

Непреходящая гордость

События в честь 100-летия со дня рождения Виктора Полякова завершились, однако ветераны АВТОВАЗа продолжают на них откликаться. Свидетельства тому – письма, пришедшие в редакцию «Волжского автостроителя».

«Мне пришлось работать, когда Поляков возглавлял стройку и пуск завода, – пишет Иван Кременицкий, приехавший в Тольятти по комсомольской путёвке в апреле 1967 года. – У Виктора Николаевича был талант сильного руководителя. Он требовал ежедневного отчёта о выполнении намеченного плана, он был в курсе всех дел. Под его началом все корпуса сдавали досрочно и, в конечном счёте, запустили первый поток автомобиля ВАЗ-2101. Это навсегда отразилось в наших сердцах. Многих из тех, кто строил и вводил в эксплуатацию завод, наградили правительственные орденами: Поляков показал истинную любовь к человеку труда. Думаю, ему

удалось добиться своей высокой цели, потому что он верил в людей и мощь страны. Я хотел бы, чтобы эти качества были присущи каждому, кто является руководителем».

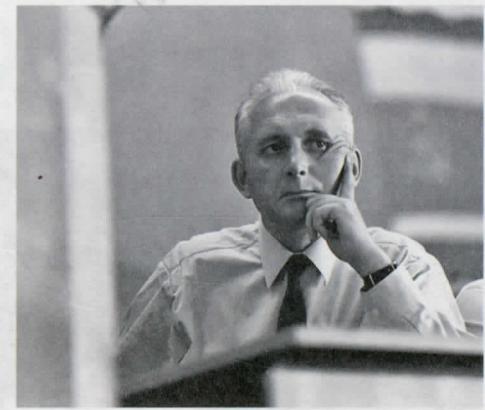
Иван Григорьевич на протяжении девяти лет возводил жилищный фонд Автозаводского района, а затем работал в прессовом производстве ВАЗ. Сейчас уже его дети и внуки трудятся на крупнейшем российском автозаводе. И, по признанию ветерана предприятия, он гордится тем, что его потомки готовят к выходу на рынок новые модели машин.

Ветеран предприятия Валентина Петряева, также участвовавшая в запуске Волжского автомобильного завода, спу-

стя много лет вновь посетила его в дни торжеств в честь первого генерального директора.

«Нам, ветеранам, до сих пор гордым участием в строительстве Волжского автозавода, долгое время являвшегося самым современным и сложным производством в стране, требовавшим профессионалов экстракласса, показали завод сегодняшний. Провели по линии конвейера, представили перспективные модели машин, – отмечает Петряева. – Я была впечатлена. АВТОВАЗ изменился колоссально и исключительно к лучшему: новейшее оборудование, чёткость и слаженность в работе, прекрасный результат. Я убедилась, что предприятие, преодолевая все трудности, развивается и создаёт действительно отличные автомобили».

Ия ГРЕЧМАН



«...Не подарки и ордена, а нормальная работа родного завода являются для меня лучшей наградой за пройденный путь...»

**Виктор Поляков,
первый генеральный директор
Волжского автомобильного завода**



Торжества по случаю 100-летия Виктора Полякова стали для многих ветеранов Волжского автозавода поводом встретиться с друзьями и коллегами



Ветераны компании многое узнали о сегодняшнем дне АВТОВАЗа и о проектах будущего

Поляков и АВТОВАЗ: любопытные факты

ИМЯ ПЕРВОГО АВТОМОБИЛЯ

Говорят, что вопрос с именем первого автомобиля ВАЗ (который потом всё равно будут ласково называть «копейкой») решился задолго до выпуска самой машины, в феврале 1969 года. Для того чтобы определить настоящее имя, в 1968 году журнал «За рулём» проводил специальный конкурс. В редакцию поступило 54 838 писем, условиям конкурса соответствовало 48 613 из них. В основном читатели предлагали названия, заимствованные из наименований бытовой техники, кафе, кинотеатров. Были среди предложений очень неблагозвучные (Директивец, Первожец, Новорожец), неуместные (Мемориал, Мадонна), слишком шаблонные (Мечта, Весна, Луч). Кто-то предлагал такие имена, как Сокол, Гвоздика или Фиалка, знаменитая Катюша, Руслан, Атаман, Искра, Аврора, Юность... Многие предлагали назвать автомобиль в честь Влади-

димира Ильича Ленина. Около 1,7 тыс. человек выдвигали вариант «ЛАДА». В последнем туре жюри рассматривало 1812 предложений граждан, в том числе одно, предложенное инженером-испытателем ВАЗа Алексеем Михайловичем Чёрным, – «Жигули». В результате голосования было выбрано это название.

«ЖИГУЛИ» ДЛЯ РУССКИХ, LADA – ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ

Наименование автомобиля «Жигули» абсолютно не подходило для заграничных покупателей. Само слово произносилось сложно и ассоциировалось с неблагозвучными аналогами («жиголо», например). Компания «Автоэкспорт», которой было поручено организовать экспорт российских легковушек, предлагал вариант «СЛАВА», расшифровывая аббревиатуру как «Советский Легковой Автомобиль Волжского Автозавода». Но в итоге выбрали название «ЛАДА», предложенное многими автолюбителями.

ЛАДЬЯ НА БУКВУ «В»

Много споров возникло при разработке эмблемы ВАЗ. Группа дизайнеров проанализировала историю и стилистику товарных знаков основных автомобильных фирм, но найти нужный никак не могла. Идею подал работник московской дирекции ВАЗА Александр Декаленков. Один из его набросков, сделанных в обыкновенной ученической тетради, превратился в старорусскую ладью, читаемую одновременно как буква «В» – первую в аббревиатуре ВАЗ.

ТОЛЬЯТТИ И ТОЛЬЯТТИ

Первую эмблему ВАЗ изготавливали на основе представленных из Тольятти эскизов и необходимой документации в Турине. Пробная партия из 30 эмблем была забракована, поскольку буква «я» в слове Тольятти (а эмблема ВАЗ в 1970 году включала и название города) оказалась перевёрнутой, в виде латинской R. Потом выяснилось, что по законам геральдики символика не должна привязываться к наименованию месторасположения завода-изготовителя. В добавок компетентные органы выступили против дешифровки местоположения завода. И логотип обрёл тот вид, который чётко ассоциируется у нас с вазовской ладьёй.

«НЕ ШАЛИТЕ!»

Многие подчинённые Полякова вспоминают о его трудночитаемом почерке. В один из приездов в Москву Виктор Николаевич вызвал подчинённых из московской дирекции в аппарат ЦК по одному из важных вопросов. Коллеги подготовили справки. Но Поляков вы-

нес суровый вердикт: «Мёртвый документ. В нём нет ни одной живой мысли. Ладно, я сейчас наброшу вам канву, а вы разовьёте её. Подождите в приёмной». Минут через пятнадцать руководитель появился уже в плаще, протянул сотрудникам несколько исписанных листов и попросил наутро подготовить новый документ на основе его предложений. «Не шалите», – напутствовал Виктор Николаевич своих подчинённых и ушёл. Несколько классных специалистов с инженерным образованием не смогли разобрать ни слова в листах, исписанных размашистым почерком Виктора Полякова. Только после того, как одного «шифровальщика» осенило и он повернул лист, чтобы строчки казались почти вертикальными, текст стал более понятным. Из сплетения стремительных линий стали постепенно проступать слова, чёткие, резкие, и в череде этих слов не было ничего лишнего. Текст перепечатали, добавили к нему цифры и утром отвезли Полякову.

СИНЯЯ «КОПЕЙКА»

Первая машина сошла с конвейера Волжского автозавода 19 апреля 1970 года. Это был ВАЗ-2101 синего цвета – цвета надежды. Первым за руль этого автомобиля сел один из итальянских специалистов, участвовавших в создании завода, Бенито Гуидо Савоини – он свёл его с конвейера. Первыми были выпущены 6 машин – две синих и четыре вишнёвого цвета.

По материалам книги
Владимира Березина «Поляков»

(Окончание в следующем номере)

