



Он многим большим делам на заводе дал путёвку в жизнь: в производстве — это создание и запуск переднеприводных автомобилей, а в области интересов вне производства — это борьба самбо. Его жизнь была скоротечной, но яркой и деятельной.

Все то, что он начал, о чём мечтал, продолжается его соратниками и отличается значительными успехами. Он остался в памяти как настоящий профессионал автомобилестроения, как талантливый инженер и руководитель, спортсмен, тренер-любитель, наконец, просто прекрасный, душевный человек. В этой книге вы соприкоснётесь с людьми, которые знали и работали с Владимиром Михайловичем, создавая ВАЗ, прославляли завод на производственных площадках и борцовском ковре.

Это о нём, уже после гибели, написал стихи поклонник его таланта П.Денисов. И так было везде, где Владимир Михайлович приложил свои руку и сердце.

В 1967 году на ВАЗе зарегистрировались первые 45 комсомольцев, которые провели первое комсомольское собрание. Было выбрано комсомольское бюро, куда вошел и Володя Акоев. Ему, как спортсмену, было поручено открыть спортивную секцию самбо для молодежи и детей работников ВАЗа. Он нашел зал в 16-й школе Центрального района, где и начал заниматься с ребятами. Первый успех пришел в 1968 году, когда сборная ВАЗа выиграла Кубок города.

Сам Володя не сразу начал заниматься борьбой самбо, сначала постигал азы вольной борьбы в городе Орджоникидзе (Владикавказ). Эта республика, да и весь Кавказ бредили борьбой. С давних пор для жителей этого региона борьба была национальным видом спорта. И недаром многие олимпийские чемпионы по борь-



Харис Юсупов





бе — выходцы с Кавказа: взять хотя бы двухкратного олимпийского чемпиона по вольной борьбе из Осетии Сослана Андиева. В это время на Кавказе появились первые публикации о борьбе самбо, её возможностях и применении как прикладного вида спорта, проверенного в годы Великой Отечественной войны. И естественно, Володе стало интересно испытать себя в более прогрессивном виде борьбы. Поступив в институт в г. Челябинске, Володя тренировался под руководством известного в стране заслуженного тренера СССР Хариса Юсупова, который привил ему настоящую любовь к самбо.

И в этом я убедился, когда впервые встретил Володю в школе № 16 Центрального района. Это был крепко сложенный, с обаятельной улыбкой молодой человек. Он обучал азам самбо мальчишек, сыновей строителей автогиганта, и всё это делал на общественных началах после работы. Я, работая инженером-конструктором в КВЦ и имея звание мастера спорта СССР по борьбе самбо, пришёл узнать, смогу ли быть полезен для команды ВАЗа. Не отвлекая Акоева от тренировки, я наблюдал за ее ходом и обратил внимание на то, как объяснял ребятам суть приёма их наставник. Создавалось впечатление, что он не просто рассказывает, а вкладывает смысл в детские головы. Его интонации были спокойны и размеренны, а

кавказская внешность чем-то даже напоминала мне известного киноартиста в роли И.В.Сталина, только с той существенной разницей, что глаза тренера были теплыми и добрыми. Тогда уже было понятно, что он обладает удивительным даром владеть детскими душами, и если бы он не мечтал стать «технарём», из него получился бы талантливый педагог.

С той самой тренировки и началось наше сотрудничество и, к сожалению, недолгая дружба. По его просьбе, в неформальной обстановке, я обращался к нему просто по имени. Он говорил: «Какой я тебе Владимир Михайлович, ты же старше меня и мастер спорта». Он уважал работу и достижения других людей. Вообще В.М.Акоев обладал многими, реликтовыми по нынешним временам, качествами. Но, на мой взгляд, самыми яркими были в нем преданность делу и верность слову.

Мне на память сразу приходит случай, наиболее убедительно доказывающий эти достоинства. Здесь сразу нужно оговориться, что в то время Володя уже прекратил свою тренерскую деятельность из-за длительной командировки в Италию — любовь к технике стала причиной быстрой карьеры по служебной лестнице. Но, тем не менее, он всегда живо интересовался развитием самбо на ВАЗе. Выкраивал время на наши встречи и обсуждение успехов и проблем самбистов. При любой возможности помогал, чем мог: звонками, подписями на заявлениях об освобождении спортсменов-производственников от работы на время сборов и соревнований. Как-то раз один из начальников цеха механосборочного производства, согласившись по моей просьбе отпустить на соревнования перспективного борца, вдруг изменил свое решение. Никакие уговоры его не вразумляли, а мне, как тренеру, очень важен был результат этих соревнований. И тогда я решился действовать через Акоева, как авторитетного человека на заводе. Он возглавлял тогда отдел методов обработки в том же производстве. Выслу-

шав мои доводы, он тут же вместе со мной вышел из кабинета, и мы пошли к упрямому руководителю. Время было обеденное и, в результате, мы нашли его только в столовой, занятого своим обедом. Решительно подойдя к нему, Владимир Михайлович в присутствии окружающих положил перед ним листок с освобождением и сказал только два слова: «Обещал, подпиши!» Начальник цеха возмутился: «Дай хоть доест!» Но Владимир Михайлович, достав ручку, вторично сказал: «Подпиши!» И хотя в его голосе не было ни тени угрозы, настолько это слово прозвучало твердо, что сидевшие рядом коллеги притихли, а начальник цеха молча подписал освобождение. Сам Акоев никогда не нарушал своего слова, и от других ожидал и требовал такого же отношения.

И другой случай: нужно срочно выезжать утром на соревнования. В спорте так иногда бывает: о том, что твой ученик допущен до соревнований, узнаешь в последний момент. В 10 часов вечера мы с учеником пришли в 3-й комплекс общежития, где проживал Володя. Выслушав проблему, он тут же нашел людей, от которых зависело освобождение, и я отправил ученика на соревнования. Это был Вениамин Инжуватов, который тогда, в 1972 году, первым в городе Тольятти выполнил норматив мастера спорта СССР.

И ещё раз, уже в другой, житейской, ситуации я стал свидетелем твердости слова Володи. Как-то раз в доверительной беседе, я — семейный человек — сказал молодому, красивому, но ещё холостому Володе, что время бы уже и жениться. Он ответил мне на это, что не нашел ещё своей желанной. «Да, ладно, — возразил я ему, — посмотри, сколько здесь вокруг красивых, умных, интересных женщин». Тогда-то Володя мне и ответил: «Я женюсь только на осетинке!» Так вскоре и случилось — он привез в свой дом жену Наиру. Вспоминается в связи с этим ещё один эпизод, мне тогда показавшийся удивительным. Я пришел к Акоевым домой, разговор шёл

Жизнь и деятельность Владимира Михайловича Акоева

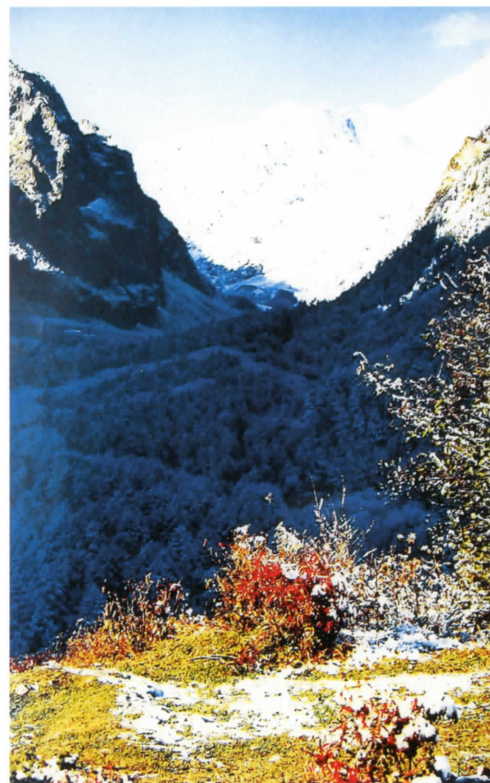


на различные темы, но вскоре перешёл на самбо. Он задавал вопросы, я отвечал. Наира в это время хлопотала с угощением, и, когда было всё готово, пригласила нас отужинать. Мы подсели к столу, и я задал естественный для себя вопрос: «А что же хозяйка?» На что Володя спокойно мне ответил, что у них в Осетии хозяйка, если в доме гости, следит за их обслуживанием, сама же сидит за столом только в кругу своей семьи. Он очень любил осетинский народ, гордился своей родиной, чтил её обычаи и устои, и сам следовал им.

И родина – Осетия, уже после его трагической гибели, ответила ему взаимностью. В июне 1999 года при большом скоплении народа – его друзей, родственников, именитых и простых земляков, соратников – на доме, где провёл Володя свои детские и юношеские годы, и где до сих пор живет его семья, была открыта мемориальная доска. Да и похоронен он на осетинской земле во Владикавказе.

Так Родина отдала дань любви своему замечательному сыну – первому инженеру отечественного автостроения из Осетии. Осетину с большой буквы. Он очень рано ушел из жизни, многого не успев сделать. Но то, что уже было сделано им, было сделано на совесть, основательно и с любовью.

Володя вообще любил жизнь, поэтому постоянно стремился сделать как можно больше полезного. Мне не забыть слова, сказанные им в больнице, где я навещал его после случившегося первого инфаркта. Я, обеспокоенный его состоянием, убеждал сменить так много сил забирающую работу. Он сказал: «Не важно, сколько проживет человек, важно – как». Когда же я посоветовал хотя бы смягчить режим, он с улыбкой мне ответил: «Ты бы видел, в каком темпе работает Виктор Николаевич Поляков (тогдашний министр автомобильной промышленности). Нам, молодым, до него ещё ох как далеко!» Я понял тогда всю бесполезность своих уговоров: настолько он был уверен в правильности



своей дороги и своих действий. До сих пор у меня нет более достойного аргумента и более убедительного довода в воспитании молодёжи, чем пример жизни, верности, патриотизма и достоинства Акоева Владимира Михайловича. В каком бы деле он ни принимал участие, оно становилось успешным и процветающим. Так и в самбо: он лишь заронил его зерна на ВАЗе. Последователи его дела добились и продолжают добиваться значительных побед на соревнованиях российского, европейского и мирового масштабов.

Среди воспитанников отделения самбо заслуженный мастер спорта БССР В. Данилов, 3-кратный чемпион мира; заслуженный мастер спорта России М. Зюзин, чемпион Европы и мира; неоднократные чемпионы мира среди мастеров И. Песоцкий и И. Козлов; мастер спорта международного класса Е. Исаев, чемпион мира, чемпион России, кубка России; мастер спорта по борьбе самбо и дзюдо А. Салмин, по-

бедитель первенства мира среди юношей. Знаменательным является то, что двое последних начали свой победный путь именно с Всероссийского турнира 1993 года, традиционно проводимого в память о замечательном человеке Владимире Михайловиче Акоеве. Володя очень любил детей, очень переживал о задержке появления ребенка в их семье. И я видел его счастливые глаза, когда на свет появилась долгожданная Залина. Именно поэтому турнир его памяти проводится среди младших юношей и это не только соревнование для ребят, но и повод для друзей и соратников Владимира Михайловича встретиться, вспомнить о нем, рассказать присутствующим о его не долгой, но яркой жизни.

О детских и юношеских годах Володи лучше всего смог рассказать его старший брат АНАТОЛИЙ АКОЕВ:

«Нас было трое братьев. Володя – средний, младший – Таймураз. Володя родился в селе Раздольное Красноярского края

16 сентября 1944 года, потом переехали в город Орджоникидзе (Владикавказ) Северо-Осетинской АССР. Детство как детство. Город Орджоникидзе очень характерен своей многонациональностью. Здесь всегда была в особом почёте вольная борьба. Увлечение борьбой было повальное. Стоило родителям уйти из дома, как мы начинали бороться. Всё вверх дном переворачивалось. Я, на полтора года старше, в таком возрасте это много значит, конечно, обычно одолевал Володю. Хотя Володя был моложе, но проигрывать не любил. Его всегда отличали упорство, и ещё доброта. Он всегда был готов постоять за друзей, никогда не отступал, даже когда у противника было явное преимущество. Из-за такого характера позднее умудрился вылететь из института, в который поступил после окончания школы. Об этом я вовремя узнал и пригласил его в г. Челябинск, где я учился в институте, помог ему восстановиться в институт, а позднее он меня уже уговорил из Горького (Нижний Новгород) перебраться в Тольятти. Вот такое братство у нас было на протяжении всей жизни. Но вернемся в институт: в институте была секция самбо, её возглавлял известный в СССР тренер Харис Юсупов. Его команда была сильнейшей в городе Челябинске. Володе понравился этот более прогрессивный вид спорта. Он начал заниматься, имея уже хорошую базу от вольной борьбы. За время учебы в институте Володя в составе сборной института выступал на различных соревнованиях, и довольно успешно. Быстро пролетели студенческие годы, наполненные юношеским задором и веселой жизнью. Взять хотя бы военную подготовку, где команды учили азам военных действий и военной дисциплины, учили как портянки наматывать, быстро вставать, маршировать и многому другому ремеслу. Одним словом, готовили к самостоятельной жизни. Наступил волнительный период – защита дипломного проекта. От его оценки зависело распределение по предприятиям



Снизу вверх: А. Салмин, Е. Исаев
Слева: В. Данилов. Справа: И. Козлов, И. Песоцкий



Жизнь и деятельность Владимира Михайловича Акоева

СССР. Очень престижным было распределение в город Тольятти на Волжский автозавод. Вакантных мест было мало, но Володя был вне конкуренции не только по результатам защиты, но и по завоеванному в процессе учёбы авторитету. Он был счастлив, что едет на гигантский завод, где можно приложить свои знания и воплотить свою мечту – стать автостроителем – в жизнь. Он очень хотел сразу попасть в Управление главного конструктора на испытания автомобилей. Но главный конструктор В.С.Соловьев отказал, ему были нужны люди с опытом работы в этой области. И Володя попал в механосборочное производство к М.Н.Фаршатову. Правда, производством это можно было назвать с очень большой натяжкой, так как пока еще только рыли котлованы под будущие фундаменты корпусов. Для Володи в должности мастера цеха «Шасси-1» началась бумажная и строительная работа, далекая от той, о которой он мечтал. Но и его час наконец настал. Руководство завода направляло в Италию, на фирму «ФИАТ», инженерно-технических работников для завершения проекта ВАЗа, заключения договоров на поставку оборудования и закупки лицензий. Рабочие ездили на стажировку, так как оборудование, которое закупалось, не было известно в СССР. Советская делегация в Турине доходила численностью до 1000 человек, и этой делегацией нужно было руководить. Володя попал в Италию, когда руководителем делегации был В.В.Каданников. Именно тогда Владимир Васильевич заметил, как Володя вездю учился у специалистов фирмы. Володя уделял большое внимание изучению и методам внедрения новейшей техники и технологии и ко всему относился ответственно. И не случайно своим преемником в Италии и в Москве Владимир Васильевич назначил Володю. Руководство страны доверяло молодому руководителю миллионы государственных денег для закупки оборудования и лицензий, и он с честью справился с поставленными задачами.

Впоследствии Володя в своей работе щедро передавал другим свои знания и накопленный опыт для осуществления мечты – выпуска отечественного автомобиля на уровне ведущих мировых фирм. Благо, что у него самого были замечательные учителя – на завод собрали всех «зубров» из области автомобилестроения и не только. Володя очень гордился заводом, его достижениями, своей общностью с командой профессионалов. Очень убедительно доказывает это один вопрос, заданный им управляющему моторным производством О.Г.Обловацкому, который направил его в г. Киев, в управление «Промстройпроект», разобраться с проектированием фундаментов. Это было совсем не по профилю Володиной специальности, но отказываться от какой-либо работы на заводе было не принято. И тогда Акоев спросил: «А если у меня там ошибки будут, ведь этому нас в институте не учили специально, вы меня с завода не выгоните?»



Большое влияние на Володю оказывал М.Н.ФАРШАТОВ. Его производство – МСП, как сейчас говорят, – «было впереди планеты всей», для него было всё важно: строительство, монтаж, запуск производства, быт работников, спорт, самостоятельность, КВН, но особо уделял внимание подготовке руководящих кадров. Он не

жалел, когда у него забирали хорошие кадры на повышение в другие производства или в комсомольские, профсоюзные, партийные и другие организации. Он говорил, свои люди везде нужны, тем более талантливые. Через механосборочное производство прошли многие руководители первого эшелона. Их рост был не простым назначением на появившуюся вакантную должность, всё было выстрадано в спорах, ошибках. Да и рабочий день был 12-14 часов. Они учились друг у друга. Все совещания, споры, убеждения выливались в своеобразный психоанализ самих себя. В большом деле не обходится без ошибок, и специалисты ВАЗа ежедневно охотились за ними. Слишком многое было поставлено на карту, чтобы допустить серьезный промах. Об одном случае рассказывает ВЛАДИМИР ДЕМЬЯНОВИЧ СТОЯНОВ: «Однажды мы вчетвером ехали на одной из первых «восьмерок» (ВАЗ-2108) в город Димитровград – испытывали авто-



мобиль. Володя был за рулем. Шли со скоростью за 100 километров. Вдруг открывается капот, и закрывает лобовое стекло! Видимость нулевая. Водителем Акоев был прекрасным. Сумел удержать машину, «на ощупь» затормозил. Возвратились на завод и тут же занялись изменением конструкции замка капота».

Чтобы понять, ощутить руками, не гнушались засучить рукава и работать самим на сборке узлов. Так два мастера – Володя Акоев и Петр Сеньков – по ночам собирали первую подвеску для «Нивы». Володя настаивал на внедрении шарниров ровных угловых скоростей, изобретённых в Англии ещё в 1926 году, но долго не применяемых в серийном производстве. Он был очень настойчив, всем доказывал предпочтение этой технологии и этой конструкции. Затем руководил закупкой и реализацией лицензии и, наконец, своими руками собирал первую подвеску. Это ли не счастье для истинного инженера?

Такая работа – с утра до позднего вечера, по субботам и воскресеньям, а иногда и по ночам – не была героизмом. Это было нормой. Никто ни перед кем не рисовался. Нам это было не нужно. Дело завода требовало этих усилий.

В борьбе победа за тем, кто силен духом. Говорит ПЁТР МИХАЙЛОВИЧ ПРУСОВ:



«Это в полной мере относилось к Владимиру Михайловичу. Говорили, что Владимир Михайлович не менял принятых решений. Так оно и было. А было это потому, что при принятии решения он сначала выслушивал всех и принимал решение аргументировано. Он никогда не останавливал оппонента, который от-

стаивал свою точку зрения. Он никогда не старался найти виновных, а старался найти причины возникшего вопроса и исправить. В моей памяти сохранился его высокий профессионализм и предельная четкость, как техническая, так и в отношениях между коллегами. При начале выпуска опытно-промышленной партии ВАЗ-2121 («Нива») была запущена «сырая» раздаточная коробка. На совещании у Владимира Михайловича конструкторы УГК и технологи МСП не могли определить, по чьей вине появился стук и шум в коробке. Я сказал, что этого дефекта не было на опытных образцах. Владимир Михайлович, выслушав всех, распустил совещание. Мне показалось, он в тот момент не принял никакого решения. Однако он все же

высказал свое мнение: «С этим вопросом всё понятно, через три дня стука и шума не будет. Кто виноват – это не решение вопроса». Через три дня дефект был устранен на сто процентов. А я с той поры для себя ещё на нескольких примерах уяснил: если Владимир Михайлович сказал, значит, сделает без лишних слов. И ещё – свои убеждения Владимир Михайлович отстаивал решительно, профессионально и жестко на всех уровнях, будь то оперативка у генерального, в министерстве или совещание местного масштаба. Он точно соответствовал выражению: «Человек, лишенный решительности, никогда не может считаться принадлежащим себе». Его уверенность в принятых решениях явно подчеркивала его характер».





ВЛАДИМИР
ВАСИЛЬЕВИЧ
МИНЕНКО

Родился 20 февраля 1937 г. в городе Донецке. В 1959 г. окончил Ново-Черкасский политехнический институт.

На Волжском автозаводе с 1967 по 1998 гг. – вначале начальник техбюро моторного корпуса, далее – начальник технического отдела МСП, начальник ОМО (отдел методов обработки), заместитель главного инженера МСП, главный инженер МСП. Далее работа на ДААЗ в г. Димитровграде, в настоящее время (с 2007 г.) – генеральный директор промышленной группы «АВТОКОМ» г. Самары. Награждён орденами Трудового Красного знамени, Октябрьской революции.

В памяти всегда рядом...

«Так загадочно устроена жизнь, что родные и друзья, которых я не провожал в последний путь, остаются живыми и часто приходят во сне. Володя Акоев пришёл к нам в механосборочное летом 1967 г., после окончания института и сразу попал в «команду» О.Г.Обловацкого, которая вела тяжелейшую работу в Москве и стране по размещению всех видов оборудования на основе технических заданий и документации «ФИАТ», (которая в основном не соответствовала ГОСТам и стандартам). Вскоре я уехал с группой механиков на «ФИАТ» и вернулся в Тольятти в конце 1969 г. Мы приступили к практическому созданию организационной структуры производства в соответствии с проектом «ФИАТ» и я пригласил Володю Акоева в отдел методов обработки, который создавался с нуля и должен был отвечать за разработку технологий новых изделий, но он твёрдо сказал мне, что он должен пройти производственную школу в цехе «Шасси-1» и вывести на проектную мощность I очередь, а после этого решать о дальнейшей работе.

В 1972 г. он дал согласие и пришёл к нам в отдел заместителем и поразительно быстро и основательно вошёл в курс дела. Мне пришлось много времени находиться в Москве вместе с группой О.Г.Обловацкого, а практическую работу по подготовке производства пришлось вести В.М.Акоеву вместе с Б.Ф.Московчуком, а уже в 1975 г. он, как начальник отдела, нес непосредственную от-

ветственность в производстве за освоение проекта вместе с коллективом механиков.

Вглядываясь спокойно в былое время я хочу дать личную оценку, что новые прогрессивные решения в технологии и организации механики были настойчивой инициативой Владимира Михайловича. Несколько примеров. В первоначальном проекте автомобиля «Нива» была заложена конструкция переднего привода фирмы «Лебдор», а Володя Акоев убедил нас: технического директора, а затем всех вместе и В.Н.Полякова применить конструкцию «Харда Спайсер», как более прогрессивную и надёжную, и механикам руководство завода поручило освоить эту технологию вместе со специалистами УЛИР и КВЦ (и это работает до сих пор).

В 1974 г. нам стало ясно, что значительная часть отечественного оборудования не будет поставлено к сроку, и В.М.Акоев предложил создать участок отечественных станков с ЧПУ, которые в то время имели ненадёжные системы управления и программирования, поэтому мы взяли на работу с завода им. «Фрунзе» четырёх специалистов, которые решили задачу их запуска в работу.

В 1976 г., работая с делегацией МСП по контрактации импортного оборудования в Турине, он уговорил меня перебросить часть позиций на отечественных производителей, а взамен купить 5 единиц современного оборудования, в то числе, впервые поставить в СССР обрабатывающий центр ф. «Кернер-Трекер».

Когда на заводе стали разбираться с нами, кто разрешил без проекта создать этот участок, эта проблема дошла до министра В.Н.Полякова и он в очередной приезд на ВАЗ, осмотрев участок, сказал мне с Акоевым, что мы персонально отвечаем за загрузку его работой, и в каждый приезд лично докладывали на месте о состоянии работ.

В дальнейшем этот участок расширился и стал современным цехом мелких серий, работающим на задачи завода и производства. Когда было принято решение на ВАЗе о производстве нового семейства автомобилей ВАЗ-2108, нас регулярно раз в месяц контролировал в Москве В.Н.Поляков по подготовке постановления правительства. Сдача документов в Госплан и Госстрой задержалась из-за разногласия с руководством

завода по пути развития механосборочного производства (проектное управление предлагало для уменьшения капитальных затрат пристрой к главному корпусу 01/26 и часть территории экспедиции, мы настаивали на строительстве за КВЦ нового корпуса 15/3 с перспективой дальнейшего развития узлов и агрегатов новых моделей и принципиального сохранения схемы организации производства). В.Н.Поляков принял решение проектного управления и просил прекратить разногласия. На следующем совещании мы с новыми аргументами доложили о своём предложении и Виктор Николаевич в резкой форме поставил нас на место (назвав негосударственными и безответственными руководителями – это самая страшная оценка в его устах). Мы советовались в производстве, что дальше делать, и Володя Акоев предложил, что он поедет и подготовит планировку размещения оборудования на базе аналогов и покажет все преимущества и недостатки обоих вариантов.

В конце концов мы согласились послать молодого на подвиг, зная высокий профессионализм В.М.Акоева и выдержку, и конечно понимали, что В.Н.Поляков с уважением относился к нему.

После доклада В.Н.Поляков задумался, и в конце концов признал наш вариант более перспективным, но сказал чтобы директор МСП А.И.Гречухин дал ему расписку о персональной ответственности за сроки строительства и своевременность освоения мощностей в новом корпусе.

В конце 70-х технический директор М.Н.Фаршатов сказал нам с Н.М.Головко, чтобы кто-то из нас стал его заместителем по подготовке производства, а я сказал ему, что лучшей кандидатуры, чем В.М.Акоев я не вижу, он к этому времени стал настоящим профессионалом, более прогрессивным, ответственным и решительным при принятии принципиальных решений, чем мы, а уж доводить дело до конца – это основа его мужского характера, (хотя в жизни он говорил тихим твёрдым голосом, умел выслушивать специалистов и не допускал «эмоциональных обсуждений»). Вечером следующего дня ко мне в кабинет зашёл хмурый Володя и сказал, что он не согласен, чтобы за него решали такие вопросы,

и он должен пройти все ступени в производстве, прежде чем выходить на заводской уровень. Мы с ним допоздна проговорили и я его попросил не упираться, считая это решение нужным для завода, и напомнил ему слова М.Н.Фаршатова, что на повышение нужно отдавать лучших людей – будешь иметь меньше проблем в будущей работе.

В последующие годы я приходил к нему на совещания с отчётом о состоянии дел, и это несколько не изменило наших человеческих отношений. Многие ещё можно вспомнить о его непосредственном вкладе в подготовку и запуск в производство на заводе семейства автомобилей ВАЗ-2108, создание вместе с В.В.Каданниковым научно-технического центра, где в полной мере проявился его талант руководителя и профессионала, при этом оставаясь скромным, предельно честным, трудолюбивым и заботливым человеком, он успел завершить главное дело своей жизни.

Последние годы жизни он стал серьёзно говорить мне, чтобы я перешёл работать к нему, и когда после второго инфаркта, мы с ним долго сидели в больнице, я предложил ему вернуться в производство, чтобы снять огромную нагрузку и дать возможность восстановиться, на что он мне серьёзно ответил: «Если ты мне друг, то должен прийти мне на помощь, а я предавать дело не могу».

Мы договорились, что после возвращения из Германии, куда я выезжал на контрактацию оборудования для производства автомобиля ВАЗ-2110 – мы будем вместе. И когда пришла в Эссен страшная весть о его гибели за 10 дней до отъезда в Тольятти, то люди в делегации не могли говорить и у многих стояли слёзы от этого горя.

Его по-настоящему любили как человека (хотя это слово мало приемлемо в мужских делах). Я всегда чувствую перед ним чувство вины за невыполненный долг и постоянно прощу у него прощения (в храме молюсь за него).

После возвращения Каданников и Николаев мне предложили прийти на его место, я честно сказал, что без него мне не выполнить задачу развития НТЦ.

Я благодарен судьбе, что долгие годы был рядом с этим честным, глубоко порядочным, светлым человеком.

Я всегда тебя помню, Володя!»



ВЛАДИМИР КОНСТАНТИНОВИЧ ИСАКОВ

Родился 12 мая 1946 г. в г. Куйбышеве (Самара). В 1968 г. окончил Куйбышевский политехнический институт в специальной группе для ВАЗа. На ВАЗе – мастер цеха «Мотор-2» механосборочного производства, начальник участка, старший инженер-технолог, заместитель начальника бюро ОМО МСП, технический помощник главного инженера МСП, начальник цеха «Шасси-9», начальник отдела планирования и координации научно-технических работ, заместитель начальника управления НТЦ, руководитель пресс-центра – советник президента, руководитель проекта по информационной политике, заместитель директора компании теле-радио-печати. Награждён медалью «За доблестный труд», грамотами министерства.

«Володя Акоев обращал на себя внимание тем, что был немногословным, но вдумчивым и целеустремлённым. Не каждому в жизни суждено стать профессиональным спортсменом, поэтому для многих спорт – это огромная помощь в формировании характера, укрепления здоровья. Спорт даёт человеку множество положительных качеств. Я считаю, что спорт сыграл в жизни Владимира Михайловича огромную роль. В 1971 г. у нас в цехе вышел из строя узел в импортном оборудовании, можно сказать, остановилось производство. Мы придумали как выйти из такого положения, и сделать это можно было в цехе «Шасси-1», где работал Володя. Я Володю знал по комитету комсомола и пошёл к нему. По дороге к станку он расспрашивал подробно, что нужно сделать. Когда он рассказал рабочим о задании, они все в один голос

заявили: «Да вы что! За переналадку оборудования нас к стенке поставят!» Времена тогда были жёсткие, и такие решения принимались только «наверху». Инициатива была наказуема. Владимир, конечно, не мог отказать, понимая, в каком затруднительном положении я оказался. Он спросил собравшихся наладчиков: «Ну что, ребята, справимся?» Те в ответ: «Зачем это нам нужно? Это сложно!» Владимир Михайлович им возразил: «Ну если мы это не в состоянии выполнить, тогда зачем мы пришли на ВАЗ!» В общем, к утру узел был готов, и мы работали ещё долго с этой оснасткой.

Работая на заводе, мы, помимо производства, всегда отвечали и ещё за что-нибудь: за ремонт подшефной школы, за посадку деревьев, за уборку картошки, капусты, прополку моркови и т.д. Где бы мы ни были, везде с нами был Володя: на субботниках и во всех трудовых десантах. Владимир Михайлович, каким бы он начальником ни был, никогда не чурался никакой работы. Мне пришлось работать государственным инспектором по закупке оборудования в США. Работа очень сложная. Однажды вместо чертежей у фирмы оказались эскизы. Я засомневался, но, увидев на бумаге визу Акоева, решил все уточнить у него самого. Хотя был выходной день, я знал, что Владимир Михайлович работает, и оказался прав. Я рассказал о своих сомнениях, и он подробно объяснил историю появления эскизов. В общем, Акоев был практически в курсе всего на заводе. В 35 лет Владимиру Михайловичу было доверено стать заместителем технического директора ОАО «АвтоВАЗ». Он имел право подписывать контракты и возглавлял нашу делегацию в Турине, в Италии, с правом расходования сотен миллионов долларов США на закупку оборудования. Это была сумма фантастическая по тем временам. Он собирал нас и объяснял, как себя вести. Мы работали в чрезвычайно трудных условиях. Только благодаря дипломатическим качествам Акоева нам удалось сохранить приемлемые отношения с руководством «ФИАТа» и выполнить все поручения по закупке оборудования. Авторитет Акоева в технических кругах был непререкаемым».



ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ СТАРОВЕРОВ:

«Акоева я знал давно, но близко познакомился с ним в 1980 г., когда его назначили заместителем технического директора, и он стал заниматься производством в масштабах завода. Я работал начальником отдела методов обработки сборочно-кузовного производства.

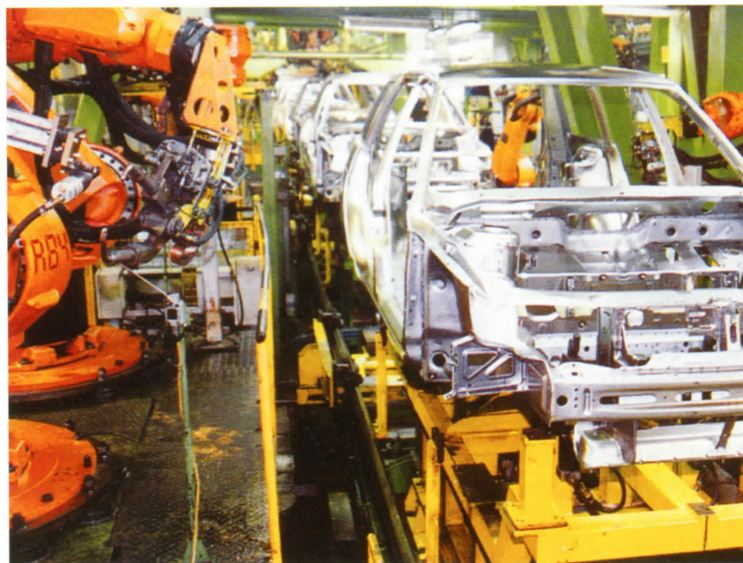
Тот период, можно сказать, делится на несколько этапов. Первый этап — работы над проектом «Самара». Акоев возглавил их с самого начала.

Второй этап настал, когда наша делегация выехала в Турин. Там два года довелось работать вместе с Акоевым. Он очень интересный человек. Меня поражала его работоспособность. Труженик он был необыкновенный. Я удивлялся, как за короткое время он узнал специфику сборочно-кузовного производства. С ним можно было говорить о любых конкретных вопросах. В Турине он работал допоздна, бывало, до одиннадцати часов вечера. С ним было интересно работать, он любил технику. Конечно, бывали короткие передышки, отдых. Экскурсии, поездки в близлежащие города, чтобы как-то отвлечь людей, восстановить силы для плодотворной работы.

Тоска по Родине тоже была. Акоев виду не подавал. Железный был человек. Эмоции он скрывал где-то внутри, главное — дело.

Скоропалительные, незрелые решения Акоев никогда не принимал. Прежде чем что-то решить, он «глубоко копал». Добирался до сути. Это был стиль его работы. Однако чёрствости в нём не было. Он мог посочувствовать человеку в несчастье. Всегда помогал. Итальянцы его очень ценили. Он сам неплохо знал итальянский, спокойно объяснялся. Хотя, конечно, работал и с переводчиком. Был такой эпизод: как-то нас пригласили в гости к президенту фирмы «ФИАТ». Акоев встал и сказал славную речь на итальянском, чем очаровал президента и присутствующих.

В 1984–85-х годах шёл запуск в производство семейства «Самара». Я считаю (и это не только моя оценка), что это был лучший проект на ВАЗе по качеству, технико-экономическим показателям и срокам. Для ВАЗа это было впервые: запуск совершенно новой базовой модели в действующее производство. И всё прошло без серьёзных срывов. В 1985 году проект был успешно завершён. Такое в мировой практике ещё не применялось: обычно создают новую линию конвейера или даже завод. Это была, можно сказать, наша общая победа. И в этом немалая заслуга Акоева.



ВИКТОР МАРАТОВИЧ ФАРШАТОВ:

«Я, как и все мальчишки, мечтал о борьбе самбо, и мне посчастливилось заниматься среди первых с замечательным человеком. Владимир Михайлович – уникальный человек. Он запомнился мне на всю жизнь молодым, слегка сутуловатым, с чёрными глазами, усами и обаятельной улыбкой, спокойный, рассудительный. Он вложил в нас любовь к жизни через спорт, любовь к становлению характера. Прошло уже много лет, а о нём помнят и продолжают любить своего тренера, как первого учителя. Тренер, учитель – не только помогает физическому развитию, но и воспитывает душу подопечного, а это основа жизни. Человек, пришедший на роль тренера-преподавателя, в первую очередь должен быть чист перед собой, а он был именно таким. Это он вложил в нас ощущение чистоты и создавал в нас мощный «становой хребет». Это было не только в воспитательных беседах, он просто на каждой тренировке показывал нам пример внутренне сильного, уверенного человека. Он воспитывал в нас волю, смелость, твёрдость и уверенность в себе».



Родился 24 июня 1955 г. в г. Ярославле, а в юношеские годы жил и учился в г. Тольятти, где и окончил в 1977 г. Тольяттинский политехнический институт. Распределился на ВАЗ, в МСП испытателем двигателей цеха № 36, затем последовала учёба в аспирантуре, которую успешно окончил в 1983 г., став кандидатом наук. Вернувшись на ВАЗ, работал в ПТО начальником участка, затем – заместителем начальника отдела. С 1991 по 1996 гг. – работа на КамАЗе главным инженером инструментального завода. С 1997 г. ОАО «АвтоВАЗ» – заместитель директора производства по развитию опытно-промышленного производства.

КОНСТАНТИН ГРИГОРЬЕВИЧ САХАРОВ

«Помню Володю на хоккейной площадке. Володя шутил, что он единственный осетин всех времен, играющий в настоящий хоккей... Он умел добиваться цели, если верил в это. Его отличало обостренное чувство будущего, он опережал время. Такие люди, как Володя, составляют золотой фонд АвтоВАЗа (и не только)».

