

ПОГОДА НА ЗАВТРА

КАК ЭТО БЫЛО В ТОЛЬЯТТИ

«Партийно-бытовая» пьеса, «производственная драма» и даже «производственная мелодрама» – дивные жанры соцреалистического искусства! «Цемент», «Рельсы гудят», «Чудесный сплав»... А знаменитый балет «Болт» Шостаковича? А звучащие актуально и в наши дни «Недра» и «Нефть»? Литературно-драматическое ноу-хау страны победившего социализма со столь богатыми традициями просто не могло обойти вниманием грандиозную ударно-комсомольскую стройку, развернувшуюся в Тольятти в середине 60-х. Тем более – результат этой стройки, Волжский автомобильный завод. В октябре 1973-го на ВАЗ приехал самый прогрессивный в то время театр «Современник» – чтобы проникнуться производственным духом, окунуться в чарующий мир создания «народного автомобиля» и верно отобразить затем типы «деловых людей» в спектакле «Погода на завтра».

В то время автозавод привлекал внимание многих выдающихся деятелей искусства – артистов, музыкантов, писателей. **Расул Гамзатов, Юрий Нагибин, Даниил Гранин, Роберт Рождественский** и многие-многие другие не просто с любопытством гуляли по главному конвейеру – набирались впечатлений, копили материал для творчества. В 1972 году на заводе побывал знаменитый драматург **Михаил Шатров**. Для газеты «Правда» он написал целую серию репортажей о заводе и его людях. Эти наблюдения и легли в основу пьесы «Погода на завтра», за постановку которой взялся театр «Современник». Премьера спектакля готовилась к 56-й годовщине Октябрьской революции.

ТЕАТРАЛЬНЫЙ ДЕСАНТ

Десант на ВАЗе высадился поистине грандиозный: **Олег Табаков, Анастасия Вертинская, Петр Вельяминов, Олег Даль** и режиссер спектакля **Галина Волчек**, – в 1973 году практически вся труппа «Современника» «стажировалась» в вазовских цехах. Приехало 38 человек! Командировка была не слишком долгой, всего два дня. Но за это время артисты дали восемь концертов: три в ДК им. 50-летия Октября (ныне – здание театра «Колесо») и пять в конференц-залах главного корпуса. Это не считая личных бесед с работниками и руководителями. Четкого представления о постановке, судя по всему, у «Современника» тогда еще не было – текст пьесы, сюжетные повороты менялись в результате всех этих встреч. «Каждый участник спектакля нашел здесь своего прототипа – героя, которого он будет играть», – рассказывала корреспонденткам «ВА» Галина Волчек. А главные герои были такие: генеральный директор Юрий Волошин (подразумевалось – **Виктор Поляков**, сыграл которого Петр Вельяминов, а в жизни они не встречались), директор СКП Михаил Архангельский (Олегу Табакову предстояло воплотить образ **Георгия Пеньковского**), директор МСП Леонид Лавров (**Андрей Мягков** равнялся на **Марата Фаршатова**). Разговорами в цехах, общезнаниях и столовых дело, кстати, не ограничивалось. Артистам дали возможность поработать на конвейере. Галина Волчек и сегодня вспоминает об этом на своих творческих встречах с улыбкой: «Помню, как Настя



Олег Табаков сыграл роль директора СКП, а дебютант Станислав Садальский – молодого инженера

Вертинская, тяжело пыхтя и очень стараясь, всандаливала куда-то какую-то резинку... Я ей тогда еще сказала: «Да-а-а, не повезет тому, кто купит эту машину...»

После такой «производственной практики» монологи, которые приносили со сцены главные герои, должны были выглядеть особенно убедительно. Вот отрывок из выступления «директора СКП» Архангельского: «Я директор сборочно-кузовного производства. Под моим началом весь главный конвейер, я собираю автомобиль. Каждый день я ложусь в час ночи, просыпаюсь в шесть утра с одной и той же мыслью: как я сегодня буду собирать нашу малолитражку? Все ли комплектующие на месте? Пришел ли самолет с шинами, погода ведь нелетная, и если не пришел, как обувать машину? Вот список дефицита – 24 позиции... Что делать? Любая из них грозит остановить через час, через два главный конвейер...»

А вот выступление «директора МСП» Лаврова: «Поменьше импульсов, побольше дела. На нашем производстве человек не волен вести себя так, как ему вздумается. Его поведение программирует технология. Тех-но-ло-ги-я! Технология – наш бог!»

Были в пьесе и персонажи отрицательные, например, некий сборщик Романов, насмехающийся над своим бригадиром Риммой Соболевой, любовно именуемой другими, сознательными подчиненными «мамой Риммой»: «Эта чокнутая просыпается в четыре утра, прет за десять километров в оранжею: цветочки для 500-тысячного! Тебя кто просил? Тебе велели? День-деньской по заводу, как бульдозер, носишься. Зачем?»...

Да, кстати, все события пьесы разворачиваются в один день – день выхода с конвейера юбилейного 500-тысячного автомобиля.

ПРЕМЬЕРА

Премьера спектакля состоялась в Москве, как и планировалось, в ноябре 1973 года. В «ВА» подробный отчет об увиденном был опубликован за подписью начальника бюро рекламы и печати ВАЗа **Владимира Гелибтермана**: «Пьеса идет полтора часа без антракта. И где-то уже минут через двадцать понимаешь,

что ритм действия на сцене и в зале – это ритм нашего завода, нашего конвейера, для которого антракта не может быть...»

В феврале 1974 года долгожданный «Современник» встречали хлебом-солью в Курумоч. Два дня в ДК им. 50-летия Октября был аншлаг. И надо сказать, что постановка во многом была на самом деле новаторской. Взять, например, идею молодого тогда еще **Иосифа Райхельгауза** (он и начинающий **Валерий Фокин** принимали участие в постановке вместе с Галиной Волчек): на стены зрительного зала проецировалось изображение движущегося конвейера с «плывущими» по нему кузовами (кинофото-служба завода подарила театру копию документального фильма «Смена начинается в 7.30») – и с этой минуты каждый зритель словно становился участником сборочного процесса, заводчанином. В финале спектакля на сцену выезжал 500-тысячный автомобиль, который герои спектакля поднимали на руки и держали над головами.

«Познакомившись с ритмом жизни вашего многотысячного коллектива, наша труппа словно вобрала в себя часть вазовской энергии и увлеченности. За это большое спасибо вам, автозаводцы!» – благодарил тольяттинцев за теплый прием Олег Табаков.



В финале на сцене появлялся юбилейный автомобиль

В сентябре того же года тольяттинцы увидели «Погоду на завтра»... на украинском языке. В постановке Одесского музыкально-драматического театра. Пьесу Михаила Шатрова тогда перевели на языки союзных республик и ставили во многих национальных театрах страны. Заводчан на спектакль привезли в трех больших автобусах-«гармошках», заполнили ползала. И... в общем, это была и другая режиссура, и другое настроение, скудные декорации, да и украинскую речь понимали далеко не все. Некоторые из зала выходили... Впрочем, те, кто остался, актерам аплодировали долго. А зам. секретаря парткома завода **И. Китаев** вручил главному режиссеру театра **Владимиру Пахову** почетный адрес и чеканный сувенир, символизирующий всяческую дружбу.

О ЧЁМ НЕ ПИСАЛИ ГАЗЕТЫ

Для **Станислава Садальского** небольшая роль в спектакле «Погода на завтра» стала дебютной. «Я очень счастлив, что мой дебют начался именно так: с создания образа инженера такого известного предприятия, каким является Волжский автозавод», – рассказывал он в интервью «ВА» в 1974 году. Вспоминает об этом и теперь, правда, несколько по-другому: «Когда худсовет «Современника» принял меня в труппу театра, в Москве был страшный дефи-

цит машин «Жигули», их продавали за две-три цены. Парторг **Петр Щербаков**, директор театра Олег Табаков и главный режиссер Галина Волчек решили поставить спектакль, где в главной роли будет выступать дефицитная машина. Позвали знаменитейшего драматурга Михаила Шатрова, на сцене в то время шел его бестселлер, спектакль «Большевики», он быстренко сварганил пьесу, и, чтобы окунуться в мир создания машин, мы всей труппой поехали в Тольятти посмотреть производство в действии. Огромный конвейер производил неизгладимое впечатление – такого в СССР не было. Начался он с голого кузова машины, и по мере продвижения «Жигули» наполнялись начинкой, колесами, фарами и всякой требующей, а в конце конвейера водитель садился в только что родившийся автомобиль, и начиналась обкатка. Это было грандиозно! А после окунация в процесс руководители театра и актеры «первого эшелона», естественно, закупочной цене получали машины и запчасти. Несмотря на то, что Табаков тогда ездил на крутейшей «Волге», он тоже приобрел автомобиль для своей жены **Люси Крыловой**, сказав: «Пусть будет!» Игра стоила свеч. Успех спектакля в Тольятти был невероятный!»

Галина ВОЛЧЕК:

«Что-то было такое настоящее в нашей дружбе с заводом... Наш спектакль «Погода на завтра» был основан на реальной истории из жизни молодого завода в Тольятти. Помню, как после спектакля к нам подходили зрители и всерьез спрашивали: «А откуда вы знаете, что со мной все это произошло? Кто вам сказал, что такое было?»»



Но не все актеры «окунались в мир машин» с таким же упоением. Единственным, кто из всей труппы «Современника» позволил себе вылезать против постановки, был Олег Даль. Спектакле у него была маленькая роль солдата, который пишет письмо директору автозавода: «Даю Вам честное слово, что когда через три месяца демобилизуюсь, возьму путевку к Вам на завод и сагитирую весь свой взвод, а это очень надежные парни». Требовательность Даля к художественной ценности произведения, его постоянные споры и конфликты с режиссерами по этому поводу известны – он был человеком откровенным и говорил все, что думает, категорично. 28 сентября 1973 года Даль, опоздавший на два часа на репетицию «Погоды на завтра» (он прилетел из Таллина со съемок фильма «Вариант «Омега»», потому и опоздал), написал в своем дневнике: «Ох, неверно все это истолкуют (один я был против пьесы), подумают – манкирую. Я не против «производственного» спектакля, я против халтуры. Держите ухо востро! Объясняю: «Пьеса» написана за 20 дней. Спектакль надо поставить за 30 дней. Можно себе представить язык, мысли, чувства персонажей данного произведения. Куда катимся?!»...

Не писали газеты и о том, что искал на берегах Волги исполнитель роли директора завода Петр Вельяминов. Спустя много лет он рассказывал, что в 16 лет попал в лагерь по печально известной 58-й статье, якобы за соучастие в антисоветской организации: «Мой театральный университет – лагерь, где учился я театральному мастерству. Когда отсидел уже восемь лет и ожидал освобождения, меня перевели с Севера на строительство Куйбышевской ГЭС. Разместили в бараках в поселке Моркваша. Приехала комиссия с начальником режима смотреть нас на предмет участия в освобожденном театральном ансамбле. И меня взяли, несмотря на мои серьезные статьи, я проработал там до января 1952 года. Мы ездили по лагпунктам. Потом по режимным соображениям меня освободили от участия в ансамбле... Помню, мы строили больницу, там я работал уже сантехником. Когда я приехал в Тольятти, уже играя спектакль «Погода на завтра» в «Современнике», помню, я все искал то место, где строил. Но этот центральный лазарет Кунеевлага, этот медпункт найти было уже невозможно»...

...Вот такие интересные дела творились в нашем городе. Кстати, именно в тех 70-х началась дружба Галины Волчек и **Владимира Каданникова**, который в качестве начальника цеха знакомил артистов с производством. Потом это знакомство вылилось в еще одно сотрудничество – изготовление автомобиля «Карл» для постановки «Три товарища». Но это, как говорится, уже совсем другая история.

Елена САФРОНОВА



В 1973 году практически вся труппа «Современника» «стажировалась» в цехах Волжского автозавода