приверженцев жить в сильном физическом и психическом напряжении. Эта полная самоотдача в прошлом даёт право Виктору Николаевичу смотреть на нас сегодняшних так, как он это делает с картины Н. Кузнецова.

Инна БУРАЯ